

# HINTER LAND

**PORT OF HAMBURG MAGAZINE**

**MEHR ALS DIE HÄLFTE ALLER GÜTER, DIE AUS DEM HINTERLAND KOMMEN ODER DAHIN GEHEN, TRANSPORTIERT DIE BAHN. TÄGLICH VERKEHREN ÜBER 200 GÜTERZÜGE AUF DEN HAMBURGER GLEISEN. INSGESAM BIETEN DIE EISENBAHNERUNTERNEHMEN FAST 2.000 CONTAINERZUGVERBINDUNGEN WÖCHENTLICH AN.**





## Liebe Leserinnen und Leser,

eines der Erfolgsrezepte für einen erfolgreichen Seehafen sind die Hinterlandverkehre. Das gilt auch für den Hamburger Hafen. Mit dem größten Eisenbahnhafen der Welt hat der Hafen nicht nur ein Ass im Ärmel – er spielt es auch offen aus. Mehr als die Hälfte aller Güter, die aus dem Hinterland kommen oder dahin gehen, transportiert die Bahn. Täglich verkehren über 200 Güterzüge auf den Hamburger Gleisen. Insgesamt bieten die Eisenbahnverkehrsunternehmen fast 2.000 Containerzugverbindungen wöchentlich an. Diese Zahlen veranschaulichen eindrucksvoll, wie beansprucht das deutsche Schienennetz ist. Oft stoßen die Hauptstrecken in Nord-Süd-Richtung an ihre Kapazitätsgrenzen. Dabei setzen neben den deutschen Unternehmen auch viele Firmen aus den angrenzenden Ländern wie Österreich auf den Hamburger Hafen als Logistik-Hub. Dafür bedarf es eines leistungsfähigen Schienennetzes. Die Güterverkehre auf der Schiene sind aber auch in Ost-West-Richtung sehr erfolgreich. So ist Nordrhein-Westfalen der zweitgrößte Markt für die Hinterlandverkehre auf der Schiene. Viele Staus auf der A1, große Baustellen und eine unsichere Wasserlage auf dem Rhein lassen Verlader darüber nachdenken, ihre Produkte mit der Bahn vom Hamburger Hafen nach Westen zu bringen. Entsprechend bauen Logistikdienstleister ihre Verbindungen und Abfahrten weiter aus. Zu den Anbietern gehört beispielsweise der Logistikdienstleister IGS Logistik, der mittlerweile mit Partnern auch mehrere Abfahrten nach Köln pro Woche anbietet.

Neben der Schiene sind die Binnenwasserstraßen ein weiterer Faktor für erfolgreiche Hinterlandverkehre. Verlader wie New Yorker machen deutlich, wie wichtig das Binnenschiff in der eigenen Lieferkette sein kann. Das Modeunternehmen nutzt den Verkehrsträger, um die Container aus dem Hamburger Hafen nach Braunschweig zu bringen. Weitere Interessenten könnten ihre Verkehre verlagern. Doch dafür muss die Bundesregierung die Potenziale der Binnenwasserstraße endlich heben und in den Erhalt und Ausbau dieser wertvollen Ressource investieren.

Mehr zu all diesen spannenden Themen lesen Sie in dieser Ausgabe des Port of Hamburg Magazins.

Bleiben Sie neugierig, Ihr

AXEL MATTERN

Vorstand Hafen Hamburg Marketing e.V.



# Inhaltsverzeichnis



## 03 EDITORIAL

### HINTERLAND

---

#### 06 DIE ADERN DES HAMBURGER HAFENS

Hamburg benötigt Schiene, Straße und Binnenwasserstraße fürs Hinterland

#### 10 SEEHAFEN-ANSCHLUSS AN DIE ALB-DONAU-REGION

Mittelständische Spedition Denkinger baut Rail Cargo Terminal in Rottenacker auf

#### 14 NEUE MODE KOMMT ÜBER DIE ELBE

Modeunternehmen New Yorker nutzt das Binnenschiff

#### 18 KAMERAS UND LASER HABEN ALLES IM BLICK

Die österreichische Firma Künz automatisiert Intermodal-Terminals

#### 20 INTERMODAL WÄCHST WEITER

IGS Logistics arbeitet mit flächendeckendem Zugnetzwerk

#### 24 DIGITAL MIT RAILMYBOX

Plattform macht Buchungen für Container einfach

#### 28 METRANS WIRD NOCH GRÜNER

Das Intermodal-Unternehmen baut klimaneutrales Netz aus

#### 30 EFFIZIENZ-BOOST FÜR HAMBURGER HAFENLOGISTIK

Trucker-App vereinfacht Lkw-Abfertigung an Terminals

### HAFEN HAMBURG MARKETING E.V.

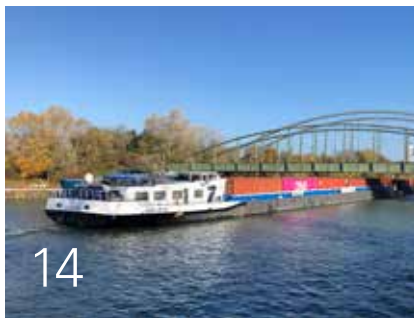
---

#### 36 PETER PICKHUBENS PINNWAND

Tipps und Storys von Hamburgs frechster Hafenmöwe

#### 38 HHM INTERN

Anne Thiesen stärkt weiterhin Verbindung zu asiatischen Märkten





**LNG | GRÜNER WASSERSTOFF**

**GRÜNES AMMONIAK | ERNEUERBARE ENERGIEN**



**ENERGIEHUB BRUNSBÜTTEL**





# Die Adern des Hamburger Hafens

**Ob Schiene, Straße oder Binnenwasserstraße – der Hamburger Hafen lebt auch von seinen Hinterlandverkehren.**

VON RALF JOHANNING

Kein anderer Hafen in Europa besitzt solch eine einmalige Bahnanbindung wie der Hamburger Hafen. Täglich rollen hier über 200 Güterzüge über die Gleise. Sie verteilen einerseits die Güter in Europa und sorgen andererseits für die Anlieferung im Hamburger Hafen. Die Hamburger Hafenbahn wartet daher mit vielen Superlativen auf. Mit fast 300 Kilometern Gleisen und über 750 integrierten Weichen gehört der Hamburger Eisenbahnhafen zu den größten der Welt.

Allein im vergangenen Jahr transportierten die Güterzüge nach Informationen von Hafen Hamburg Marketing (HHM) 2,7 Millionen TEU (Twenty-foot Equivalent Unit). Noch beeindruckender klingen



**Die Bahn hat in den ersten sechs Monaten dieses Jahres 23,1 Millionen Tonnen transportiert.**

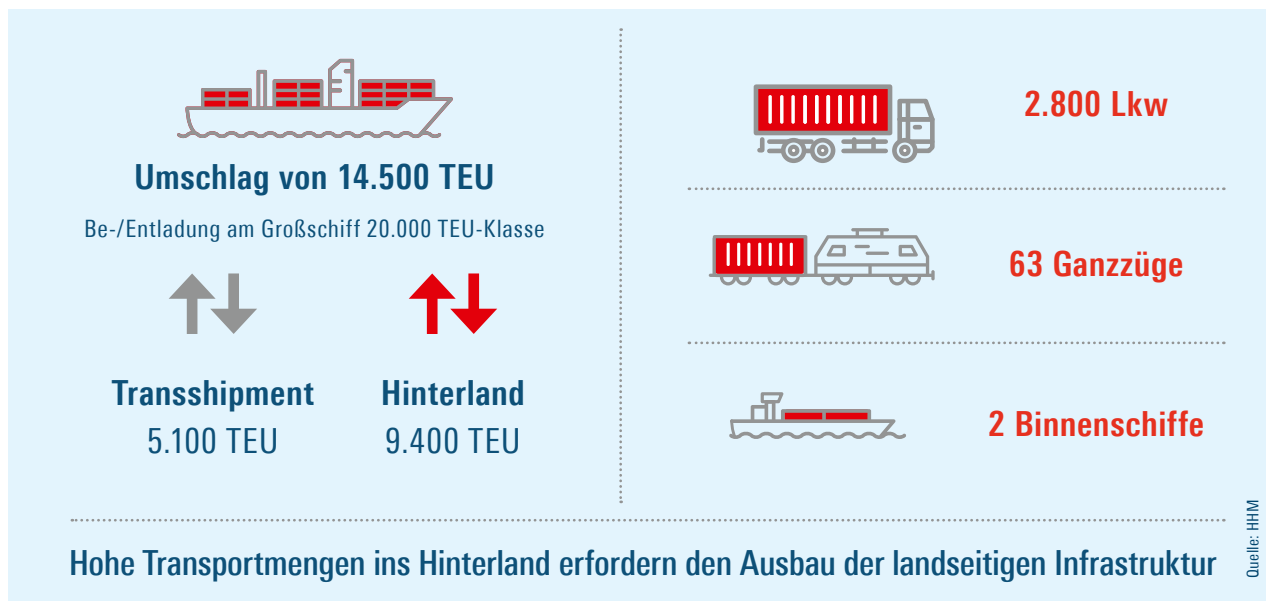
die Zahlen, wenn man das Massengut betrachtet. Mit 47,3 Millionen Tonnen erreichte die Bahn das drittbeste Ergebnis nach 2021 und 2019 – und das trotz der weltweiten Krisen. „Die Bahn ist für den Hamburger Hafen der bedeutendste Verkehrsträ-

ger für die Hinterlandverkehre. Es ist daher für den Standort Deutschland unheimlich wichtig, dass die Infrastruktur schnellstens ausgebaut wird. Das betrifft in erster Linie auch die Strecke zwischen Hamburg und Hannover, denn die Mengen im Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens bleiben trotz vieler wirtschaftlicher Krisen konstant“, betont Axel Mattern, Vorstand HHM. Das unterstreichen auch die jüngst veröffentlichten Halbjahres-Umschlagzahlen. Die Bahn hat in den ersten sechs Monaten dieses Jahres 23,1 Millionen Tonnen transportiert. Damit ist der Bahnverkehr im Modal Split des Hamburger Hafens seit ein paar Jahren mit über der Hälfte des Transportaufkommens der dominante Verkehrsträger.

## **ÖKOLOGISCH UND ZUVERLÄSSIG**

Zwar sind die Umschlagmengen in der Binnenschifffahrt im Hamburger Hafen etwas geringer als auf der Schiene. Er gehört trotzdem zu den größten Binnenhäfen Deutschlands. So gingen im vergangenen Jahr 7,46 Millionen Tonnen Güter über die Kaikanten auf die Binnenschiffe. Zu dieser Menge zählten auch 117.000 TEU. Viele Verloader, die in der Nähe der Binnenhäfen ansässig sind, nutzen diese Form des Transports auch gern für Container. Ein moderner Koppelverband, eine Kombination aus Motorschiff und Leichter, kann im Durchschnitt über 160 TEU befördern. Damit kommt auch eine ökologische Komponente des Transports zum Tragen. Wie solch ein erfolgreiches Modell aussehen kann, zeigt das Modeunternehmen New Yorker (s.

## Transportspitzen durch Großschiffsanläufe



Seite 14). „Das Binnenschiff hat für uns drei unschlagbare Argumente: den Preis, die Zuverlässigkeit und den ökologischen Fußabdruck“, sagt Stefan Heidler, Leiter Logistik bei New Yorker. Darüber hinaus ist das Binnenschiff auch im Bereich des Massenguts und des Schwer- und Übergrößentransports von herausragender Bedeutung für die deutsche Wirtschaft.



## Ein Koppelverband ersetzt ungefähr 100 Lkw.

Dabei benötigt die Infrastruktur der Binnengewässer dringend Investitionen, um die Potenziale der Binnenschifffahrt zu heben. Dazu gehört es auch die personellen Kapazitäten weiter auszubauen. Erst jüngst hatte die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) im Osttrog des Schiffshebewerks Scharnebeck einen Riss entdeckt, woraufhin der Trog gesperrt werden musste. Die zweite Kammer auf der Westseite war zu dem Zeitpunkt noch in der Reparatur. Das führte zu einer kurzzeitigen Sperrung. Für die Binnenschifffahrt sind solche Ereignisse hinderlich.

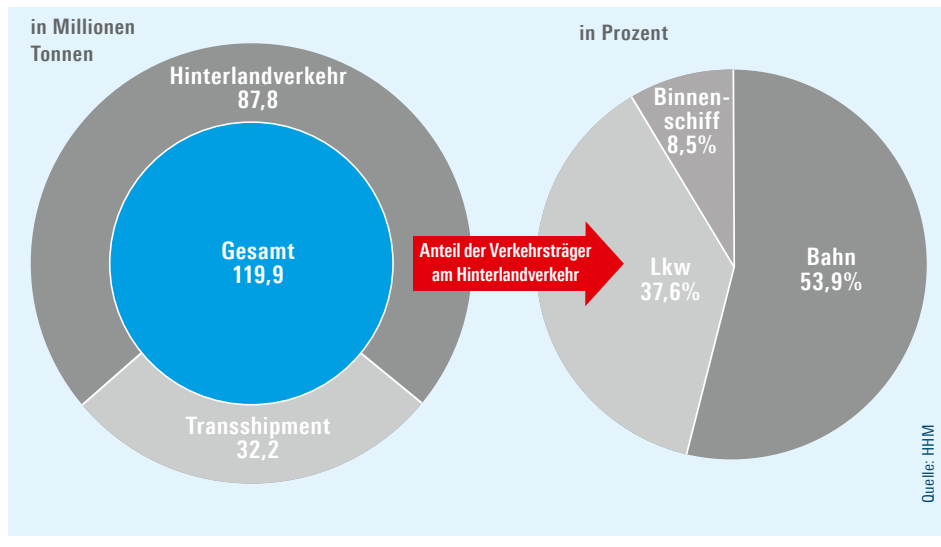
Dabei ist die Binnenschifffahrt für den Hamburger Hafen und die Metropolregion von immenser Bedeutung. Sie trägt auch zur Emissionsminderung bei. Ein Koppelverband ersetzt beispielsweise ungefähr 100 Lkw. Käme es hier zu einer Rückverla-

gerung der Verkehre auf die Straße, würde das zu einer sehr angespannten Verkehrslage auf den Straßen und im Hafengebiet führen. „Die Sicherung einer zukünftig leistungsfähigen Binnenschifffahrtsinfrastruktur ist essenziell. Das gilt auch für Transportkapazitäten für den Im-/Export von Gütern im Seehafenhinterlandverkehr. Sie müssen ein Ziel der deutschen Verkehrspolitik und der Infrastrukturbetreiber im Hamburger Wirtschaftsraum sein“, sagt HHM-Vorstand Mattern. In den vergangenen Jahren sei zu wenig geschehen, obwohl es seit 2017 ein Gesamtkonzept Elbe gebe, ergänzt Mattern. Die fehlende Umsetzung führte in diesem Jahr zu einer Nichtbefahrbarkeit der Elbe ab Lauenburg bis Tschechien mit entsprechendem Güterrückgang und einer Zunahme des Verkehrs auf dem Elbe-Seitenkanal.

Verbände, Binnenreedereien und die Hamburger Hafenvirtschaft fordern daher vehement eine Aufnahme der neuen Schleuse Lüneburg in das Genehmigungsbeschleunigungsgesetz. Nach aktuellem Stand plant die Bundesregierung jedoch, nur ausgewählte Straßen- und Schienenprojekte in das Genehmigungsbeschleunigungsgesetz aufzunehmen. Wasserstraßenprojekte finden demnach bislang keine Berücksichtigung. „Wir dürfen im Interesse der Wirtschaft keine Zeit mehr durch langwierige Verfahren und Diskussionen verlieren. Wir benötigen dringend eine funktionierende Infrastruktur für die Binnenschifffahrt – sowohl am Elbe-Seitenkanal als auch an der Elbe. So kann das Binnenschiff einen noch größeren Anteil am Transport realisieren“, betont Stefan Kunze, Vorsitzender der Elbe Allianz.



## Modal Split im Hinterlandverkehr 2022



Nord-Süd als auch in Ost-West-Richtung. Die Kapazitäten sind aber bereits vor Jahren an ihren Grenzen angelangt. Die Hafenvirtschaft sehnt sich daher seit Jahren nach dem Bau der A26 Ost, die die Hafenverkehre entlasten soll.

Ein trimodaler Hinterlandverkehr ist eine Selbstverständlichkeit für einen der größten Seehäfen Europas. Jeder Verkehrsträger hat seine Berechtigung und ist unabdingbar für den Transport vom und zum Hamburger Hafen. Immerhin sind Schiene, Straße und Wasserstraße die Adern nicht nur des Hafens, sondern auch der Logistikketten, die für eine funktionierende Wirtschaft notwendig sind. ■

Ein weiterer Baustein für die Hinterlandverkehre des Hamburger Hafens ist das Autobahnnetz. Viele Güter, die mit dem Seeschiff in die Hansestadt kommen, bleiben in der Metropolregion. Die Autobahnen A7 und A1 sorgen für Verbindungen in die

abdingbar für den Transport vom und zum Hamburger Hafen. Immerhin sind Schiene, Straße und Wasserstraße die Adern nicht nur des Hafens, sondern auch der Logistikketten, die für eine funktionierende Wirtschaft notwendig sind. ■



# 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](https://www.msc.com) to apply.



**MOVING THE WORLD, TOGETHER.**



Denkinger will so viel an den Schienen gelegene Fläche erschließen wie möglich, um direkt zwischen Bahn und Lkw umzuschlagen.

# Seehafen-Anschluss an die Alb-Donau-Region

Mittelständische Spedition Denkinger baut Rail Cargo Terminal in Rottenacker auf

VON STEPHANIE LÜTZEN

Die mittelständische Spedition Denkinger entwickelt innerhalb kürzester Zeit ein Rail Cargo Terminal in Rottenacker (Alb-Donau-Region). Dabei entstehen Logistikflächen von insgesamt 60.000 Quadratmetern. „Die neue bimodale Anlage ist ein Baustein in unserer Strategie, das Hinterland im Süden mit dem Norden Deutschlands mit eigenen Flächen und Gleisanschlüssen zu verbinden“, ordnet Denkinger-Geschäftsführer Simon Brunner die Rolle des Neubaus ein.

Als der Wirtschaftsingenieur 2021 mit dem Aufbau des Standortes begann, blickte er auf eine brachliegende Industriefläche mit 1,5 Kilometer stillgelegtem Gleisanschluss. Das Tempo, mit dem die Inbetriebnahme gelang, hat ihn positiv überrascht: „Heute – nur 18 Monate später – werden wir fünfmal pro Woche von der Deutschen Bahn angefahren und haben

täglich fünf bis zwölf Waggons in der Abfertigung.“ Zwei installierte Kranbahnen mit vier Kränen übernehmen auf den Außenflächen den Umschlag zwischen Lkw und Bahn. Und dabei ist dies nur die erste von insgesamt drei Ausbaustufen.



Es entstehen Logistikflächen von insgesamt 60.000 Quadratmetern.

Etwa 150 Meter Gleis soll durch die Halle führen. Auf diesem können künftig bis zu zehn Waggons überdacht per Kranbahn und Stapler abgefertigt werden.



© Denkinger

### AUSBAU SCHRITT FÜR SCHRITT

Die zweite Etappe ist bereits gut sichtbar. Eine elf Meter hohe Halle zieht den Blick auf sich. Auf dem Vorplatz stapeln sich 100 Tonnen heimisches Lärchenholz. Mit diesem wird die Fassade verkleidet, bis auf eine Seite. An dieser wird eine Photovoltaik (PV)-Anlage installiert, die gemeinsam mit den PV-Platten auf dem Dach eine Peakleistung von einem Megawatt erzielt. Für ein lichtdurchflutetes Inneres sorgt das verbaute Glas zwischen den PV-Modulen an der Fassade. Etwa 150 Meter Gleis führen durch die Halle hindurch, auf dem künftig bis zu zehn Waggons überdacht per Kranbahn und Stapler abgefertigt werden können. Brunner rechnet mit der Fertigstellung im November 2023. Von da an kann empfindliches Schwergut vor Wind und Wetter geschützt in die Halle einziehen.

### AUFBAU EINES LEERCONTAINERDEPOTS

An die Halle wird sich der dritte Bauabschnitt anschließen. Dort entstehen weitere Umschlag- und Lagerflächen unmittelbar am Gleis – universell geeignet für Schwerlasten, Rohprodukte, Stahl sowie Betonfertigteile und Container. „Unser Ziel ist es, so viel an den Schienen gelegene Fläche zu erschließen wie möglich, da wir direkt zwischen Bahn und Lkw umschlagen“, sagt Brunner. Für die nötige Agilität werden final insgesamt sieben Kranbahnen zur Verfügung stehen, ergänzt durch Stapler bis 16 Tonnen sowie Reachstacker. Mit Blick auf die Seehäfen kann sich Brunner auch die Unterhaltung eines Leercontainerdepots in Rottenacker vorstellen: „Wir erfüllen alle Vorausset-

zungen, verfügen über das Umschlagequipment und haben das Containerhandling schon seit Langem in unserem Portfolio.“

### ZEITVERLAUF POSITIV BEEINFLUSST

Die kurze Entwicklungszeit des Standortes war auch für Brunner etwas Besonderes. „Wir betreiben schon vier Gleisanschlüsse und wissen deshalb, dass es dauern kann, bis der erste Zug rollt.“ Doch in Rottenacker passte alles. Und an den Stellen, an denen es nicht passte, konnten Brunner und sein Team den Zeitverlauf positiv beeinflussen. Die 1,5 Kilometer Gleise inklusive einer Brücke über die Donau waren in einem annehmbaren und schnell aktivierbaren Zustand.

Die Weiche jedoch war nicht mehr nutzbar. Statt auf die Umsetzung der DB Netz zu warten, beschleunigte Denkinger den Prozess. „Wir haben die Weiche erworben und innerhalb von sieben Monaten ausgetauscht. So konnten wir das Tempo deutlich erhöhen“, berichtet Brunner. Diese anpackende Mentalität entspricht der Firmenphilosophie von Denkinger. Der Manager ist sich sicher: „Um als Mittelständler weiterhin wettbewerbsfähig zu bleiben, brauchen wir kurze Wege mit schnellen Entscheidungen.“ Mit Blick auf den Wirtschaftsstandort Deutschland bereitet ihm genau dieser Aspekt Sorgen. Zu langsam, bürokratisch und schwerfällig seien die Verfahren hierzulande. Das spürt das Unternehmen, gerade bei der Entwicklung von Gleisanschlüssen, aber auch bei den Genehmigungsverfahren von Sonder- und Schwerlastverkehren.





Durch diese Halle in Allmendingen soll auch ein Gleis laufen.

© Denkinger

### BLAUPAUSE FÜR ALLMENDINGEN

Am Hauptlogistikstandort in Allmendingen, auch im Alb-Donau-Kreis gelegen, will Denkinger ebenfalls ein Rail Cargo Terminal nach dem gleichen Modell wie in Rottenacker aufbauen. Die dazugehörige Halle, durch die das Gleis führen soll, steht seit fünf Jahren. „Doch in diesem Fall geht es um die Verlegung neuer Gleise, was mit einem wesentlich stärkeren Abstimmungs-, Prüf- und Genehmigungsverfahren einhergeht. So hat nun der Gleisanschluss in Rottenacker den in Allmendingen überholt“, schmunzelt Brunner.

Begonnen hat der Aufbau des Bahnkonzepts mit eigenen Gleisanschlüssen vor 20 Jahren am Hauptsitz in Ehingen, nur fünf Kilometer von Allmendingen entfernt. Auch in Bremerhaven ist Denkinger seit 2020 mit einer Niederlassung vertreten, über die Lkw- und Bahnverkehre abgewickelt werden können. „Wir haben also gute Voraussetzungen, um die Nord-Süd-Achse mit nachhaltigen Logistikkonzepten auszubauen. Gerade mit Blick auf die Seehäfen Bremerhaven und Hamburg wollen wir künftig so große Wagengruppen wie möglich oder auch Ganzzüge auf den Weg bringen“, blickt Brunner nach vorne. Bestätigt im Kurs fühlt er sich dadurch, dass das Unternehmen durch die Investitionen in bimodale Standorte mehrere 1.000 Lkw-Ladungen pro Jahr von der Straße auf die Schiene verlagert.

### VORREITER: FLOTTENAUFBAU MIT 40-TONNER E-LKW LÄUFT

Kommt bei Denkinger auf den langen Distanzen vorzugsweise die Schiene zum Einsatz, erfolgt die

Verteilung in der Region über die Straße. Für die CO<sub>2</sub>-neutrale Transportkette stehen am neuen Standort Rottenacker seit Februar dieses Jahres zwei elektrisch betriebene 40-Tonner bereit, künftig gespeist über vier Schnellladesäulen, vorzugsweise mit dem selbst erzeugten Strom aus der PV-Anlage. Mit den leisen und umweltfreundlichen Fern-Lkw ist Denkinger einer der Vorreiter in Baden-Württemberg, wo erst gut zehn elektrische 40-Tonner angemeldet sind. Besonders positiv fällt zudem ins Auge, dass einer der Volvo FH electric von einer Frau gelenkt wird. Insgesamt plant Brunner die E-Lkw-Flotte um zehn 40-Tonner mit einer Reichweite je 300 Kilometer zu erweitern, die auf der Kurzstrecke die bedarfsgerechte Auslieferung übernehmen. Damit wäre nach seiner Kalkulation eine gute Abdeckung erreicht.

### KI UND INNOVATIVE IT-LÖSUNGEN WILTKOMMEN

Die Auswahl, ob per Schiene oder Straße verladen wird, treffen die Disponenten bei Denkinger IT-gestützt. Die im eigenen Haus entwickelte Software prüft im ersten Schritt, welche der zu verladenden Waren sich für die Bahn oder den Lkw eignen. Im zweiten Schritt zeigt das Programm die optimale Laderaumaufteilung bei dem jeweiligen Verkehrsträger an. So ist sichergestellt, dass das geeignete Transportmittel oder eine Kombination zum Einsatz kommt und so wenig Lkw oder Wagons wie möglich eingesetzt werden. Denn bei aller Nachhaltigkeit fußen Entscheidungen bei Denkinger auf einer unternehmerischen Denke. Die Maxime fasst



Brunner zusammen: „Wir wollen die Transporte ökologisch und ökonomisch darstellen.“

Die Digitalisierung ist genauso Teil der nachhaltigen Wachstumsstrategie wie die Investitionen in die Schiene. Dies wird in Kürze auch am neuen Rail Cargo Terminal in Rottenacker sichtbar werden. Dort sollen Waggons künftig mit einer IT-Lösung und Einsatz von künstlicher Intelligenz teilautomatisiert entladen und kommissioniert werden. Die dazugehörigen Kamerasysteme sind schon installiert.

**DIE ZUKUNFT: IT-UNTERNEHMEN MIT EIGENEN LOGISTIKFLÄCHEN**

Man nimmt es Brunner leicht ab, wenn er sagt: „Wir sind IT-affin und wollen innovativ und technologieoffen vorangehen.“ Noch weiter spitzt die Unternehmensleitung ihre Vision zu, wenn es um die strategische Ausrichtung von Denkinger geht. Das Geschäftsführer-Trio, bestehend aus Nico und Peter Denkinger sowie Brunner, ist sich einig: „Wir möchten uns zu einem IT-Unternehmen mit eigenen Logistikflächen entwickeln, die mindestens an zwei Verkehrsträger angebunden sind.“ ■



Denkinger entwickelt innerhalb kürzester Zeit ein bimo-modales Rail Cargo Terminal in Rottenacker (Alb-Donau-Region).



**WALLMANN&CO**

**DEUFOL SEAPORT HUB**

- 13  
ha
- 5,5  
ha
- 406t
- 640  
m
- 13m

**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







# Neue Mode kommt über die Elbe

**New Yorker nutzt für seine Hinterlandverbindungen zwischen Hamburg und Braunschweig das Binnenschiff und fährt seit Jahren gut damit.**

VON RALF JOHANNING

Die Modebranche ist ein schnelllebiges Geschäft. Für die Händler ist es enorm wichtig, dass die Ware pünktlich kommt. Sobald die Zeitfenster geschlossen sind, wird es schwer, die Kleidung noch zu verkaufen. Das gilt auch für das Braunschweiger Modeunternehmen New Yorker. „Wir müssen unsere Beschaffungslogistik so organisieren, dass wir unsere Kollektion rechtzeitig hier im Zentrallager haben, um sie dann auf unsere Filialen zu verteilen“, sagt Stefan Heidler, Logistikchef bei New Yorker. Das Modeunternehmen setzt daher seit ein paar Jahren auf die Lieferung per Binnenschiff. So kommen vom Hamburger Hafen

jährlich etwa 11.000 Standardcontainer über den Elbe-Seiten-Kanal und den Mittellandkanal für New Yorker nach Braunschweig. „Für uns ist der Transport mit dem Binnenschiff nicht nur die umweltfreundlichste Lösung, sie lohnt sich auch aus ökonomischer Sicht. Das macht diese Art des Transports so attraktiv“, betont Heidler.

Der letzte Peak ist für New Yorker gerade vorbei. Die Herbst-/Winterkollektion liegt bereits in den Filialen. Doch aktuell sorgt sich das Unternehmen um den Zustand der Wasserstraßen. Nicht nur das gerade zum Peak das Schiffshebewerk Scharnebeck für zwei Tage





# 11.000

## Standardcontainer kommen jährlich vom Hamburger Hafen mit dem Binnenschiff für New Yorker nach Braunschweig

sein vielfältig. Es dauere, bis alle Container in Maschinen zusammengestellt seien. Zudem benötige man Slots, die nicht so einfach zu bekommen seien, und in Bezug auf wochenweise schwankende Mengen bietet das Binnenschiff schlicht deutlich mehr Flexibilität.

Doch auch der Transport hat seine Tücken. New Yorker kalkuliert für den Nachlauf vom Hamburger Hafen bis in die Braunschweiger Zentrale mit sieben Tagen. Darunter fallen etwa zwei Tage nach der Freistellung durch den Terminalbetreiber, bis New Yorker sie abholen kann. Sobald die Container im Braunschweiger Hafen sind, beginnt dieser sie an New Yorker auszuliefern. „Wir geben dem Braunschweiger Hafen eine Priorisierungsliste, die er dann abarbeitet, denn es gibt immer wieder Ware, die wir dringender benötigen“, sagt Heidler. Entsprechend liefert dann der Braunschweiger Hafen die Container in der gewünschten Reihenfolge an. „Wir sind für New Yorker in diesem Fall sowas wie die Spedition und übernehmen alle Aufgaben, von der Abholung im Hamburger Hafen bis hin zur Auslieferung der einzelnen Container an die Zentrale“, sagt Jens Hohls, Geschäftsführer der Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig.

Im Braunschweiger Hafen stehen ihm für den Containerumschlag gut 250 Meter Kaikante von den insgesamt 1,7 Kilometer zur Verfügung. Zwei Containerbrücken und drei Reachstecker sorgen dafür, dass die Container den richtigen Platz finden. Auf der 38.000 Quadratmeter großen Anlage ist auch Platz Gefahrgut- und Kühlcontainer. Dabei ist das Terminal gut ausgelastet. „Bei uns liegt eigentlich immer ein Schiff unter Kran“, sagt Hohls. Aber auch die Schiffe sind ständig zwischen Hamburg und Braunschweig in Bewegung. So bietet der Braunschweiger Hafen täglich Abfahrten

komplett gesperrt werden musste. „Wir haben grundsätzlich den Eindruck, dass der Bund die Wasserstraßen nicht so berücksichtigt, wie es sein müsste. Viele Projekte dauern bereits in der Planung Jahre. Das könnte uns nach und nach auf die Füße fallen. Hier muss unbedingt gehandelt werden“, sagt Heidler. Denn für den Logistiker ist klar, dass das Binnenschiff beim Transport die Nase vorn hat. „Wir haben die verschiedensten Transportwege getestet. Das Binnenschiff war in allen Belangen das beste Verkehrsmittel. Es ist im Ganzen auch schneller, flexibler und verlässlicher als die Bahn“, sagt Heidler. Die Gründe dafür



**Der Braunschweiger Hafen schlug im vergangenen Jahr 78.000 TEU um.**

© Braunschweiger Hafen

an. Bisher sind hauptsächlich Schubverbände der Deutschen Binnenreederei für den Hafen im Einsatz. Sie können bis zu 108 TEU mitnehmen. „Aktuell setzen sich aber immer mehr die Koppelverbände durch. Die Kombination aus Motorschiff und Leichter hat eine Kapazität von 166 TEU“, erläutert Hafen-Chef Hohls. Sie liefern nicht nur die Container für New Yorker. Auch andere Verloader nutzen gern den Braunschweiger Hafen. So gehen auch viele Exportcontainer von hier nach Hamburg. „Wir haben hier fast ein paariges Aufkommen, so dass wir nicht allzu viel Leecontainer abfertigen müssen. Damit bleiben wir breit aufgestellt“, sagt Hohls und ergänzt: „New Yorker gehört aber definitiv zu unseren größten Kunden.“

Noch ist die digitale Kommunikation zwischen dem Braunschweiger Hafen als Dienstleister und New Yorker eher klassisch ausgeprägt. Doch das ändert sich gerade. Im Moment ist der Braunschweiger Hafen dabei, ein Terminal- und ein Transportmanagementsystem anzuschaffen. „In diesem Zuge wird es auch neue Schnittstellen geben, mit denen wir New Yorker an unser System anbinden können“, sagt Hohls. Gleichzeitig entsteht ein neues Zentrallager bei New Yorker. Hier werden dann zentral alle Importcontainer entladen. „Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter kommissionieren hier alle Kollektionen für unsere weltweiten Filialen. Von hier geht es dann mit dem Lkw oder per Luftfracht weiter“, erläutert Heidler.

## Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig

Die Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig ist heute ein moderner Logistikdienstleister mit Hafen. Sie sorgt nicht nur für den Umschlag im Hafen, sondern kümmert sich auch gleich noch um den Vor- und Nachlauf. So gingen im vergangenen Jahr 829.000 Tonnen an Gütern über die Kaikanten. Insgesamt konnte der Hafen auch knapp 78.000 TEU umschlagen und über die Bahn gingen fast 103.000 Tonnen. Damit ist der Wandel von einer reinen Infrastruktur hin zu einem Logistikdienstleister gelungen. Die Geschichte des Braunschweiger Hafens ist hingegen wesentlich älter. Bereits im Jahr 1227 wurde eine ungehinderte Schifffahrt zwischen Braunschweig und Bremen urkundlich erwähnt. Dann kam es jedoch im Laufe der Jahrhunderte zu einer Versandung der Flüsse. Erst mit dem Bau des Mittellandkanals wurde Braunschweig im Jahr 1934 wieder zur Hafenstadt. Nach dem Krieg entstand hier ein Grenzhandelshafen. Hier wurden Güter von Ost in Westtonnage und umgekehrt verladen. Der Tiefgang der Schiffe im Transit nach Berlin wurde an die Wasserstände der Elbe angepasst. Nach Grenzöffnung ist dem Hafen Braunschweig dieser wesentliche Teil an Arbeit weggefallen. Um die Arbeit im Hafen Braunschweig zu sichern, wurde mit der Umstrukturierung der Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig mbH vom reinen Infrastrukturunternehmen zum Logistikdienstleister begonnen.



Infos unter: [braunschweig-hafen.de](http://braunschweig-hafen.de)



Doch bevor es soweit ist, muss die Ware erst einmal nach Braunschweig kommen. Ein Monitoring der Ware gelingt über das ERP-System. Hier können die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sehen, wann jede Bestellung beim Hersteller ist. Sobald diese dann aufs Seeschiff geht, ist das Unternehmen in der Lage das Seeschiff mit der Ware zu tracken. „Wir wissen so relativ genau, wann das Schiff in Hamburg ankommen wird und können so rechtzeitig den Nachlauf vom Hamburger Hafen nach Braunschweig planen“, sagt Heidler. Darum kümmern sich fünf Kolleginnen und Kollegen in der Zentrale. Zudem sind weitere 10 bis 15 Kolleginnen und Kollegen mit der Verzollung beschäftigt.

Für New Yorker ist das Binnenschiff weiterhin die beste Lösung für den Transport ins Hinterland. Denn das Binnenschiff hat bisher drei unschlagbare Argumente: den Preis, die Zuverlässigkeit und den ökologischen Fußabdruck. ■

## New Yorker

Zum Modeunternehmen New Yorker gehören heute mehr als 1.200 Filialen in 47 Ländern. Über 23.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind bei New Yorker beschäftigt. Damit gehört das Unternehmen zu den größten internationalen Modemarken. Als inhabergeführtes Unternehmen mit Hauptsitz in Braunschweig vereint New Yorker die flachen Hierarchien eines Familienbetriebs mit der Internationalität eines Großkonzerns. Der erste Shop eröffnete im Jahr 1971 in Flensburg noch unter dem Namen Jeans Shop Number One. Fünf Jahre später kam der erste Store in Braunschweig unter dem Namen Jeans House hinzu. Es dauerte noch mal sechs Jahre, bis in Kiel der erste Shop unter dem heutigen Namen New Yorker eröffnete.



Infos unter: [newyorker.de](https://www.newyorker.de)

**New Yorker baut  
in Braunschweig ein  
neues Zentrallager.**





Künz Intermodalkran: Greifzangenumschlag eines kranbaren Sattelanhängers.

# Kameras und Laser haben alles im Blick

© Künz GmbH

## Die österreichische Firma Künz automatisiert Intermodal-Terminals

Der Kran bewegt sich wie von Geisterhand. Die Kabine ist menschenleer. Nirgendwo ist ein Fahrer zu sehen, und doch gleitet der Kran fast lautlos hin und her, nimmt Container auf und setzt sie wieder ab. Einer der Spezialisten, die solche Kräne bauen, ist die österreichische Firma Künz. Mit mehr als 200 vollautomatischen Stapelkränen, die sich weltweit in Betrieb befinden, hat Künz viel Erfahrung mit automatisiertem Containerumschlag in Seehafen-Terminals wie in Hamburg. Diese Erfahrung ebnete auch den Weg für eine effiziente Automatisierung mehrerer Intermodal-Terminals in Nordamerika, von welchen das erste 2018 in Winter Haven (Florida) in Betrieb ging. In den darauffolgenden Jahren gelang es Künz, auch europä-

ische Terminalbetreiber von den Vorteilen der Automatisierung von intermodalen Krananlagen zu überzeugen, wodurch Projekte in Deutschland, Italien, Luxemburg, Ungarn, Norwegen und Polen (Bild) erfolgreich umgesetzt wurden.

Dabei sind mehrere Wege möglich. Bei der Planung neuer Intermodal-Terminals können alle Aspekte einer Automatisierung von Anfang an berücksichtigt werden. Es gibt aber auch die Möglichkeit, Terminals mit bestehenden manuellen Kränen, die klassischerweise von einer Kabine gesteuert werden, Schritt für Schritt auf einen automatisierten Betrieb hinzuführen. Erste Assistenzsysteme steigern bereits die Effizienz und die Sicherheit bei der manuellen Bedienung von der

Kabine aus. Der Kranfahrer kann beispielsweise durch Kameras unterstützt werden, die das Aufnehmen der Container erleichtern. Weitere Kameras, aber auch Lasersysteme blicken wiederum auf den Bereich vor den Kranfahrwerken. Sie leiten im Notfall das Abbremsen des Kranes ein, sollte sich ein Objekt in der Nähe der Kranschiene befinden.

Im nächsten Schritt werden sogenannte Fernbedienstände (Remote Operation Stations) am Terminal installiert oder von vornherein eingeplant. Hier kann man dann von einem wahrlichen Gamechanger sprechen. Denn dann muss der Bediener nicht mehr zur Kabine auf den Kran, sondern befindet sich in einer büroähnlichen Arbeitsplatzumgebung. Parallel dazu ist es essenziell, dass die Prozesse am Terminal darauf abgestimmt werden. Das TOS (Terminal Operating System) muss alle Umschlagsprozesse optimal einplanen, die die Krananlagen durchführen sollen. Die Befehle vom TOS werden vom Bediener übernommen und der Kran fährt selbst über den jeweiligen Zielplatz. Der Be-



## 200 vollautomatische Stapelkrane von Künz befinden sich weltweit in Betrieb.

diener muss die Fahrt lediglich überwachen. Die Senk- und Hubbewegung wird darauf vom Bediener eingeleitet. Durch ein von Künz entwickeltes „Softlanding System“ wird diese Bewegung aber automatisch weitergeführt und beendet. Das erleichtert die Bedienung und ein hartes lautes Aufsetzen der Container wird verhindert.

# Windkraft wird Wasserstoff

C/O CUXHAVEN  
OFFSHORE

C/H<sub>2</sub> CUXHAVEN  
HYDROGEN  
ENERGY FOR THE FUTURE

Die gewerblichen Verkehre werden sich auch langfristig nicht ausschließlich direkt mit Strom versorgen lassen. Wasserstoff als ein zusätzlicher Energieträger ist daher unerlässlich. Kombiniert man die Windkraft dazu, erhält man Grünen Wasserstoff (Green Hydrogen), einen zentralen Bestandteil der deutschen Energiewende. Das Deutsche Offshore-Industrie-Zentrum Cuxhaven (DOIZ) bietet bereits eine auf die Windenergie-Branche abgestimmte Infrastruktur. Diese wird ausgebaut und für den Umschlag und die Produktion von Wasserstoff weiterentwickelt und optimiert.

*Seien Sie dabei! Informieren Sie sich oder lassen Sie sich von uns beraten.*

Mehr Informationen und Ansprechpartner finden Sie unter [www.offshore-basis.de](http://www.offshore-basis.de)

Einen ersten Eindruck vermittelt Ihnen unser Film über das DOIZ.



Agentur für Wirtschaftsförderung



Aktiv für die Wirtschaft!

Kapitän-Alexander-Straße 1  
27472 Cuxhaven

Telefon +49 (0) 4721 / 599-60  
E-Mail [wasserstoff@afw-cuxhaven.de](mailto:wasserstoff@afw-cuxhaven.de)

In Zusammenarbeit mit

C/H<sub>2</sub> CUXHAVEN HYDROGEN C/O CUXHAVEN OFFSHORE





© Künz GmbH

### Der Künz-Fernbedienstand ROS 2.0 kommt in einem ergonomisch optimiertem Design.

Die große Vielfalt an Ladungseinheiten in Intermodal-Terminals stellt einen wesentlichen Unterschied im Vergleich zu Seehafen-Terminals dar. Neben Containern kommen auch vielfach Wechselbrücken und kranbare Sattelanhänger vor, welche mit den Greifzangen des Spreaders aufgenommen werden. Zusätzliche Kameras an den Greifzangen verbessern dabei die Sicht. Speziell bei Greifzangenumschlägen ist es wichtig, alle Informationen auf einen Blick zur Verfügung zu haben. Um dieser Herausforderung gerecht zu werden, führte Künz eine weitere Errungenschaft ein. Das neue „Visual Overlay System“ ermöglicht es einerseits, Informationen wie das aktuelle Lastgewicht oder die Positionen und Geschwindigkeiten aller Bewegungsrichtungen des Kranes direkt auf dem Videostream der Kameras zu sehen. Und andererseits werden Linien und Ecken dynamisch eingeblendet, die dem Bediener das Aufnehmen der Ladungseinheiten erheblich erleichtern und die Sicherheit beim Umschlag erhöhen. Zudem wurde bei realen Vergleichstests eine Steigerung der Umschlagszahlen von 10 Prozent festgestellt.

Im Unterschied zu den Stapelbereichen der Seehafen-Terminals befinden sich bei Intermodal-Terminals Personen (z. B. Lkw-Fahrer, Wagenmeister) im Bereich der Krananlagen. Damit ein vollautomatischer Kranbetrieb stattfinden kann, muss daher eine wichtige Voraussetzung geschaffen werden. Entweder wird durch eine Abgrenzung mit Zäunen sichergestellt, dass sich während des vollautomatischen Betriebes keine Personen im Kranbereich befinden, oder es werden technologische

Lösungen implementiert, die die Positionen aller Personen und auch aller anderen beweglichen Objekte wie Fahrzeuge kontinuierlich mit der Kranposition abgleichen, sodass Gefahrensituationen rechtzeitig verhindert werden. Dadurch kann der Automatisierungsgrad für den reinen Containerumschlag auch in Intermodal-Terminals so weit erhöht werden, dass die Krananlagen die Umschläge im Stapelbereich sowie das Be- und Entladen von Zügen und auch LKWs vollautomatisch durchführen. ■ (Künz)

## Künz GmbH

**Standorte:** 4 Standorte in Österreich – mit Hauptsitz

Hard in Vorarlberg

weitere Niederlassungen in Kechnec – Slowakei,

Padova – Italien, Vlaardingen – Niederlande, Raleigh – USA

**Mitarbeiter:** ca. 550

**Gegründet:** 1932 in Hard durch Hans Künz

**Geschäftsfelder:** innovative Krananlagen mit hohem Automatisierungsgrad für Container Handling, Mining Industrie, Schienen- und Holz Handling sowie Rechenreinigungsmaschinen für die Energieversorgung. Künz zeichnet sich als Komplettanbieter aus, der sämtliche Geschäftsfelder – von der Beratung über die Konzeption, Konstruktion und Produktion bis zur Montage, Schulung und Wartung – abdeckt.



Infos unter: [kuenz.com/de](https://www.kuenz.com/de)



IGS Intermodal hat ihre Waggonflotte kürzlich durch moderne längen- und nutzlastoptimierte 80-Fuß-4-Achs-Wagen ergänzt, die im CTR Container Terminal Regensburg erstmals entladen wurden.

# Intermodal wächst weiter

**Die IGS Logistics Group hat ein breites Dienstleistungsportfolio als zweites Segment neben ihrer Speditions-, Kontrakt- und Lagerlogistik aufgebaut.**

VON CLAUDIA BEHREND

Auf zwei wesentlichen Säulen fußt das Geschäft des Hamburger Logistikdienstleisters IGS Logistics Group: die Bereiche Logistik und Intermodal. Zur Logistik zählen dabei das Speditionsgeschäft für Stückgut ebenso wie für Teil- und Komplettladung (LTL und FTL), für General Cargo und temperaturgeführte Transporte in Deutschland und Europa. Hinzu kommen Logistikdienstleistungen rund ums Warehousing, wofür moderne Lagerflächen an den Standorten Hamburg, Wien und Warschau zur Verfügung stehen.

„Unser Intermodalbereich hat sich aus dem Containerverkehr auf der Straße entwickelt, den IGS bereits seit knapp 50 Jahren betreibt“, berichtet Geschäftsführer Harald Rotter. „In diesem Geschäftsfeld bieten wir unseren Kunden neben unserem Zugnetzwerk auch die Terminal-, Depot- und Truckingleistungen aus einer Hand an.“ Die Mitarbeiter der IGS steu-

ern dabei täglich rund 500 Fahrzeuge sowie 470 Containertragwagen und kümmern sich um die Sendungen von Seefrachtspediteuren und Reedereien.

„Was vor etwa 14 Jahren mit der ersten Containerzuglinie begann, hat sich inzwischen zu einem flächendeckenden Zugnetzwerk mit insgesamt sechs Terminal- und Depotstandorten entwickelt“, so Rotter. Dazu zählen Nürnberg, München, Regensburg, Aschaffenburg, Schweinfurt und Heilbronn sowie die operativ steuernden Büros in Hamburg, Bremerhaven und Rotterdam.

Hinzu kommen ergänzende Dienstleistungen, wie die Reinigung und Reparatur von Containern und vor allem das Trucking auf der ersten beziehungsweise letzten Meile. „Damit sind wir eines der wenigen konzernunabhängigen Unternehmen, das dieses Konzept mit allen Teildienstleistungen aus einer Hand anbieten kann“, betont Rotter.

## INTERMODAL AUCH ZWISCHEN HAMBURG UND KÖLN

Die Hinterlandanbindung ist strategisch von größter Bedeutung. Schließlich befinden sich viele Industrieunternehmen in Bayern, Baden-Württemberg und dem Rheinland. „Hamburg ist als Hafen aufgrund der hervorragenden Eisenbahnanbindung besonders wichtig“, betont Rotter.

Und genau darauf setzt IGS Intermodal. Gemeinsam mit ihrem Partner CTS Köln ist es beispielsweise gelungen, intermodale Verbindungen auf Strecken zu etablieren, die ansonsten eher straßenaffin sind, etwa zwischen Hamburg und Köln.

„Eigentlich werden große Anteile des Ladungsvolumens zwischen den deutschen Seehäfen und dem Rheinland per Lkw transportiert“, erläutert der Geschäftsführer. Es gibt aber mehrere Faktoren, die für die Verlagerung auf die Schiene sprechen: „Auf der A1 ist angesichts der Baustellen oft Stau. Dieser wird durch die auf der A45 fehlende Rahmedetal-Brücke für die nächsten Jahre noch verstärkt.“ Hinzu kommen fehlende Lkw-Fahrer. Auch die infolge der Klimaveränderungen zunehmend unbeständigen Pegel des Rheins veranlassen viele Kunden dazu, nach Alternativen zu suchen.

Ein weiterer Aspekt sei, dass insbesondere Gefahrgut aus der rheinischen Chemieindustrie für den Transport auf der Schiene prädestiniert ist, da dieser

neben seiner Umweltfreundlichkeit vor allem ein deutlich geringeres Unfallrisiko aufweist. Zudem sind einige wassergefährdende Stoffe nicht für den Transport per Binnenschiff zu den Westhäfen zugelassen. Da ist die Schiene eine ideale Alternative. „2019 haben wir gemeinsam mit CTS Container-Terminal aus Köln den ersten Zug gestartet, der auch von beiden Unternehmen vermarktet wird“, berichtet Rotter. Inzwischen gibt es drei Abfahrten pro Woche.

Ein weiterer Grund für das steigende Interesse an den intermodalen Transporten seitens der Seefrachtspediteure und Reedereien resultiert aus dem Wunsch der Verlagerer, Ökonomie und Ökologie effizient zu verbinden. „Die Bahn spielt in Industrie und Handel eine große Rolle“, weiß Rotter. Dies dürfte sich noch verstärken: „Weitere Treiber für mehr Intermodalverkehr werden der CO<sub>2</sub>-Aufschlag bei der Maut ab Dezember und die nächste Erhöhung der CO<sub>2</sub>-Steuer sein“, erwartet der Geschäftsführer und ergänzt: „Eine große Herausforderung für die nächsten Jahre stellen dabei die anstehenden umfangreichen Korridorsanierungen auf dem Netz der DB dar.“

## NETZWERK WEITERENTWICKELN

Ganz wichtig ist es für IGS, ihr Netzwerk kontinuierlich weiterzuentwickeln, etwa durch Investitionen in den Bau und Betrieb von KV-Terminals und Leer-Depots. Bei



Vom erweiterten CTR Container Terminal Regensburg werden den Kunden mehrere Abfahrten pro Tag von und zu den deutschen Seehäfen angeboten.



**IGS Intermodal verbindet mit ihren Shuttlezügen regelmäßig die Seehäfen und die starken Wirtschaftsregionen in Bayern, Baden-Württemberg und dem Rheinland.**

den Standorten handelt es sich zum Teil um Mittelzentren, die bis dahin nicht über eine marktfähige KV-Anbindung an die Seehäfen verfügten und die IGS effizient in ihr Netzwerk einzubinden vermag. „Beispiele hierfür sind unter anderem Schweinfurt und Heilbronn“, erläutert Rotter.

„Den Standort Schweinfurt vermarkten wir über CLS, ein Joint Venture mit unserem Partner Translog. Inzwischen bieten wir wöchentlich sechs Züge je Richtung an. „Es ergibt ja ökonomisch und ökologisch keinen Sinn, die Ladung aus Hamburg für den Wirtschaftsraum Schweinfurt zunächst per Zug nach Nürnberg zu fahren, um sie dann per Lkw wieder nach Schweinfurt zurückzufahren“, erläutert Rotter und ergänzt:

„Zumal Nürnberg ohnehin gut ausgelastet ist und daher derzeit ausgebaut wird.“

Im vergangenen Jahr wurde die Erweiterung des Terminals in Regensburg abgeschlossen. „Unser Terminal im Hafen Regensburg war an der Kapazitätsgrenze und wir haben dort schon Container auf externen Flächen gelagert“, berichtet Rotter. Dabei ist der Bedarf aufgrund der regionalen Automobilindustrie und der Zulieferer groß. Dann habe sich die Chance einer Erweiterung ergeben, indem alte und nicht mehr benötigte Lagerhallen abgerissen wurden.

„Unsere Terminalkapazität hat sich dadurch um rund 60 Prozent vergrößert – und das auf der bestehenden Hafensfläche“, freut sich Rotter. Realisiert wurde auch ein spezielles Entwässerungssystem, das den Umschlag und die Zwischenabstellung von Containern mit wassergefährdenden Stoffen ermöglicht. Auch die Gleiskapazität wurde ausgebaut: Statt zuvor zwei gibt es nun vier Umschlaggleise. Ein elektrisch betriebener Portalkran ergänzt die Reachstacker, von denen zwei ältere durch neue, lärm- und verbrauchsarme Umschlaggeräte ersetzt wurden. „Die neuen Geräte sind nicht nur viel effizienter, sondern verursachen auch weniger CO<sub>2</sub>- und Lärmmissionen“, so der Geschäftsführer.

„Durch das erweiterte Terminal sind wir in der Region Oberpfalz flexibler und können unseren Kunden einen noch besseren Service anbieten“, sagt Rotter. Zudem können wir aufgrund der Trimodalität auch gut Leercontainer aus Südosteuropa, zum Beispiel



© SBB Cargo International AG, Ulten, Schweiz

Ungarn und Österreich, per Binnenschiff für unsere Kunden repositionieren.

Auch in 100 neue 80-Fuß-Containertragwagen hat IGS gemeinsam mit seinem Partner, der Spedition Zippel, investiert. „Die ersten 50 sind bereits ausgeliefert.“ Doch dabei soll es nicht bleiben: „Wir glauben an das Wachstum des intermodalen Verkehrs“, betont Rotter. 220.000 TEU wurden 2022 im Netzwerk bewegt. „2023 wird konjunkturbedingt zwar etwas schwächer ausfallen. Wir denken und planen aber langfristig und werden daher weiter investieren, wo immer es für uns sinnvoll ist.“ ■

## IGS

Das 1950 gegründete Familienunternehmen mit Sitz in Hamburg setzt mit Intermodal und Logistik auf zwei komplementäre Geschäftsfelder. Im Bereich Intermodal werden kombinierte Verkehre auf Schiene, Binnenschiff und Straße angeboten. Dafür verfügt der Logistikdienstleister mit derzeit rund 600 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern über ein eigenes Zugnetzwerk, eine EVU-Tochter und betreibt Containerterminals ebenso wie Depots in Nürnberg (CDN), Regensburg (CTR), München (CLM), Aschaffenburg (TCA), Schweinfurt (CLS) und Heilbronn (KTHN). Hinzu kommen die Reparatur von Containern und das Trucking. Zur Logistik zählen das Speditionsgeschäft und Logistikdienstleistungen rund um Lagerlogistik.



Infos unter: [igs-logistics.com/de](https://igs-logistics.com/de)



# Intermodal – einfach und digital mit railMybox

**Können Buchungen für Container so einfach sein wie für einen Flug?  
Die digitale Plattform railMybox.de macht das möglich.**

VON ANTJE HANNA RÖHL

Nach einem erfolgreichen Launch im Mai 2022 ist das Unternehmen, das zum Transport-Experten EUROGATE Intermodal gehört, bereits auf Expansionskurs.

Nur wenige Klicks und der intermodale Transport ist bestätigt – so schnell funktionieren Buchungen über die cloudbasierte All-in-one-Plattform railMybox. Auch die weitere Organisation, das Management sowie die Administration der Buchung finden schnell online statt. Eine transparente Preisgestaltung ohne versteckte Zuschläge sorgt dafür, dass Kunden die Kosten jederzeit im Blick haben.

„Mit railMybox haben wir die Buchung von intermodalen Containertransporten revolutioniert“, freut sich Christopher Beplat, seit 2020 Mitglied der Geschäftsführung bei EUROGATE Intermodal GmbH

(EGIM) und seit 2022 alleiniger Geschäftsführer. Neben Beplat sind vor allem Christian Neubauer, Head of Corporate Functions bei EGIM und railMybox, sowie Niels Riedel, Vertriebsleiter bei EGIM und railMybox, für die Realisation dieses innovativen Produkts aus der EGIM-Gruppe verantwortlich.

## EINFACHER BUCHUNGSABLAUF

„Mit unserer Plattform vereinfachen wir das Tagesgeschäft unserer Kunden. Durch effizientere Prozesse realisieren wir zudem Kosteneinsparungen und eliminieren repetitive manuelle Eingaben auf unserer Seite. Das ist eine Win-Win-Situation für alle Beteiligten“, erläutert Beplat. „Orientiert haben wir uns dabei an Fluggesellschaften wie zum Beispiel Eurowings: Hier



**Schnell und digital  
wickelt railMybox  
Containerbuchungen  
ab.**



© EUROGATE Intermodal GmbH

### Christopher Beplat

Geschäftsführer bei  
EUROGATE Intermodal GmbH (EGIM)



### Christian Neubauer

Head of Corporate Functions bei EGIM  
und railMybox

### Niels Riedel

Vertriebsleiter bei EGIM und railMybox



alle Portraits: © EUROGATE Intermodal GmbH

bucht man zunächst die reine Flugleistung, den eigentlichen Transport. Zusätzlich stehen weitere Optionen wie zum Beispiel Sitzplatz oder Gepäckbeförderung zur Verfügung. Am Ende erhält man einen fixen Gesamtpreis für eine Beförderungsleistung. Und genau dieses Prinzip haben wir auf den intermodalen Verkehr zugeschnitten.“

railMybox bietet Kunden in Echtzeit alle verfügbaren Daten für die gewünschte Verbindung. Dazu gehören unter anderem die tatsächlich vorhandene Kapazität, die Transportzeit sowie der Preis, der auf dem Gewicht des jeweiligen Containers basiert. Durch Vessel Tracking ist auch die aktuelle ETA jederzeit abrufbar, sodass Umbuchungen bei Schiffsverspätungen so

einfach möglich sind. Zusatzleistungen wie die Verriegelung eines Containers, Verzollung, Zwischenlagerung sowie Lkw-Vor- und Nachläufe per Echtzeit-Routing können unkompliziert dazugebucht werden. Dadurch erhalten Kunden bei Buchungsabschluss direkt eine fixe Bestätigung inklusive eines Festpreises – und zwar alles digital. Böse Überraschungen bei Rechnungserhalt gehören damit der Vergangenheit an. Und seit Neuestem können auch Transporte für Gefahrgut sowie Abfall über die Plattform gebucht werden – inklusive einfachem Upload von Dokumenten.

„Kunden wissen vor allem zu schätzen, dass railMybox in Sekundenschnelle Kapazitätsinformationen sowie Buchungsbestätigungen generiert“, weiß Christian Neubauer. Niels Riedel ergänzt: „Oftmals haben sie ihren Auftraggeber am Telefon, während sie die Buchung online vornehmen. Die Daten und Preise erreichen sie in Echtzeit – ein enormer Wettbewerbsvorteil.“

## DIGITALE PARTNER: DRIVEMYBOX UND RAILMYBOX

Als Basis der Transporte dient das EGIM-Liniennetz für Bahnverkehre in Kombination mit den über driveMybox buchbaren Vor- und Nachläufen per Lkw. Bei driveMybox handelt es sich ebenfalls um eine digitale Plattform. Dieses Schwesterunternehmen von EGIM hat sich auf Lkw-Verkehre spezialisiert und verbindet auf eine für die Branche einzigartige Weise Transportaufträge und Lkw-Kapazitäten. Sie richtet sich sowohl an Ladungseigner als auch an selbst fahrende Lkw-Unternehmer.

Egal ob auf der Schiene oder Straße, das Plattform-Prinzip für digitalisierte Transporte bringt Kunden viele Vorteile. „Sie können nicht nur die Transportabwicklung jederzeit digital verfolgen, auch über eventuell auftretende Verzögerungen erhalten sie automatische Updates, die auf die jeweiligen individuellen Bedürfnisse zugeschnitten werden können. Die Rechnungsstellung erfolgt ebenfalls voll digital. Sämtliche Dokumente sind zentral in einem ebenfalls personalisierbaren Dashboard hinterlegt und jederzeit von überall abrufbar“, erläutert Riedel. An einer zentralen Stelle setzen die Intermodal-Experten aber nach wie vor auf den Menschen: Bei Fragen oder Problemen steht neben einem Chatbot auch ein Helpdesk zur Verfügung. „Zu Problemen kommt es bei digitalisierten Transporten aufgrund der Automatisierung jedoch im Vergleich viel seltener als in der Vergangenheit“, fügt Neubauer hinzu. „Das setzt Kapazitäten frei und unsere Mitarbeiter können sich anderen Aufgaben wie der Kundenpflege und der Sicherstellung der Servicequalität widmen.“

**Das Bahn-Netzwerk verbindet die deutschen Seehäfen mit vielen Inlandterminals.**



© driveMybox GmbH

### EUROPÄISCHES NETZWERK

Das Bahn-Netzwerk verbindet aktuell die norddeutschen Seehäfen Hamburg, Wilhelmshaven und Bremerhaven sowie Rotterdam mit den deutschen Inlandterminals Duisburg, Frankfurt, Kornwestheim, Mannheim, München, Nürnberg und Ulm sowie die ungarische Budapest“, führt Beplat aus. „Unser Ziel ist natürlich, unser Bahnnetzwerk kontinuierlich auszubauen. Darüber hinaus steht auch die Weiterentwicklung der Kooperation mit driveMybox im Fokus, vor allem in Hinblick auf den kombinierten Verkehr.“

Im Markt rannte das EGIM-Team mit der Intermodal-Plattform offene Türen ein. Als erstes Etappenziel war es geplant, kleinere Bestandskunden aus dem Speditionsbereich sowie Wiedervermarkter an das Produkt railMybox heranzuführen. Da dieser Plan schneller als erwartet in die Realität umgesetzt werden konnte, ging es rasch um die Weiterentwicklung der Software. Mit der Einführung einer API, mit der auch Großkunden einfach und sicher an die Plattform angeschlossen werden können, wird railMybox im Herbst 2023 einen weiteren Meilenstein erreichen.



Derzeit ist zudem eine Ausweitung des Angebots geplant, durch die auch interessierte EVU oder Operateure die Plattform für ihre Kapazitäten nutzen können.

Die Zahl der über die Plattform gebuchten Transporte kann sich sehen lassen: „Bereits im Sommer 2023 haben wir die 10.000-Marke für Schienengütertransporte über railMybox geknackt“, freut sich Neubauer. Er fügt hinzu: „Mit unserer Plattform können wir unseren Kunden ein qualitativ hochwertiges Produkt an die Hand geben und einen deutlichen Produktivitätsgewinn verzeichnen.“

### AUCH DIE UMWELT PROFITIERT

Neben den Vorteilen für die Lieferkette spielt für Kunden vor allem auch der Nachhaltigkeitsaspekt eine wichtige Rolle. Der kombinierte Verkehr kann hier per se durch die Nutzung verschiedener Verkehrsträgerpunkten. Mit railMybox lassen sich diese Vorteile zusätzlich signifikant erhöhen: Sämtliche EGIM-Züge werden hundertprozentig durch erneuerbaren Strom aus Wasserkraft angetrieben, der in Deutschland generiert wird. Und durch die intelligente Verknüpfung



von Vor- und Nachläufen via driveMybox wird zudem die Lkw-Gestellung optimiert und unnötige Fahrten werden eliminiert. Das Resultat: deutliche CO<sub>2</sub>-Reduktionen.

„Die Digitalisierung kann für unser Geschäft enorme Potenziale realisieren, doch bislang setzen dies nur wenige Anbieter auch konsequent um. Bei EGIM haben wir es uns zum Ziel gesetzt, dem Markt das zu liefern, was er benötigt. Die Plattform ist eine direkte Antwort auf die systematische Digitalisierung von Geschäftsprozessen und Transportabläufen bei Verladern, Spediteuren sowie anderen Dienstleistern. Schließlich ist es unser Job, die Arbeit unserer Kunden zu vereinfachen. Und diese Aufgabe werden wir auch in Zukunft konsequent weiter umsetzen“, fasst Beplat die Philosophie hinter railMybox zusammen.

Die Umsetzung der digitalen Plattform war ein Erfolg. Und wer EGIM mit seiner langjährigen Erfahrung im kombinierten Verkehr kennt, der weiß: Das war erst der Anfang. ■



© driveMybox GmbH

## Klimaneutral bis 2040

# Wegweiser in eine klimaneutrale Zukunft

### Die Logistik von morgen muss nachhaltig funktionieren.

Die Hamburger Hafen und Logistik AG stellt sich dieser Herausforderung. Denn wir nehmen unsere Verantwortung für Gesellschaft, Umwelt und Mitarbeitende ernst. Als ein führender europäischer Logistikkonzern gestalten wir eine nachhaltige Zukunft der Logistik mit. Dafür organisieren wir Transport- und Datenströme wie auch komplette Arbeitsprozesse neu und setzen auf innovative, energiesparende Technologien.

Eines unserer Ziele:

Spätestens 2040 arbeiten wir klimaneutral.

Hier erfahren Sie mehr zum Thema Nachhaltigkeit



# Metrans wird noch grüner

**Das Intermodal-Unternehmen baut das HHLA Pure-Netzwerk in Europa aus und bietet Kunden weitere Verbindungen zertifiziert klimaneutral an.**

Ein klimaneutraler Transport wird für Verlagerer immer wichtiger, denn auch die Supply Chain fließt mit in die CO<sub>2</sub>-Bilanz eines Unternehmens. Als verantwortungsvoller Dienstleister sind daher HHLA und ihre Bahntochter Metrans bestrebt, ihre klimaneutralen Produkte wie HHLA Pure weiter auszubauen.

Seit dem 1. September hat Metrans die Seehäfen Gdansk, Rijeka, Rotterdam, Triest und Wilhelmshaven in das System für einen CO<sub>2</sub>-freien Transport aufgenommen. Zudem wurden auch die Inlandterminals Duisburg (Deutschland) und Indija (Serbien) ins HHLA-Pure-Netzwerk integriert. Das Unternehmen hat das Angebot damit mehr als verdoppelt und bietet mit dem Produkt HHLA Pure nun insgesamt rund 340 Relationen an. „Mit der Erweiterung des HHLA-Pure-Netzwerks leisten wir einen weiteren wichtigen Beitrag zum Klimaschutz und geben unseren Kunden noch mehr Möglichkeiten, ihre Container zertifiziert klimaneutral von den Seehäfen ins Hinterland zu transportieren“, sagt Peter Kiss, CEO der Metrans-Gruppe.

Bereits seit 2021 können im Rahmen von HHLA Pure alle Bahntransporte von und nach Hamburg, Bremerhaven und Koper CO<sub>2</sub>-frei abgewickelt werden. Die Erweiterung um weitere Relationen wurde im Zuge des

diesjährigen Audits durch den TÜV geprüft und zertifiziert. Metrans setzt modernstes Equipment (E-Loks, Hybrid-Loks, moderne Leichttragwaggons und elektrische Kräne) und in Deutschland und Österreich Strom aus erneuerbaren Energien ein, um die transport- und umschlagbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen auf ein Minimum zu beschränken. Für jede Relation werden die verbliebenen CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Standardcontainer (TEU) ermittelt und durch hochwertige Klimaschutzprojekte kompensiert.

Seit den ersten Stunden ist die Metrans dabei, neue innovative, attraktive Angebote zu entwickeln. Gegründet 1992 in Uhrineves, einem Vorort von Prag, wollte das Unternehmen die damalige Tschechoslowakei an den Seehafen Hamburg anbinden. Das Land verfügte als Binnenland über keinen eigenen Zugang zur See, aber eine traditionsreiche Handelsroute führte nach Hamburg, mit Binnenschiffen über Moldau und Elbe. Als der Eisenerne Vorhang fiel, importierten die ehemals sozialistischen Länder viele neue Konsum- und Investitionsgüter.

Diese Transporte mussten zum größten Teil über schlecht ausgebaute, überlastete Straßen abgewickelt werden. An den Grenzen warteten die Lkw manchmal

**Anfang September hat Metrans weitere Standorte aufgenommen.**





ein oder zwei Tage, bis der Zoll sie abgefertigt hatte. Bahntransporte waren nur schwer kalkulierbar und keine Alternative. Zumindest bis die Metrans begann, die Schiene für Containerzüge zu nutzen. Ihre Verbindungen glänzten mit Zuverlässigkeit, kurzen Transitzeiten und hohen Kapazitäten. Die Shuttle-Transporte fuhren immer häufiger. Sie erledigten bald große Teile des Im- und Exports für Tschechien, das sich Ende 1992 friedlich von seinem heutigen Nachbarn Slowakei trennte. Drei Jahrzehnte später arbeitet in Uhrineves ein riesiges Containerterminal der HHLA-Bahngesellschaft Metrans, eine der zentralen Drehscheiben im Netzwerk von 21 europäischen Binnenterminals. Bis zu zehn Züge gleichzeitig können die sechs Bahnkräne und 13 Reachstacker bearbeiten. Im nachhaltig modernisierten Bürogebäude disponieren rund 500 Mitarbeiter die Container und versuchen, möglichst unbürokratisch jeden Kundenwunsch zu erfüllen. Ganz im Sinne des Metrans-Gründers Jiri Samek, wie sein Nachfolger und Vorstandsvorsitzender Peter Kiss erklärt: „Unsere Vision ist die einer umfassenden Servicelösung, einer neutralen Lösung. Damit wollen wir unseren Kunden in ganz verschiedenen Situationen helfen. Aber falls sie

das wünschen, dann suchen wir auch nach sehr spezifischen Lösungen.“ Kiss kam 1999 ins Unternehmen, weil Sameks Ideen für die Bahnlogistik ihn begeisterten. Im gleichen Jahr wurde der intermodale Verkehr in der Slowakei neu gestartet, in einem weiteren Schritt dann Ungarn erschlossen.

Es folgten viele weitere Terminals, die selbst gebaut, gekauft oder angemietet wurden. Hochfrequente Shuttlezüge verbinden die Häfen mit dem Hinterland. Das dynamische Wachstum war auch dem Einstieg der HHLA Mitte der 1990er-Jahre zu verdanken. So erreichten die Investitionssummen rasch neue Dimensionen, das produktive Grundprinzip der Metrans blieb jedoch gleich.

Container werden mit den häufig fahrenden Shuttle-Verbindungen schnell aus den Häfen abtransportiert. Im Hinterland werden sie dann in den Hub-Terminals sortiert, mit anschließenden „Antennenzügen“ und Lkw für die letzte Meile zu den Empfängern gebracht. Zwischen Baltikum und Bosphorus erstreckt sich mittlerweile ein engmaschiges Netz von Bahnverbindungen der Metrans, von denen zukünftig weitere klimaneutral angeboten werden sollen. ■ (HHLA)



**Customs Solutions**

### Meine Checkliste für eine gute Zollagentur:

- rechtskonforme Zollanmeldungen
- persönliche Ansprechpartner & gute Erreichbarkeit
- automatisierte Prozesse und Schnittstellen
- schnelle Abwicklung und hohe Fachkompetenz
- exzellente Reputation
- konzernfrei und neutral
- auch bei Wechsel meines Spediteurs verfügbar

[www.ip-cs.de](http://www.ip-cs.de)

+49 40 333976 0



**We're all**

**about customs**

# Effizienz-Boost für Hamburger Hafenlogistik



**Moderne Trucker- und Authentifizierungs-Apps ersetzen die bislang genutzte Truckerkarte. Sie ermöglichen eine schnellere und sichere Lkw-Abfertigung an den Hafenterminals. Die Lösungen von HHLA Next, Eurogate und Conroo sowie Dakosy bieten Lkw-Fahrern zudem die Möglichkeit, ihre Tourenplanung zu optimieren oder Frachtinformationen in Echtzeit abzurufen.**

VON NICOLE DE JONG

Der Hamburger Hafen hat im ersten Halbjahr im Containersegment insgesamt 3,8 Millionen TEU umgeschlagen. Bei der Abwicklung dieser riesigen Mengen im Hafen und ins Hinterland werden digitale Tools ein-

gesetzt, um die Prozesse zu beschleunigen. Lkw-Fahrer, die auf das Terminalgelände müssen, identifizieren sich bislang noch mit der sogenannten Truckerkarte, die die Terminalbetreiber HHLA und Eu-



Täglich werden mehr als 6.000 Trucks an den Hamburger HHLA-Terminals abgefertigt.



© HHLA/Thies Rätzke

### Marcel Wiegand und Nico Marks

Co-Founder von passify



© HHLA/Thies Rätzke

rogate vor knapp 20 Jahren eingeführt haben. Moderne Trucker- und Authentifizierungs-Apps sollen diese aber schon bald ablösen.

So hat HHLA Next, die Innovationseinheit der HHLA, passify entwickelt, eine App, die die Lkw-Abfertigung unter anderem an den HHLA-Terminals digitalisiert. Mit ihr wird es möglich, jeden Trucker, der auf das Terminalgelände will, eindeutig zu identifizieren. Täglich werden mehr als 6.000 Trucks an den Hamburger HHLA-Terminals abgefertigt, um Container an- oder auszuliefern. „Jeder registrierte Fahrer wird künftig verifiziert und bei der Terminaleinfahrt digital authentifiziert“, erläutert Marcel Wiegand, Co-Founder von passify. Es wird also sichergestellt, dass der Ausweis

echt ist und der Fahrer die Person ist, die er vorgibt zu sein. Die App bedient sich dafür verschiedener Authentifizierungs- und Sicherheitsmechanismen über das Smartphone, um einerseits die Fahrer eindeutig zu identifizieren und um andererseits zu gewährleisten, dass geltende Datenschutzvorgaben eingehalten werden. Diese digitale Gate-Zugangskontrolle entspricht laut Wiegand internationalen Sicherheitsstandards wie dem International Ship and Port Facility Code (ISPS) oder dem Geldwäschegesetz. Der ISPS-Code ist ein Sicherheitskonzept, das 2004 zur Gefahrenabwehr bei Schiffen und Hafenanlagen sowie zur Sicherheit in der Lieferkette definiert wurde. Der Haupteffizienzgewinn für Lkw-Fahrer durch die Nutzung von passify ist, dass die gesamte Lkw-Abfertigung digital gestützt wird und sie alles über Smartphone erledigen können. „Die Fahrer müssen ihren Truck kaum noch verlassen und sparen sich Wartezeiten an verschiedenen Punkten in der Lieferkette“, betont Wiegand. passify ermöglicht den Fahrern darüber hinaus, ihre Aufträge und Slots mit ihrem Abfertigungsvorgang zu verknüpfen. Die App unterstützt sie in ihrer Landessprache bei der Abfertigung durch Tipps und Hilfestellungen, sowie eine Übersicht über die aktuellen Auslastungssituationen. Aus Sicht der Terminals liegt der Effizienzvorteil darin, dass sie keine zusätzliche wartungsintensive Hardware bereitstellen müssen und die Zettelwirtschaft ein Ende hat, während die Sicherheit massiv erhöht wird. passify wird bis Ende 2023 an den Hamburger HHLA-Terminals eingeführt und soll auch weitere Logistikakteure perspektivisch dabei unterstützen, ihre Lkw-Abfertigung zu optimieren.

„Jeder Container, der ein paar Minuten früher abgefertigt werden kann, bedeutet einen Gewinn für die gesamte Logistikkette“, bestätigt Felix Paul Czerny, Gründer und Geschäftsführer von Conroo, der sich auf die digitale Abfertigung an Containerterminals, Depots und Lagerhäusern spezialisiert hat. „Wir haben unsere Conroo-App, die sich im Hinterland an ver-



**Mit einer der neuen Apps werden Fahrer künftig schneller auf die Terminals kommen.**

© Nicole de Jong

schiedenen KV-Terminals unter anderem bei der Deutschen Bahn schon sehr gut bewährt hat, für Seehafenterminals zusammen mit Eurogate weiterentwickelt“, erläutert Czerny. Ziel ist es, den Abfertigungsprozess und die Wartezeiten für Lkw erheblich zu verkürzen sowie unwirtschaftliche Zusatzfahrten oder Stopps zu vermeiden. Die Durchlaufzeiten sollen durch die digitale Anmeldung optimiert und gleichzeitig die Touren planbarer werden.

Die Lösung funktioniert auf allen gängigen Smartphones oder Tablet-PCs und bildet für mehrere zehntausend Lkw-Fahrer bereits den gesamten Prozess ab. Live-Tests, die seit März an den Terminals stattfinden, laufen allesamt erfolgreich. Die Conroo-App-Erweiterung „digitale Truckerkarte“ wird ab Januar 2024 sukzessive an allen Eurogate-Terminalstandorten eingeführt und steht auch allen anderen Terminal- und Depotbetreibern sowie Lagerhäusern zur Verfügung.

„Für uns als Kunde war maßgeblich, dass wir auf ein bestehendes, funktionierendes, in der Praxis erprobtes, sicheres System zugreifen, das Potenzial hat, sich als ganzheitliche und übergreifende Lösung zu etablieren“, ergänzt Jannis Grantz, Projektmanager für Digitalisierungs- und Standardisierungsthemen bei Eurogate. Es werde beispielsweise das Slotbuchungsverfahren der von Dakosy betriebenen IT-

Plattform Truckgate, die in Hamburg bereits seit 2017 für die Containerabfertigung verpflichtend ist, in Conroo integriert.

Conroo sei auch in der Lage, die Transportmanagementsysteme der jeweiligen Fuhrunternehmen per Schnittstelle anzubinden, so dass diese Aufträge in die Smartphone-App buchen können und damit dem Fahrer möglichst viel abgenommen wird. Doch Conroo erfüllt nicht nur die Anforderungen des Kunden, sondern bildet den gesamten Prozess ab – alles soll möglichst über eine Anwendung laufen.

Im Fall von Eurogate heißt das, der Lkw-Fahrer authentifiziert sich nicht nur über die Trucker-App, sondern bekommt darüber auch die Tourenplanung sowie relevante Informationen zu Gates und Fahrspuren in den Terminals. Die Lösung ist zudem in der Lage, Echtzeit-Informationen über Änderungen der Containerankunft oder Zugladezeiten zu liefern.

Das Smartphone selbst, das persönlich entsperrt werden muss, hilft zudem, die Sicherheit zu erhöhen. Gleichzeitig wird dem Fahrer die Fracht zugeordnet. Vorteil für Lkw-Fahrer: Sie müssen ihr Fahrzeug nicht mehr verlassen, um sich Zugang zum Terminal zu verschaffen. Das spart ihnen im Tagesgeschäft einiges an Zeit.

ImpalalD heißt die universell einsetzbare Authentifizierungs-App für die Logistik aus dem Hamburger



Softwarehaus Dakosy. „Wir haben eine Lösung realisiert, die unternehmensunabhängig im Hafen, aber auch darüber hinaus funktioniert“, erläutert ImpalalD-Projektleiter Moritz Schick. „Die neue App schließt eine große Lücke bei der sicheren und einheitlichen Authentifizierung an den verschiedenen logistischen Knotenpunkten, beispielsweise an Schranken- oder Gate-Systemen im Hafengebiet“, ergänzt Nicolai Port, Leiter Verkehrsträger bei Dakosy.

Nutzer der ImpalalD-App registrieren sich zunächst online mit Vorname, Name und E-Mail-Adresse, die sie bestätigen müssen. In der App lassen sich anschließend verschiedene Authentifizierungslevel hinterlegen, also beispielsweise Art und Anzahl der zu prüfenden Ausweisdokumente, die in regelmäßigen Abständen verifiziert werden.

App und elektronische ID sind an mobile Endgeräte gekoppelt, also etwa an das Smartphone des Trickers, und gegebenenfalls biometrisch per Gesichts- oder Fingerabdruckscan gesichert. „Das verhindert eine einfache Weitergabe der Daten an Dritte“, sagt Port. Auch Informationen zum Fuhrunternehmen kön-

nen dort abgespeichert werden. All das sei beispielsweise mit der derzeit genutzten Truckerkarte, die zur Identifikation der Fahrer und zur Steuerung der Fahrzeuge auf den Terminals dient, nicht möglich.

Diese ist, einmal ausgestellt, unbegrenzt gültig, die gespeicherten Daten werden in der Regel weder aktualisiert noch verifiziert. „Es ist also nicht sicher, ob der, der die Truckerkarte vorzeigt, auch tatsächlich deren Besitzer ist. Wir halten sie deshalb nur bedingt geeignet für das, was im ISPS-Code gefordert ist“, fügt er hinzu.

Die ImpalalD-App ermöglicht den Teilnehmern eine sichere Legitimation über einen QR-Code, der nur wenige Minuten gültig ist. Praktisch zeigt der Trucker diesen also beispielsweise bei der Einfahrt auf das Terminal vor, wo er mittels eines Lesegeräts eingescannt wird. Über einen Webservice werden die Daten in Echtzeit an das Terminal übermittelt, das wiederum sogleich digital feststellen kann, ob alle Angaben zutreffen. Stimmt etwas nicht, hat der Trucker beispielsweise seinen Nachnamen nicht hinterlegt, wird ihm der Zugriff verwehrt.



**FIVESTAR**  
GLOBAL LOGISTICS

**WORLDWIDE  
AIR AND  
SEA FREIGHT**

**LOGISTICS  
IS OUR  
BUSINESS**

Five Star Global Logistics is your experienced global logistics expert for air freight, sea freight and additional logistics services such as warehousing, bonded warehousing, insurance, container loading and X-ray.

We are located in  
GERMANY NETHERLANDS BELGIUM SPAIN USA MEXICO CHINA THAILAND PHILIPPINES

[5star-global.com](http://5star-global.com)



Die Intention von Dakosy ist es, die ImpalaID-App als eine neutrale Lösung nicht nur zur digitalen Identifikation eines Fahrers am Hafen, sondern über die gesamte Lieferkette hinweg zu etablieren und zu implementieren. „Vom Abhol- bis zum Anlieferpunkt soll die ID fest mit der Ware verbunden sein“, erläutert Port.

Einer der Pilotanwender, das Leercontainerdepot HCS, implementiert derzeit die digitale Authentifizierung mit der ImpalaID-App als Alternative zur Truckerkarte. Das heißt, Lkw-Fahrer können sich nun-

mehr via der Dakosy-Lösung voranmelden und sich anschließend mit dem QR-Code im HCS-Depot für die Anlieferung oder Abholung von Leercontainern legitimieren. „Wir haben die App über die von Dakosy bereitgestellte Programmierschnittstelle (API) in unser System angebunden und testen die Ausweisfunktion über den QR-Code seit Anfang Juli sehr erfolgreich“, sagt Justin Karnbach, Assistant Manager HCS Hamburger Container Service.

Zunächst haben ausgewählte Trucker am Testbetrieb teilgenommen, inzwischen – die wenigen kleinen Fehler seien behoben – kann jeder Fahrer die ImpalaID-App ohne Einschränkungen bei HCS nutzen. Darüber hinaus steigen täglich mehr und mehr Unternehmer auf das neue System um. „Dakosy hat mit ImpalaID eine Lösung für die Legitimierung der Trucker geschaffen, die nicht nur für Terminalbetreiber, sondern für diverse andere Hafenbetriebe eine unverzichtbare Möglichkeit der Verkehrssteuerung bietet“, lobt Karnbach das neue Tool. Zudem habe die App das Potenzial, alle Trucker überall im Hafen gezielt und selektiv zu legitimieren. Sie biete die Möglichkeit einer durchgängigen echten Hafentlösung.

In allen drei Anwendungen sind mehrere Sprachen hinterlegt. Einzige Krux: drei Player, drei Lösungen. Bleibt abzuwarten, ob sich eine App durchsetzt. ■

## CTD setzt auf innovative IT-Lösungen

### Digitalisierung optimiert logistische Prozesse im Hamburger Hafen und ins Hinterland:

Im Hamburger Hafen, wo es vor allem im Straßenverkehr zu Stoßzeiten oft richtig eng zugeht, hilft die Digitalisierung, Zeit zu sparen, den Überblick zu behalten und die Abläufe sicher, effizient und wirtschaftlich zu gestalten. „Transparenz in der Lieferkette ist ein wichtiger Erfolgsfaktor“, sagt Marijo Pavlovic, Leiter Operation beim Container-Transport-Dienst (CTD). CTD, Tochter der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), ist spezialisiert auf Umfuhren zwischen den Hafenterminals und Depots in Hamburg sowie bei Transporten auf der ersten und letzten Meile nicht nur im Nahbereich von Hamburg, sondern auch an weiteren deutschen Standorten.

Seit vielen Jahren setzt CTD auf innovative IT-Lösungen, die die logistischen Prozesse optimieren und Transporte beschleunigen. „Seit wir die Software Cargo Support nutzen, bleibt den Truckern beispielsweise die Fahrt zur CTD-Zentrale erspart“, erzählt er. Früher mussten sie dort die schriftlichen Aufträge abholen, heute bekommen sie diese über die sogenannte Smile-App automatisiert auf ihr Smartphone oder Tablet. Für die CO<sub>2</sub>-Einsparungen wurde CTD von der UmweltPartnerschaft Hamburg ausgezeich-

net. Smile steht dabei für „Smart Last Mile Logistics“ und ist eine Anwendung, die für eine papierlose Kommunikation sorgt.

„Bei uns intern ist kein Stückchen Papier mehr im Umlauf und im Prinzip würden wir auch den Bürostandort nicht mehr benötigen – alles läuft mittlerweile digital“, fügt Pavlovic hinzu. Disponenten und Mitarbeiter des Customer Service müssen nur noch fünf Tage im Monat vor Ort sein, die restliche Zeit arbeiten sie von zu Hause aus. Über Schnittstellen laufen die Aufträge der Kunden direkt in das CTD-System. Fehlen Daten, löst die Software unter Aufsicht des Customer Service automatisiert die Nachfrage beim Kunden aus, so lange, bis die erforderlichen Angaben komplett sind.

„Fahrer, die die Umfuhren der Boxen erledigen, müssen auch nichts in der App eintippen. Sie fotografieren lediglich die Rückseite der Container, auf der alle relevanten Informationen stehen“, erläutert Pavlovic. Die Smile-App ist in der Lage, aus dem Foto alle notwendigen Daten zu extrahieren. Sie informiert Kunden und weitere an der Abwicklung beteiligte Personen automatisiert und in Echtzeit über den Status des Auftrags. Mithilfe die Smile-App wird so die Zusammenarbeit zwischen Fahrern, Terminals, Kunden und Disponenten erleichtert. Zudem haben sich die Wartezeiten für Fahrer erheblich verringert.



# IHRE NEUTRALE INTERMODALE LÖSUNG FÜR EUROPA



metrans.eu   
 info@metrans.eu   
 +420 267 293 111



- 21 Containerterminals
- Eine Flotte von Mehr als 130 Lokomotiven für Traktions- und Rangieraufgaben
- Eine Flotte von mehr als 3.700 Container-Leichtbau-Transportwaggons für den Containertransport

- ### TRANSPORTE ZU/VON SEEHÄFEN
- Hamburg
  - Bremerhaven
  - Wilhelmshaven
  - Duisburg/Antwerpen
  - Rotterdam
  - Silk Road
  - Koper
  - Trieste
  - Rijeka
  - Gdansk
  - Istanbul

**NEUTRALE GESAMTLÖSUNG FÜR DEN INTREMODALEN VERKEHR**

**MASSGESCHNEIDERTE TRANSPORTLÖSUNGEN „ALL INCLUSIVE“**



NEUES MITGLIED - ADRIA RAIL  
 NEUES BÜRO - RIJEKA  
 NEUER CONTAINERTERMINAL - INDIJA (SERBIEN)





Schreibt mir unter: [facebook.com/hafenhamburg](https://facebook.com/hafenhamburg)

# PETER PICKHUBENS PINNWAND



## Übrigens ...

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

-  HAFENHAMBURG
-  PORTOFHAMBURG
-  PORTOFHAMBURG
-  PORT OF HAMBURG

## Hamburger Hafenbahn – Hamburgs Verbindung zum Hinterland

Schon seit fast 160 Jahren verbindet die Hamburger Hafenbahn Schiff und Schiene. Seitdem hat sie im Sinne der Nachhaltigkeit an Bedeutung für den Hamburger Hafen und das europäische Hinterland gewonnen. Die Hamburger Hafenbahn ist das Bindeglied zwischen den Umschlagterminals und dem europäischen Schienennetz. Ein modernes, IT-gestütztes Betriebssystem sorgt dafür, dass der gesamte Bahnbetrieb präzise getaktet ist und alle Container zuverlässig und ohne Zeitverlust an ihrem Bestimmungsort ankommen.

Täglich verkehren rund 200 Güterzüge auf den Gleisen der Hafenbahn. Das gesamte Transportvolumen auf der Hafenbahn betrug im Jahr 2022 etwa 47,3 Millionen Tonnen.

## 83 Millionen Euro für den Neubau des Umschlagbahnhofs Augsburg-Gersthofen



© Ruth Ploessel / stadt.augsburg

## Bund und Bahn investieren 83 Millionen Euro in Umschlagbahnhof

Verkehrsminister Dr. Volker Wissing und DB-Infrastrukturvorstand Berthold Huber unterzeichneten im Juli den Finanzierungsvertrag für das neue Terminal im Güterverkehrszentrum (GVZ) Region Augsburg. Das neue Terminal soll dafür sorgen, dass mehr Güter von der Straße auf die Schiene kommen. Künftig sollen hier für den kombinierten Verkehr (KV) jährlich rund 62.000 Ladeeinheiten umgeschlagen werden. Theoretisch lässt sich die Kapazität auf bis zu 105.000 Ladeeinheiten erhöhen. Das neue Terminal entlastet die Straßen und erspart der Umwelt jährlich 700.000 Liter Diesel oder rund 1.754 Tonnen CO<sub>2</sub>.

## Weitere Abschnitte der A26 wurden freigegeben

Auf der Autobahn A26 wurden neue Abschnitte zwischen den Anschlussstellen Jork im Landkreis Stade und Neu Wulmstorf im Landkreis Harburg freigegeben. Die A26 entlastet die Bundesstraße 73 und soll nach ihrer Fertigstellung die Autobahn A20 mit Hamburg verbinden. Der weitere Verlauf bis zur A7 soll laut Autobahn GmbH bis zum Jahr 2026 erfolgen. Darüber hinaus ist die Weiterführung als Querverbindung bis zur A1 als sogenannte A26-Ost oder Hafentpassage geplant, die bis 2031 fertiggestellt sein soll.



## Betreiber für Containerterminal Straubing-Sand steht fest

Am 30. August hat das neugegründete Gemeinschaftsunternehmen, die Contargo Combitrac Straubing-Sand GmbH, den Betriebspachtvertrag für das neue bimodale Containerterminal in Straubing-Sand unterschrieben. Die Bietergemeinschaft, bestehend aus dem Container-Hinterlandlogistik-Netzwerk Contargo, der SFI GmbH sowie der Ziegler Group, hat sich bei einer europaweiten Ausschreibung für den Betrieb des neuen Terminals durchgesetzt. Vertragsbeginn für den Betrieb des Terminals wird voraussichtlich im 2. Quartal 2025 sein.



## Neue Mitglieder:

### USCG International GmbH

Uniquors Supply Chain ist ein Unternehmen, das sich auf die Bereiche Enterprise Supply Chain Management, grenzüberschreitender E-Commerce sowie Import- und Exporthandel spezialisiert. Die Uniquors-Gruppe hat mehr als zehn hundertprozentige Tochtergesellschaften mit einem Vertriebsnetz in Suzhou, Wuxi, Shanghai, Hongkong, Hamburg, Los Angeles, Melbourne und anderen Ländern und Regionen.



### KLEMA GmbH

KLEMA Kranverleih GmbH ist ein modernes Familien- und inhabergeführtes Dienstleistungsunternehmen mit über 80 Fahrzeugen. Spezialisiert hat sich Klema auf den Rundumservice in den Bereichen Verleih von Kränen, Schwer- und Spezialtransporte, Verlagerungen und Montagen sowie Maschinentransporte.



### EV Cargo Global Forwarding GmbH

EV Cargo ist eine globale Logistikausführungs- und Lieferkettendienstleistungsplattform. Angeboten wird Luft- und Seefracht, Straßenfracht und Kontraktlogistik sowie damit verbundene Mehrwertdienste. Mit dem Hauptsitz in Hongkong und weiteren 100 Standorten in 25 Ländern weltweit ist das Unternehmen global gut aufgestellt und kann auf die Wünsche seiner Kunden gezielt eingehen.



### Pro2 Professional Project Logistics GmbH

Ausgestattet mit langjähriger und vielschichtiger Branchenerfahrung legt PRO2 Professional Project Logistics GmbH viel Wert auf persönliche Ladungsüberwachung bei der Umsetzung von Konzepten. Dieser praxisnahe Ansatz minimiert Transportrisiken und hilft Unternehmen Verzögerungen und unnötige Zusatzkosten schon im Vorfeld zu vermeiden. Dank der großen Erfahrung, eines zuverlässigen internationalen Netzwerks und partnerschaftlichen Verhältnissen zu ihren Kunden ist das Unternehmen bestens aufgestellt für Projekte in den Bereichen der Luft- und Seefracht, Bahnverkehr, Lkw-Transporte und Projektlogistik.



# Anne Thiesen stärkt weiterhin Verbindung zu asiatischen Märkten

**Als langjährige Hafen Hamburg Marketing Repräsentantin in Hongkong wird Anne Thiesen die asiatischen Märkte jetzt von Hamburg aus unterstützen.**

Der Hamburger Hafen pflegt traditionell sehr intensive Verbindungen zu den asiatischen Märkten. So führt China seit Jahren die Liste der Handelspartner im Containerumschlag an. Hinzu kommen verstärkt weitere Länder in der Region, die die Beziehungen zu Hamburg stärken wollen. Hafen Hamburg Marketing (HHM) ist sich dieser Tendenz bewusst und hat mit Anne Thiesen eine ausgewiesene Expertin der Region in die Zentrale nach Hamburg geholt.

Anne Thiesen verstärkt hier das Team um Inga Guries, die im vergangenen Jahr die Leitung Marktentwicklung Asien übernommen hatte. Thiesen wird sich von Hamburg aus auf die Märkte Hongkong, Greater Bay Area und Südostasien konzentrieren und auch immer wieder vor Ort sein.

Anne Thiesen startete ihre Auslandskarriere vor 18 Jahren bei der Auslandshandelskammer in Hongkong als stellvertretende Geschäftsführerin. Schon in dieser Position baute sie die Beziehungen zwischen den Häfen in der Region und Hamburg im Auftrag von HHM intensiv aus. In dieser Zeit kam es unter anderem zum Kooperationsvertrag mit dem Hafen Shenzhen. Im Jahr 2008 machte sich Anne Thiesen in Hongkong als Unternehmensberaterin und -repräsentantin selbstständig und vertrat dabei viele Hamburger Unternehmen. Ab 2012 gehörte dann auch HHM zu ihren Kunden. Für HHM etablierte sie unter anderem die

Partnerschaft zum Hafen Guangzhou und führte den Hamburger Hafenabend ein, der ein sehr beliebtes Format im Rahmen der Hongkonger Maritimen Woche wurde. Seit dem 1. August 2023 gehört Anne Thiesen fest zum Team bei HHM. ■ (jh)



Anne Thiesen

## Impressum

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

**Herausgeber:** Hafen Hamburg Marketing e.V. ■ **Redaktion/Redaktionsleitung, Ausgabe September 2023:** Ralf Johanning, Hafen Hamburg Marketing e.V.

■ **Gesamtproduktion/Objektverwaltung, Ausgabe September 2023:** ELBREKLAME Marketing und Kommunikation EMK GmbH, Holländische Reihe 8, 22765 Hamburg, [www.elbreklame.de](http://www.elbreklame.de) ■ **Layout, Ausgabe September 2023:** Mahler, ELBREKLAME GmbH

■ **Druck, Ausgabe September 2023:** Beisner Druck GmbH & Co. KG ■ **Anzeigenverwaltung, Ausgabe September 2023:** Holger Grabsch, ELBREKLAME GmbH [holger.grabsch@elbreklame.de](mailto:holger.grabsch@elbreklame.de)

■ **Englische Adaption, Ausgabe September 2023:** T + S Team

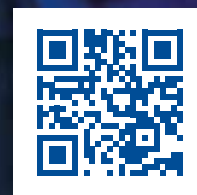
Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Keine Haftung für unverlangte Fotos, Manuskripte etc. Gerichtsstand Hamburg. E-Paper Version deutsch- und englischsprachig auf [www.hafen-hamburg.de](http://www.hafen-hamburg.de) und [www.portofhamburg.com](http://www.portofhamburg.com) 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](mailto:info@hafen-hamburg.de).



# 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 20.000 Stellplätzen



**KONTAKT:**

[info@kruse-unternehmensgruppe.de](mailto:info@kruse-unternehmensgruppe.de)

Friedrich A. Kruse jun. Unternehmensgruppe  
Fährstraße 49 · 25541 Brunsbüttel  
Tel. 04852/881-0 · Fax 04852/881-199  
[www.spedition-kruse.de](http://www.spedition-kruse.de)





# BLUE WATER BREB



## Your One-Stop Shop for Wind Logistics



**Blue Water BREB GmbH**  
Kapitän-Alexander-Straße 16  
27472 Cuxhaven

[www.bluewaterbreb.de](http://www.bluewaterbreb.de)  
[info@bw-breb.de](mailto:info@bw-breb.de)

**Terminal Cuxhaven**  
(DOIZ)  
An der Baumrönne 1  
27472 Cuxhaven

**Agency Sassnitz**  
Hafeneingangsgebäude  
Im Fährhafen 20b  
18546 Sassnitz/Neu Mukram

