

DAS OFFIZIELLE MAGAZIN DES HAMBURGER HAFENS

DEZEMBER | 2024

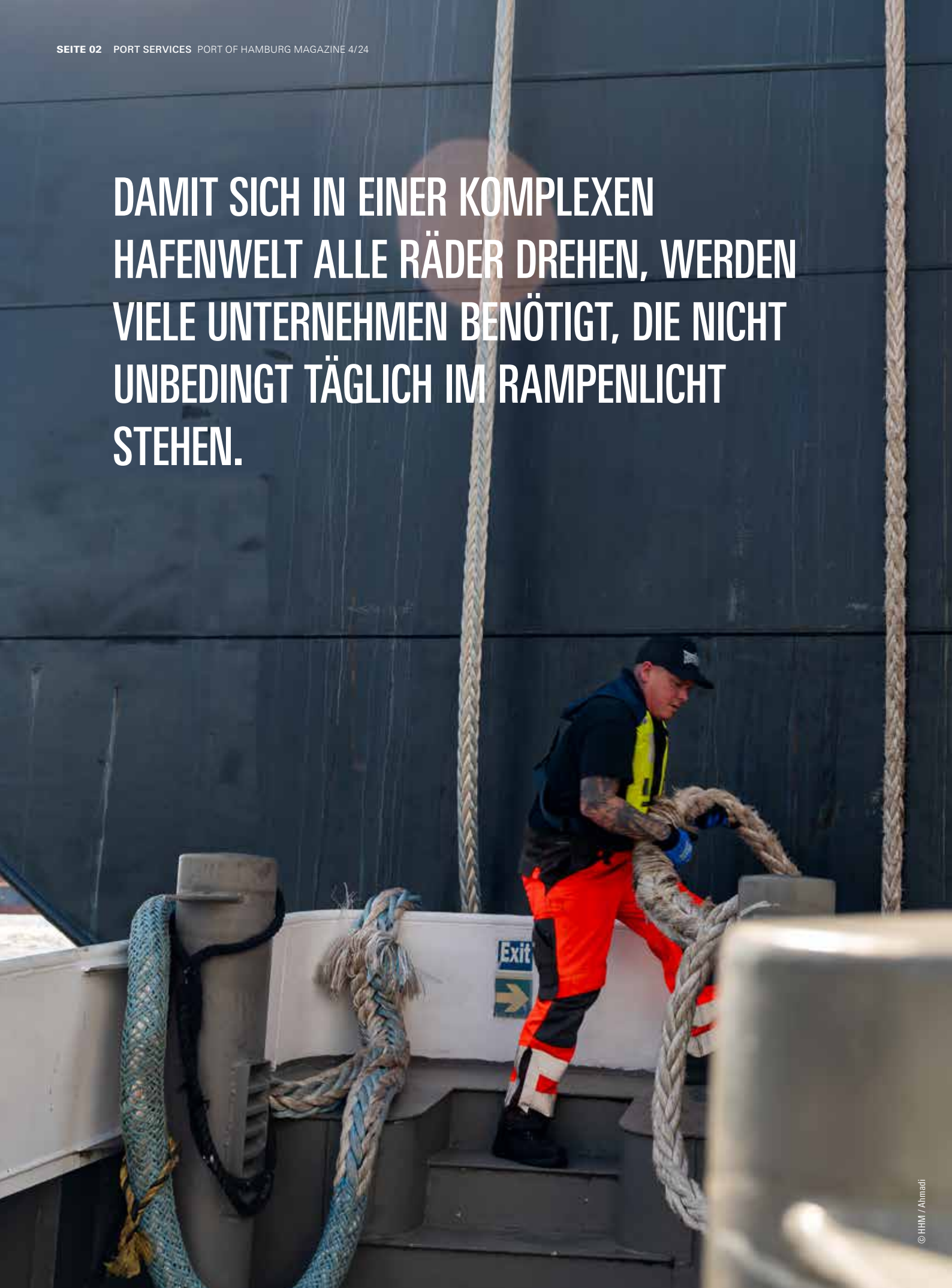
PORT SERVICES

PORT OF HAMBURG MAGAZINE




Port of Hamburg

**DAMIT SICH IN EINER KOMPLEXEN
HAFENWELT ALLE RÄDER DREHEN, WERDEN
VIELE UNTERNEHMEN BENÖTIGT, DIE NICHT
UNBEDINGT TÄGLICH IM RAMPENLICHT
STEHEN.**



Liebe Leserinnen und Leser,

damit sich in einer komplexen Hafenwelt alle Räder drehen, werden viele Unternehmen benötigt, die nicht unbedingt täglich im Rampenlicht stehen. Dazu gehört beispielsweise der Personaldienstleister GHB. Das Unternehmen dient seit den fünfziger Jahren dazu, den früheren Tagelöhnern in der Hafenwirtschaft ein soziales Netz zu geben. Gleichzeitig unterstützt der GHB seine Mitarbeitenden dabei, moderne Qualifikationen zu erlernen. Somit sind die Kolleginnen und Kollegen an allen Terminals gleichberechtigt, auch wenn sie nur tageweise einspringen. Welche Rolle die Mitarbeitenden im Netzwerk des Hafens spielen, das erfahren Sie in einem lesenswerten Artikel.



© HHM/ Johanna Würke

Die Automatisierung und damit auch die Digitalisierung verlangen nach ganz neuen Wegen. Viele digitale Services für den Hafen sind so in den vergangenen Jahren entstanden. Mit dem Projekt „SANTANA“ hatten sich die Hamburg Port Authority und das Softwarehaus Dakosy mit weiteren assoziierten Partnern aus dem Hafen vorgenommen, die Welten der Hafeninfrastruktur und der Logistik zu verknüpfen. Dabei ist als Ergebnis ein Marktplatz für digitale Services entstanden. Im Interview erzählen die Projektleiterinnen Phanthian Zuesongdham und Evelyn Eggers, was sie alles während der Entwicklungsphase geschaffen haben. Zu erleben ist das Ergebnis unter www.marketplace.hamburg.

Diese und viele weitere spannende Artikel zum Schwerpunkt „Port Services“ finden Sie in diesem Magazin – egal ob Sie es online oder als Printversion lesen. In diesem Zusammenhang bitten wir Sie, an einer kleinen Umfrage auf der letzten Seite teilzunehmen. Wir möchten noch nachhaltiger agieren und fragen deshalb nach Ihren Lesegewohnheiten, um nur so viel Papier zu nutzen, wie es nötig ist. Wir würden uns freuen, wenn Sie teilnehmen. Vielen Dank.

Bleiben Sie neugierig, Ihr

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Axel Mattern'.

AXEL MATTERN

Vorstand Hafen Hamburg Marketing e.V.

Inhaltsverzeichnis



03 EDITORIAL

PORT SERVICES

06 DER STILLE CHAMPION

Der Gesamthafenbetrieb leistet für die Hafenwirtschaft essenzielle Dienste

12 NEUE SKILLS FÜR DIGITALE JOBS

Im Rahmen des Projekts PortSkill 4.0 wurde ein digitales Trainingscenter eröffnet

14 DAS NETZWERK DER NETZWERKE

Die SANTANA-Projektleiterinnen Evelyn Eggers und Phanthian Zuesongdham erläutern die Ziele des Projekts

18 DEUFOL STÄRKT DEN WASSERSEITIGEN UMSCHLAG IM HAMBURGER HAFEN

Der Supply Chain Experte baut Zweitterminal im Hamburger Hafen aus

20 FÜR MEHR KAPAZITÄT UND WENIGER EMISSIONEN

Vollautomatisierte Lokservicestelle bietet 32 Stellplätze für Loks

24 KOORDINIERTER KOOPERATIONEN

Das Hamburg Vessel Coordination Center plant viele Schiffsanläufe im Hamburger Hafen

28 „TEILEN BRINGT NUTZEN FÜR ALLE BETEILIGTEN“

The Elevator Pitch – „heyport“-Gründer, Jan Cantow stellt Startup vor

30 BEI WIND UND WETTER

Lascher sichern die Container auf den Schiffen

34 VON RICHTIG GROSS UND SCHWER BIS KLEIN UND FEDERLEICHT

Die AXXUM-Gruppe stärkt den Hamburger Hafen mit der Eröffnung eines weiteren Standorts

HAFEN HAMBURG MARKETING E.V.

36 PORT NEWS

Neues rund um den Hamburger Hafen

38 HHM INTERN

Digital oder lieber Print

WALLMANN&CO

DEUFOL SEAPORT HUB

Visit us at deufol.com
or wallmann-hamburg.de

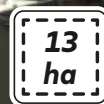
Professionals at the waterfront

Handling and Warehousing

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

Quay Operation and Warehousing

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



SCHRAMM
Ports & Logistics

FLEXIBEL & UNIVERSAL

BRUNSBÜTTEL PORTS
more than moving

RENDSBURG PORT
more than moving

GLÜCKSTADT PORT
more than moving

SCHRAMM
Ports & Logistics SWEDEN



17

HAFEN- UND LOGISTIKSTANDORTE IN
NORDDEUTSCHLAND UND SKANDINAVIEN

www.schrammgroup.de

company of
SCHRAMM
group ■■■■



Brunsbüttel Ports GmbH

Beim Transport von
übergroßen Gütern sind
Spezialisten gefragt.



Der stille Champion

Der Gesamthafenbetrieb gehört zu den Trägerschaften, die für die Hafenwirtschaft essenzielle Dienste leisten. Denn ohne das flexible Personal hätten die Unternehmen im Hafen oft Schwierigkeiten, ihren eigenen Betrieb am Laufen zu halten.

VON RALF JOHANNING

Früher waren viele Hafenarbeiter täglich auf der Suche nach einem freien Job. Die Tagelöhner zog es dorthin, wo gerade ein Hafenunternehmen Arbeiterinnen und Arbeiter suchte. Für viele war das ein unsicherer Beruf ohne soziales Netz, Urlaub und Krankenversicherung. Mit der Gründung des Gesamthafenbetriebs (GHB) in Hamburg änderte sich das. „Der GHB ist ein einmaliges Konstrukt zur Schaffung stetiger Arbeitsverhältnisse für Hafenarbeiterinnen und Hafenarbeiter im Hamburger Hafen. Geleitet wird der GHB durch einen paritätisch besetzten Vorstand, der sich aus Vertreterinnen und Vertretern des Unternehmensverbands Hafen Hamburg und der Gewerkschaft ver.di zusammensetzt. Die vom Vorstand erlassene Satzung des GHB sorgt für einen gleichberechtigten Status aller Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in den Hafeneinzelbetrieben und beim GHB selbst, da die Gesamthafenarbeiter während der Arbeit bei den Hafeneinzelbetrieben mit allen Rechten und Pflichten zu deren Belegschaften gehören“, sagt Martin Pieper,

Geschäftsführer beim GHB. Damit ging die Zeit, in der mit Lautsprechern und Aufrufen im Radio nach Tagelöhnern gesucht wurde, zu Ende.

FLEXIBLER EINSATZ

Heute arbeiten etwa 1.000 Menschen beim GHB. Zu den gut qualifizierten und flexiblen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern gehört auch Verena Witt. Sie stieg, wie viele andere, als Quereinsteigerin beim GHB ein. „Ich bin ausgebildete Konditorin und habe anschließend einige Zeit im Einzelhandel gearbeitet. Doch schon als Kind wollte ich immer in den Hamburger Hafen“, erzählt Verena Witt. Im Jahr 2007 war es dann so weit – Verena Witt konnte beim GHB einsteigen, wo sie auch heute noch ist.

Aktuell ist sie als Betriebsrätin tätig und vermisst manchmal die gute Zusammenarbeit mit den fest angestellten Kolleginnen und Kollegen auf den Terminals in den Hafeneinzelbetrieben. Gleichzeitig stellt Verena Witt in ihrer Funktion eine gewisse Unsicherheit unter den Kolleginnen und Kollegen fest.

Der Umschlag großer Projektladung muss gut vorbereitet werden.



„Im aktuellen Transformationsprozess hin zu mehr Automatisierung und Digitalisierung wissen viele nicht, was auf sie zukommt. Gemeinsam mit der Geschäftsführung versuchen wir hier möglichst umfangreich aufzuklären. Durch die enge Zusammenarbeit wollen wir nicht nur informieren, sondern auch ein tieferes Verständnis für die anstehenden Veränderungen schaffen“, sagt Witt.

DIE ZUKUNFT RUFT

Unterstützung kommt von offizieller Seite. Denn der GHB will aktiv den Transformationsprozess in der Arbeitswelt gestalten. „Ohne hoch qualifiziertes Personal würde es den Hafeneinzelbetrieben schwerfallen, im harten internationalen Wettbewerb mitzuhalten. Es gilt daher, diese Entwicklung aktiv mitzugestalten. Diesem Wandel trägt der GHB mit Unterstützung der partnerschaftlichen Arbeitgeber und der Arbeitnehmerorganisationen Rechnung. Es ist für uns daher eine wertvolle Unterstützung, dass unsere Träger mit ver.di und dem Unternehmensverband

Hafen Hamburg ihren Willen bekräftigt haben und zum GHB stehen“, betont Pieper.

Gemeinsam mit Arbeitgebern und Arbeitnehmern ist der GHB dabei, die Bedarfe zukünftiger Berufsbilder zu identifizieren, um daraus entsprechende Qualifizierungsangebote zu entwickeln und an die modernen Berufsbilder anzupassen. Auch von Arbeitnehmerseite wird eine aktive Anpassung begrüßt. „Damit unsere Kolleginnen und Kollegen weiterhin gute Chancen am Arbeitsmarkt haben und von den Hafeneinzelbetrieben eingesetzt werden können, bedarf es regelmäßiger und zusätzlicher Qualifizierungen und Ausbildungsmaßnahmen. Wir sind daher froh darüber, dass wir als GHB an unserer eigenen Transformation arbeiten, um uns zukunftsfähig aufzustellen“, sagt Maik Pulter, Betriebsratsvorsitzender des GHB.

Die Kommunikationsebene zwischen Mensch und Maschine ändert sich gerade massiv in vielen Hafenberufen. Das geschieht nicht nur beim Containerumschlag, sondern auch in allen anderen Hafenbetrieben



Verena Witt

Betriebsrats-
mitglied GHB



© GHB

„Im aktuellen Transformationsprozess hin zu mehr Automatisierung und Digitalisierung wissen viele nicht, was auf sie zukommt. Gemeinsam mit der Geschäftsführung versuchen wir hier möglichst umfangreich aufzuklären.“

zu identifizieren und die Aufgaben entsprechend zu definieren. So hat der GHB bereits neue Profile für die Hafenadministratorin, die konventionellen Lascher und die Massengutspezialistinnen entwickelt. Für die Zukunft sind weitere Profile wie die Hafentechnikerin und der Tanklagerspezialist in der Konzeption. Diese

mit unterschiedlicher Geschwindigkeit. Hinzu kommt eine strategische Anpassung des Hafens mit dem Aufbau des Sustainable Energy Hubs. Für den GHB als Personaldienstleister bedeutete das auf der theoretischen Ebene, neue Jobfamilien

neuen Aufgaben gehören selbstverständlich zur Hafenarbeit, die in der Satzung des GHB beschrieben ist.

DIGITALE AUSBILDUNG

Um hierfür Weiterbildungsmodule in Form von Schulungen und Kursen zu entwickeln, kooperiert der GHB eng mit dem maritimen kompetenzzentrum (ma-co), dem Bildungsträger der deutschen Seehäfen. ma-co hatte mit weiteren Hafenpartnern Jobfamilien und deren Zukunftskompetenzen im Rahmen des IHATEC-Projektes PortSkill 4.0 identifiziert, die zukünftige Hafenarbeiterinnen und -arbeiter beherrschen sollten. „Aufgrund der zunehmenden Digitalisierung und Automatisierung werden sich die Arbeitsprozesse weiter verändern. Es wird im Hafenbereich immer mehr zu dispositiven und überwachenden Tätigkeiten kommen. Infolgedessen haben wir jetzt unser Bildungsangebot genau dahingehend modernisiert“, erläutert Pieper. Im Rahmen einer Kooperation zwischen dem GHB und dem ma-co hat sich der GHB an einem Simulator



zur Fernsteuerung von Containerbrücken beteiligt. Ein weiterer wesentlicher Schritt des Personaldienstleisters hin zu mehr Service für seine Kunden ist die Digitalisierung der eigenen Prozesse. Im Projekt Port Connect will der GHB auf der einen Seite eine webbasierte B2B-Plattform schaffen. Sie soll es künftig auch Kunden ohne direkte Schnittstellenanbindung möglich machen, Daten leichter auszutauschen. Im Mittelpunkt steht dabei die Bestellung von Arbeitskräften, eine Lohndatenerfassung, Rechnungen und Statistiken, die die Kunden dann zentral abrufen können. Darüber hinaus soll die Einteilungsentscheidung der Hafentarbeiter und Hafentarbeiterinnen mittels Anwendungen aus der Künstlichen Intelligenz unterstützt werden, um für den Hamburger Hafen Verbesserungen zu erzielen. Zudem steht das Personal im Mittelpunkt. Die Mitarbeiter-App soll die Kommunikation zwischen den Gesamthafenarbeitern und den administrativen Abteilungen (Verwaltungseinheit) verbessern. So lassen sich viele Prozesse automatisieren und leichter überblicken. „Wir erreichen unsere gewerblichen

Kolleginnen und Kollegen mit der App in einer Tiefe und Frequenz, die es noch nicht gab. Das wird auch von unseren Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern angenommen. Wir liegen mittlerweile bei 95 Prozent Nutzungsgrad der App“, betont Pieper. Zum 75. Jahrestag des Inkrafttretens des Bundesgesetzes zum GHB zeigt sich der Personaldienstleister moderner und jünger als jemals zuvor. Mit den neuen Maßnahmen sichert er die Jobs seiner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, indem er diese für die neuen Berufsbilder qualifiziert. Gleichzeitig springt der GHB auch in seinen eigenen Strukturen ins digitale Zeitalter und sorgt so dafür, auch in den kommenden Jahrzehnten der stille Champion des ganzen Hafens zu bleiben. ■

Martin Pieper
Geschäftsführer
beim GHB



© GHB

„Aufgrund der zunehmenden Digitalisierung und Automatisierung werden sich die Arbeitsprozesse weiter verändern.“

Aufbau des Gesamthafenbetriebs

Der GHB wurde in der heutigen Form auf der Grundlage eines Bundesgesetzes aus dem Jahr 1950 gegründet. Dies besteht gleichzeitig für die Trägerschaft zwischen ver.di und dem Unternehmensverband Hafen Hamburg. In einer Satzung wird Hafenarbeit und die regionale Zuständigkeit für den Hamburger Hafen geregelt. Die Gleichberechtigung von ver.di und Hafenwirtschaft spiegelt sich so auch im Vorstand wider. So setzt sich dieser aus insgesamt neun Mitgliedern zusammen, jeweils vier Vertreterinnen und Vertretern aus der Hafenwirtschaft und der Gewerkschaft, während der Vorsitzende neutral ist. Gesellschafter der gegründeten Verwaltungseinheit (Gesamthafenbetriebs Gesellschaft m.b.H. – GHBG) sind der Unternehmensverband Hafen Hamburg mit über 90 Prozent und der Hafenschiffsverkehrsverband mit knapp 10 Prozent. Die Gesellschafter haben jedoch kein direktes Weisungsrecht über den GHB als Trägerschaft. In der Hamburger Verwaltungseinheit arbeiten rund 30 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Der Personaldienstleister hat im Hafennutzungsgebiet für Hafenumschlagarbeiten eine aus dem Gesetz geregelt starke Wettbewerbsposition. Der GHB stellt dafür einen Pool von gewerblichen Hafentarbeiterinnen und -arbeitern zur Absicherung gegen kurz- und mittelfristige Beschäftigungsschwankungen in den Hafeneinzelbetrieben bereit. Der GHB hat in diesem definierten Bereich Gestellungsrecht.

Der GHB ist ein Non-Profit-Unternehmen. Finanziert wird der GHB von seinen Kunden, denen zusätzlich zu den tarifvertraglichen Löhnen noch ein Regiekostensatz in Rechnung gestellt wird, der alle nicht produktiven Kosten wie bspw. Urlaub und Urlaubsgeld berücksichtigt. Hat eine Mitarbeiterin oder ein Mitarbeiter an einem Tag keinen Einsatz in einem Hafeneinzelbetrieb, wird er über den Hafenfond bezahlt. Dieser wiederum finanziert sich aus einem geringen Prozentsatz der Hafenumschlag-Entgelte.

Die Gesamthafenbetriebsgesellschaft gibt es in Hamburg, Bremen/Bremerhaven und Rostock.

The Power of Networks

Connecting Europe
– with seamless logistics solutions.

Credits: Martin Elsen



Hamburger Hafen
und Logistik AG

www.hhla.de

Neue Skills für digitale Jobs

Das Projekt PortSkill 4.0 hat nicht nur die künftigen Kompetenzen vieler Hafenarbeiterinnen und Hafenarbeiter identifiziert. Mit einem digitalen Trainingscenter haben die Verantwortlichen ein Instrument für die Vermittlung erschaffen.

VON RALF JOHANNING

Der Blick auf die riesige Bildschirmwand ist beeindruckend. Sie nimmt fast die komplette Breite der Seitenwand im Raum ein. Davor befinden sich in kurzem Abstand zwei Leitstand-Arbeitsplätze. Für jeden Gamer wäre das ein wahrer Traum. Doch hier sollen bald Hafenarbeiterinnen und Hafenarbeiter aus- und weitergebildet werden. „Wir haben hier den Arbeitsplatz der Zukunft in einem digitalen Format geschaffen. Es handelt sich zwar nicht um ein reales Containerterminal. Sie sind denen aber sehr realistisch nachempfunden“, sagt Thomas Lührs, Projektleiter bei PortSkill 4.0 bei ma-co maritimes kompetenzzentrum, dem Bildungsträger der deutschen Seehafenwirtschaft. So lassen sich beispielsweise Leitstände beziehungsweise Fernsteuerstände für Containerbrücken oder Kräne nachstellen, um am virtuellen Arbeitsplatz zu trainieren. Es gibt aber auch die Möglichkeit, komplexe Arbeitsprozesse von der Anlieferung eines Con-

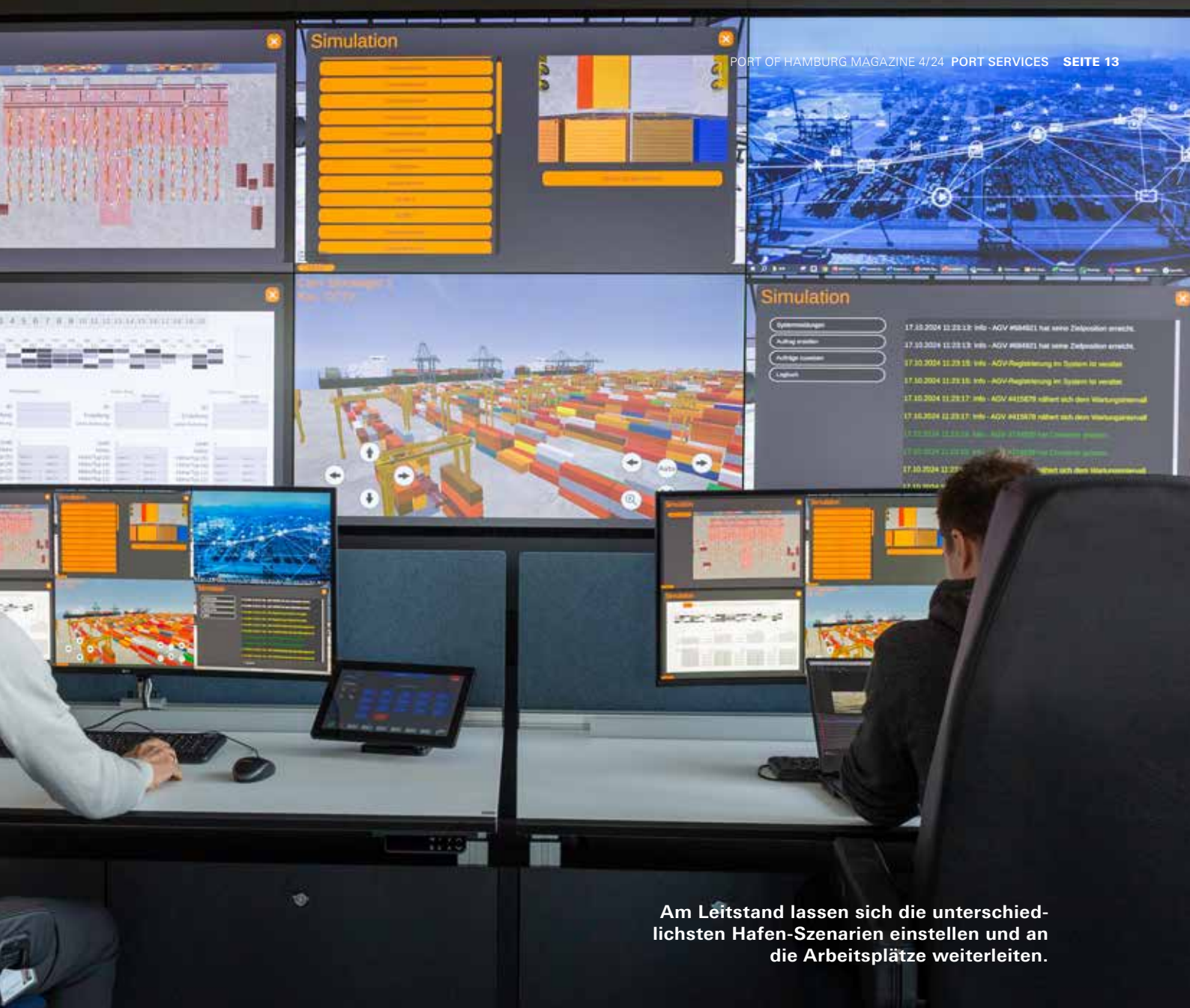
tainers bis zur Abfahrt des Schiffes mit dem Container zu simulieren.

Dafür gibt es aktuell drei Räume im Verwaltungsgebäude des Container Terminals Altenwerder der HHLA. Sie sind das Herz des neuen digitalen Trainingscenters von ma-co. Parallel dazu sind weitere an den Standorten von ma-co in Hamburg und in Bremen entstanden. „Wir werden hier mit den unterschiedlichen Berufsgruppen auf einem Terminal dasselbe Szenario üben können. Die Lernenden sitzen dann zwar an verschiedenen Orten, arbeiten aber virtuell zusammen an einer Problemstellung“, beschreibt Lührs mögliche Schulungsinhalte.

Das digitale Trainingscenter ist eines der Ergebnisse des Projekts PortSkill 4.0 im Rahmen des Förderprogramms Innovative Hafentechnologien (IHATEC II). Ziel ist es, bis zum Ende des kommenden Jahres passgenaue und moderne Qualifizierungskonzepte zu entwickeln, um die Arbeitsplätze in



© HHM / Johanning



Am Leitstand lassen sich die unterschiedlichsten Hafen-Szenarien einstellen und an die Arbeitsplätze weiterleiten.

den Häfen langfristig zu sichern. Neben ma-co sind auch noch die HHLA, BLG Logistics und PatientZero Games als Konsortialpartner dabei. Darüber hinaus gehören ver.di und der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe zu den assoziierten Partnern. Sie alle haben ein vitales Interesse daran, die Arbeitswelt im Hafen dem digitalen Zeitalter anzupassen.

Vorangegangen war die Definition von neuen Kompetenzen und Qualifikationen, die eine Hafenarbeiterin oder ein Hafenarbeiter in einer automatisierten Arbeitsumgebung besitzen muss. Dazu gehören viele digitale Kompetenzen wie ein gewisses Verständnis grafischer Darstellungen und Umgebungen. Zudem gehört auch der Umgang mit spezifischen IT-Systemen und Anwendungen dazu. Es gibt aber auch noch viel weiter gefasste Kompetenzen von der Konzentrationsfähigkeit über das Selbstmanagement bis hin zu ganzheitlichem Denken und einer Teamfähigkeit. „Ins-

gesamt haben wir 20 Zukunftskompetenzen definiert, die wir auch im digitalen Trainingscenter vermitteln wollen. Dazu haben wir auch schon erste Trainings



„Insgesamt haben wir 20 Zukunftskompetenzen definiert, die wir auch im digitalen Trainingscenter vermitteln wollen.“

entwickelt und teilweise getestet. Jetzt geht es darum, unsere Trainer zu trainieren, damit wir auf einer breiten Basis in weitere Tests einsteigen können“, sagt Projektleiter Lührs. Der Anfang ist gemacht. ■

**Logistik- und Infrastrukturanwendungen
sollen im Hamburger Hafen digital
zusammenwachsen.**



Das Netzwerk der Netzwerke

Das Projekt „SANTANA – SERVICE AND DATA NETWORK PORT OF HAMBURG“ fand im November seinen Abschluss. Es soll der Beginn eines Netzwerkes der Netzwerke für digitale Hafenapplikationen sein. HHM-Redakteur Ralf Johanning sprach mit den beiden Projektleiterinnen Evelyn Eggers von der Dakosy Datenkommunikationssystem AG und Phanthian Zuesongdham von der Hamburg Port Authority (HPA).

HHM: Das vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) geförderte Projekt „SANTANA – SERVICE AND DATA NETWORK PORT OF HAMBURG“ ist Mitte November mit einer großen Abschlussveranstaltung ausgelaufen. Eines der Ergebnisse ist der sogenannte marketplace.hamburg. Was kann man sich darunter vorstellen?

Evelyn Eggers: Auf dem Marktplatz wird alles, was an hafenrelevanten Services zur Verfügung steht, abgebildet. Zum Start haben wir erst einmal die digitalen Services der Verbund- und assoziierten Partner, also von der HPA, von DAKOSY und vom Hamburg Vessel Coordination Center (HVCC) aufgenommen. Sobald wir ein wenig mehr Erfahrung gesammelt haben, wollen wir auch hafenrelevante Services anderer Anbieter listen.

Phanthian Zuesongdham: Genau, wir hoffen, dass sich unser Marktplatz zu dem Portal für alle digitalen Hafenanwendungen entwickelt. Wer als Anwender einen digitalen Service im Hamburger Hafen nutzen möchte, soll hier fündig werden. Wir wollen damit perspektivisch die komplette Supply Chain im Hafen abdecken. Es ist eigentlich die Visualisierung des Netzwerkes der Netzwerke.

Das klingt nach einem sehr ambitionierten Projekt. Wer kam auf die Idee?

Evelyn Eggers: Phanthian Zuesongdham kam auf mich zu. Ich fand die Idee, die Welt der Logistik mit der der Infrastruktur zu verbinden, sehr spannend. Wir haben dann zusammen überlegt, wie wir es angehen wollen. Zur Unterstützung konnten wir als assoziierte



Partner die Terminalbetreiber HHLA, Eurogate und auch das HVCC gewinnen. Herausgekommen ist der Antrag beim BMDV für das Projekt SANTANA.

Phanthian Zuesongdham: Wir hatten schon länger die Idee, ein Netzwerk zu schaffen, das alle hafenrelevanten Bereiche digital abdecken könnte. Die Logistik ist dank DAKOSY schon physisch und digital vernetzt, die Infrastruktur und das Verkehrsmanagement fehlte im Verbund bislang. Der Marktplatz ist erst einmal der zentrale Knotenpunkt für den Hamburger Hafen. Es könnte viele solcher Marktplätze geben, die wiederum untereinander

vernetzt sind. So kann es gelingen, digital nachzuziehen.

Bleiben wir erst einmal in Hamburg. Auf welche Art von Anwendungen kann denn ein Unternehmen zugreifen?

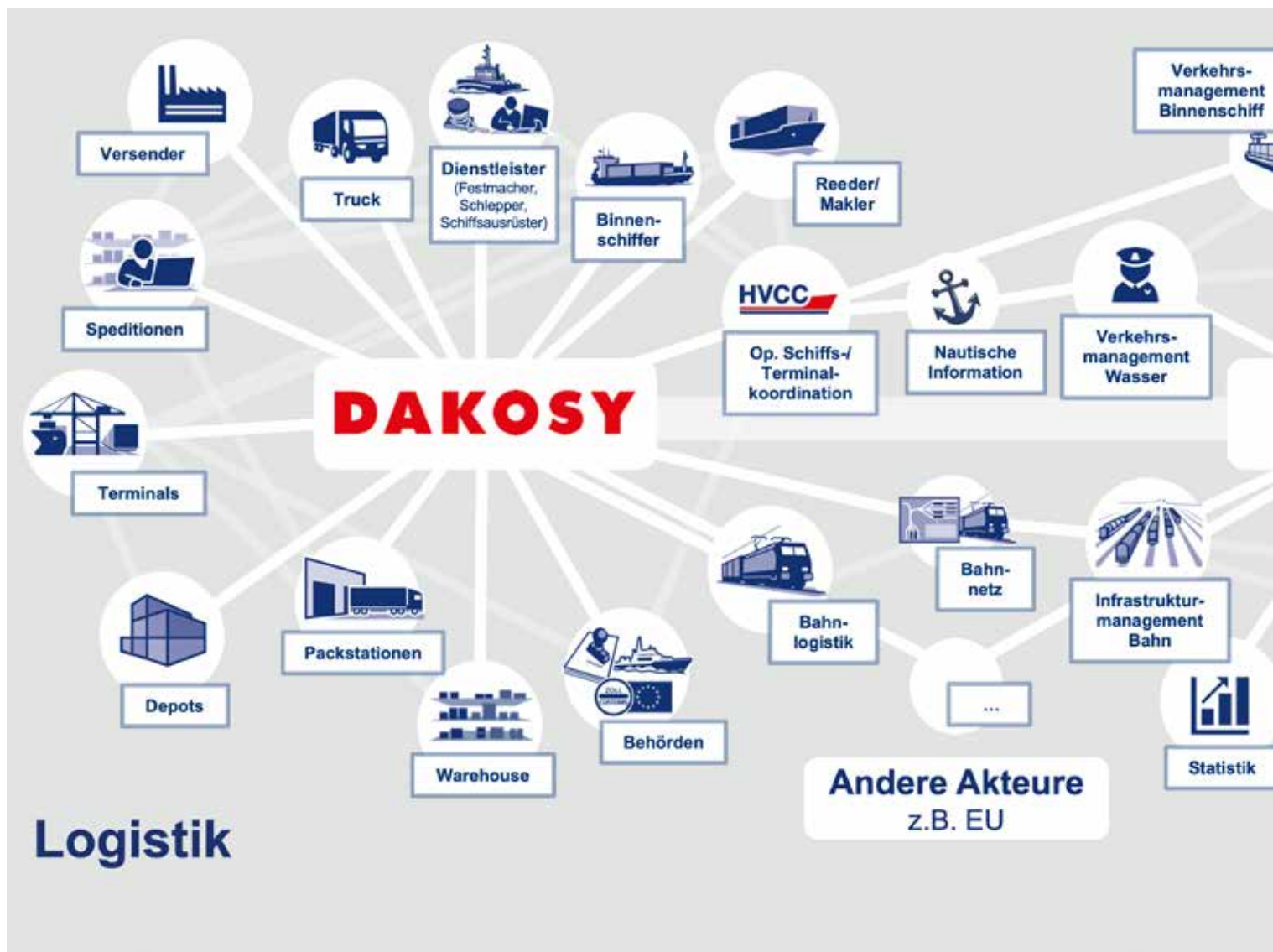
Evelyn Eggers: Das hängt ganz von den jeweiligen Aufgaben ab. Es kann die Services heraussuchen, die für das Unternehmen relevant sind. Unsere Suchoptionen erlauben die Suche nach bestimmten Kriterien, wie Branche, Importeur und Transporteur oder Transportrichtung, wie Import oder Export. Ein Importeur wird dann Plattformen wie unsere Import



**Evelyn Eggers von der Dakosy
Datenkommunikationssystem AG**



**Phanthian Zuesongdham von der
Hamburg Port Authority (HPA)**



Management Plattform – IMP nutzen, um Informationen zum Status seines Transportes zu erhalten. Das sind unter anderem der Fortschritt bei der Containerlösung, liegen alle behördlichen Freigaben vor und kann der nächste Zollprozess starten. Damit lässt sich schneller der Weitertransport ins Hinterland organisieren. Aber es gibt auch niedrighschwellige Angebote wie eine schnelle Containernummernprüfung.

Phanthian Zuesongdham: Ich möchte dabei nochmals darauf hinweisen, dass es sich bei den zur Verfügung gestellten Applikation nur um solche handelt, die eine Relevanz für den Hafen haben. Wir haben bei Projektbeginn sechs Maßnahmen definiert, die wir umsetzen wollten.

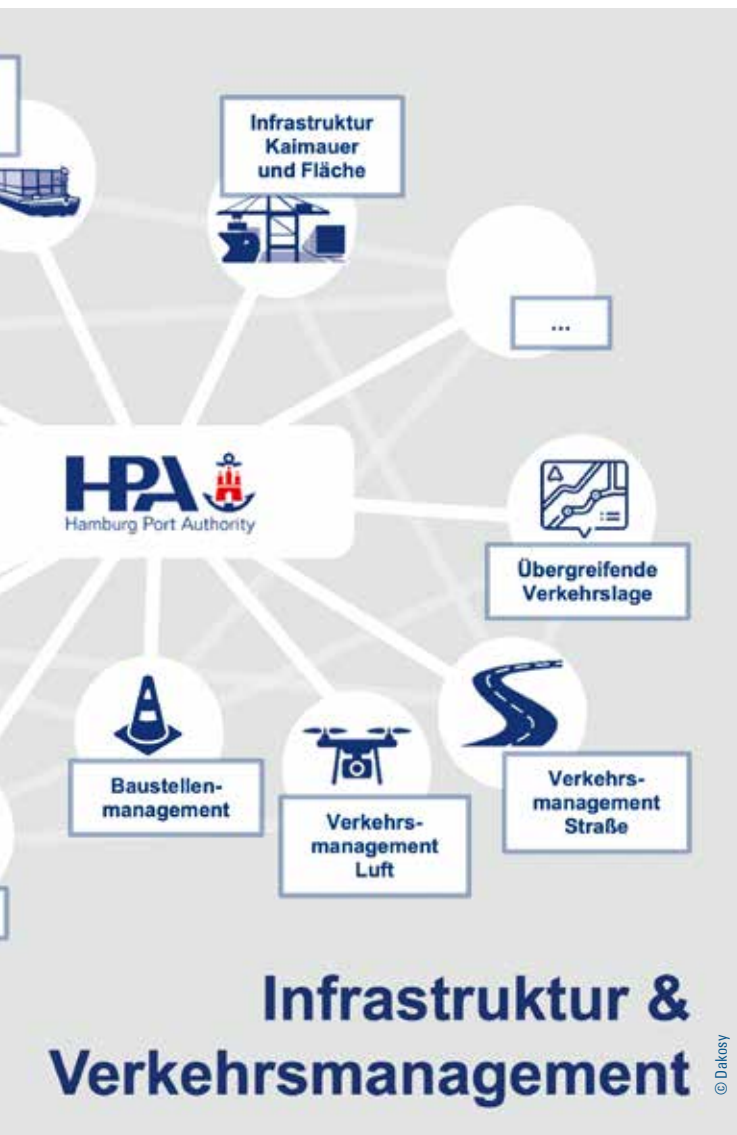
Welche wären das denn im Fall der HPA als Infrastrukturbetreiber des Hafens?

Phanthian Zuesongdham: Wir decken das gesamte Infrastruktur- und Verkehrsmanagement ab, und zwar für alle Modalitäten bis auf den Luftraum. Das bedeu-

tet, wir können Anwendungen anbieten, die sowohl auf die Straßeninfrastruktur des Hafens als auch auf die wasserseitigen Belange und den Schienenverkehr einzahlen. All diese Bereiche wollen wir nach Möglichkeit künftig auch anbieten, damit Abwicklungen von Ankünften und Abfahrten aller Verkehrsträger genauer geplant werden können. Entsprechend haben wir bei vier der Maßnahmen Applikationen entwickelt, die alle drei Verkehrsträger betreffen, und stellen bei den anderen beiden Maßnahmen unsere Daten aus den Bereichen Infrastruktur oder Verkehr zur Verfügung.

Viele der Daten werden eine sicherheitsrelevante Bedeutung haben. Lässt es sich denn garantieren, dass diese nicht in falsche Hände geraten?

Evelyn Eggers: DAKOSY ist kritische Infrastruktur. Daher spielte das Thema Sicherheit bei uns von Beginn an eine sehr große Rolle. Bevor wir damit beginnen konnten, die Services und Anwendungen aufzubereiten und einzustellen, brauchten wir ausführliche Governance-Richtlinien. Darin sind alle Grundlagen und Schritte definiert, den ein Service benötigt, um



auf unserem Marktplatz angeboten zu werden. Darüber hinaus sind alle Informationen grundsätzlich zu aggregieren und zu anonymisieren, denn niemand darf herauslesen, wer beispielsweise an einem Geschäft beteiligt ist.

Phanthian Zuesongdham: Das gilt selbstverständlich auch für alle Verkehrs- und Infrastrukturdaten. Niemand darf auch nur annähernd erfahren, um welche Fahrzeuge es sich beispielsweise handelt, die sich im Hafengebiet befinden. Unsere Applikationen können unter anderem anhand der anonymisierten Daten die Reisezeiten in den einzelnen Straßenabschnitten im Hafen zur Verfügung stellen. Wir können zum Beispiel die aktuelle Verkehrslage vom Finkenwerder Ring bis zur Köhlbrandbrücke anzeigen. Um die Verkehrslage noch besser ermitteln zu können, lassen wir zusätzlich Daten von DAKOSY einfließen.

Evelyn Eggers: DAKOSY weiß zum Beispiel dank des Slotbuchungssystems Truckgate, wie viele Lkw ein Terminal verlassen. Anonymisiert teilen wir diese

Daten über Schnittstellen mit der HPA. So kann die Verkehrslage noch exakter analysiert werden.

Phanthian Zuesongdham: Das ermöglicht es uns dann auch, unsere Empfehlungen für eine Ampelschaltung aktueller und genauer zu halten, was letztendlich zu einem besseren Verkehrsfluss führt.

Für den Datenaustausch zwischen den Anwendungen, bedarf es komplexer Schnittstellen. Wie haben Sie diese gelöst?

Evelyn Eggers: Die Entwicklung und Bereitstellung von Schnittstellen gehört bei DAKOSY zur DNA. Wir arbeiten seit Jahrzehnten diskriminierungsfrei und bieten schnittstellenseitig alle Formate wie XML, API oder auch EDIFACT an. Wir richten uns immer nach dem Bedarf der Kunden und stellen unsere Services entsprechend zur Verfügung.

Phanthian Zuesongdham: Wir als öffentliche Einrichtung hingegen sind da sehr reglementiert und müssen uns an die gesetzlichen Bestimmungen halten. Das ist oftmals ein sehr komplizierter Prozess. Daher haben wir uns dazu entschlossen, ein API – Application Programming Interface – zu definieren und anzubieten. Wenn also jemand unsere Daten erhalten möchte, so kann er das über unsere API machen. Oder er nutzt die von uns direkt angebotenen Webapplikationen.

Bedeutet das, dass alle Applikationen kostenlos auf dem Marktplatz angeboten werden?

Evelyn Eggers: Nicht ganz. Es hängt natürlich von dem angefragten Service ab.

Phanthian Zuesongdham: Wir als öffentliche Einrichtung sind teilweise sogar verpflichtet, Daten kostenlos zur Verfügung zu stellen, weil die Prozesse aus einer bestimmten Rechtsgrundlage abgeleitet werden. Diesem Auftrag kommen wir auch nach und es ist State-of-the-Art, digitale Services zur Erfüllung dieser Prozesse anzubieten.

Evelyn Eggers: Auf dem Marktplatz bieten wir detaillierte Informationen über unsere Applikationen. Dort erfährt man auch, ob die Anwendungen kostenfrei sind. Zumeist müssen sich Anwender vorab registrieren.

Phanthian Zuesongdham: Sobald unser Marktplatz auch für Dritte geöffnet wird, kommen diese mit ihren eigenen Geschäftsmodellen und Angeboten. Diese werden voraussichtlich dann zu einem großen Teil kostenpflichtig sein. ■



Internettipp: www.marketplace.hamburg

DEUFOL stärkt den wasserseitigen Umschlag im Hamburger Hafen

Der Supply Chain Experte Deufol baut Zweitterminal im Hamburger Hafen aus.

VON DAVID GAIL



Der Liebherr LHM500 erweitert mit einer Hebekapazität von 140 Tonnen die Kapazitäten am Deufol-Standort Rossweg.

© Agentur für Wirtschaftsinformation

© Deufol

Seit Mitte des Jahres ist am DEUFOL-Zweitterminal in Hamburg ein wahres Schwergewicht im Einsatz: Der LIEBHERR LHM500 Hafenkran hat die Möglichkeiten des wasserseitigen Umschlags entscheidend erweitert. Mit einer Hebekapazität von bis zu 140 Tonnen und seiner besonderen Flexibilität bei Schwergut- und Sondertransporten unterstützt der Kran die Verlagerung großer Warenmengen vom Straßen- auf den Wasserweg – ein entscheidender Schritt für die nachhaltige Entwicklung der Region Hamburg und die Entlastung der Straßeninfrastruktur.

Diese verstärkte Umschlagkapazität hat sich am DEUFOL-Standort Rossweg 20 bereits bewährt: Mehrmals wöchentlich werden Schuten abgefertigt, wodurch das Terminal zur wichtigen Drehscheibe für Schwerlastverladungen avanciert ist. Besonders bei übergroßen Transporteinheiten bietet der Kran nicht nur eine hohe Flexibilität, sondern beschleunigt auch die Handhabung und Genehmigungsprozesse. Dank der reibungslosen Zusammenarbeit mit dem Lo-

gistikunternehmen Vollers konnten seit der Inbetriebnahme bereits zahlreiche anspruchsvolle Projekte umgesetzt werden, die die Leistungsstärke dieses Standorts unterstreichen.

Der Einsatz des LHM500-Krans eröffnet auch neue Möglichkeiten für das End-2-End-Geschäft und verbessert zugleich die Verknüpfung des internationalen HUB-Netzwerks von DEUFOL. Kunden können ihre Waren und Güter nun direkt per Wasserweg anliefern, bevor diese über das flexible Netzwerk weitertransportiert werden – schneller und nachhaltiger als zuvor.

Mit dem Ausbau der wasserseitigen Umschlagkapazitäten in Hamburg unterstreicht DEUFOL sein Engagement für nachhaltige, effiziente Logistiklösungen. Der Standort Rossweg zeigt, wie sich leistungsstarke Infrastruktur und Flexibilität verbinden lassen, um Kundenanforderungen nicht nur gerecht zu werden, sondern die gesamte Logistiklandschaft der Region weiterzuentwickeln. ■

TERMINAL SERVICE AUSTRIA: Wegbereiter in eine dynamische Zukunft.

Bis 2030 werden unsere Terminals zu multimodalen Güterzentren um viele neue Services bereichert. Digitale und smarte Prozesse ermöglichen kürzere Durchlaufzeiten und bieten unseren Kund:innen individuelle Lösungen und Produkte. Das sowie der Ausbau unserer Terminals führen zu höheren Kapazitäten auf der umweltfreundlichen Schiene.

infrastruktur.oebb.at/terminals



HEUTE.
FÜR MORGEN.
FÜR UNS.

OBB
INFRA

„Die Schiene bringt's
der Umwelt zu Liebe.“

Foto: OBB / Andreas Scheiblecker



Für mehr Kapazität und weniger Emissionen

Fünf Jahre nach ihrer Inbetriebnahme hat sich die vollautomatisierte Lokservice-stelle der Hamburger Hafenbahn im Westen des Hafens mit Abstellmöglichkeiten für 32 Lokomotiven, einer Tankstelle für Dieselkraftstoff und einer Besandungsanlage sowie dem Anschluss an eine Lokwerkstatt bewährt.

VON CLAUDIA BEHREND

Wenn die Tage kürzer werden und die Blätter von den Bäumen fallen, müssen sich auch Lokomotiven für den Winter bereit machen. Denn wie Straßenfahrzeuge Winterreifen, benötigen die Triebwagen insbesondere zwischen November und März ausreichend

Sand, damit die Räder auf feuchten oder glatten Schienen beim Bremsen beziehungsweise Anfahren genügend Grip haben. Im Bahnhofsteil Alte Süderelbe des Hamburger Hafens steht dafür eine Besandungsanlage mit einem Silo bereit, das ein Fassungsvermö-

32 Stellplätze hat die Lokservicestelle der HPA Hafenbahn.



gen von 25 Kubikmetern hat. Damit der feuergehärtete Spezialsand stets rieselfähig bleibt, ist das Silo beheizbar. Befüllt wird es mithilfe von Druckluft über Leitungen.

SAND „TANKEN“ STATT MANUELL BEFÜLLEN

An insgesamt acht Zapfstellen – jeweils vier Zapfpistolen an einem Gleis für E-Loks und an einem Gleis für Dieselloks – können die Triebfahrzeugführer hier komfortabel und schnell ihre über den Achsen der Lok befindlichen Sandkästen befüllen. Nach der Anmeldung am RFID-Terminal erfolgt die Freischaltung der Anlage entweder mithilfe eines entsprechenden vorab vergebenen Chips oder einer vierstelligen PIN. „Das ist ein Riesenfortschritt im Vergleich zur früheren individuellen Bevorratung und manuellen Befüllung mit Sandsäcken“, erläutert Frauke Paul, die sich die Position der Vertriebsleitung der Hafenbahn gemeinsam mit Anna Stribl teilt.

Die Besandungsanlage ist aber nur ein Teil der Lokservicestelle der Hamburger Hafenbahn. Ihr wohl wichtigstes Element ist die automatische Schiebebühne mit einer Tragfähigkeit von bis zu 135 Tonnen und einer Nutzlänge von bis zu 25 Metern, mit deren Hilfe Streckenloks zu den Einzelabstellplätzen transportiert werden können. Insgesamt 32 solcher Plätze gibt es, was etwa einem Drittel aller Abstellplätze der Hafenbahn entspricht. Die Lokservicestelle kann rund um die Uhr genutzt werden. Über einen Taster fordert der Lokführer die Schiebebühne eigenständig an. Diese verfährt dann vollautomatisch zu der jeweiligen Parktasche, in der das Triebfahrzeug schließlich abgestellt wird.

Außerdem befinden sich hier eine Dieseltankstelle und eine vom Unternehmen Railpool betriebene Lokwerkstatt, in der Streckenloks nahezu aller Baureihen repariert und instandgesetzt werden können.

ZUNEHMENDER BAHNVERKEHR ERFORDERT EFFIZIENTE FLÄCHENNUTZUNG

Hintergrund für diese Infrastrukturmaßnahme war der perspektivisch zunehmende Bahnverkehr und der dafür erforderliche Kapazitätsbedarf auf der Infrastruktur der Hamburger Hafenbahn. „Als stadtnaher Hafen haben wir nur in geringem Umfang die Möglichkeit zur Erschließung neuer Flächen für die Weiterentwicklung. Deshalb müssen wir die vorhandenen Flächen besonders effizient nutzen und die Betriebsabläufe kontinuierlich optimieren“, erläutert Paul.



An einem durchschnittlichen Werktag verkehren etwa 200 Züge von und zum Hamburger Hafen.

An einem durchschnittlichen Werktag verkehren etwa 200 Züge von und zum Hamburger Hafen. Damit verbunden sind oft Fahrten alleinfahrender Lokomotiven zu Sozial- und Wartungseinrichtungen außerhalb des Hafens gewesen. Das Optimierungspotenzial lag also quasi auf der Hand: „Leerfahrten aus und in den Hafen verursachen Emissionen und belasten die Knotenpunk-

te der Hauptverkehrsadern, auf denen sonst produktive Güterzüge fahren können“, erläutert die Vertriebsleiterin. „Vermeidet man diese, lässt sich zusätzliche Kapazität auf dem vorhandenen Netz gewinnen.“ Das wiederum ermöglicht es, in Europas größtem Eisenbahnhafen noch mehr Transporte von der Straße auf die umweltfreundlichere Schiene zu verlagern.

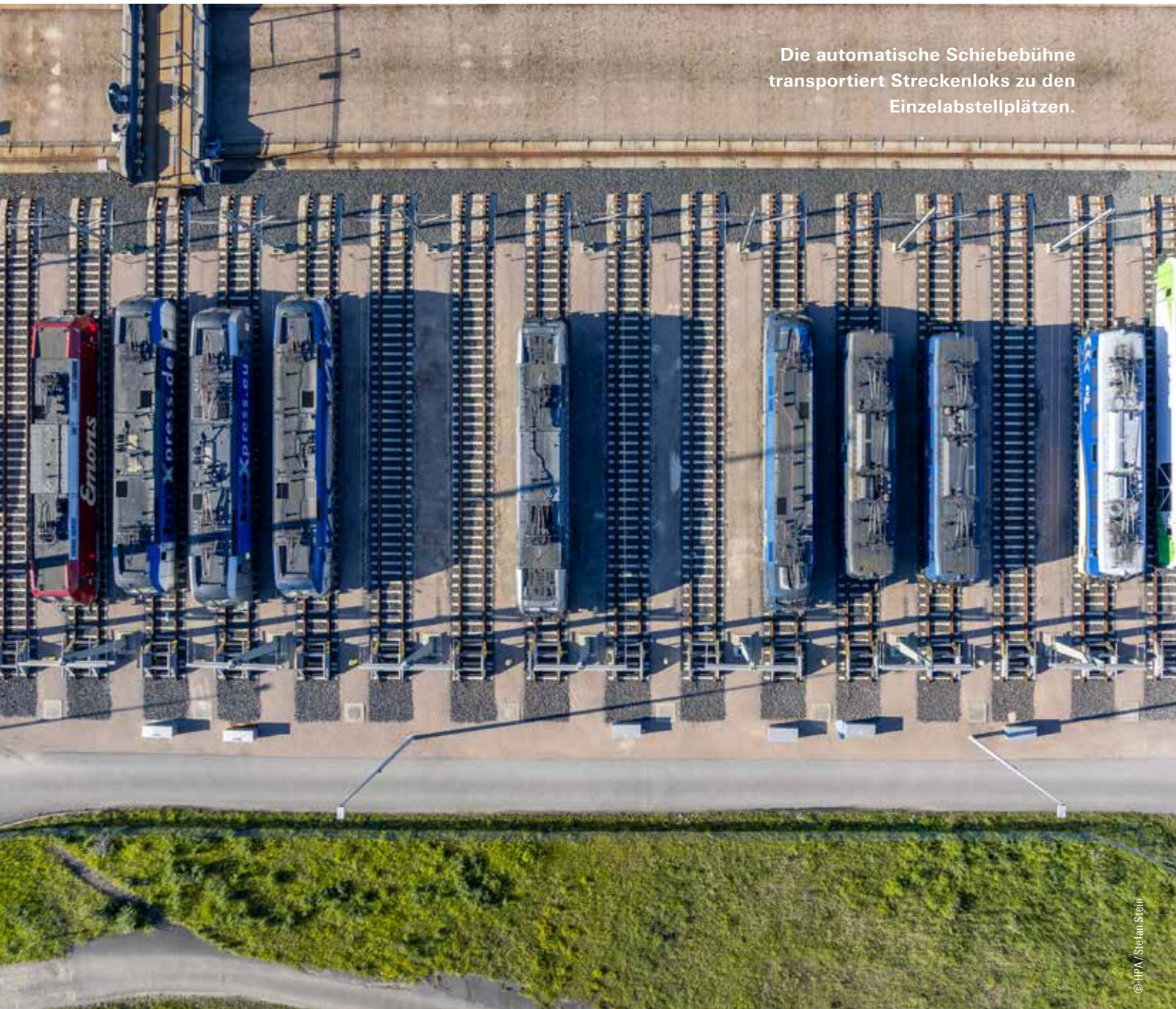
BUNDESWEIT ERSTES ÖFFENTLICHES UNTERNEHMEN MIT SOLCHER SCHIEBEBÜHNE

„Als Full-Service-Einrichtung wird die Lokservicestelle sehr gut von unseren Kunden angenommen. Gleichzeitig haben wir enorme Produktivitäts- und Effizienz-

vorteile: Gegenüber einem herkömmlichen Bau von Abstellplätzen in vergleichbarer Größenordnung verbrauchen wir mit dieser Anlage nur die Hälfte der Fläche“, freut sich Paul und ergänzt: „Als öffentliches Unternehmen sind wir bundesweit die Ersten mit einer solchen Schiebebühne.“ Ein weiteres Plus für die Lokführer sind die Einzelstellplätze, da sie hier nicht, wie an vielen anderen Orten, hintereinanderstehen müssen und zugeparkt werden können. Für die E-Loks sind alle Gleise mit einer Oberleitung ausgerüstet. Auch Sozialräume stehen hier für die Lokführer zur Verfügung.

Die von einem Pächter betriebene Dieseltankstelle

Die automatische Schiebebühne transportiert Streckenloks zu den Einzelabstellplätzen.



verfügt über einen 100.000-Liter-Tank mit einer Zapfsäule und zwei Pistolen, eine für Loks mit Verschlussverriegelung, die eine Schnellbetankung mit 250 Litern pro Minute ermöglicht, und eine für kleinere Tanks beispielsweise von Nebenfahrzeugen, wie Zwei-Wege-Fahrzeuge. Die Betankung erfolgt über

Transponder. „Die Tankstelle soll ebenfalls dazu beitragen, dass innerhalb des Hafengebietes so viele Fahrten alleinfahrender Lokomotiven wie möglich vermieden werden“, erläutert Paul das Konzept. „Mit der Lokservicestelle können wir einen wichtigen Beitrag zur Verkehrswende leisten“, so ihr Fazit. ■

Hamburger Hafenbahn

Die Hamburger Hafenbahn bildet seit ihrer Inbetriebnahme im Jahr 1866 das Rückgrat des Gütertransports im Hamburger Hafen. Als Teil der Hamburg Port Authority (HPA) verknüpft sie die Umschlagsbetriebe des Hafens mit dem europäischen Schienennetz und gewährleistet so einen effizienten Gütertransport zwischen Schiff und Schiene. Dazu sind mehr als 160 Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) auf den Gleisen der Hamburger Hafenbahn unterwegs. Pro Werktag bewegen sie rund 200 Güterzüge, die den Hamburger Hafen erreichen oder verlassen, mit rund 5.500 Güterwagen. Dafür sind täglich mehr als 1.000 Rangierfahrten erforderlich.

Nicht ohne Grund gilt Hamburg mit seinem 300 Kilometer umfassenden Streckennetz als größter Eisenbahnhafen Eu-

ropas: Über zwölf Prozent des nationalen Schienengüterverkehrs haben Deutschlands größten Universalhafen in Hamburg als Quelle oder Ziel, die Hälfte aller Container werden per Bahn von und zu den Terminals transportiert. Damit bewegt die Hafenbahn im Verkehr mit den Boxen so viele wie die Häfen Rotterdam, Antwerpen, Bremerhaven und Wilhelmshaven zusammen. Mit „transPORT rail“ hat die HPA ein Verkehrsmanagementsystem für den Bahnverkehr, das als zentrale Schnittstelle für den Güter- und Datentransport dient und über eine Schnittstelle (kurz API für Application Programming Interface) oder einen Web-Client zugänglich ist. Typische Nutzer sind die Ladestellen und die EVU, die die Dateneingabe bei Bedarf an autorisierte Dienstleister delegieren können.



TRUST A MARKET LEADER



msc.com

MSC has become a leader in container shipping over the past decades and has been a stable partner for business in Hamburg from the very beginning. Our network of road, rail and sea transport allows us to offer sustainable and reliable door-to-door solutions for the German market. MSC's local teams ensure that your cargo is always in safe hands.

MOVING THE WORLD, TOGETHER.





Der Nautiker Alexander Rugenstein hat beim HVCC alles im Blick.

Koordinierte Kooperationen

Das Hamburg Vessel Coordination Center plant viele Schiffsanläufe im Hamburger Hafen. Gleichzeitig hat das Unternehmen noch viele Ideen, was zusammen mit Partnern weiterentwickelt werden könnte.

VON RALF JOHANNING

Auf den ersten Blick wirkt der Arbeitsplatz von Alexander Rugenstein für einen Laien unverständlich. Auf fünf Monitoren stehen jede Menge Informationen in tabellarischer und visueller Form mit vielen Abkürzungen und Fachbegriffen. Nur unterschiedliche interaktive Karten des Hamburger Hafens bis hin zur Straße von Gibraltar geben Aufschluss über den

Arbeitsbereich von Rugenstein. Er gehört zum 19-köpfigen Team des Hamburg Vessel Coordination Center (HVCC). Dieses in der maritimen Welt einmalige Unternehmen koordinierte allein im vergangenen Jahr im Hamburger Hafen rund 4.600 Terminalanläufe und die Stauplanung von Feeder- und Binnenschiffen. Hinzu kamen die Vorsequenzierung



© IHLA/Wolfgang Heumer

der Ankünfte und Abfahrten von rund 2.700 Großschiffen, die Begegnungsrestriktionen auf der Unterelbe haben.

Es ist eine umfassende Aufgabe, denn die Hansestadt Hamburg hat einen besonderen Hafen. hat von hier noch eine Länge von gut 100 Kilometern bis in die offene See. Über diese Strecke müssen alle Schiffe, ob groß oder klein, bevor sie an einem der vielen Terminals festmachen. Damit dies reibungslos funktioniert und alle Partner rechtzeitig wissen, wie eine Verkehrsablaufsteuerung geplant ist, koordiniert die Abteilung Nautische Terminal Koordination (NTK) des HVCC dies bereits Tage im Voraus.

Besonders die großen Bulker, Kreuzfahrtschiffe, ConRo- und Containerschiffe, mit einer Länge von bis zu

400 Metern und einer Breite von über 60 Metern, haben nur bestimmte Zeitfenster, um den Hamburger Hafen zu erreichen oder von dort wieder auszulaufen. Neben der Tide gilt es frühzeitig eine Reihe weiterer Regelungen zu beachten. Da sind beispielsweise die Breiten und Positionen der sich begegnenden Schiffe auf der Unterelbe oder auch die Höhe eines Schiffes zur Passage der Köhlbrandbrücke.

„Hinzu kommen Windbedingungen sowie ständige Veränderungen in den Planungen der Reeder und Terminals, die fortlaufend beobachtet und berücksichtigt werden müssen“, verdeutlicht Rugenstein die nautische Notwendigkeit des HVCC – und das für jedes Schiff, was bestimmte Dimensionen überschreitet.



„Unsere Software gleicht beispielsweise jede Minute 50.000 Schiffspositionen in Nordeuropa mit unseren Plandaten ab.“

Die Informationen, mit denen Alexander Rugenstein und seine Kollegen tagtäglich jonglieren, sind so umfangreich, dass eine komplexe, von HVCC selbst entwickelte Software sie unterstützen muss. „Ohne ein solches System könnten wir weder eine vorausschauende Planung erstellen noch diese ständig im Blick behalten“, betont Gerald Hirt, Geschäftsführer des HVCC, und verdeutlicht es: „Unsere Software gleicht beispielsweise jede Minute 50.000 Schiffspositionen in Nordeuropa mit unseren Plandaten ab.“

FRÜHE PLANUNG

Das Team in der NTK, in dem Rugenstein arbeitet, muss alle in den Hafen kommenden und abgehenden begegnungsrelevanten Schiffe für die folgenden Tage im Auge behalten. Deshalb die vielen Bildschirme. Die ersten, überschlägigen Planungen fünf Tage vor Ankunft des Schiffes in einer bestimmten Verkehrsablaufsteuerung werden dann in den Folgetagen immer detaillierter.

Immer eine für alle Beteiligten tragbare Lösung zu finden, das ist die große Kunst in diesem Geschäft. Das

HVCC-Team beherrscht sie ganz offensichtlich. Sie erstellen für Großcontainerschiffe, die aus Vorhäfen wie Rotterdam oder Southampton Hamburg ansteuern, so genannte Passageplanungen. „Wir geben den Reedern eine Empfehlung, wann sie im Vorhafen losfahren sollten und welche Geschwindigkeit sie einhalten müssten, damit sie passend in eine vorgeplante Verkehrslage hineinlaufen“, erläutert Geschäftsführer Hirt. Mit Erreichen der Elbansteuerung geht dann die Vorsequenzierung des HVCC in die hoheitliche Verkehrsablaufsteuerung der Revierzentrale und der HPA über. „Hier haben wir wieder eine weltweit einzigartige Zusammenarbeit“, betont Hirt.

FLEXIBEL REAGIEREN

Natürlich sind die Pläne nicht in Stein gemeißelt. Stündlich gibt es Änderungen, die in der Planung berücksichtigt werden. Dies können beispielsweise auch Abweichungen in den Vorhäfen sein, die dem HVCC aus einigen Häfen in Nordeuropa bereits automatisch über IT-Schnittstellen direkt übermittelt werden, so dass umgehend reagiert werden kann.

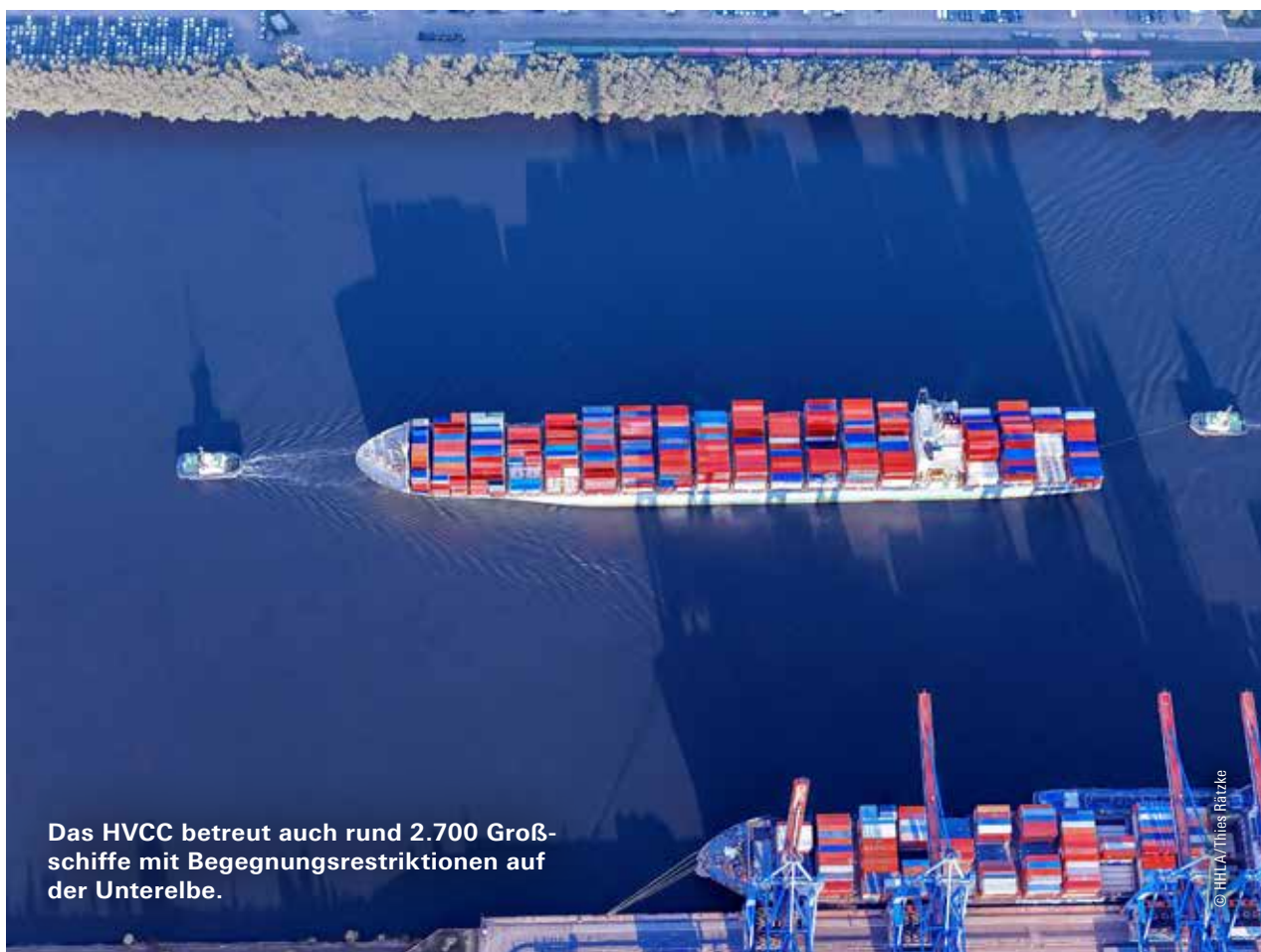
Das Ganze ist mehr als ein guter Service des Hamburger Hafens. „Wir ermöglichen den Terminals, den Reedern und allen Beteiligten, ihre Ressourcen effizienter einzusetzen: Exakt geplante An- und Abfahrten ermöglichen, dass die Terminals, die Hafeninfrastruktur

und Unterelbe optimal ausgelastet werden und Schiffe durch Just-in-Time Arrival weniger Treibstoffe verbrauchen und somit Emissionen reduziert werden“, betont der Geschäftsführer und ergänzt: „Letztlich haben also die Umwelt und die Menschen in der Metropolregion Hamburg etwas davon.“

Der Gedanke einer betriebsübergreifenden Zusammenarbeit stand bereits 2004 Pate, als die HHLA und EUROGATE das Projekt „Feeder Logistik Zentrale“ (FLZ) gründeten. Denn die Feeder genannten Zubringerschiffe und Binnenschiffe pendeln nicht nur zwischen Ausgangs- und Zielhafen, sondern auch zwischen den verschiedenen Hamburger Terminals. Das sollte besser abgestimmt werden und funktionierte dann so gut, dass die



© HHLA/Nele Martensen



Das HVCC betreut auch rund 2.700 Großschiffe mit Begegnungsrestriktionen auf der Unterelbe.

© HHLA/Thies Hatzke



Das HVCC übernimmt die betriebsübergreifende Koordination der Schiffe für die Planungen und Prozesse der Hamburger Terminals.

damalige FLZ schnell ihr Aufgabenspektrum erweiterte. 2009 wurde eine erste, eigenständige GmbH gegründet und ab 2012 die zweite Abteilung NTK aufgebaut. Im Jahr 2015 folgte dann die Umfirmierung in HVCC.

DIGITALER DATENAUSTAUSCH

Das HVCC ist mittlerweile Dienstleister für eine Vielzahl von Unternehmen im Hafen. Dies sind neben den Reedern und Terminals auch nautische Dienstleister und Kunden, die die HVCC-Planungsdaten für ihre Dispositionsprozesse nutzen, beispielsweise Verloader und Bahnunternehmen. Hervorragend funktioniert auch die Abstimmung mit der Nautischen Zentrale der HPA. Hirt resümiert: „Im Ergebnis können sich die Reeder auf ihr Kerngeschäft konzentrieren und müssen sich nicht mit den Details des Hafenbetriebes befassen – in der Gesamtheit ist das ein wichtiger Beitrag zu einem optimierten Hafenanlauf.“

Der Erfolg ist für das HVCC-Team kein Grund, sich zurückzulehnen. Gemeinsam mit unterschiedlichen Partnern arbeitet das HVCC an einer weiteren Digitalisierung der Prozesse. „Unser permanentes Ziel ist der dynamische Datenaustausch in Echtzeit zwischen einer Vielzahl von Prozessbeteiligten. Das verbessert die Plandaten fortlaufend, reduziert System-

brüche und manuelle Datenübermittlungen und hat somit einen positiven Effekt auf die Koordination der Schiffe insgesamt“, beschreibt Hirt seine Rechnung. In der Summe führt sie zu einer höheren Wirtschaftlichkeit für viele Unternehmen, die im Hamburger Hafen tätig sind und langfristig auch zu einer besseren Berechenbarkeit und Stabilität der maritimen Transportkette.

Schon heute nutzen 750 User die HVCC-Plattform, die weiterwächst. „Wir haben dieses Jahr weitere Service Pro-

vider im Hafen integriert, dies sind Bunkerfirmen, Entsorgungsunternehmen und Schiffsausrüster. „Im kommenden Jahr wollen wir diesen Unternehmen nicht nur die Liegezeiten der Schiffe im HVCC-Dashboard anzeigen, sondern auch ganz neue Funktionen und Dialoge bauen. Für eine bessere Abstimmung untereinander ist es sehr wertvoll, wenn die Akteure wissen, wann welches Unternehmen an der Wasserseite eines Schiffes seine Dienstleistungen verrichten wird“, sagt Hirt. Es wäre die nächste Stufe zu einer umfassenden, digitalen Koordination im Hamburger Hafen. ■

Gerald Hirt
Geschäftsführer
des HVCC



© Nele Martensen

„Teilen bringt Nutzen für alle Beteiligten“

The Elevator Pitch – Gründer stellen ihre Start-ups vor.

VON CHRISTIAN LORENZ

Jan Cantow, Mitgründer und -geschäftsführer von heyport, will mit seinem Start-up Teile der maritimen Kommunikation neu gestalten. Die innovative Plattform vereinfacht die Kommunikation und Koordination rund

Jan Cantow
Mitbegründer und
Geschäftsführer
von heyport

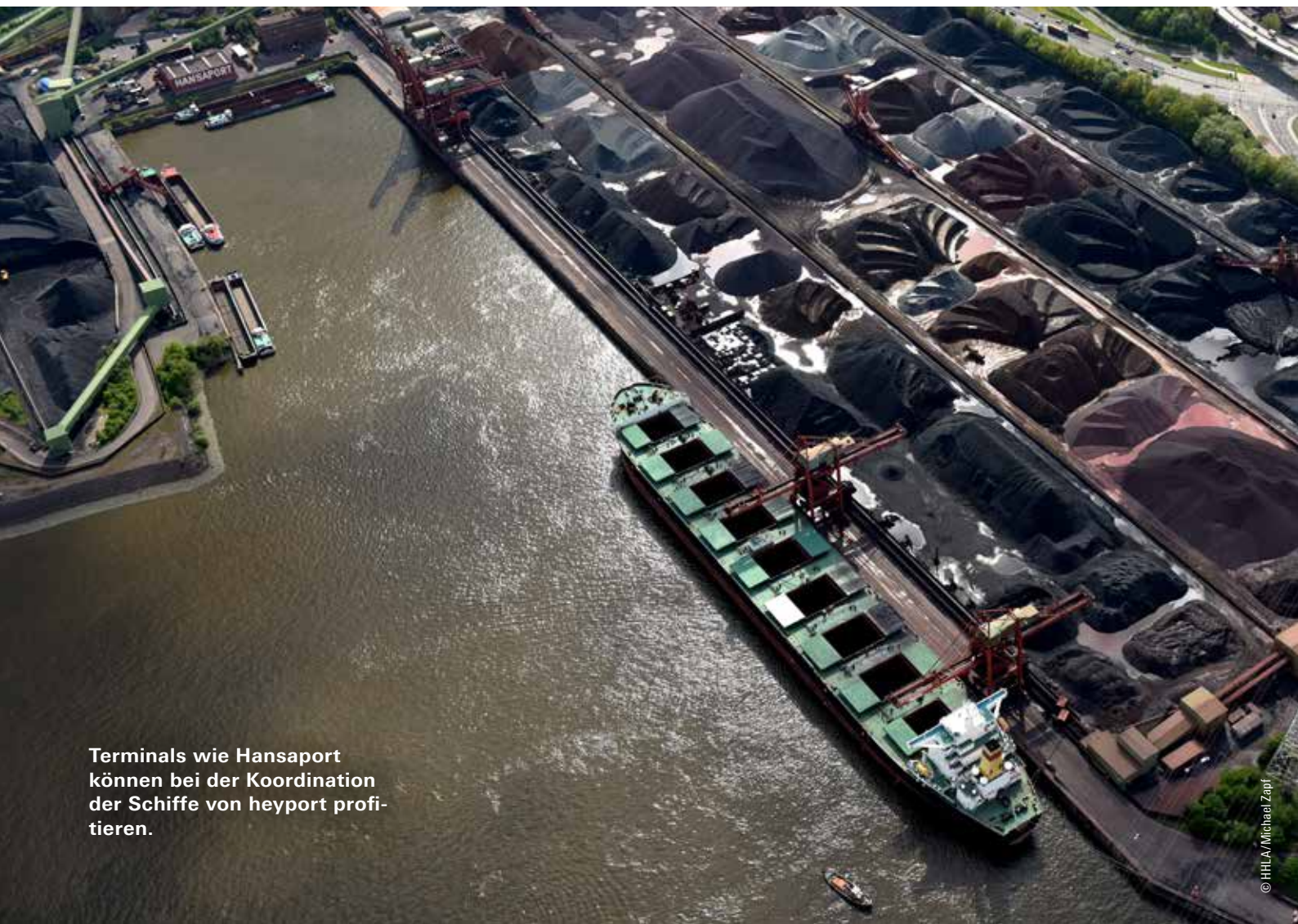


© heyport

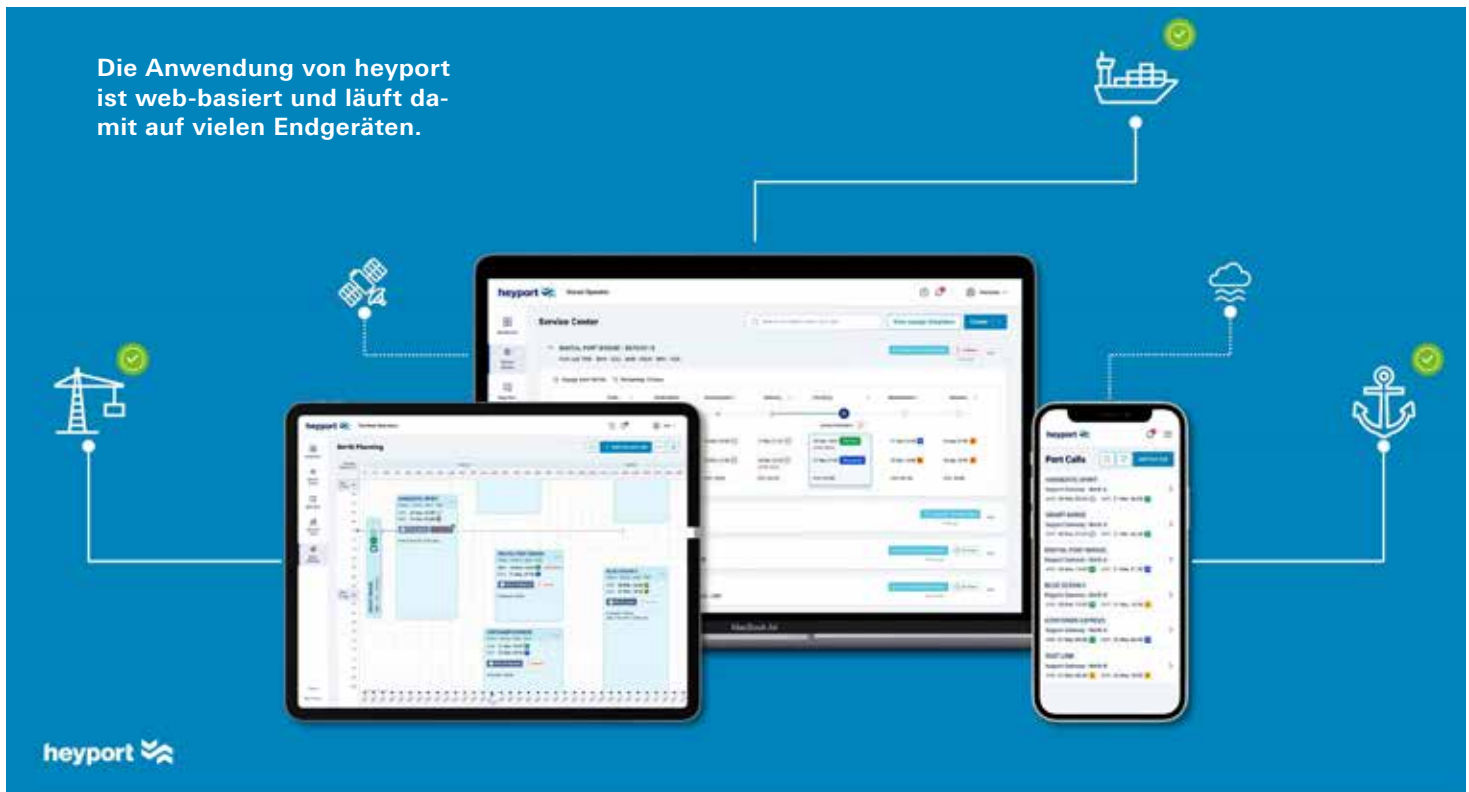
um Schiffsanläufe als skalierbare Lösung für Häfen weltweit. Intelligently vernetzt sie alle Beteiligten miteinander und vereinfacht das Teilen wichtiger Informationen. Wir haben ihn gefragt, welche Vorteile und Besonderheiten heyport hat.

HHM: Du hast vor heyport lange im Hafenumfeld gearbeitet. Habt ihr deshalb einen Fokus auf Terminalbetreiber gelegt?

Terminals wie Hansaport können bei der Koordination der Schiffe von heyport profitieren.



Die Anwendung von heyport ist web-basiert und läuft damit auf vielen Endgeräten.



Jan Cantow: Ja und nein. Man könnte schon sagen, wir blicken von der Kaikante in Richtung Horizont, wo in Kürze das nächste Schiff auftauchen wird. Unsere Plattform stellt die notwendigen Daten zentral bereit, damit das Terminal die bevorstehende Abfertigung möglichst frühzeitig und verlässlich planen kann. Daneben sprechen wir vor allem die Reeder und Agenturen an, denen wir quasi einen digitalen Handschlag mit dem Terminal ermöglichen. Sie können mithilfe von heyport das Zeitfenster für den Anlauf ihrer Schiffe optimieren, zum Beispiel am Hamburger RoRo-Terminal Unikai. Dazu kommen Behörden, Stauer und andere Dienstleister.

Welchen Nutzen bringt eure Plattform den Kunden?

heyport ermöglicht den ständig aktuellen Blick auf eine ganze Reihe verschiedener Informationen, die rund um einen reibungslosen und effizienten Hafenanlauf wichtig sind. Es geht dabei nicht nur um das lückenlose, satellitengestützte Tracking eines Schiffs inklusive Rundlauf und Fahrplan. Weil wir auch Behörden beteiligen, wird beispielsweise in Hamburg die offizielle Bestätigung der HPA für einen Anlauf sofort im System angezeigt.

Interessant ist zudem, dass die Anwendung bei vielen Kunden auch die interne Abstimmung deutlich verbessert. So kann ein Terminal technische Ressourcen wie Hafenkräne oder Terminaltraktoren abbilden und über heyport deren Einsatz oder Wartung effizient planen.

Muss dafür die Software in die IT integriert werden?

Unsere Grundlage ist eine web-basierte Plattform, die jeder von seinem Rechner oder dem Handy aufrufen kann. Die Standardsoftware von heyport ist offen für alle Länder, kann einfach über eine API-Schnittstelle angesteuert und

zum Datenaustausch genutzt werden. Das funktioniert reibungslos, selbst mit spezialisierten Koordinationssystemen wie HVCC oder den Terminal Operating Systemen großer Containerterminals wie dem CTA. Der Informationsfluss verläuft dabei in beide Richtungen: Nutzer können nicht nur wichtige Daten abrufen, sondern auch Statusinformationen teilen, um die Aktualität und den Mehrwert der Planung insgesamt zu steigern. Das Teilen bringt also Nutzen für alle Beteiligten. ■

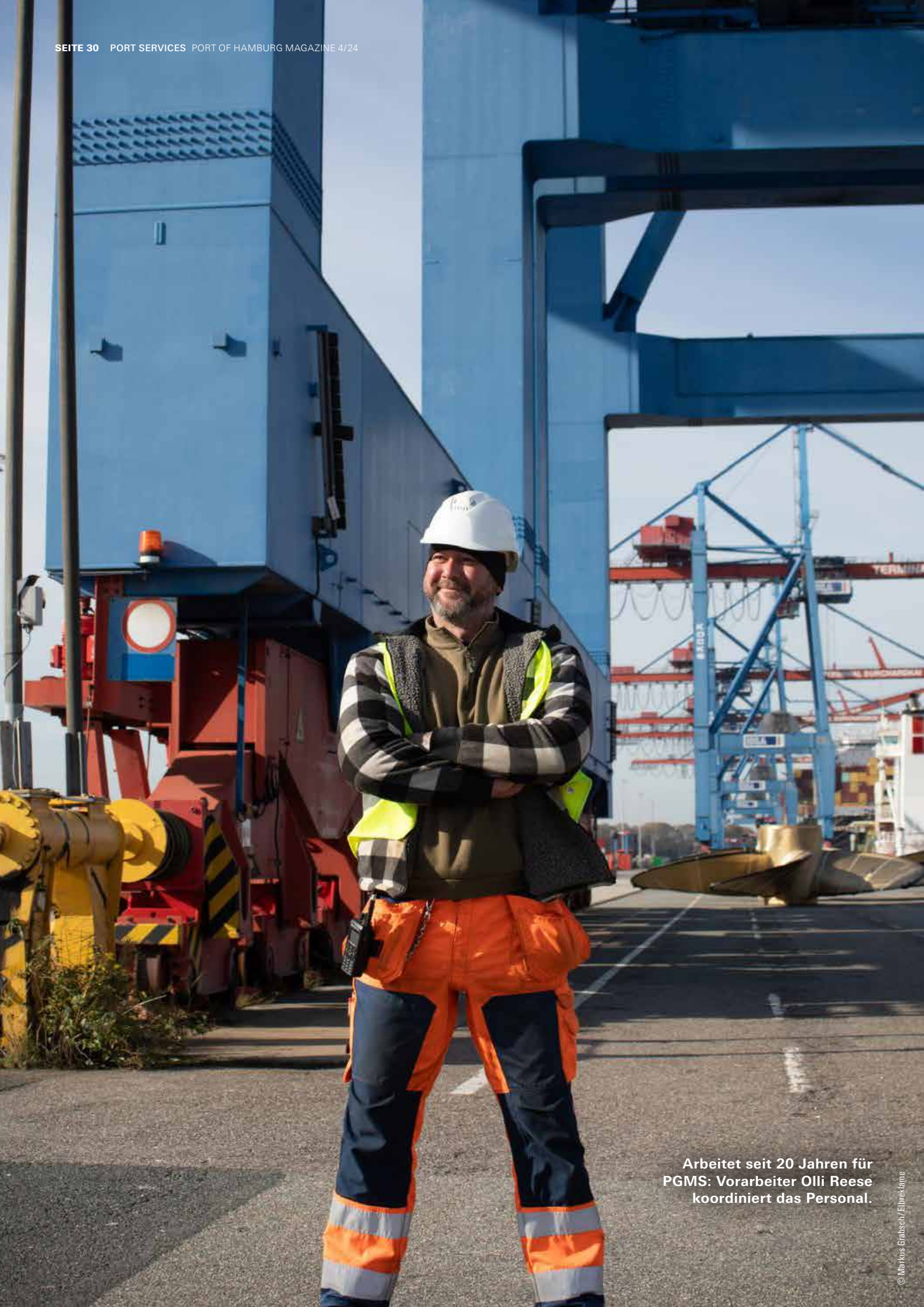
„heyport ist nicht nur mit vielen Integrationen ausgestattet, wie z. B. AIS-Satelliten-Schiffspositionen, sondern auch die Planung von Wartung und anderen Dienstleistungen ist jetzt viel einfacher und immer aktuell. Das reduziert die manuellen Aufgaben unserer operativen Entscheidungsträger erheblich.“

Tobias Wiese

Betriebsleiter von HANSAPORT

Das Unternehmen

Das Unternehmen heyport ist Teil von HHLA Next, der Investitions- und Venture-Building-Einheit der Hamburger Hafen und Logistik AG, die sich auf Digitalisierung und Nachhaltigkeit in der maritimen Logistik konzentriert.



Arbeitet seit 20 Jahren für
PGMS: Vorarbeiter Olli Reese
koordiniert das Personal.

Bei Wind und Wetter

Sie sind fit und äußerst flexibel – Lascher sichern die Container auf den Schiffen. Als eines von vier Laschunternehmen im Hamburger Hafen ist PG Maritime Solutions (PGMS) am Burchardkai im Einsatz.

VON NICOLE DE JONG

Sie sind immer da, keiner kriegt es mit, aber sie sind unentbehrlich: die Lascher, die trotz aller Digitalisierung und Automatisierung ihre Arbeit immer noch von Hand verrichten. Ihr Arbeitsplatz sind Containerschluchten oder Laschkörbe auf dem Schiff. Lascher sind dafür verantwortlich, dass die vielen tausend Container auf den Schiffen gesichert und fixiert werden, damit sie auf ihrer Reise über die Weltmeere bei rauer See nicht ins Wasser fallen oder das Schiff aus dem Gleichgewicht bringen.

„Sie machen einen guten und sehr wichtigen Job“, sagt Michael Beyer, Geschäftsführer von PG Maritime Solutions (PGMS), einem von vier Laschunternehmen im Hamburger Hafen, das seit Mitte der 1960er-Jahre Hafendienstleistungen anbietet. Die meisten Lascher sind gelernte Handwerker, die für die spezielle Arbeit im Hafen ausgebildet wurden. Hauptkunde ist die HHLA. „Hier auf dem Containerterminal Burchardkai übernehmen wir traditionell und klassisch das Laschen von Containern und die Ladungssicherung“, ergänzt er.

Beyer leitet das Unternehmen seit knapp zwei Jahren. Insgesamt arbeiten 115 Mann als Lascher bei der PGMS – und Mann ist hier wörtlich zu nehmen, denn die Lascher der PGMS sind ausschließlich Männer. Die Arbeit ist körperlich anstrengend, denn sie müssen nicht nur viele Stufen ins und vom Schiff überwinden, auch das Heben der rund 15 Kilos schweren Befestigungsstangen erfordert viel Kraft. Pro Containerstapel müssen die Lascher vorne und hinten jeweils vier Stück befestigen – im Schnitt schleppen sie 150 Stangen pro Schicht. „Ins Fitnessstudio muss ich nicht, die Arbeit hält mich fit“, sagt Olli Reese, der seit 20 Jahren für PGMS arbeitet. Inzwischen ist er als Vorarbeiter tätig und koordiniert das Personal auf dem Terminal, springt aber immer noch oft seinen Kollegen beim Laschen zur Seite.

Die Männer werden täglich auf den Gängen eingeteilt – eine Containerbrücke ist ein Gang –, wo pro Schicht drei Lascher erforderlich sind. Oft müssen



Arbeitsplatz Burchardkai:
Tidenhub oder Wetter beeinflussen
das Tagesaufkommen.

© Markus Grabisch/Elbreklame

sie in luftiger Höhe arbeiten. Die Containerbrücke bringt den sogenannten Laschkorb dorthin, wo die Lascher gebraucht werden – bis zu 50 Meter hoch. Dort werden sie, wie in einem Fahrgeschäft auf dem Dom, gesichert, damit sie nicht heraus- oder herunterfallen, und natürlich dürfen sie keine Angst vor der Höhe haben. Jeder Handgriff muss sitzen, damit sie sich nicht verletzen. Ihre präzise Arbeit ist entscheidend für die Sicherheit auf den Schiffen und kann nicht durch Maschinen ersetzt werden.

Die Lascher befestigen oder lösen die Verbindungen an den Containern. Bei Wind und Wetter. Ob die Sonne brennt oder es regnet, ob es stürmt,



Die Lascher befestigen oder lösen die Verbindungen an den Containern.

schneit oder friert, egal ob das Thermometer plus 35 oder minus 20 Grad anzeigt – an 360 Tagen im Jahr sind sie rund um die Uhr im Einsatz – in drei Schichten, auch am Wochenende. Nur an fünf Feiertagen im Jahr bleibt der Hafen geschlossen. PGMS beschäftigt ausschließlich langjährige Mitarbeiter, die im Durchschnitt 47 Jahre alt sind und seit 15 Jahren oder länger als Lascher arbeiten. „Das zeigt, dass sie ihre Arbeit lieben und loyal sind“, sagt der Geschäftsführer.

Häufig wissen sie aber erst kurz vor Schichtbeginn, ob sie tatsächlich gebraucht werden. Das Tagesaufkommen ist nie konkret vorhersehbar, da Ereignisse wie Wetter oder Tidenhub zu Verspätungen führen können. Die erste Schicht des Tages wird am Vortag eingeteilt, die zweite Schicht, die um 15 Uhr beginnt, und die Nachtschicht erfahren erst am Mittag desselben Tages, ob sie kommen müssen. Sobald die HHLA mitteilt, wie viele Lascher sie an den Brücken braucht, also wie viele Gänge besetzt werden müssen, werden die Männer disponiert. „Wir haben zwar einen guten Tarifvertrag, aber der ist auch gerechtfertigt, weil die Arbeit den Leuten enorm viel Flexibilität abverlangt“, sagt Beyer.

Auch die Wochenendarbeit wird flexibel gehandhabt, wer Zeit hat und arbeiten will, meldet sich in der Woche davor. Früher war das für alle Pflicht, aber dies wurde bei PGMS vor einigen Jahren abgeschafft. Viele wollen am Wochenende arbeiten, weil es dafür Zuschläge oder Zeitausgleich gibt. „Wir sind deshalb auch am Wochenende fast im-

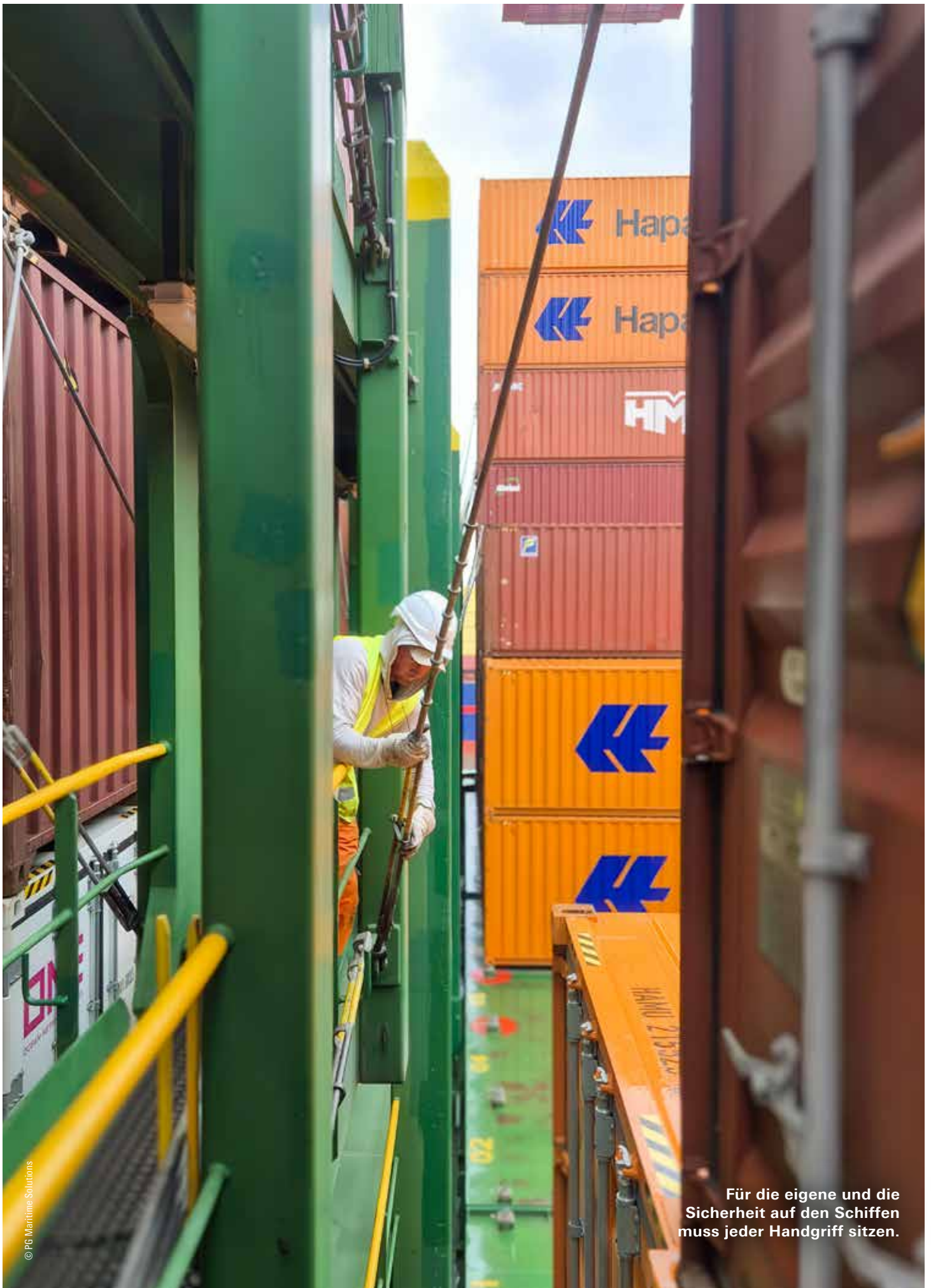
mer nur mit eigenen Leuten draußen“, sagt er. Auf Fremdpersonal von der Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft (GHB), dem Personaldienstleister für den Hamburger Hafen, ist PGMS deshalb nicht so stark angewiesen. „Die Freiwilligkeit und Flexibilität sind ein so hohes Gut, das habe ich in meinen mehr als 30 Jahren Tätigkeit im Hafen so noch nicht erlebt.“ Es kommt also immer darauf an, wie viel zu tun ist – das Aufkommen schwankt. In den besten Jahren hat PGMS zwischen 85.000 und 95.000 Container pro Monat gesichert. Das Containersegment verzeichnet allerdings seit Jahren rückläufige Zahlen. Im vergangenen Jahr waren es zeitweise sogar rund 20.000 bis 30.000 Container weniger pro Monat, die gelascht und gesichert werden mussten. Das Unternehmen wollte aber niemanden entlassen, und setzte deshalb bis Mai dieses Jahres auf Kurzarbeit. Inzwischen ist das Aufkommen wieder auf etwa 75.000 Container angestiegen.

Als Hamburger Unternehmen konzentriert sich PGMS auf den Hamburger Hafen. „Wir sind Dienstleister und dort, wo wir gebraucht werden“, betont Beyer. Hier kommt auch der zweite Unternehmensbereich PG Lashing & Securing (PGLS) ins Spiel, der im konventionellen Bereich tätig ist. Die Mitarbeiter stauen und laschen auf den Mehrzweckterminals Wallmann, Unikai und C. Steinweg (Süd-West Terminal) alles, was nicht in den Container passt: Projektladung wie Maschinenteile, Turbinen, Schiffschrauben oder Coils. Gelegentlich sichern sie auch Ladung auf Containerschiffen, wenn diese zusätzlich konventionelles Stückgut transportieren. Stauen und Laschen ist traditionell das Kerngeschäft des 1965 gegründeten Unternehmens.

Darüber hinaus bietet die PGLS die Möglichkeit, Schiffe mit Lashing Equipment auszustatten. Das Unternehmen handelt unter anderem mit Twistlocks, mit denen Container untereinander und mit dem Schiff verriegelt werden, Spannschrauben, Laschstangen sowie Stacking Cones, die das Verrutschen gestapelter Container verhindern. Auch Ketten, Drähte und Seilklemmen, Spann- und Zurrgurte oder Stau- und Kanthölzer können über PGLS bezogen werden. Das gesamte Unternehmen erwirtschaftet einen Jahresumsatz von elf Millionen Euro. Olli Reese wird derweil per Funk zu Gang 7 gerufen. Irgendwas klemmt und er als Vorarbeiter soll das Problem lösen. Er ist da und nur die Kollegen bekommen es mit. ■

Michael Beyer
Geschäftsführer
von PG Maritime
Solutions (PGMS)





Von richtig groß und schwer bis klein und federleicht

Die AXXUM-Gruppe stärkt den Hamburger Hafen mit der Eröffnung eines weiteren Standorts. Auch hier liefert sie Schwerlastlogistik und individuelle Systemverpackungen.

VON ISABELLE MILLA SORKALLA

Von Schwergut bis Gefahrgut, von Containerstau bis hin zu Export- und Systemverpackungen – in und rund um Hamburg bieten die AXXUM Packaging Hamburg sowie die AXXUM Packaging Schleswig-Holstein ihren Kunden ein breites Spektrum an verschiedenen Packaging Services an. „Unsere langjährige Erfahrung und die strategische Lage unserer Standorte machen uns zu einem starken Partner für Unternehmen, die auf zuverlässige Logistiklösungen rund um Verpackung, Lagerung und Umschlag angewiesen sind“, erklärt Mark Agatz, Geschäftsführer der AXXUM.

Mit den Standorten im Norden, genauer in Norderstedt, Schwarzenbek, Hamburg Veddel sowie auf dem Gelände von Blohm + Voss liegt der Fokus der AXXUM-Gruppe auf dem Bereich Packaging. Während in Norderstedt besonders die Gefahrgutverpackung sowie diverse Airport Services, begünstigt durch die Nähe zum Hamburger Flughafen, in das Repertoire fallen, hat sich der Standort in Schwarzenbek auf klassische Exportverpackungen und Systemverpackungen spezialisiert.

Letztere kommen dann ins Spiel, sobald Produkte aus mehreren Komponenten und unterschiedlichen Materialien bestehen. Denn je komplexer das Produkt, desto ausgefeilter muss die Verpackung sein. Das Unternehmen entwickelt daher maßgeschneiderte und nachhaltige Lösungen, die exakt auf die Eigenschaften und Bestandteile des Produkts abgestimmt sind und dabei alle notwendigen Schutzfunktionen berücksichtigen.

Aber nicht nur auf sehr spezielle Güter hat AXXUM eine Antwort. Egal ob schwer, überbreit oder sehr hoch: Durch seine Schwerlastkran-, Lager- und Hallenkapazitäten sowie den

Mark Agatz
Geschäftsführer der
AXXUM



© AXXUM

„Unsere langjährige Erfahrung und die strategische Lage unserer Standorte machen uns zu einem starken Partner für Unternehmen.“

Das Verpacken und Versenden außergewöhnlicher Güter gehört bei AXXUM zum Alltag.



© AXXUM



**AXXUM verfügt
über moderne Technik
für effiziente Umschlag-
prozesse.**

Einsatz eines Reachstackers sind den Möglichkeiten kaum Grenzen gesetzt. In Kombination mit der außergewöhnlichen und vorteilhaften Lage zweier Standorte sind hier die besten Voraussetzungen für eine erfolgreiche und unkomplizierte Auftragsabwicklung geboten.

Der Standort in der Muggenburger Straße, Hamburg Veddel, besitzt einen direkten Anschluss an den Muggenburger Kanal. Darüber lassen sich Schwergut und Special-Equipment per Binnenschiff oder Schute transportieren. „Unsere eigene Dispositionsabteilung sorgt dabei für einen reibungslosen Ablauf – damit die termingerechte Anlieferung an den Terminals niemals dem Zufall überlassen wird“, sagt Christian Tigges, Standortleiter in Veddel.

Der neue Standort auf dem Gelände von Blohm + Voss ist für das Unternehmen etwas Besonderes. Hier im Hamburger Hafen kann das Unternehmen auf über 12.000 Quadratmetern Hallenfläche und mit moderner Ausrüstung wie Reachstackern (bis 45 Tonnen) und SPMTs (bis 300 Tonnen) neue Maßstäbe setzen. Ebenso stehen Kräne mit einer maximalen Traglast von bis zu 240 Tonnen zur Verfügung. Der Standort ist damit optimal für komplexe Logistik- und Verpackungsaufgaben gerüstet.

Wie gut er ist, zeigten kürzlich das Verpacken und der Transport einer Weinabfüllanlage mit dem Ziel Namibia. Das Packgut hatte die Maße von 15,1 x 5,2 x 3,55 Metern und ein Bruttogewicht von rund 75 Tonnen. Der gesamte Prozess, von der Anlieferung bis zur Verladung am Kai, dauerte nur sieben Tage.

Ein wasserseitiger Umschlag an seeschifftiefen Kaianlagen mit Kaikränen bis 150 Tonnen und die direkte Anbindung machen AXXUM zu einem attraktiven Partner. Zusätzlich bietet der neue Standort hohe Sicherheitsstandards. Durch diese Erweiterung ist ein strategischer Vorteil für die Kunden entstanden. Zudem können diese auf ein Netzwerk aus erfahrenen Fachkräften und moderner Infrastruktur bauen. ■

Das Unternehmen

Die AXXUM-Gruppe ist einer der führenden europäischen Anbieter für Verpackungs- und Kontraktlogistiklösungen. Mit mehr als 1.300 Beschäftigten und über 60 Standorten in sieben europäischen Ländern bieten sie integrierte und qualitativ hochwertige Lösungen an, die allen Herausforderungen rund um die Themen B2B-Verpackungen, Kontraktlogistik und Transport gerecht werden.

PORT NEWS

HAMBURGER HAFEN TRAUERT UM MICHAEL SCHRADER

Völlig überraschend verstarb im Alter von 61 Jahren mit Michael Schrader eine Persönlichkeit des Hamburger Hafens. Der Leiter des Hauptzollamtes Hamburg war ein geschätzter Ansprechpartner für alle im Hafen tätigen Menschen. „Er stand auch uns von Hafen Hamburg Marketing jederzeit mit Rat und Tat rund um das Thema Zoll zur Seite. Es gelang ihm, die teilweise sehr theoretischen Themen wie die Umsetzung einer Einfuhrumsatzsteuer locker und verständlich zu erklären. Es ist für uns ein großer Verlust, mit Michael Schrader einen Freund des Hafens zu verlieren, der jederzeit sympathisch und kompetent für uns und die Kundinnen und Kunden da war“, sagt Axel Mattern, Vorstand Hafen Hamburg Marketing.

Schon früh hatte sich der gebürtige Hildesheimer Michael Schrader für seine Berufung entschieden. 1984 trat er in den gehobenen Dienst bei der ehemaligen Oberfinanzdirektion Hamburg in die Zollverwaltung ein. Seine Karriere begann er zunächst mit seinem Dienst an der Freihafengrenze. Nach erfolgreicher Qualifizierung für den höheren Dienst im Jahr 2004 war er unter anderem Referent für Freizonenrecht und als Vorsteher des Hauptzollamtes Hamburg-Hafen mitverantwortlich für die Aufhe-

bung des Freihafens Ende 2012. Bevor er im Jahr 2023 offiziell zum Leiter des Hauptzollamtes ernannt wurde, war Michael Schrader als ständiger Vertreter des Leiters und zugleich Sachgebietsleiter des Arbeitsbereichs „Abgabenerhebung“ beim Hauptzollamt Hamburg eingesetzt. (jh)



„HAMBURG EXPRESS“ GETAUFT

Am 4. November 2024 erreichte die Jungfernfahrt der „Hamburg Express“ ihren Höhepunkt. Das neueste Containerschiff der Hapag-Lloyd Flotte wurde im Hamburger Hafen von Eva-Maria Tschentscher, Hamburgs First Lady und Ehefrau des Ersten Bürgermeisters der Freien und Hansestadt Hamburg, Peter Tschentscher, getauft.

Der Neubau ist das größte Containerschiff, das je unter deutscher Flagge gefahren ist. Es ist das Flaggschiff der Hamburg Express-Klasse. Sie besteht aus insgesamt zwölf Containerschiffen mit einer Kapazität von jeweils bis zu 23.664 TEU. Alle Schiffe werden mit der Dual-Fuel-Technologie angetrieben. Im Idealfall können sie so mit Bio-Methan angetrieben werden. Die Containerschiffe der Klasse sind 399 Meter lang und haben eine Breite

von 61 Meter. Sie werden auf den für Hapag-Lloyd strategisch wichtigen Ost-West-Routen eingesetzt. (jh)



RAILPOOL ERÖFFNET LOKOMOTIVEN-WERKSTATT

Die RAILPOOL-Gruppe eröffnete die modernste Lokomotiven-Werkstatt Europas in Hamburg Billbrook. Betrieben wird die Werkstatt von RAILPOOL Lokservice GmbH & Co. KG, Teil der RAILPOOL-Gruppe. Mehr als 20 Millionen Euro hat das Unternehmen in das Großprojekt investiert und will damit die Schienengüterverkehrs-Drehschneibe Hamburg stärken. Aktuell ist RAILPOOL Lokservice das einzige private Unternehmen im Hamburger Stadtgebiet, welches Instandhaltungsarbeiten an Elektro-Lokomotiven anbietet und durchführt.

Bis zu sieben Lokomotiven können gleichzeitig bearbeitet werden. Das breite Leistungsspektrum umfasst sowohl betriebsnahe Instandhaltungsarbeiten als auch Revisionen. Ein Herzstück des neuen Standortes ist die Reprofilierungsanlage. Der Neubau auf einer Nutzungsfläche von circa 4.000 m² erfolgte in energieeffizienter Bauweise und mit dem Ziel der größtmöglichen Nachhaltigkeit. Der Gebäudekomplex ist an das Fernwärmenetz der Stadt angeschlossen und die gesamte Dachfläche ist begrünt. Eine Photovoltaikanlage mit über 60 kW Leistung wird die Werkstatt saisonal autark mit Strom versorgen. Ladepunkte für firmeneigene E-Fahrzeuge sind ebenfalls vorgesehen.

Die gesamte Grundstücksfläche des Werkstattgeländes beträgt 15.000m². Die vollständige Elektrifizierung des

Streckenabschnittes bis hin zur Werkstatthalle ist aktuell in Planung und wird mit der damit geschaffenen Unabhängigkeit von Diesel-Rangierlokomotiven die Nachhaltigkeitsbemühungen im Rahmen des Neubauprojekts vervollständigen.

Mit ermöglicht wurde das Projekt durch das städtische Förderprogramm „Hamburger Gründachförderung“ der Hamburgischen Investitions- und Förderbank (IFB Hamburg). Eine Förderzusage aus dem Programm „Unternehmen für Ressourcenschutz“ für die Elektrifizierung des Streckenabschnittes zur Werkstatt-Halle liegt vor. (jh)



BRÜCKENSPERRUNGEN 2025

Die Köhlbrandbrücke stellt eine Querverbindung zwischen den Autobahnachsen der A1 und A7 dar. Ihre Bedeutung für das Verkehrssystem und ihr Beitrag für die Wertschöpfung im Hafen zeigen sich dabei in den anhal-



tend hohen Verkehrszahlen. Die hohe Beanspruchung der Brücke durch den Verkehr erfordert daher vielfältige und intensive Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen, um ihre Verkehrssicherheit zu gewährleisten und ihre Verfügbarkeit auf einem hohen Niveau halten zu können. Auch im kommenden Jahr 2025 werden daher solche Arbeiten durchgeführt werden müssen. Unter anderem wird dies wie in den Vorjahren mehrere Vollsperrungen erforderlich machen, die im kommenden Jahr an den folgenden Wochenenden vorgesehen sind:

- 23.05.2025 (22:00 Uhr) – 26.05.2025 (05:00 Uhr)
- 13.06.2025 (22:00 Uhr) – 16.06.2025 (05:00 Uhr)
- 18.07.2025 (22:00 Uhr) – 21.07.2025 (05:00 Uhr)
- 29.08.2025 (21:00 Uhr) – 01.09.2025 (05:00 Uhr)
- 05.09.2025 (21:00 Uhr) – 08.09.2025 (05:00 Uhr)
- 09.10.2025 (22:00 Uhr) – 13.10.2025 (05:00 Uhr) (jh)

Digital oder lieber Print?

Umfrage: Das Port of Hamburg Magazine soll noch umweltfreundlicher werden. Wir bitten unsere Leserinnen und Leser daher, uns ihre Lesegehnheiten mitzuteilen.

Das Port of Hamburg Magazine liefert seit vielen Jahren zuverlässig spannende Geschichten, interessante Hintergrundartikel und informative Interviews rund um den Hafen Hamburg. Das soll auch so bleiben. An den Inhalten wollen wir auch künftig nichts ändern. Die Themen bleiben so vielfältig wie der Universalhafen selbst: Schifffahrt, Digitalisierung, Verkehrsträger, Logistik, Commodities und vieles mehr. All das wird weiterhin viermal im Jahr in kompakter Form in einer Ausgabe zu finden sein.

Allerdings möchten wir nachhaltiger werden! Dazu gehört, dass wir in Zukunft auf umweltfreundlichem Papier drucken werden. Zudem möchten wir Emissionen verringern, indem wir den Versand von Printexemplaren reduzieren, wo dies möglich ist. Das Magazin soll seinen Weg zu den Leserinnen und Lesern öfter in seiner digitalen Version finden.

Nutzen Sie daher die Möglichkeit und entscheiden Sie, wie Sie Ihr Port of Hamburg Magazine zukünftig erhalten wollen: gedruckt oder digital! Teilen Sie uns Ihre Entscheidung bitte mittels des unten stehenden QR-Codes mit.

Schauen Sie sich die bisher erschienen Ausgaben gerne in ihrer digitalen Form an: www.hafen-hamburg.de/de/port-of-hamburg-magazine/



Hier geht es zur Umfrage:
<https://www.hafen-hamburg.de/en/webforms/abfrage-poh/>



Impressum

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

Herausgeber: Hafen Hamburg Marketing e.V. ■ **Redaktion/Redaktionsleitung, Ausgabe September 2024:** Mathias Schulz, Ralf Johanning
 Hafen Hamburg Marketing e.V.

■ **Gesamtproduktion/Objektverwaltung, Ausgabe Dezember 2024:** ELBREKLAME Marketing und Kommunikation EMK GmbH, Holländische Reihe 8, 22765 Hamburg, www.elbreklame.de ■ **Layout, Ausgabe Dezember 2024:** Mahler, ELBREKLAME GmbH

■ **Druck, Ausgabe Dezember 2024:** Beisner Druck GmbH & Co. KG ■ **Anzeigenverwaltung, Ausgabe Dezember 2024:** Holger Grabsch, ELBREKLAME GmbH holger.grabsch@elbreklame.de

■ **Englische Adaption, Ausgabe Dezember 2024:** Toptranslation GmbH

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 und www.portofhamburg.com mit ca. 450.000 Klicks monatlich. Bei Adressänderungen oder wenn Sie zusätzliche Exemplare anfordern möchten, wenden Sie sich bitte an: Hafen Hamburg Marketing e.V., Tel.: 040 37709-0, E-Mail: info@hafen-hamburg.de.

www.hafen-hamburg.de

www.portofhamburg.com

Nachhaltige Logistik-Experten

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

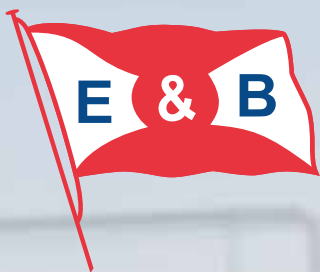
- Gefahrguttankcontainer-Operating
- Kundenspezifische Logistiklösungen
- Vollautomatische Hochregallager mit über 40.000 Palettenstellplätzen
- Konventionelles Fachbodenregallager mit mehr als 20.000 Stellplätzen



KONTAKT:

info@kruse-unternehmensgruppe.de

Friedrich A. Kruse jun. Unternehmensgruppe
Fährstraße 49 • 25541 Brunsbüttel
Tel. 04852/881-0 • Fax 04852/881-199
www.spedition-kruse.de



BREB



KOMM ZU UNS INS TEAM

BREB braucht Dich!

Ob Berufserfahrene, Auszubildende, dual Studierende oder Schüler: Wir bieten interessante Jobs rund um die Schifffahrt. Findet unsere aktuellen Stellenangebote unter breb.de oder richtet Eure Initiativbewerbungen direkt per Email an bewerbung@breb.de



BREB GmbH & Co. KG
Kapitän-Alexander-Straße 16
27472 Cuxhaven

Tel. +49 (0)4721 590 54 0
www.breb.de | info@bw-breb.de