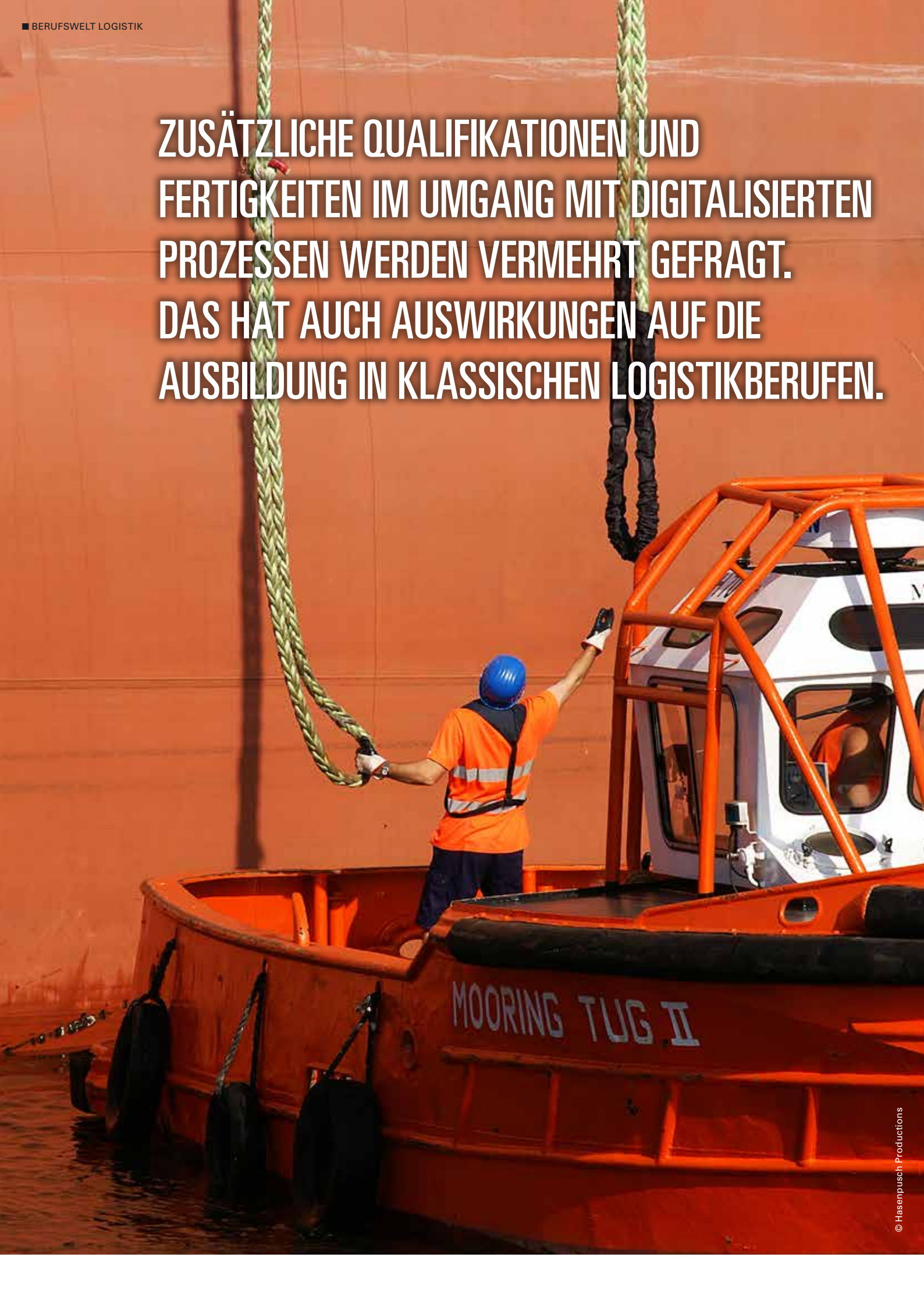


BERUFSWELT LOGISTIK

PORT OF HAMBURG MAGAZINE

ZUSÄTZLICHE QUALIFIKATIONEN UND FERTIGKEITEN IM UMGANG MIT DIGITALISIERTEN PROZESSEN WERDEN VERMEHRT GEFRAGT. DAS HAT AUCH AUSWIRKUNGEN AUF DIE AUSBILDUNG IN KLASSISCHEN LOGISTIKBERUFEN.





Liebe Leserinnen und Leser,

bundesweit hängen über 600.000 Arbeitsplätze direkt oder indirekt vom Hamburger Hafen ab – Tendenz steigend. Für Unternehmen bedeutet das einen enormen Kräftebedarf, der sich nicht ohne Weiteres decken lässt. Denn neben konjunkturellen Schwankungen, die das Arbeitsfeld Hafen beeinflussen, spielen auch größere Faktoren eine Rolle, wenn es um die Nachwuchsqualifizierung geht. Automatisierung und Digitalisierung sind hier zwei Kernbegriffe, die den Wandel der Berufswelt Logistik ankurbeln.

Sönke Fock, Geschäftsführer der Arbeitsagentur Hamburg, setzt sich im Interview mit diesem Wandel auseinander. Unter anderem erklärt er, welche neuen Anforderungen an Auszubildende und Studierende entstehen. Mit dieser Frage beschäftigen sich auch die Forschungsprojekte „Portskill“ 4.0 unter Konsortialführer ma-co und das Zukunftslabor „Lab 1“ der DB Cargo. In vielen Punkten sind sie sich einig: Hafenberufe sehen nicht mehr so aus wie früher und werden sich auch in Zukunft weiter verändern. Auf diese Veränderungen müssen Unternehmen frühzeitig reagieren.

In den meisten Fällen heißt das jedoch nicht, dass völlig neue Ausbildungsberufe entstehen müssen. Vielmehr geht es darum, dass zusätzliche Qualifikationen und Fertigkeiten im Umgang mit digitalisierten Prozessen gefragt sind. Das hat auch Auswirkungen auf die Ausbildung in klassischen Berufen wie der Fachkraft für Hafenlogistik oder den Speditionskaufleuten, wie das Hamburger Traditionsunternehmen H.D. Cotterell zeigt.

Wandel und Veränderung heißt vor allem auch immer neue Möglichkeiten und Chancen. Marc Goertzen zum Beispiel ist Fachinformatiker bei Dakosy und hat in seiner Ausbildung aktiv an der neuen Export Management Plattform mitgewirkt, die den Hafenbetrieb in Hamburg in Zukunft noch effizienter, transparenter und umweltfreundlicher machen wird. Gustav Lobeda verbringt im Rahmen seines dualen Studiums bei der HHLA ein Semester in Hongkong, um dort bei einem der größten Häfen der Welt zu lernen.

Die Berufswelt Logistik ist also schon lange nicht mehr mit dem Bild des Tagelöhners im Hafen zu vergleichen. Besonders im Universalhafen Hamburg ist sie vielmehr als eines der vielfältigsten und spannendsten Arbeitsfelder zu beschreiben, wie in dieser Ausgabe des Port of Hamburg Magazine deutlich wird.

Wir wünschen viel Freude beim Lesen und Entdecken

Ihr Ingo Egloff und Axel Mattern

Vorstände Hafen Hamburg Marketing e.V.

Inhaltsverzeichnis



03 EDITORIAL

BERUFSWELT LOGISTIK

06 DIE NEUE WELT DER HAFENBERUFE

Wie der Hafen sich auf neue Berufsfelder einstellt

08 „DAS PERSONAL MUSS ÜBER FACHWISSEN VERFÜGEN“

Im Gespräch mit Sönke Fock, Geschäftsführer der Arbeitsagentur Hamburg

12 DOPPELT HÄLT BESSER

Von Hotelfachfrau zur Mechatronikerin bei der HHLA

14 THEORIE UND PRAXIS IM OPTIMALEN MIX

Das duale Studium bei der HHLA bietet viele Möglichkeiten

16 MEHR ALS NUR KAKAO

Die Ausbildung bei H.D. Cotterell ist mehr als vielfältig

20 ALLES RUND UM DEN HAFEN

Bei der Hamburg Port Authority ist für jeden Hafensliebhaber etwas dabei

22 PROGRAMMIEREN FÜR DIE PRAXIS

Marc Görtzen erzählt von seiner Ausbildung beim Hamburger Softwarehaus Dakosy

24 DIE WEGBEGLEITER

Neue Zugangswege zum Lotsenberuf

26 LEINEN LOS!

Als Hafenschiffer wird es in Hamburg nie langweilig

28 ARBEITSWELT EISENBAHNHAFEN

Die DB Cargo ist einer der größten Arbeitgeber im Hamburger Hafen

32 IM DIENST DER REPUBLIK

Anspruchsvolle Ausbildung beim Zoll

34 DRINGEND GESUCHT

Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrer sind ein essentieller Teil globaler Logistikketten

HAFEN HAMBURG MARKETING E.V.

36 PETER PICKHUBENS PINNWAND

Tipps und Storys von Hamburgs frechster Hafenmöwe

38 HHM INTERN: EIN PRAKTIKUM MIT BESONDEREM FLAIR

Daniela Gonzalez berichtet über ihre Erfahrungen bei HHM

38 IMPRESSUM

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



Die neue Welt der Hafenberufe

Die Digitalisierung verändert viele Berufe. Wie sich das auf die Hafenjobs auswirkt, wollen ma-co und die Partner mit dem Forschungsprojekt PortSkill 4.0 herausfinden.

Mit dem Beginn des digitalen Zeitalters hat ein Wandel eingesetzt. Viele Berufe sind im Umbruch. Die zunehmende Automatisierung vieler Arbeitsprozesse fordert von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zunehmend neue Qualifikationen. Das betrifft insbesondere die Affinität zu digitalen Arbeitsweisen. Was auf heutige und auch neue Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer zukommt, das will das Forschungsprojekt PortSkill 4.0 herausfinden. Dafür haben sich gleich mehrere Unternehmen aus der Hamburger Hafenwirtschaft zusammengetan. An PortSkill 4.0 sind mit ma-co als Konsortialführer auch die HHLA Hamburger Hafen und Logistik AG, BLG Logistics Group AG & Co. KG und PatientZero Games GmbH beteiligt. Zudem unterstützen die Sozialpartner ver.di und der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) die Partner. Das Projekt wird durch das Bundeswirtschaftsministerium mit dem Programm IHATEC II gefördert.

„Wir werden bis zum Jahr 2025 untersuchen, welche Auswirkungen die digitale Transformation in der deutschen Seewirtschaft auf die Hafenarbeit hat. Das betrifft die operativen, technischen und administrativen Arbeitsbereiche der deutschen Seehafenwirtschaft. Abschließend lässt sich dann bestimmen, wie und ob sich die Qualifikationen für die einzelnen Berufe ändern“, sagt Küther, Geschäftsführer bei ma-co.

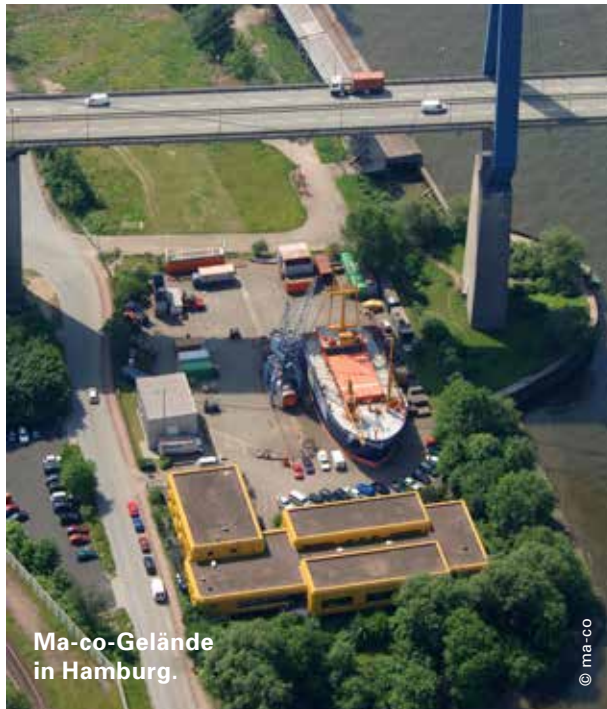
Schon ein kurzer Blick in die Abläufe der Hafenwirtschaft zeigt, dass vieles im Umbruch ist. Die HHLA hat beispielsweise bereits automatisierte Containertransporter eingeführt. Gleichzeitig testet das Unternehmen gemeinsam mit MAN wie selbst fahrende LKW auf dem Gelände bewegt werden können. Dafür werden in Zukunft Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit weitergehenden Qualifikationen benötigt. Das

Projekt setzt an solchen Beispielen an und will analysieren, welche Kompetenzen dafür wichtig sind. „Die Ergebnisse werden wir in die Entwicklung und Erforschung neuer Lernkonzepte und -methoden einfließen lassen. Digitales Lernen wird dabei einen hohen Stellenwert haben“, betont Küther und ergänzt: „Wir werden neue digitale Lernwelten entwickeln, die in einem digitalen Test- und Trainingscenter (DTTC) pilothaft von Probanden der Hafenbetriebe erprobt werden können.“

Im DTTC sollen Lernpotenziale ermittelt und Anpassungsschulungen für die bestehenden Belegschaften erforscht und erprobt sowie die Qualifizierung und das Training in Ausbildung befindlicher neuer Beschäftigter untersucht werden. Das Trainingscenter wird mit digitalen Lernwelten und haptischen Elementen ausgestattet sein und es ermöglichen, pilothaft reale Prozesse mit digitalen Zwillingen so abzubilden und zu simulieren, dass in diesen Lernwelten sowohl administrative als auch operative und techni-

sche Kompetenzen entwickelt werden können. Flankierend dazu werden die sozioökonomischen Auswirkungen der digitalen Transformation für die deutschen Hafenbetriebe in enger Abstimmung mit ver.di untersucht und Handlungsempfehlungen ermittelt.

Die Ergebnisse von PortSkill 4.0 werden nach dem Projektende in unser Leistungsportfolio überführt. Sie bilden die Grundlage für uns auch zukünftigen Anpassungsbedarfen in den Qualifizierungsprofilen der Hafenarbeit 4.0 begegnen und diese umsetzen zu können“, sagt Küther und ergänzt: „Ein exzellenter Standard in der Qualifizierung und Ausbildung der Beschäftigten der deutschen Hafenwirtschaft wird somit weiterhin gesichert.“ ■



Ma-co-Gelände in Hamburg.

© ma-co

ma-co/red

Bei ma-co steht die praxisnahe Qualifizierung im Fokus.



Das Unternehmen ma-co GmbH

Die ma-co maritimes kompetenzzentrum GmbH (gemeinnützig) ist der Bildungsträger für die deutschen Seehäfen und für die hafennahen Logistikbetriebe. Das Unternehmen ist in Hamburg, Bremen, Bremerhaven, Wilhelmshaven und Dortmund vertreten. Standortübergreifend verfügt ma-co über 25 eigene Schulungsräume und drei Übungsflächen zur praxisnahen Ausbildung. Ma-co ist dafür bekannt, Menschen mit unterschiedlichen Lebensläufen und -wegen für den Arbeitsmarkt zu qualifizieren und Berufsentwicklungspfade aufzuzeigen. Dabei steht die praxisnahe Qualifizierung mit zielgruppenbezogenen Lerninhalten und Lernmethoden – digital und analog – im Zentrum der Aktivitäten.

In enger Zusammenarbeit mit den ansässigen Unternehmen, Behörden und Institutionen entwickelt ma-co praxisnahe Konzepte und setzt diese um. Insgesamt werden pro Jahr ca. 7.500 Teilnehmerinnen und Teilnehmer an den Standorten und in den Unternehmen unterrichtet.

Im Rahmen der Qualifizierungsoffensive der Deutschen Seehäfen wurden seit 2006 in Kooperation mit der Bundesagentur für Arbeit über 5.500 Langzeitarbeitslose (inkl. Qualifizierung zur Arbeitsplatzsicherung) durch ma-co mit anschließender Übernahme in die deutschen Seehafenbetriebe qualifiziert.

Zentrale Abschluss- und Anpassungsqualifikationen, die von ma-co angeboten werden, sind u.a.:

- **Fachkraft für Hafenlogistik (IHK Berufsabschluss)**
- **Hafenfacharbeiter (IHK Berufsabschluss)**
- **Fachkraft für Lagerlogistik / Fachlagerist (IHK Berufsabschluss)**
- **Geprüfter Logistikmeister (IHK Abschluss)**
- **Grundqualifikation Containerumschlag**
- **Perfektionstraining Staplerfahrer**
- **Diverse Funktions-/Geräteausbildung (Kran / Reachstacker / etc.)**
- **Hanselogistiker / Powerlogistiker für Arbeitssuchende**
- **Kompetenzfeststellung für Schutzsuchende**

Ma-co wird als gemeinnützige Institution von den Sozialpartnern getragen. Die Gremien sind paritätisch mit den Arbeitgeberverbänden der Häfen und der Gewerkschaft ver.di besetzt. Die Arbeitgeberseite wird durch die Personalvorstände der großen deutschen Seehafenbetriebe vertreten.

Im Hafen kommt es immer mehr auf qualifiziertes Personal an.



„Das Personal muss über Fachwissen verfügen“

Der Hafen ist das nationale Rückgrat für die Wirtschaft in Deutschland, sagt Sönke Fock, Geschäftsführer der Arbeitsagentur Hamburg, im Gespräch mit Port of Hamburg Magazine-Mitarbeiterin Nicole de Jong. Haben früher Männer schwer körperlich an den Kaikanten gearbeitet, sind heute eher Berufe wie Programmierer, Softwareentwickler oder Projektmanager gefragt.

POHM: Herr Fock, die Arbeitswelt im Hamburger Hafen hat sich über die Jahre stark gewandelt. Kesselklopfer gibt es längst nicht mehr. Quartiersleute sind heute moderne Hafenlogistiker. Können Sie beschreiben, warum sich die Hafenberufe verändert haben?

Sönke Fock: Hafenberufe sind ebenso der Veränderung unterworfen, wie die Berufswelt insgesamt. Es

gibt große Trends, die am Hafen nicht vorbeigegangen sind wie die Globalisierung im Warenverkehr, die Standardisierung durch Containerverkehre oder die Technisierung und Automatisierung. Wir haben noch Bilder von Tagelöhnern und schwer arbeitenden Männern an der Kaikante im Kopf. Die Berufe haben sich rasant verändert. Die Entwicklung der Moderne ist schlicht und ergreifend am Hafen nicht vorbei gegangen.



© IStockphotos

Sie haben gerade die Stichworte Standardisierung, Technisierung und Automatisierung genannt. Worauf kommt es bei den heutigen Hafenerufen besonders an?

Dadurch, dass die Globalisierung stark Einzug gehalten hat, ist es natürlich wichtig, dass die Häfen ihre internationale Wettbewerbsfähigkeit erhalten. Das Thema Kosten bestimmt in hohem Maße, wer mithalten kann. Daneben kommt es auf die Produktivität und zunehmend auch immer mehr auf qualifiziertes Personal an, das über viel Fachwissen verfügen soll. Zwar arbeiten im Hafen immer noch sehr viele un- und angelernte Kräfte, ihr Anteil ist über die Jahre aber deutlich zurückgegangen. Der Trend geht eindeutig hin zu Spezialist:innen oder Expert:innen mit IT-Kompetenz.

Welche Berufe sind mittlerweile im Hafen besonders gefragt?

Es sind Berufe, die auch außerhalb des Hafens häufig zu finden sind. Gefragt sind Programmierer:innen, Softwareentwickler:innen, Fachinformatiker:innen, Elektrotechniker:innen oder Projektmanager:innen, also Qualifikationen, die gar keinen hafentypischen Background haben. Spezifisch für den Hafen ist allerdings der 24/7-Betrieb, der durch die Schichtarbeit häufig eine ganz andere Flexibilität erfordert sowie ein auf die Bedarfe des Kunden ausgerichteter Personaleinsatz.

Sind Arbeitskräfte dadurch leichter zu finden?

Ich glaube, das hält sich die Waage. Auf der einen Seite gibt es dort Arbeitszeiten, die nicht jeden ansprechen oder manche sogar abschrecken. Umgekehrt ist die Bezahlung gerade auch für un- und angelernte Kräfte sehr gut. Das, was für den einen vielleicht nachteilig wirkt wie Nachtschicht oder Feiertagsarbeit, kann bei dem anderen mit Blick auf die Entlohnung oder freie Zeit zu haben, wenn andere arbeiten müssen, durchaus attraktiv sein. Der Hafen wird immer auch mit einer gewissen Weltoffenheit und Internationalität gleichgesetzt, sicherlich sind sehr viele stolz, in einem der bedeutendsten Häfen der Welt beschäftigt zu sein. Aufgrund der Besonderheit des Arbeitsplatzes, wird der Hafen attraktiv.

Hat das Konsequenzen für Schüler:innen und Studierende, also die angehenden Nachwuchskräfte?

Nicht automatisch. Ich glaube, generell fehlt den jungen Leuten der Überblick über die Vielzahl der Ausbildungsberufe und Berufsfelder. In ihren Köpfen oder vielmehr in den Köpfen der Eltern ist sicherlich noch ein starkes altes Hafengebilde vorhanden, weder standardisiert noch automatisiert. Es gibt aber auch Nachwuchsgenerationen, die sich angesprochen fühlen, weil ihre Familien über Generationen im Hafen gearbeitet haben. Das wird zwar weniger, gibt es aber noch. Es ist jetzt die Aufgabe der Betriebe, Schulen

„Der Trend geht hin zu Spezialistinnen und Spezialisten mit IT-Kompetenz.“



Sönke Fock,
Geschäftsführer Arbeitsagentur Hamburg

© Arbeitsagentur Hamburg

und auch der Berufsberatung, über die vielen unterschiedlichen Ausbildungsberufe im Hafen wie Hafenschiffer:in, Mechatroniker:in, Elektroniker:in, Konstruktionsmechaniker:in oder Kaufleute für das Digitalisierungsmanagement in der Logistik zu informieren und zu vermitteln, dass der Hafen eine Zukunft hat. Denn der Hafen ist das nationale Rückgrat für die Wirtschaft in Deutschland

Mit welchen Softskills müssen junge Leute heute aufwarten?

Gerade im Hafen ist meiner Ansicht nach ein hohes Maß an Teamfähigkeit erforderlich. Einzelkämpfer:innen sind nicht gefragt, auch wenn Fahrer:innen von Vancarriern in der Kabine zunächst auf sich allein gestellt erscheinen. Das Ganze ist ein hochkomplexes System, das im Sinne einer schnellen und qualifizierten Be- und Entladung funktionieren und den Übergang vom Schiff zum Weitertransport auf Lkw oder Eisenbahn schaffen muss, damit keine Staus entstehen. Pünktlichkeit ist enorm wichtig. Durch die Internationalisierung des Geschäftes ist natürlich auch eine gute Kommunikationsfähigkeit mit den entsprechenden IT-Verfahren erforderlich.

Wie stellt sich derzeit die Arbeitsmarktlage im Hafen dar?

Das Thema Beschäftigung im Hafen ist stark geprägt von den Auf und Abs der gesamtwirtschaftlichen Situation. Heißt, wenn das Chinageschäft besonders gut läuft, dann sind der Bedarf und die Nachfrage an Beschäftigung höher, denn China ist nach wie vor eines der wichtigsten Partnerländer für den Hamburger Hafen. Das hat sich während der Pandemie deutlich gezeigt. Derlei Ereignisse sind sehr sensibel für Veränderungen im Welthandel, darauf will ich hinaus, und das unterscheidet die Beschäftigtensituation im Hafen von denen anderer Branchen.

Können Sie beziffern, wie viele Menschen im Hafen beschäftigt sind?

Wir greifen hier auf die Zahlen des Unternehmensverbandes Hafen Hamburg (UVHH) für sozialversicherungspflichtige Beschäftigtenverhältnisse im vergangenen Jahr zurück. Demnach sind das im engsten Hafenbereich etwa 47.000, für die Metropolregion vervielfacht sich die Zahl schnell auf mehr als 124.000 Arbeitsplätze. Auf ganz Deutschland bezogen ist die mittelbare Beschäftigungswirkung noch viel größer, es heißt, dass der Hamburger Hafen für 600.000 Jobs steht.

In vielen Branchen herrscht Fachkräftemangel, auch im Hamburger Hafen?

Eindeutig, Ja. Es gibt einen ständigen Kräftebedarf. Das hat zum einen ganz klassisch mit Fluktuation, aber auch mit konjunkturellen Schwankungen zu tun. Nehmen wir den Logistikbereich heraus, sehen wir,



Das Thema Beschäftigung im Hafen ist stark geprägt von den Auf und Abs der gesamtwirtschaftlichen Situation.

dass Speditionen Lkw-Fahrer:innen suchen. Die werden aber überall gesucht und somit steht der Hafen im Wettbewerb mit vielen anderen Betrieben.

Wie lässt sich die Situation verbessern?

Das probateste Mittel ist die eigene Nachwuchsqualifizierung. Für die Betriebe von Bedeutung ist aber auch, in welchem Umfang sich einfache Tätigkeiten durch Maschinen automatisieren lassen. Im Burchardkai etwa sind die bereits zitierten Vancarrier noch personengesteuert unterwegs, während in Altenwerder oder Tollerort alles vollautomatisch funktioniert. Will heißen, in bestimmten Bereichen werden Personen nicht mehr gebraucht, dagegen steht die Sorge um deren Weiterbeschäftigung. Kräfte müssen weitergebildet und



© Hasenpusch Productions

ihnen alternative Arbeitsplätze angeboten werden. Es muss gelingen, sich den Lernprozessen immer wieder zu unterwerfen, Betriebe müssen die Mitarbeiter:innen in den Veränderungsprozess einbeziehen und deren Ängste abbauen. Das macht den Transformationsprozess der Hafenbetriebe nicht einfach, ich kann aber durchaus erkennen, dass sie sich des Themas deutlich angenommen haben.

Was kann die Arbeitsagentur tun?

In der Zeit der Pandemie haben viele Hafenbetriebe gesehen, wie wichtig es ist, dass wir Beschäftigung durch Kurzarbeit in den Betrieben sicherstellen. Wir unterstützen auch bei den durch die Digitalisierung veränderten Ablaufprozessen in den Unternehmen durch betriebsinterne oder Qualifizierungsangebote

von außen. Es gibt seit einiger Zeit das Qualifizierungschancengesetz, das es uns ermöglicht, solche Qualifizierungen für Beschäftigte auch entsprechend zu fördern. Das haben wir zwar in der Vergangenheit schon getan, zurzeit ist das aber aktueller und drängender denn je. Der demografischen Wandel wird in den nächsten sieben Jahren über 67.000 Fach- und Führungskräfte aus Hamburger Unternehmen in den Ruhestand entlassen. Natürlich ist auch der Hafen betroffen. Wir ermutigen die Unternehmen außerdem dazu, selbst und zahlreich auszubilden und uns die Ausbildungsstellen auch zu melden. Nur so können wir die Vielfalt des Hafens mit den unterschiedlichsten Ausbildungsmöglichkeiten für jugendliche Bewerber:innen transparent darstellen. ■ Nicole de Jong (njo)



Natalie Rothhaar ist Mechatronikerin bei der HHLA und jeden Tag auf dem Terminal unterwegs.

© HHLA/Astrid Grünau

Doppelt hält besser

Verliebt in die Hafenlogistik hat sich Natalie Rothhaar erst als Hotelfachfrau. Also machte sie noch eine Ausbildung – diesmal zur Mechatronikerin bei der HHLA.

Immer draußen, körperlich hart arbeiten und das in einem netten Team: Das sind die drei Dinge, die Natalie Rothhaar als Erstes einfallen, wenn sie über ihren Job als Mechatronikerin bei der HHLA spricht. Die entsprechende Ausbildung hat sie im Januar erfolgreich abgeschlossen. Dass sie einmal in einem technischen Beruf landen würde, war allerdings zunächst gar nicht vorhersehbar: „Mit 15 wusste ich überhaupt nicht, was ich mal machen wollte“, erinnert sich die heute 23-Jährige.

Sie lernte zunächst Hotelfachfrau, was sie erst okay fand, ihr später aber doch nicht mehr so gut gefiel. Weil ihr Bruder von seinem Job in der Seilerei bei der HHLA immer so begeistert erzählte, beschloss sie, sich das einmal genauer anzuschauen. „Ab meinem zweiwöchigen Praktikum war mir dann klar, was ich wirklich will“, sagt Rothhaar. „Und das war die beste Entscheidung meines Lebens bisher.“

Das theoretische Wissen während der dreieinhalb-jährigen Ausbildung wurde an der Berufsschule für Medien und Technik in Farmsen vermittelt. Zugute sei ihr dabei gekommen, dass sie gut mit Zahlen umgehen kann: „In der Berufsschule ging es zu 80 Prozent ums Rechnen. Das fängt zwar relativ einfach an, wird aber mit den Formeln immer schwerer“, erzählt Rothhaar.

Ebenso wichtig ist natürlich das praktische Lernen. Da die HHLA keine eigene Werkstatt für die Azubis hat, findet dieser Teil der Lehre betriebsübergreifend im Hamburger Ausbildungszentrum in Langenhorn statt. „Die Bedingungen sind dort wirklich gut und die Ausbilder wissen genau, was wir für die Prüfung wirklich brauchen“, sagt Rothhaar. Gelernt hat sie dort zum Beispiel Drehen, Fräßen und Schweißen. Handwerkliche Fertigkeiten, die sie dann bei den Betriebs-einsätzen auf dem Burchardkai in der Praxis anwenden konnte.

In der Werkstatt des Containerterminals wird unter anderem dafür gesorgt, dass die für den Umschlag der Stahlboxen erforderlichen Geräte wie Flurförderfahrzeuge (Van Carrier) und Containerbrücken immer

einsatzbereit sind. Wenn sie über ihre Arbeit erzählt, kommt Rothhaar schnell ins Schwärmen: „Am schönsten ist es bei Sonnenaufgang in 60 Meter Höhe auf der Containerbrücke, wenn man über den ganzen Hafen und bis zur Elphi sehen kann.“

Besonders gern erinnert sie sich auch an einen Austausch mit den weiblichen Mechatronik-Azubis des Triebwerkherstellers MTU in München. „Mit den fünf Mädels ging es eine Woche lang um Frauen in technischen Berufen. Und wir haben uns überlegt, wie Schülerinnen für solche Berufe am besten angesprochen werden können.“ Dass unter den technischen Mitarbeitenden am Burchardkai bisher nur neun Frauen sind, stört Rothhaar nicht – im Gegenteil: „Unser gemischtes Team finde ich perfekt.“

Nach ihrer Ausbildung wird sich die begeisterte Hobby-Reiterin vor allem um die Bremsen der Containerbrücken kümmern, also zum Beispiel Richtwerte messen und Beläge wechseln. Mehr als qualifiziert ist sie, denn als Mechatronikerin hat sie nach ihrer ersten Ausbildung zur Hotelfachfrau quasi noch zwei weitere abgeschlossen: als Elektrikerin und Mechanikerin. ■ HHLA/red



Logistik-Experten für alle Güter

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

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



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

Theorie und Praxis im optimalen Mix

Gustav Lobeda studiert dual. Als angehender Logistikmanager findet er bei der HHLA genau die Art Praxis, die er für sein Studium braucht.

So hatte sich Gustav Lobeda (20) den Jahreswechsel 2021/2022 nicht vorgestellt. Allein saß er im Zimmer eines Quarantänehotels und blickte auf die Hochhäuser von Hongkong. Als Dualer Student bei der HHLA wollte er es gar nicht anders. Für sein Auslandssemester hat er sich die Hang Seng University of Hongkong ausgesucht. Um aber in die chinesische Sonderverwaltungszone einzureisen, müssen sich Besucher zu diesem Zeitpunkt sofort nach Ankunft für drei Wochen in eine – streng überwachte – Quarantäne begeben. „Damit komme ich schon klar“, erzählt Lobeda im Teams-Chat. „Ich habe mir eine Menge Arbeit mitgenommen und tue jeden Tag etwas für meine Fitness.“

Die dreiwöchigen Einschränkungen nehmen Lobeda und sein Freund Jonathan Heffels, ebenfalls Dualer Student bei der HHLA, gern in Kauf, können sie doch anschließend in einer international geprägten Metropole mit einem der größten Häfen der Welt für fünf Monate studieren. Eine einmalige Gelegenheit, die die HHLA den beiden Nachwuchskräften ermöglicht.

Das Duale Studium „Logistics Management“ an der Hamburg School of Business Administration (HSBA) gehört zu den Fachrichtungen, die von der HHLA angeboten werden.

Bei der HHLA absolvieren die Studierenden den praktischen Teil des Dualen Studiums. Für Gustav Lobeda war dies das entscheidende Auswahlkriterium: „Theorie allein wäre nicht mein Ding gewesen. Und der Hamburger Hafen wirkt schon aus der Ferne faszinierend. Jetzt, da ich direkt zwischen den Containern und Schiffen arbeiten darf, ist das sogar noch spannender.“

Sein Studium startete der gebürtige Greifswalder 2020 in Hamburg. Sechs Semester sind bis zum Abschluss als Bachelor of Science zu absolvieren. Zwischen den Theorieblöcken fuhr Lobeda mit einem Containerzug bis an die tschechische Grenze und schaute den Metrans-Kollegen auf dem Bahnterminal Prag über die Schulter. Während seines Einsatz-

Mit seinem Team konnte Gustav Lobeda auf dem ITS-Weltkongress die Ergebnisse ihres Hackathons vorstellen.



zes im Containervertrieb hat er tägliche Newsletter über Markttrends zusammengestellt. Und er hat einen Preis gewonnen.

Mit drei weiteren Studierenden der HSBA beteiligte sich Lobeda an einem Hackathon. Ein ganzes Wochenende investierten sie, um nonstop an einer vorgegebenen Fragestellung zu arbeiten. Die angehenden Logistiker beschäftigten sich mit der Problemstellung, wie sich Lkw-Staus im Hamburger Hafen reduzieren ließen.

Ihren Lösungsansatz durften sie als eines von sechs ausgewählten Teams, auf dem ITS-Weltkongress in Hamburg vorstellen. Auf der Fachmesse für intelli-

gente Transportsysteme applaudierten die Besucher jedem Projekt, und anhand der Lautstärke wurden dann die Besten geehrt. Das HSBA-Team mit Lobeda und Heffels wurde mit einem Förderpreis ausgezeichnet.

Gustav Lobeda schätzt diese Abwechslung im Studienalltag sehr. Sie hat nur einen kleinen Nachteil: Bisher kann er sich noch nicht entscheiden, was er nach seinem Abschluss bei der HHLA machen will. Aber bis dahin ist ja noch ein bisschen Zeit. Dann wird sich in der großen HHLA-Gruppe schon eine passende Stelle für Lobedas vielfältigen Begabungen finden. ■ HHLA/red

Das Unternehmen Hamburger Hafen und Logistik AG

Die Hamburger Hafen und Logistik AG hat sich vorgenommen, ein „Tor zur Zukunft“ aufzustoßen. Das ist auch ein Angebot an junge Menschen, die nach einer qualifizierten beruflichen Perspektive suchen. Berufsausbildungen und duale Studiengänge bei der HHLA eröffnen viele Möglichkeiten, wie auch die Porträts von Natalie Rothhaar und Gustav Lobeda zeigen.

Die Fachkräfte von morgen lernen nicht nur aktuelle fachtheoretische Standards. Es geht um Orientierung in laufend sich verändernden Arbeitswelten. Zukunftsgewandte Kompetenzen werden vermittelt, zum Beispiel der Umgang mit digitalen Medien oder der Ausbau kommunikativer und sozialer Fähigkeiten. Ebenso werden ökonomische, ökologische und gesellschaftliche Aspekte im Arbeitsumfeld beleuchtet.

Die HHLA bildet ihren Nachwuchs für die aktive Teilhabe und umsetzungsorientierte Mitgestaltung aus. Das geschieht im Rahmen einer Unternehmenskultur, in der nicht nur Vorstände und Führungskräfte verantwortlich sind. Gemeinsam werden die Herausforderungen angepackt, die Strukturwandel und veränderte Kundenwünsche mit sich bringen. So sichert das Unternehmen seine ebenso nachhaltige wie dynamische Weiterentwicklung, die vor allem von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern getragen wird.

Die Hamburger Hafen und Logistik AG bildet unter anderem in diesen Berufsfeldern aus:

IT- Berufsausbildungen:

- Fachinformatiker Systemintegration (m/w/d)
- Kauffrau/-mann für Digitalisierungsmanagement

Kaufmännische Berufsausbildungen:

- Kaufleute für Speditions- und Logistikdienstleistung
- Kaufleute im Groß- und Außenhandel

Technische Berufsausbildungen:

- Elektroniker für Automatisierungstechnik (m/w/d)
- Elektroniker für Gebäude- und Infrastruktursysteme (m/w/d)
- Industriemechaniker (m/w/d)
- Mechatroniker (m/w/d)
- Mechatroniker für Kältetechnik (m/w/d)

Duale Studiengänge:

- B.Sc. in Wirtschaftsinformatik m/w/d
- B.Sc. in Logistics Management m/w/d
- B.Sc. in Technische Informatik (m/w/d)
- B.A. in Marketing & Digitale Medien (m/w/d)
- B.Sc. in Elektrotechnik und Informationstechnik (m/w/d)
- B.Eng. im Bauingenieurwesen (m/w/d)

Detaillierte Informationen unter:

www.hhla.de/Karriere

Mehr als nur Kakao

Das Traditionsunternehmen H.D. Cotterell GmbH & Co. KG zeichnet sich nicht nur für seine Kundschaft von einem vielfältigen Portfolio aus. Auch die Ausbildung beim Hamburger Quartiersmannbetrieb hat einiges zu bieten.

H.D. Cotterell ist seit über 130 Jahren ein familiengeführtes Logistikunternehmen spezialisiert auf die Empfangnahme und Lagerung von Kakaobohnen und Kakaohalbfertigprodukten sowie von Trockenfrüchten, Gewürzen, Kaffee und vielem mehr. Im Hamburger Hafen sorgen etwa 60 Mitarbeitende auf circa 100.000 qm Lagerfläche für reibungslose Abläufe im Umschlag dieser speziellen Güter. Das Unternehmen ist in gewerbliche und kaufmännische Berufsgruppen unterteilt. Jährlich werden je Berufszweig zwei Ausbildungsplätze vergeben.

DIE UMSCHLAGPROFIS VON MORGEN

Neben der kaufmännischen Sparte, die Matthias Thomsen betreut, bildet H.D. Cotterell auch Fachkräfte für Hafenlogistik aus. Die Auszubildenden werden zu richtigen Hafenalroundern, denn Sie lernen in der Ausbildung jeden Arbeitsschritt des Warenumschlags kennen.

Dazu sind die Auszubildenden jeden Tag auf den verschiedenen Lagern und lernen dort sowohl die Einlagerung von Waren ins Lager als auch die Auslieferung von Waren zu organisieren. Dazu gehört die Kontrolle der Waren auf Menge, Qualität und Übereinstimmung mit den Begleitpapieren. Die Auszubildenden lernen in der Ausbildungszeit viel über die vielfältigen Produkte und deren Eigenschaften: wie sie riechen, sich anfühlen und welche Besonderheiten im Umgang damit verbunden sind; zum Beispiel wie Paletten optimal mit Säcken oder Kartons gepackt werden, damit sie stabil gestapelt und verladen werden können. Weiterhin lernen die Auszubildenden den sachgerechten Umgang mit Arbeitsmitteln wie Stapler, Waage, Musterstecher etc. Dazu gehört auch, dass die Auszubildenden vorwiegend





Die Auszubildenden verbringen auch viel Zeit im Lager, um Abläufe zu verstehen.

© H.D. Cotterell

draußen arbeiten und die täglichen Aufgaben mit körperlichen Belastungen verbunden sein werden. Kurzum: die Auszubildenden lernen wie der Alltag in einem Hafenbetrieb gestaltet ist und wie die Produkte im Lager gehandelt werden.

TÄGLICH NEUE AUFGABEN

Ein Arbeitstag kann wie folgt beschrieben werden: morgens werden von der Lagerleitung die Arbeitsteams für den Tag eingeteilt und die täglichen Aufgaben verteilt. Danach prüft das Team, ob alle notwendigen Arbeitsmittel für die Aufgaben zur Verfügung stehen, und begibt sich zum Lager. Dort werden

die LKW oder Container empfangen. Daten werden mit den Papieren abgeglichen, Waren entgegengenommen oder versendet und dabei überprüft. Bei Unstimmigkeiten oder Schäden wird Kontakt zum Büro aufgenommen. Es ergibt sich immer wieder, dass Kunden im Laufe des Tages z.B. Muster anfragen und diese während der Arbeiten noch gezogen werden müssen. Oder ein zusätzlicher LKW erreicht das Lager, der kurzfristig beladen werden muss.

Es ist in diesem Beruf wichtig, dass die in der Ausbildung täglich geübten Handgriffe sicher ablaufen, damit die Prozesse reibungslos verlaufen. Wir bedienen eine internationale Klientel, die mit Hinblick auf die

Innenansichten Die Welt der Speditionskaufleute bei H.D. Cotterell

„Mein Name ist Matthias Thomsen, ich bin Speditionskaufmann und Ausbilder für den kaufmännischen Bereich bei H. D. Cotterell. Ich habe bereits meine Ausbildung vor langer Zeit bei H.D. Cotterell absolviert und hier seit über 35 Jahren Erfahrungen als Speditionskaufmann gesammelt.

Ich beschäftige mich täglich mit der Lagerung von verschiedenen Waren. Zum einen frage ich die benötigten Dokumente beim Kunden an, verbeuge Aufträge an Spediteure, prüfe den benötigten Platz für die Einlagerung und die zollrechtlichen Vorgaben. Nach der Einlagerung dokumentiere ich die Mengen und den Zustand der Ware an den Kunden und in unser Warenwirtschaftssystem. Zum anderen veranlasse ich Abholungen und bereite die entsprechenden Papiere (Lieferschein, Verzollung u.v.m.) vor. Sind die Vorgänge abgeschlossen, werden die Rechnungen geschrieben.

„Es gehört auch mit zum Ausbildungsplan, dass Zeit auf Lager verbracht wird, um die Logistik in der Praxis zu verstehen.“

Matthias Thomsen, Ausbilder für den kaufmännischen Bereich bei H. D. Cotterell



© H.D.Cotterell

und wie damit richtig umgegangen werden muss; z.B. gehen wir auch als Kaufleute raus auf das Lager, um die Ware mit unseren eigenen Augen zu sichten. Es gehört auch mit zum Ausbildungsplan, dass Zeit auf Lager verbracht wird, um die Logistik in der Praxis zu verstehen. Dieses Verständnis hilft später bei der Planung und Organisation von Lagerprozessen, sodass alles möglichst zeitnah und mühelos verläuft.

Es gefällt uns, wenn die Atmosphäre des Hamburger Hafens den Nachwuchs begeistert und die Kandidatinnen und Kandidaten sich mit unserem familiären Unternehmen identifizieren können. Als Ausbilder bin ich jederzeit für Fragen und zur Hilfestellung offen. Jeder Tag bringt neue Herausforderungen und die Auszubildenden lernen schnell in Eigeninitiative an Aufgaben heranzugehen und eigene Ideen zu entwickeln. Das macht auch den Reiz des Berufes aus. Daher kann ich angehenden Auszubildenden nur raten, ihre Aufgaben nicht aufzuschieben, denn wer weiß, wie viele Aufträge am nächsten Tag wieder im Team zu bewältigen sind. Wichtig ist vor allem Genauigkeit: Ein Zahlendreher oder Tippfehler bei wichtigen Dokumenten oder im Warenwirtschaftssystem kann schlimme Folgen haben und zu hohen Folgekosten führen.

In der Vergangenheit wurden Aufträge noch per Post, Telex oder Fax vergeben und entgegengenommen. Vorgänge haben mehr Zeit benötigt, daher wurden auch weniger Waren importiert und exportiert. Heutzutage sind Prozesse dank Digitalisierung viel schneller abbildbar und dadurch ist unser Umschlag auch um ein Vielfaches höher als vor 20 Jahren. Alle Eckdaten zu einzelnen Vorgängen und Kunden sind im Computer gespeichert und die Arbeitsaufträge können automatisch erstellt werden. Das gestaltet die Arbeitsabläufe heutzutage deutlich schlanker und transparenter, setzt aber auch ein anderes Anforderungsprofil an Auszubildende voraus.

Zu der dualen Ausbildung bieten wir mitunter das trimodale Programm an. Über die Akademie Hamburger Verkehrswirtschaft (AHV) absolvieren die Auszubildenden neben der berufsbegleitenden Ausbildung ein Studium zum Logistik-Bachelor.“

Wir bilden aus, damit unsere zukünftigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von der Pike auf lernen, worauf wir uns verstehen und was unsere Arbeit besonders macht. Wir leben die Nähe zum Produkt und sind nicht nur Spediteure, sondern wir wissen um die Besonderheiten der Produkte wie Kakao und Trockenfrüchten



©HPA-Bildarchiv: Andreas Schmidt-Wiethoff



©HPA-Bildarchiv: Andreas Schmidt-Wiethoff

Alles rund um den Hafen

Hauptsache Hafen. Das Ausbildungsangebot bei der Hamburg Port Authority ist mindestens genau so vielfältig wie der Hafen selbst. Vom dualen Studium des Bauingenieurwesens über die Ausbildung zu Kaufleuten für Büromanagement bis zu nautischen Berufen ist alles dabei.

Die HPA bietet bedarfsgerecht Ausbildungen in verschiedenen Fachbereichen an, die sich aufgliedern in Technische Berufe, Administrative Berufe, Gewerbliche Berufe, Nautische Berufe und IT-Berufe. Eins haben sie alle gemeinsam: einen hochspannenden Arbeitsplatz in Hamburgs Tor zur Welt.

KAUFMÄNNISCHE BERUFE

Kaufleute für Büromanagement sind echte Teamplayer im HPA-Netzwerk. Die Auszubildenden lernen innerhalb von drei Jahren die internen Abläufe des Unternehmens kennen und werden in verschiedenen Bereichen eingesetzt. Schwerpunkte beinhalten dabei die kaufmännische Steuerung und Kontrolle, wie Finanzbuchhaltung und Controlling, und die Personalwirtschaft. Eigeninitiative und Engagement sind hier gefragt, sowie eine gesunde Portion Interesse an kaufmännischen Themen, der Schifffahrt und dem Hafen.

IT

Im Bereich Hafen-IT bildet die HPA zwei Berufe aus: Fachinformatikerinnen und -informatiker für Anwendungsentwicklung und für Digitale Vernetzung. Für beide Felder sind mathematisches Verständnis und analytisches Denken ein absolutes Muss. Außerdem sollte natürlich ein ausgeprägtes Interesse an IT-Themen und

Programmiersprachen vorhanden sein. Fachinformatikerinnen und -informatiker für Anwendungsentwicklung sind in erster Linie für die Entwicklung von Softwarelösungen zuständig, die Prozesse innerhalb der HPA-Fachbereiche effizienter gestalten. Im Bereich der Digitalen Vernetzung geht es auf der anderen Seite vor allem um das Vernetzen und Optimieren von Systemen und Anwendungen. Beide Ausbildungen werden in drei Jahren absolviert.

MECHANIK

Planen, schweißen und montieren steht auf dem Lehrplan der Konstruktionsmechanikerinnen und -mechanikern bei der HPA. In diesem Ausbildungsberuf dreht sich alles um Metallkonstruktionen von Schiffen, Sperrwerken, Schleusen, Kränen und anderen Anfertigungen für die Hafeninfrastruktur. Dementsprechend fit und technisch affin sollten die Interessierten sein – das gilt auch für Auszubildende zur Mechatronikerin bzw. zum Mechatroniker. Dieses Berufsfeld beschäftigt sich mit dem Bau, der Programmierung und Wartung komplexer mechatronischer Systeme. Die Kombination aus Mechanik, Elektronik und Informatik macht die Ausbildung besonders spannend. Beide mechanischen Ausbildungen können in 3,5 Jahren absolviert werden.



©HPA-Bildarchiv: Andreas Schmidt-Wiethoff



©HPA-Bildarchiv: Andreas Schmidt-Wiethoff

NAUTIK

Wer den ganzen Tag im Hafen unterwegs sein möchte, ist als Hafenschifferin bzw. Hafenschiffer genau richtig. Die nautisch ausgerichtete Ausbildung dauert 3 Jahre und ist breit gefächert. So lernen die Auszubildenden nicht nur Güter- und Personentransport auf Schleppern, Barkassen und Fährschiffen. Umfassende Ortskenntnis, Fahrkunde sowie handwerkliche Tätigkeiten wie das Festmachen, das Warten von Schiffen und Maschinen gehören auch dazu. Für diesen Job sind daher besonders See- und Wettertauglichkeit gefragt.

TECHNIK

Für diejenigen mit ausgeprägt technischem Verständnis und räumlichem Vorstellungsvermögen bietet die HPA außerdem die Ausbildung zur Vermessungstechnikerin und zum Vermessungstechniker an. In drei

Jahren lernen die Auszubildenden wie Lage- und Höhenmessungen durchgeführt werden, Messdaten und Pläne ausgewertet und Feldvergleiche geführt werden.

STUDIERN MIT DER HPA

Neben der klassischen Ausbildung bietet die HPA auch duale Studiengänge an, wie Bauingenieurwesen, Mechatronik, Betriebswirtschaftslehre, Wirtschaftsingenieurwesen, Angewandte Informatik. In Kooperation mit der Nordakademie in Elmshorn und der HS21 ermöglicht die HPA den Studierenden eine Verbindung von Theorie und Praxis. In sieben Semestern lernen die Studierenden verschiedene Fachbereiche der HPA kennen und machen wertvolle praktische Erfahrungen neben dem theoretischen Studium an der Hochschule. Mit Zielstrebigkeit und Engagement ist man hier auf dem richtigen Kurs. ■
Lea Mentzel (Im)

Das Unternehmen Hamburger Port Authority

Modernes und nachhaltiges Hafenmanagement aus einer Hand: Die Hamburg Port Authority (HPA) kümmert sich um den wirtschaftlichen Herzschlag der Hansestadt. Mit unseren rund 1.800 Beschäftigten verantworten wir unter anderem die wasser- und landseitige Infrastruktur, steigern die Sicherheit und Wirtschaftlichkeit im Hafen, planen und führen Bauprojekte durch und übernehmen das Immobilienmanagement.

Wir verbinden Effizienz und Umweltbewusstsein, nicht zuletzt dank des Einsatzes neuester Technologien und zukunftsweisender Projekte wie smartPORT. Dabei halten wir engen Kontakt zu Schifffahrt, Logistik und Dienstleistern. Unser Ziel: langfristig unsere Position als größter Universalhafen Deutschlands zu halten und auszubauen. Kurz: Wir machen Hafen!



Programmieren für die Praxis

Seit dem 13.1.2022 hält Marc Görtzen nach nur zwei Jahren Ausbildung sein Abschlusszeugnis zum „Fachinformatiker Anwendungsentwicklung“ in den Händen. Der größte Beweis, dass er mit seiner Berufswahl richtig lag, ist die Übernahme in ein festes Arbeitsverhältnis bei dem Hamburger Softwarehaus und Port Community System-Betreiber DAKOSY.

In der Abteilung, die für die Programmierung der Export Management Plattform (EMP) 4.0 verantwortlich ist, arbeitet er jetzt nahtlos weiter. Und dort gibt es viel zu tun: Das Forschungsprojekt EMP 4.0 steht kurz vor der Finalisierung. Ab April soll die internetbasierte Cloudlösung, die eine ganzheitliche, digitalisierte und vernetzte Abwicklung des Exportprozesses ermöglicht, auf dem Markt frei verfügbar sein.

Um mitarbeiten zu können, hat Marc zunächst die Programmiersprache Java gelernt. Ein Basiswissen brachte der 24-Jährige durch einen vorbereitenden Onlinekursus bereits mit. Seiner Einschätzung nach sind solche Vorkenntnisse aber nicht zwingend. Viel wichtiger seien Spaß am logischen Denken und an mathematischen Fächern, Teamfähigkeit und eine gute Portion Geduld, denn die Fehlerbehebung gehöre mit zum Job dazu. Er selbst wusste gut, was er wollte beziehungsweise nicht wollte: „Während meines Maschinenbau-Studiums an der TU Hamburg fesselten mich die zwei Semester Informatik, weniger begeisterte mich der theoretische Ansatz.“

Über die Agentur für Arbeit erfuhr Marc von der Ausbildung zum Fachinformatiker Anwendungsentwicklung. Die Inhalte deckten sich mit seinen Vorstellungen, konkrete Softwareprojekte zu programmieren und IT-Systeme mit zu entwickeln. Auf DAKOSY kam er durch Mund-zu-Mund-Propaganda. Marc gefiel auch die Vorstellung, sich mit seinen Fähigkeiten in eine Branche einzubringen, bei der das Ergebnis direkt im Seehafen sichtbar wird. Nach ei-

nem kurzen Praktikum von 1,5 Monaten begann er zum 1. März 2020 seine Ausbildung, gerademal zehn Tage bevor Corona zur Pandemie erklärt wurde. „Ab Mitte März waren alle im Homeoffice und man konnte als Azubi niemandem über die Schulter schauen“, erinnert er sich, „Screenshots und TeamViewer waren anfangs meine ständigen Begleiter. Der Ausbildungsleiter und mein Team hatten immer ein offenes Ohr für mich und dreimal wöchentlich tauschten wir



Marc Görtzen, Fachinformatiker Anwendungsentwicklung bei Dakosy.

© Dakosy

uns bei einer Online-Konferenz aus.“ Die nötige Selbstorganisation war Marc bereits aus dem Studium gewöhnt.

Zunächst wurden dem angehenden Fachinformatiker kleinere Programmieraufgaben zugeteilt. Als nächste Stufe durfte er für die EMP 4.0 sogenannte Microservices aufsetzen, das sind kleine Teile in einem IT-Architekturmuster, bei dem eine komplexe Anwendungssoftware aus unabhängigen Prozessen generiert wird. Nach etwa einem dreiviertel Jahr war Marc soweit, dass er eigenständig am Projekt mitarbeiten konnte. „Ab dem Moment war ich in der Lage, mir die Tickets – also die Aufgaben – innerhalb eines Sprints selber herauszusuchen. Ein Sprint bezeichnet in unserer Branche einen fest definierten Zeitraum – bei uns ist das etwa ein Monat -, in dem ein bestimmtes Arbeitskontingent erledigt wird“, erklärt Marc. Umfangreiche Vorkenntnisse, das Praktikum und eine schnelle Einarbeitung haben dazu geführt, dass er, Personal- und Fachabteilung sich schnell darauf einigten, die Ausbildung um ein Jahr zu verkürzen. Nun freut sich Marc auf die Zeit nach Corona mit echten Exkursionen in den Hafen und Betriebsausflügen und mehr Begegnungen mit anderen DAKOSY'anern. ■ Dakosy/red

Das Unternehmen DAKOSY

Als eines der führenden Softwarehäuser in Deutschland bietet DAKOSY cloudbasierte Lösungen für die Zollabwicklung, die internationale Spedition und das Supply Chain Management an. DAKOSY betreibt die Community Plattformen für den Hamburger Hafen und für die Flughäfen Frankfurt/Main und Hamburg, welche über offene und flexible EDI-Schnittstellen sowie Web-Anwendungen für jedes Unternehmen erreichbar sind.

DAKOSY managt Softwarepakete und Plattformen in den eigenen hochverfügbaren Rechenzentren. Der Unternehmenshauptsitz ist in Hamburg mit Büros in Bochum, Bremen (mit der CargoSoft GmbH), Frankfurt/Main und Konstanz.

Zollsachbearbeiter/-innen auch als Quereinsteiger gesucht (ohne Zollvorkenntnisse)

**Kaufmännische Sachbearbeitung (w/m/d)
Vollzeit - Hamburg**

**Sachbearbeitung in der Zollabwicklung (w/m/d)
Vollzeit - Hamburg**

Die **IP Zollspedition GmbH** in **Hamburg** bietet den **Quereinstieg** für Kaufleute in die **Zollsachbearbeitung**. Sie bringen eine kaufmännische Ausbildung im Büroumfeld mit und erlernen das nötige Zollwissen bei uns.

Mehr unter
ip-zoll.de/quereinstieg



Britta Kolberg
Zollsachbearbeiterin Import



@ipzollspedition #ipzollspedition



Die Wegbegleiter

Wenn die Menschen über den Hamburger Hafen sprechen, dann denken sie an Ladung und Schiffe, an LKW und Stau – all das, was ab der Kaikante passiert. Der Weg dahin wird oft übersehen. Wobei er gerade in Hamburg so besonders ist.

Rund 100 Kilometer müssen die Schiffe von der Elbmündung flussabwärts in Richtung Hamburg zurücklegen, bevor sie den Hafen erreichen und an einem der Terminals festmachen können. Auf diesem Weg werden sie von den Elblotsen begleitet.

Für die Lotsen, die schon seit Jahrhunderten die Schiffe die Elbe entlang begleiten ist das derzeitige Wachstum der Schiffe, die Zunahme der Verkehre und das Handling der Fahrzeuge im Revier eine echte Herausforderung.

„Dieser Herausforderung stellen wir Elblotsen uns und sind stolz darauf, dass es uns möglich ist, die größten Schiffe der Welt von der Nordsee bis nach Hamburg zu bringen“, betont Ben Lodemann, Ältermann der Lotsenbrüderschaft Elbe. Die Elblotsen gehen nahezu immer, unter jeder Wetterbedingung, zu jeder Tageszeit zwischen Helgoland und Hamburg an Bord der Schiffe und stehen der Schiffsführung beratend zur Seite. Es spielt dabei keine Rolle, ob das Schiff 90 oder 400 Meter lang ist, ob die Augenhöhe auf der Brücke 3 oder 65 Meter beträgt.

Diese Leistung ist aber kein zufälliges Gelingen, sie ist das Resultat einer langen und guten, zielgerichteten Ausbildung der Nautiker, die 24/7 an 365 Tagen im Jahr als Lotsen und somit als Berater der Schifffahrt auf dem Revier unterwegs sind.

Bisher ist es den Lotsen möglich gewesen, ihren Nachwuchs „aus der Fahrt“ zu generieren. Die Nautiker, die sich um eine Position als Lotse beworben haben, hatten ein nautisches Studium und mindestens vier Jahre Bordanwesenheit in leitender nautischer Funktion vorzuweisen.

ELBKENNTNISSE VERFEINERN

Damit ist gewährleistet, dass sie beste nautische und navigatorische Grundkenntnisse haben, die wir hier auf der Elbe im Rahmen der brüderschaftseigenen Ausbildung verfeinern. Nach Bestallung sind dann weitere fünf Jahre als Lotse notwendig, bevor ein Kollege auf einem der ganz großen Schiffe eingesetzt wird. Dann kennen die Lotsen „ihren“ Fluss wirklich.

Im Laufe der Lotsentätigkeit haben die Lotsen jährlich an einem festgelegten Pensum an Fortbildungstagen teilzunehmen, um ihre Kompetenzen auf dem neuesten Stand zu halten und um die Informationen aus kritischen Situationen mit aufzunehmen. Neueste Erkenntnisse werden vermittelt und das Training für weitere Schiffsklassen wird intensiv vorgenommen.

In der derzeitigen Situation stellt sich aber heraus, dass es zunehmend weniger Absolventinnen und Absolventen der nautischen Hochschulen gibt, die ihre Patente

ausfahren. So fehlen die vier Jahre an Bord. Die Zahl ist so deutlich gesunken, dass es den Lotsen zukünftig nicht sicher möglich sein wird, den Nachwuchs tatsächlich wie bisher aus der Fahrt zu generieren. Also mussten andere Wege her.

NEUE WEGE ZUM BERUF

Im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums haben die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) und die Lotsen drei neue Wege zum Beruf entwickelt: Sollte ein Nautiker an Bord sein Patent schon ausgefahren haben (zwei Jahre Bordanwesenheit) dann

kann er sich entsprechend für eine LA 2 bewerben – eine revierbezogene Ausbildung, die sich sechs Monate mit dem reinen Shiphandling in dem jeweiligen Revier beschäftigt und

der sich dann eine LA 3 anschließt, die sich 12 Monate nur mit dem Training der Beratung in dem jeweiligen Revier beschäftigt.

Sollte sich ein Nautiker bereits nach Abschluss des Bachelorstudiums direkt bei den Lotsen bewerben wollen, so kann er sich auf eine LA 1 bewerben. Hier wird innerhalb von sechs Monaten in allen deutschen Seelotsrevieren reines Shiphandling vermittelt. Danach schließen sich LA 2 und LA 3 an. Zudem muss ein solcher Kollege verpflichtend einen berufsintegrierten akademischen Master vor seiner Bestallung erwerben.

Den Lotsenbrüderschaften ist es vorbehalten zu entscheiden, durch welchen dieser drei möglichen Zugangswege (Nach 4 Jahren Bordanwesenheit / nach 2 Jahren Bordanwesenheit / direkt nach dem Studium) sie zukünftig ihren Nachwuchs rekrutieren möchte.

Derzeit ist seitens der Verwaltung, aufgrund von unterschiedlichen Zuständigkeiten zwischen den Bundesländern und dem Bund die Beteiligung der Hafenlotsen an diesem zusätzlichen Ausbildungswegen (noch) nicht vorgesehen.

Es ist für den Hamburger Hafen ultimativ notwendig, dass die Elblotsen einen ausreichenden Personalbestand haben, um die Erreichbarkeit des Hafens zu gewährleisten. Grundsätzlich ist der Beruf des Lotsen ein wunderbarer Beruf mit vielen Facetten. „Wer eine anspruchsvolle und lange Ausbildung nicht scheut, der kann sich auf einen abwechslungsreichen und verantwortungsvollen Beruf freuen“, sagt Lodemann.

Wenn die Menschen zukünftig vom Hafen sprechen, dann sollten sie auch dringend an die seewärtige Anbindung und an die Lotsen zwischen der Nordsee und Hamburg denken. Denn die Elblotsen sind nicht selbstverständlich einfach da. ■ Lodemann/red





Leinen los!

Der Beruf des Hafenschiffers ist anspruchsvoll, seine Fähigkeiten universell. Bei Barkassen-Meyer an den Landungsbrücken im Hamburger Hafen absolvieren derzeit fünf junge Leute die Ausbildung. Was zu lernen ist, erzählen drei von ihnen.

Wasser ist ihr Element und sie lieben den Hafen. Ousman (23), Rafi (25) und Paul (16) sind drei von fünf Auszubildenden für den Beruf des Hafenschiffers bei Barkassen-Meyer an den Landungsbrücken im Hamburger Hafen. „Ich wollte schon immer auf dem Wasser arbeiten, und ich bin so glücklich, dass ich die Chance bekommen habe, Hafenschiffer zu werden“, erzählt Rafi, der gerade sein erstes Lehrjahr absolviert. Der Beruf sei sehr abwechslungsreich und er liebe den Kontakt mit den Menschen.

Mit Menschen zu tun haben, wollten auch Ousman (3. Lehrjahr) und Paul (1. Lehrjahr). „Es ist spannend, zu erfahren, warum so viele Menschen in Hamburg Urlaub machen und woher sie kommen. Es macht mir aber auch Spaß, ihnen etwas über meine Stadt und den Hafen zu erzählen“, sagt Paul, der erst skeptisch war, ob der Beruf das richtige für ihn sei. Ousman hat in seiner Heimat Gambia in Westafrika als Fischer gearbeitet und es war klar, dass er auch in Hamburg wieder aufs Wasser will. Da er als Flüchtling die Stadt zu erst nicht verlassen durfte, hat er eine Alternative zur Fischerei gesucht.

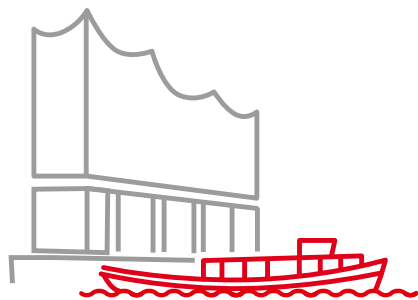
Der Beruf des Hafenschiffers ist anspruchsvoll. Sobald die Azubis ihre Ausbildung abgeschlossen haben, dürfen sie Schiffe in See- und Binnenhäfen im Personen- und Ladungsverkehr steuern. An Bord gibt es einiges zu tun. Die angehenden Hafenschiffer bedienen nicht nur den Sprechfunk und die Navigationsinstrumente, sondern wie im Fall von Barkassen-Meyer, der im Bereich Touristik tätig ist, auch die Gäste. „Wir müssen die Schiffe in Schuss halten und zu Arbeitsbeginn klar machen“, erzählt Paul. Was zu erledigen ist, merkt er sich mit dem Wort Wolke, das für Wasser, Öl, Luft, Kraftstoff und Elektrizität steht.

„Wir lernen, wie Motor und Pumpen funktionieren“, sagt Rafi. Im Zweifelsfall müssen sie kleinere Reparaturen selbst übernehmen können. In der Meyer-eigenen Werkstatt lernen die Azubis die handwerklichen Tätigkeiten. „Wir sind Allrounder und müssen uns auch mal die Hände schmutzig machen“, bestätigt Ousman. Neben Schiffslack abkratzen und Rost entfernen gehört das An- und Ablegen ebenso zu den Tätigkeiten wie der Ticketverkauf. Auch das

Festmachen will gelernt sein: Rafi hat schon Übung darin, wie er die Leine führen muss.



Schulterblick auch beim Steuern der Barkasse: Ousman muss das Schiff drehen, bevor er anlegen kann.



Festmachen der Schiffe will gelernt sein. „Wir müssen wissen, wie die Leinen zu führen sind“, ergänzt er.

Die Azubis eignen sich außerdem ein umfangreiches theoretisches Wissen an und besuchen dafür alle zweieinhalb Monate für drei Wochen die Berufsschule. „Wir müssen da sein und mitmachen. Was wir verpassen, holen wir nicht nach“, sagt Paul, es sei richtig viel zu lernen. Jede Theorieeinheit schließt mit einer Klausur. Neben Sicherheit, Gesundheits- und Umweltschutz umfassen die Lernfelder ebenso Recht, Englisch und Mathe. Bootsbegriffe, Navigation, Hafengeschichte sowie Gewässerkunde gehören ebenfalls zum Lernstoff. „Wir müssen wie Taxifahrer alle Wasserwege und Kaimanlagen mit Namen kennen“, erzählt Ousman. Auch Fahrregeln, Schilderkunde, Lichterführung sowie Kenntnisse über Strömungen, Wind und die Gezeiten lernen die angehenden Hafenschiffer. „Die Speicherstadt beispielsweise ist aufgrund des Tidenhubs nicht immer befahrbar“, erklärt Rafi.

Wie sich bei Havarien oder Betriebsstörungen zu verhalten ist, steht ebenso auf dem Lehrplan. „Schiffsführer

haben Verantwortung für bis zu 300 Personen“, sagt Barkassen-Meyer-Inhaber Hubert Neubacher. Die angehenden Hafenschiffer müssen daher auch erste Hilfe leisten und mit einem Feuerlöscher umgehen können sowie einen Rettungsschwimmer und Personenbeförderungsschein vorweisen. Vor Ausbildungsbeginn findet daher ein Gesundheitscheck statt. Die Ausbildung dauert drei Jahre, ein Hauptschulabschluss als Voraussetzung genügt, mittlere Reife ist gewünscht.

Dass die drei in Zeiten von Corona einen Ausbildungsplatz bekommen haben, liegt an der Zuversicht ihres Chefs. „Wir brauchen den Nachwuchs dringend auf den Barkassen, Fähren, Fahrgastschiffen und Schleppern. Ich wollte aber auch ein Zeichen setzen, dass wir an die Zukunft glauben“, erzählt Neubacher, dessen zehn Schiffe während der Lockdowns monatelang im Hafen festlagen. „Wir sind stolz und dankbar, dass wir den Beruf erlernen dürfen“, darin sind sich die drei einig. Und Rafi denkt schon an den nächsten Schritt: „Mit einer sehr guten Note in der Abschlussprüfung können wir anschließend Nautik studieren.“ ■ njo

© Alle Fotos: Nicole de Jong



Konzentriertes Arbeiten: Schiffsführer Holger Borchmann zeigt Paul, worauf er achten muss.

Lieben ihren Arbeitsplatz auf dem Wasser: (v. l.): Paul, Rafi, Barkassen-Meyer-Inhaber Hubert Neubacher und Ousman.

Arbeitswelt Eisenbahnhafen

Hamburg ist Europas Eisenbahnhafen Nummer 1. Ein rund 300 Kilometer langes Schienennetz wird von der Hamburger Hafenbahn betrieben, damit die Waren aus aller Welt ihren Weg ins deutsche und europäische Hinterland finden.

Von der Kaikante bis zum Bestimmungsort ist daher enorme Expertise gefragt, um den Gütertransport auf der Schiene zu steuern, umzusetzen und zu optimieren. Hier kommt DB Cargo ins Spiel: Als führende Güterbahn Europas ist das Unternehmen auch im Hamburger Hafen einer der wichtigsten Bahnoperateure und sorgt für umweltfreundliche Transporte auf der Schiene im Seehafenhinterlandverkehr.

Eine besondere Rolle kommt hier dem Rangierbahnhof Hamburg-Waltershof zu – er ist sozusagen das Herzstück des Schienengüterverkehrs von DB Cargo in der Hansestadt. Die DB Cargo-Kolleginnen und Kollegen vor Ort arbeiten hoch konzentriert: Sie sorgen dafür, dass Rangierloks und Güterwagen stets zur richtigen Zeit am richtigen Ort sind und somit die Züge pünktlich vom Hafen abfahren können – dabei ist echte Team- und Maßarbeit gefragt.



© DB Cargo

VON WEGEN MÄNNERDOMÄNE

Unter Kolleginnen und Kollegen sind sie bekannt als „das dritte Auge des Lokführers“. Rangierbegleiterinnen und Rangierbegleiter wie Roxana Schlegel sorgen täglich für einen reibungslosen Güterumschlag an den Hamburger Terminals, indem sie das Lokpersonal fachlich und praktisch unterstützen. Schlegel ist 2019 als Quereinsteigerin gestartet und fühlt sich trotz der körperlich anstrengenden Arbeit sehr wohl in ihrem Beruf. Zu ihrem Alltag gehören zum Beispiel das An- und Abkuppeln von Güterwagen, damit im Anschluss neue Züge gebildet werden können. „Hier kommt es auf die Technik an“, sagt sie, denn um die Wagen zu trennen, muss sie jedes Mal eine rund 20 Kilogramm schwere Kupplung anheben. Doch das soll bald der Zukunft angehören. So soll künftig die „Digitale Automatische Kupplung“ dafür sorgen, dass Güterwagen automatisch, das heißt ohne Handarbeit, gekuppelt werden können. Jüngst startete ein mit der „Digitalen Automatischen Kupplung“ ausgerüsteter Güterzug auf eine Testfahrt quer durch Europa. Auch müssen Schlegel und ihre Kolleginnen und Kollegen die Frachtzüge bis zu 700 Meter weit in die Terminals schieben, da keine Wendemöglichkeit besteht. So steht die Lok für die Rückfahrt bereits in Fahrtrichtung. Für die junge Rangierbegleiterin ist das aber noch nicht genug. Sie möchte zur Lokrangierführerin aufsteigen und beginnt daher eine interne Weiterbildung bei der DB Cargo.



Roxana Schlegel, Rangierbegleiterin

DIRIGENTEN DER SCHIENE

Wann welcher Zug wo sein muss, erfahren Roxana Schlegel und ihre Kolleginnen und Kollegen unter anderem von Stefan Holst. Er ist Disponent in Waltershof und somit als zentrale Schnittstelle zwischen Rangierpersonal, anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), den Kundinnen und Kunden, den Terminals und der Hamburger Hafenbahn im Einsatz. „Das ist wie ein riesengroßes Puzzlespiel“, sagt er. „Wir sehen wo und wann, welche Züge, Zugteile oder einzelne Wagen stehen müssen und wann ein Zug ein- und abfahren soll. Ist ein Glied in der Kette unpünktlich oder gestört, müssen wir sofort handeln und gegensteuern.“ Besonders schätzt er die Zusammenarbeit im Hamburger Hafen:



„Wir nutzen schlanke Abstimmungswege und suchen immer Möglichkeiten zur gegenseitigen Unterstützung – auch EVU-übergreifend und ohne Konkurrenzgedanken“, sagt der Disponent. So ein Zusammenspiel von unzähligen Akteuren ermöglicht erst die Leistungsfähigkeit jedes einzelnen. Dank einer übergreifenden Softwarelösung der Hafenbahn sind zudem alle Umschlagteilnehmenden in Hamburg stets auf demselben Informationsstand. Auch Holst strebt einen DB Cargo internen Aufstieg an. Durch ein zweijähriges Talentförderungsprogramm kann er derzeit eine Hospitation zur Führungskraft absolvieren.

EIN BLICK IN DIE ZUKUNFT

DB Cargo liegt viel an der Aus- und Weiterbildung, regelmäßigen Schulungen, Trainings und Fortbildungstagen seiner Mitarbeitenden. Denn nur als attraktive Arbeitgeberin kann ein Unternehmen langfristig erfolgreich sein. Der Wandel vieler Berufsfelder durch die zunehmende Digitalisierung wird bei DB Cargo als Chance gesehen, Berufe neu zu gestalten. Daher ist der Bedarf an neuen Fähig- und Fertigkeiten im Arbeitsalltag der letzten Jahre enorm gewachsen. Mit der Initiative „HR ZukunftsLab“ untersucht die Deutsche Bahn daher, wie sich Berufsbilder in Zukunft verändern und welche Maßnahmen beispielsweise im Recruiting oder der Ausbildung getroffen werden müssen.

„Das ist wie ein riesengroßes Puzzlespiel.“



Stefan Holst, Disponent im Rangierbahnhof Hamburg-Waltershof

© DB Cargo

Fabian Wylenzek, Leiter Personalgewinnung im Regionalbereich Nord, ist Teil dieser Initiative. Er erläutert, dass es für die Zukunft des Unternehmens essentiell sei, Veränderungen frühzeitig zu erkennen. Das Team des „HR Zukunftslab“ setzt dabei besonders auf das Know-How der operativen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Hinzu kommen Trendexpertinnen und -experten, die die Ist-Profile der Berufe mit den Zukunftstrends abgleichen. Daraus können dann Maßnahmen abgeleitet und ergriffen werden. „Konkret kann dann beispielsweise bei Jobangeboten direkt auf Fähigkeiten oder Kenntnisse eingegangen werden, die in Zukunft eine größere Rolle spielen“, erklärt Wylenzek. Auch wenn sich ganz neue Berufsprofile aus der Forschung des Zukunftslabors ergeben, könne DB Cargo laut Wylenzek sofort reagieren und zum Beispiel die Möglichkeit prüfen, einen eigenen Ausbildungsberuf auf dieser Basis ins Leben zu rufen. All das wird in Workshops mit den jeweiligen Fachbereichen erarbeitet. Besonders Automatisierung und Digitalisierung werden den Arbeitsalltag bei DB Cargo in Zukunft prägen. Dabei kommen sowohl auf Roxana Schlegel als auch auf Stefan Holst neue Aufgabenfelder hinzu, wie zum Beispiel das Warten von Geräten und Soft-

„Für die Zukunft des Unternehmens ist es essentiell, Veränderungen frühzeitig zu erkennen.“



© DB Cargo

Fabian Wylenzek, Leiter Personalgewinnung im Regionalbereich Nord

wares oder die Arbeit mit immer größeren Datenmengen.

Mit Investitionen in Personal und Qualifizierung will die DB Cargo den Verkehrsträger Schiene weiter stärken und damit entscheidend zur Mobilitätswende beitragen. Mehr zu den Ausbildungs- und Karrieremöglichkeiten unter www.karriere.deutschebahn.com ■ Im



THE WORLD IS OUR WORKPLACE

MSC offers sustainable and reliable transport services by road, rail and sea. We not only transport goods, we connect people and continents. Do you have a passion for shipping? Are you looking for a new challenge? Visit our Careers page at msc.com to apply.



MOVING THE WORLD, TOGETHER.



Das Prüfen von Importgütern gehört zum Alltag beim Zoll.

© Zoll

Im Dienst der Republik

Eine Ausbildung beim Zoll ist anspruchsvoll, aber sie lohnt sich. Wer gerne mit Menschen zusammenarbeitet und Interesse am Verwaltungsgeschehen hat, ist hier genau richtig.

Im November eines jeden Jahres sitzen viele von den jährlich über 1000 Bewerberinnen und Bewerber ein wenig nervös auf ihren Stühlen. Sie wollen eine Ausbildung beim Zoll beginnen und haben bereits die erste Auswahl anhand der Bewerbungsunterlagen überstanden. Diese hatten sie an eines der Hauptzollämter geschickt, wo sie ihre Ausbildung machen möchte. Jetzt haben sie eine drei- bis vierstündige schriftliche Prüfung vor sich. In den kommenden Wochen darauf wird sich entscheiden, wer die Hürde genommen hat und zu den mündlichen Prüfungen eingeladen wird. In diesem Jahr besetzt der Zoll im mittleren Dienst 65 bis 75 Ausbildungsplätze und im gehobenen Dienst 33 bis 45 Plätze. Das kann sich aber von Jahr zu Jahr ändern.

„Wir haben ein anspruchsvolles Auswahlverfahren. Da ist zum einen ein gutes Allgemeinwissen gefragt, zum anderen benötigen die Bewerberinnen und Bewerber auch gute Mathematik- und Deutschkenntnisse. Hinzu kommt abstraktes Denken“, sagt Mathias Bock, Ausbildungsleiter beim Hauptzollamt Hamburg. Das alles wird in der schriftlichen Prüfung abgefragt. Bock empfiehlt jeder Schülerin und jedem Schüler, die mit dem Gedanken spielen, beim Zoll eine Ausbildung zu starten, sich vorher intensiv mit dem Berufsbild auseinanderzusetzen. „Es sollte jedem bewusst sein, dass ein großer Teil des Berufs mit administrativen Aufgaben verbunden ist. Die Aufgaben einer Zollbeamten oder eines Zollbeamten sind sehr vielseitig“,

sagt Bock. So weist der Ausbildungsleiter darauf hin, dass ein Interesse an wirtschaftlichen Zusammenhängen erforderlich sei. Zudem müsse die Physik stimmen. Auch sollte jeder Bewerberin und jedem Bewerber klar sein, dass in diesem Beruf das Arbeiten mit Menschen im Fokus stehe. „Zollbeamtinnen und Zollbeamte benötigen hierfür eine hohe soziale Kompetenz und ausgeprägte Kommunikationsfähigkeiten. Dafür ist auf der einen Seite viel Empathie aber auf der anderen Seite auch Durchsetzungsvermögen notwendig“, betont Bock.



Ob diese Skills vorhanden sind, das testet der Zoll im mündlichen Auswahlverfahren, das normalerweise im ersten Quartal eines Jahres stattfindet. Dann stehen Diskussionsrunden, Rollenspiele, Vorträge und ein Interview auf dem Programm. Wer sich hierbei für eine Einstellung qualifiziert, der hat je nach Laufbahn entweder eine zwei-

Daten und Fakten

Ausbildung beim Zoll

- **Bewerbstopp zum Einstellungstermin**
am 1. August 2023 ist der 15. September 2022
- **Voraussetzungen:**
Mittlerer Dienst: guter Realschulabschluss, Fachhauptschulreife oder Abitur
Gehobener Dienst: Fachhochschulreife oder Abitur
- **Ausbildungsdauer:**
Mittlerer Dienst: zweijährige Ausbildung
Gehobener Dienst: dreijähriges Studium
- **Ausbildungsumfang:**
Mittlerer Dienst: jeweils zur Hälfte in theoretische und praktische Blöcke.
Gehobener Dienst: jeweils zur Hälfte in theoretische und praktische Blöcke.
Beide Ausbildungen beginnen mit einem theoretischen Block von sechs Monaten. Für alle gibt es je nach Dienst eine allgemeine Ausbildung. Es findet noch keine Spezialisierung statt.



Internettipp: Hier findest du alles zum Bewerbungsverfahren beim Zoll: www.zoll-karriere.de

jährige Ausbildung im mittleren Dienst oder eine dreijährige Ausbildung mit Studium im gehobenen Dienst vor sich. „Je nach Laufbahn bekommen alle die gleiche Ausbildung in den Bereichen Abfertigung, Sachbearbeitung und Vollzugsdienst. In diesen Jahren findet noch keine Spezialisierung auf bestimmte Bereiche statt. Erst im Anschluss können die Absolventen Verwendungswünsche äußern“, erläutert Ausbildungsleiter Bock.

Zum 1. August eines jeden Jahres beginnt dann für den gehobenen Dienst die Ausbildung mit einem theoretischen Block an der Hochschule des Bundes oder für den mittleren Dienst an einer der Zollschulen beispielsweise in Rostock oder Plessow bei Potsdam. Hier lernen sich normalerweise viele der Azubis erstmals kennen. Sie können in Gruppen lernen und den Campus- und Schulbetrieb genießen. „Unsere bisherige theoretische Ausbildung haben wir in den vergangenen Pandemie Jahren anpassen müssen. Zurzeit arbeiten die Azubis viel im Distanzunterricht. Das wird sich aber wieder ändern, sobald die Möglichkeit dazu besteht. Ob wir im August noch mit Distanzunterricht starten müssen, bleibt abzuwarten“, sagt Bock. Vielleicht können dann alle neuen Azubis wieder im Präsenzunterricht ihre Karriere starten. ■

Ralf Johanning (jh)

„Je nach Laufbahn bekommen alle die gleiche Ausbildung in den Bereichen Abfertigung, Sachbearbeitung und Vollzugsdienst.“



Mathias Bock, Ausbildungsleiter beim Hauptzollamt Hamburg

© Zoll

Dringend gesucht

Wer einen modernen und verantwortungsvollen Job sucht, der könnte Berufskraftfahrerin und Berufskraftfahrer in Bus oder LKW werden. Die Aussichten sind sehr gut, denn es fehlen viele Profis.

Ohne digitale Hilfsmittel geht in vielen Berufen nichts mehr. Ein schönes Beispiel dafür ist der Arbeitsalltag von Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrern. Hatten Sie früher jede Menge Papiere und Aufträge unterm Arm, so schalten sie heute im LKW nur das Display eines Onboard-Rechners oder ein Handheld an und schon erfahren sie, was für den Tag so alles anliegt. Wenn sie mit einem Handheld oder Tablet arbeiten, können sie oft sogar viele Frachtpapiere auf dem Touchscreen unterschreiben lassen. Auch bei der Fahrzeugkontrolle zum Start, hilft das digitale Tool. Damit ist nur ein kleiner Teil des Arbeitsalltags erneuert worden. Der wohl größte Teil betrifft das Arbeitsgerät – den Bus oder LKW.

Aktuelle Fahrzeuge sind im digitalen Zeitalter angekommen. Das zeigt schon ein völlig neues Konzept vom Armaturenbrett. Je nach Ausstattung sind hier digitale Instrumente eingezogen und natürlich gibt es jede Menge Anschlüsse für externe Geräte.

Ein sehr spannendes Thema für Berufseinsteigerinnen und Berufseinsteiger werden die alternativen

Kraftstoffe werden. Hier sind auch die LKW-Hersteller mit dabei. Heiß gehandelt werden für den Regional- und Nahverkehr LKW und Busse mit Elektroantrieb. Auf der langen Strecke könnte sich auch Wasserstoff als alternative Energiequelle durchsetzen.

Für mehr Sicherheit hinter dem Lenkrad sorgen viele Fahrerassistenzsysteme. Das beginnt mit Tempomat, Abstandswarnsystemen und geht heute bis zu elektronischen Spiegeln und Sensoren, um den toten Winkel zu verkleinern. Selbst umständliches Schalten gehört schon lange der Vergangenheit an.

Um den Beruf weiter aufzuwerten, gibt es seit ein paar Jahren eine klassische duale Ausbildung Berufskraftfahrerin/Berufskraftfahrer.

Sie dauert drei Jahre. Im ersten Jahr wird dabei hauptsächlich theoretisches Wissen vermittelt. Denn zum Beruf gehören unter anderem auch technisches Wissen rund um Fahrzeuge, Ladungssicherung und die Auftragsbearbeitung. So verbringen die Azubis im ersten Jahr viel Zeit in Werkstatt und Disposition. Mit dem Führerschein starten die Azubis in der Regel im



Aktuelle Fahrzeuge sind im digitalen Zeitalter angekommen.

© Daimler Trucks

zweiten Lehrjahr, wenn sie dann das 17. Lebensjahr erreicht haben, denn erst mit 18 Jahren dürfen die Fahrzeuge auch gefahren werden. Durch die Ausbildung können die Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrer jedoch schon früher starten. Einen Bus darf man ohne Ausbildung erst mit 24 Jahren steuern, einen LKW mit 21 Jahren.

Wer also eine Ausbildung als Berufskraftfahrerin oder Berufskraftfahrer machen möchte, entscheidet sich für einen zukunftsfähigen Job. Zudem werden Fahrerinnen und Fahrer von den Unternehmen gesucht, wobei der Anteil an weiblichen Berufsanfängern in dem Job kontinuierlich steigt. So hat der Bundesverbandes Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. ermittelt, dass der Anteil weiblicher Berufskraftfahrer-Azubis seit Jahren kontinuierlich steigt und auf die zehn Prozent-Marke zustrebt. Hier tut sich wirklich etwas in Sachen Gleichberechtigung, denn der Anteil der Lkw-Fahrerinnen beträgt insgesamt nur 1,9 Prozent, heißt es von Seiten des BGL. Nach aktuellen Schätzungen des BGL fehlen 60.000 bis 80.000 LKW-Fahrerinnen und -Fahrer allein in Deutschland. Dieser Fehlbestand wächst sogar noch weiter. Pro Jahr gehen rund 30.000 bis 35.000 in den wohlverdienten Ruhestand, aber nur 15.000 bis 20.000 neue LKW-Fahrerinnen und -Fahrer kommen nach. ■ jh

Daten und Fakten

Ausbildung zu Berufskraftfahrerinnen und -fahrern

- Voraussetzungen: Im Allgemeinen ist kein qualifizierter Schulabschluss erforderlich. Ein Hauptschlussabschluss wird in der Regel aber schon benötigt. Zudem ist technisches Verständnis und eine gewisse soziale Kompetenz erforderlich, denn sowohl Busfahrerinnen und Busfahrer als auch die LKW-Fahrerinnen und LKW-Fahrer haben täglich mit Menschen zu tun.
- Für den Erwerb der Fahrerlaubnisse C-D ist normalerweise auch ein PKW-Führerschein Voraussetzung, dieser kann bei Minderjährigen teilweise im Ausbildungsbetrieb auch gemacht werden.
- Ausbildungsdauer: dreijährige Ausbildung
- Ausbildungsumfang: duale Ausbildung mit Berufsschulanteilen. Fahrschul Ausbildung mit möglichen Abschlüssen der Führerscheine B bis D.

WALLMANN&CO

DEUFOL SEAPORT HUB



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



Schreibt mir unter: facebook.com/hafenhamburg

PETER PICKHUBENS PINNIWAND



Übrigens ...

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

- HAFENHAMBURG
- PORTOFHAMBURG
- PORTOFHAMBURG
- PORT OF HAMBURG



© HHLA / Nele Martensen

Arbeitswelt für die ganz Kleinen

Vielen Schülerinnen und Schüler ist die Bedeutung des Hamburger Hafens gar nicht bewusst. Deshalb haben die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), das Hafenumuseum und das Landesinstitut für Lehrerbildung und Schulentwicklung das Projekt Hafen-Scouts vor sechs Jahren initiiert, um Hamburger Grundschülerinnen und Grundschülern den Hafen näher zu bringen. So erhalten auch die ganz Kleinen schon Einblicke hinter die Kulissen: auf der Exkursion lernen die Schülerinnen und Schüler über die Geschichte des Seehafens, über den Arbeitsalltag auf Terminals und erleben wirtschaftliche Prozesse hautnah. Seit 2015 konnten bereits 6.500 Hafen-Scouts auf Entdeckungstour gehen.

Maritime Stellenbörse

Das Netzwerk des Maritimen Clusters Norddeutschland (MCN) mit seinen über 350 Mitgliedern aus Wirtschaft, Wissenschaft und Politik und den dort ansässigen verschiedenen Teilbranchen der maritimen Wirtschaft bietet attraktive Berufsperspektiven, die sich nun auch in der Stellenbörse auf der Website des MCN wiederfinden. Seit letztem Jahr können Jobsuchende dort offene Stellen der MCN-Mitgliedsunternehmen entdecken. So können Bewerberinnen und Bewerber zielgerichtet in der maritimen Branche fündig werden. Die digitale Transformation der maritimen Wirtschaft wird zukünftig völlig neue berufliche Anforderungen und neue Beschäftigungsmöglichkeiten auch für Berufe, die nicht zum traditionellen Berufskanon der maritimen Wirtschaft gehören, schaffen. Daher lohnt es sich auch für Jobsuchende angrenzender Branchen in der Stellenbörse vorbeizuschauen: maritimes-cluster.de/stellenboerse





© MEC

HMM heißt MEC Container Safety Systems willkommen

Seit 1988 bietet MEC Lösungen zur Verbesserung der Ladungssicherheit, Zuverlässigkeit und Effizienz auf Container- und RoRo-Schiffen. Kompetenz und Leidenschaft in Kombination mit Flexibilität und Servicequalität sind für MEC wesentliche Eckpfeiler, um globale Herausforderungen zu meistern und auch in Zukunft erfolgreich zu sein. MEC bietet ein breites Produktportfolio, das durch ein breites Spektrum an unterstützenden Dienstleistungen ergänzt wird. Zertifiziert nach ISO 9001 und anderen renommierten Standards arbeitet MEC mit erfahre-

nen Mitarbeitern daran, die gleichbleibend hohe Qualität unserer angebotenen Produkte aufrechtzuerhalten. Kunden profitieren vom „One-Stop-Shop“-Ansatz von MEC, der anfängliches Brainstorming,



Design, Prototyping, Fertigung, QC und Transport umfasst – unterstützt durch die Verantwortung aus einer Hand. Neben Standard-Zurrprodukten bietet MEC auch maßgeschneiderte Lösungen an, die auf die Anforderungen der Anwendenden zugeschnitten sind.

Hafenarbeit im Wandel

Während heute der Großteil der umgeschlagenen Güter in Hamburg containerisiert ist, dominierten Frachtsegler das Bild des Hafens im 19. Jahrhundert. Unzählige Fässer, Säcke und Kisten mussten die Hafendarbeiter per Hand umschlagen – eine gefährliche und körperlich anstrengende Arbeit, die meist sehr schlecht bezahlt wurde. Mit der Industrialisierung veränderten sich die Arbeitsbedingungen grundlegend. Neue Umschlagtechnik lässt neue Berufsbilder entstehen: Maschinenwarte und Vorarbeiter sowie Lageristen und Ladungskontrollere waren gefragt. Erneut wandelt sich das Bild des Hafendarbeiters durch die Erfindung des Containers. Heute werden viele Prozesse durch die Digitalisierung gar nicht mehr von Menschenhand durchgeführt. Die Arbeitswelt rund um Hafen und Logistik ist stetigem Wandel unterworfen. Mehr dazu gibt es hier zu lesen: hlla.de/unternehmen/geschichte/hafenarbeit-im-wandel.



© HHLA

Ein Praktikum mit besonderem Flair

Der Hamburger Hafen braucht nicht nur qualifizierte Fachkräfte im Bereich der Logistik, im Warenumschat, der Verwaltung oder im Management. Er braucht auch eine starke Stimme, die ihn in Hamburg und weit über die Stadtgrenzen hinaus repräsentiert.

Für das Standortmarketing des Hafens ist Hafen Hamburg Marketing die Nummer 1. Genau so vielfältig wie der Hafen selbst, sind die Berufsfelder bei HHM. Um in diesem spannenden Umfeld erste Einblicke hinter die Kulissen des „Tors zur Welt“ zu erhalten, bietet HHM regelmäßig Praktika für Studierende unterschiedlicher Fachrichtungen an. Seit November 2021 unterstützt Daniela Gonzalez die digitale Kommunikation bei HHM und berichtet über ihren Praktikumsalltag:

„Ich absolviere derzeit eine Ausbildung zur Kauffrau Marketing-Kommunikation bei der Macromedia Akademie in Hamburg. Um Theorie mit Praxis zu verbinden und meine Sachkenntnis zu vertiefen, mache ich ein Praktikum bei HHM. Als Kommunikationspraktikantin bin ich besonders stolz darauf, den Hamburger Hafen auf nationaler und internationaler Ebene zu repräsentieren. Seit ich bei HHM bin, macht es mir besonders Spaß, das Thema Hafen näher kennenzulernen. Durch die vielen verschiedenen Projekte und Aufgabenfelder kann ich spannende Erfahrungen sammeln und Kontakte knüpfen.

Zu meinen Aufgaben bei HHM gehört zum Beispiel die Betreuung der Social-Media-Kanäle. Hier kann ich texterische und grafische Arbeiten übernehmen und meine kreativen Ideen einbringen. Im Dezember habe ich auch den Hafen Hamburg Adventskalender unterstützt. Außerdem helfe ich beim Content-Management der Hafen Hamburg Webseite, erstelle Online-News und übernehme den Versand von Informationsmaterialien. Ich nehme auch an verschiedenen Ver-

anstaltungen wie Hafenrundfahrten teil, nehme Fotos auf und pflege unser Fotoarchiv. Viele der Aufgaben und kleinen Projekte sind abteilungsübergreifend, so dass ich viel kennenlernen und in einem internationalen Team arbeiten kann.“ ■



Daniela Gonzalez unterwegs im Hamburger Hafen

Impressum

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

Herausgeber: Hafen Hamburg Marketing e.V. ■ **Redaktion/Redaktionsleitung, Ausgabe März 2022:** Bengt van Beuningen, Ralf Johanning, Lea Mentzel, Hafen Hamburg Marketing e.V., ELBREKLAME GmbH

■ **Gesamtproduktion/Objektverwaltung, Ausgabe März 2022:** ELBREKLAME Marketing und Kommunikation EMK GmbH, Holländische Reihe 8, 22765 Hamburg, www.elbreklame.de ■ **Layout, Ausgabe März 2022:** Jan Klaas Mahler, ELBREKLAME GmbH

■ **Druck, Ausgabe März 2022:** Beisner Druck ■ **Anzeigenverwaltung, Ausgabe März 2022:** Holger Grabsch, ELBREKLAME GmbH holger.grabsch@elbreklame.de

■ **Englische Adaption, Ausgabe März 2022:** 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.



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



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

 PORTOFHAMBURG

 HAFENHAMBURG

 PORTOFHAMBURG

 PORTOFHAMBURG

DEIN HAFEN

JUST ONE CLICK AWAY.



HAFEN-HAMBURG.DE

Hafen Hamburg Marketing e.V.
Pickhuben 6, 20457 Hamburg, Deutschland
Telefon: +49 40 377 09-0
E-Mail: info@hafen-hamburg.de


Port of Hamburg