

Entflechten, vernetzen, kooperieren.

Mobilitätsbericht 2014

Inhalt

02 Das Management

03 Vorwort

04 Die Zukunft heißt Effizienz

07 Kurs auf Hamburg

09 Präzisionsarbeit: der Weg in den Hafen

10 Alles auf dem Schirm

12 Das Ziel: schnell durch den Hafen

15 Vom Schiff auf die Straße

17 Containerumschlag im Minutentakt

18 Straßensanierung im Schnelldurchlauf

20 Verkehre entflechten: fahren statt stehen

22 Aus Wasser wird Land

25 Vom Schiff auf die Schiene

27 Drehscheibe für den europäischen
Güterverkehr

30 Hamburg – der Eisenbahnhof schlechthin

32 Mit innovativen Ideen Grenzen überschreiten

34 Kreuzschiffahrt aus einer Hand

36 Der Wirtschaftsmotor Hafen läuft

38 Allgemeine Informationen

38 Impressum

39 Fakten



Von links
Jens Meier, Vorsitzender der Geschäftsführung
Frank Horch, Senator für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
Wolfgang Hurtienne, Geschäftsführer

Liebe Leserin, lieber Leser,

Vorangehen erfordert Mut und Engagement – vor allem aber setzt es innovative Ideen und eine stabile Basis voraus, auf der diese Ideen umgesetzt werden können. Ob im Verkehrsmanagement, bei der Energiewende oder der Flächenentwicklung, in alle Handlungsfelder der HPA haben nachhaltige Ideen Einzug gehalten, die eine ökonomisch und ökologisch sinnvolle, zukunftsgerichtete Hafenentwicklung unterstützen.

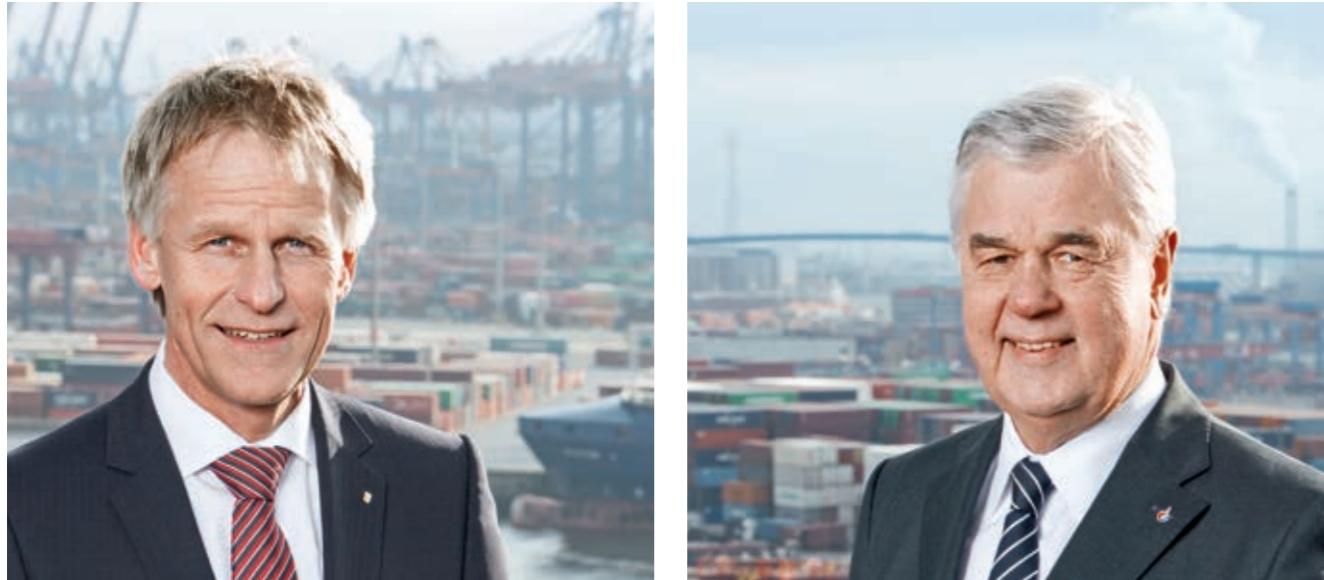
In Zeiten kontinuierlich wachsender Umschlagszahlen stellt die stadtnahe und damit begrenzte Fläche des Hamburger Hafens eine große Herausforderung dar. Die smartPORT-Philosophie ist unsere logische Antwort darauf: Um die Produktivität des Hafens nachhaltig zu steigern, müssen Verkehrs- und Warenströme noch effizienter fließen und Flächen optimal genutzt werden. Die Entwicklung des Hamburger Hafens zum „smartPORT“ ist ein ambitioniertes und langfristiges Ziel. Vorantreiben können wir es durch Kooperationen, Synergien und einen offenen Ideenaustausch mit Wirtschaft, Gesellschaft und Politik.

Nicht nur in räumlicher Hinsicht ist der Hafen eng mit der Stadt verbunden. Als Wirtschaftsmotor nimmt der Erfolg des Hafens direkten Einfluss auf die Metropolregion und auf die gesamtdeutsche Wirtschaft. Umso wichtiger ist uns die Kommunikation mit Hafenakteuren und internationalen Hafenkunden – im konstruktiven Austausch muss es darum gehen, wie wir alle den Hafen und seine Abläufe effizienter gestalten können. Das bedeutet, über den Tellerrand hinauszuschauen und vorausschauend zu handeln, damit der Hafen auch künftig im internationalen Wettbewerb besteht.

Wir wünschen Ihnen eine spannende Lektüre und einen nachhaltigen Einblick in den Hamburger Hafen.

Jens Meier
 Vorsitzender der Geschäftsführung

Wolfgang Hurtienne
 Geschäftsführer



DAS MANAGEMENT

Die Zukunft heißt Effizienz

Der Hamburger Hafen ist Wahrzeichen und Wachstumsfaktor – nicht nur für Hamburg, sondern auch weit über die Metropolregion hinaus. Ein effizienter Hafen ist ein zukunftsfähiger Hafen, da sind sich die Stadt und das Hafenmanagement einig. Und: Eine langfristige Effizienzsteigerung braucht eine nachhaltige Entwicklungsstrategie.

2014 hat der Hamburger Hafen ein Rekordergebnis beim Containerumschlag erzielt. Für uns bedeutet das, dass wir mit unserer smartPORT-Strategie auf dem richtigen Weg sind. Je effizienter wir Verkehrs- und Warenströme abwickeln können, desto attraktiver wird der Hafen für den internationalen Handel. Gleichzeitig verstehen wir dieses Ergebnis als Indikator, der uns zeigt, dass wir weiter daran arbeiten müssen, den Hafen für die Anforderungen der Zukunft bereit zu machen. Mit smartPORT haben wir ein ganzheitliches Konzept zu genau diesem Zweck geschaffen. Die Idee ist, alle vorhandenen Ressourcen – sei es in Form von Daten, von Infrastruktur oder auch von Energie – möglichst effizient zu nutzen, um die Leistungsfähigkeit des Hafens nachhaltig zu optimieren.

WOLFGANG HURTIENNE
Geschäftsführer der HPA



Wer eine nachhaltige Entwicklung anstrebt, muss Grenzen überwinden. Bezogen auf den Hafen gilt dies sowohl in räumlicher Hinsicht – zum Beispiel wenn es darum geht, ladungsbezogene Informationen und Verkehrsdaten auch von außerhalb des Hafens verfügbar zu machen – als auch für die Grenzen in den Köpfen: Wir müssen umdenken, um einen zukunftsfähigen Hafen zu gestalten. Wir wollen nachhaltiges Handeln nicht vorschreiben. Als Hafenmanager müssen wir mit neuen Ideen und Konzepten vorangehen und allen am Hafenumschlag Beteiligten zeigen, dass das Engagement für mehr Nachhaltigkeit auch ökonomisch klare Vorteile bietet.

JENS MEIER
Vorsitzender der Geschäftsführung der HPA

Die Hafenenwicklung und das wirtschaftliche Wachstum der Stadt sind eng miteinander verbunden. Wir müssen den Hafen langfristig stärken. Einerseits, um die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt und der Metropolregion sicherzustellen. Und andererseits, um ein Fundament für innovative Konzepte zu schaffen. Ganz gleich, ob es die Energiewende im Hafen betrifft, Umweltaspekte oder die intelligente Vernetzung des Hafens – alle Bereiche einer nachhaltigen Hafenenwicklung benötigen die entsprechenden ökonomischen Voraussetzungen. Der Hafen ist ein Wirtschaftsmotor für die Stadt – und er kann auch Impulsgeber für neue Ideen sein.

FRANK HORCH
Senator für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Kurs auf Hamburg

... und dann weiter: Der Hamburger Hafen ist eine der größten europäischen Drehscheiben für den Warenumsatz.



CONTAINER D
Herkunftsland Japan, enthält Textilien, wird zur Weiterverarbeitung bzw. zum Vertrieb für die Bekleidungsindustrie nach Skandinavien gebracht.

CONTAINER A
Herkunftsland China, enthält Notebooks und PCs, die zur direkten Distribution an einen Händler in Westdeutschland geliefert werden.

CONTAINER B
Herkunftsland Norwegen, enthält Papier, das für eine Druckerei in Sachsen-Anhalt bestimmt ist.

CONTAINER C
Herkunftsland China, enthält Speichersysteme, wird von Hamburg aus an ein Produktionswerk in Osteuropa (Tschechien) weitertransportiert.



KURS AUF HAMBURG

Präzisionsarbeit: der Weg in den Hafen

Lange bevor das Containerschiff die Elbmündung erreicht, weiß die Nautische Zentrale Bescheid. Unter anderem haben die Nautiker und das Hafenbetriebsbüro des Hamburger Hafens die Schiffsdaten überprüft und seine Route mit den Schiffsbewegungen anderer Großschiffe abgeglichen.

Wie viel Tiefgang hat das Schiff? Hat es ein „Tidefenster“ – ein tideabhängiges Zeitfenster –, in dem es die Unterelbe durchfahren muss? Begegnet es anderen Großschiffen, und wenn ja – ist die Fahrinne an dieser Stelle breit genug, damit beide Schiffe einander sicher passieren können? Etliche Großschiffe fahren täglich in den Hafen ein und wieder hinaus – ein sicherer, effizienter Schiffsverkehr im Hafen und auf der Unterelbe ist nur dann gewährleistet, wenn potenzielle Risiken frühzeitig erkannt werden.

Schiffsverkehr im Minutentakt

An der Elbmündung geht ein Elblotse an Bord. Er begleitet das Schiff im direkten Funkkontakt mit der Nautischen Zentrale die Unterelbe hinauf und bis in den Hafen. Die Nautiker informieren den Lotsen und den Kapitän des Schiffs laufend über die aktuellen Pegelstände, Strömungsverhältnisse und andere Ereignisse – unter anderem über eine geplante Begegnung mit einem anderen Großschiff auf der Höhe von Pagensand. Hier, auf einem vier Kilometer breiten Streifen zwischen zwei Begegnungsverbotzonen, ist die Fahrinne breit genug, damit die zwei Containerriesen sicher aneinander vorbeikommen. Heute liegen beide Schiffe gut in der Zeit und passieren einander problemlos. In der Nautischen Zentrale am Bubendeyufer ist das Schiff jetzt schon zu sehen. Auf der Höhe von Finkenwerder ändert der Kapitän den Kurs, um einer Tagesbaustelle für Baggerarbeiten auszuweichen. Nur wenige hundert Meter dahinter sehen die Mitarbeiter der Nautischen Zentrale das gewaltige Containerschiff an ihrer Fensterfront vorbeifahren.

Der Elblotse meldet das Containerschiff im länderübergreifenden Informationssystem DV-Elbe – ab jetzt hat die Nautische Zentrale das Schiff „auf dem Schirm“.



01 Unterstützung bei der Einfahrt in den Hafen: der Lotse vor Ort, die Nautische Zentrale über Funk.



01

AUF DEM WEG IN DEN HAFEN – UND WEITER

Alles auf dem Schirm



Die Nautische Zentrale hält Funkkontakt, bis der Lotse das Containerschiff am Liegeplatz am EUROGATE Terminal als „fest“ meldet. Auch auf dem Port Monitor wird das Schiff „fest“ dargestellt: Das Löschen beginnt.

In der Nautischen Zentrale schlägt das Herz des Hafens: Rund um die Uhr an 365 Tagen im Jahr werden von hier aus alle Schiffsbewegungen beobachtet, geplant und koordiniert. Jeder Mitarbeiter, ob in der Verkehrszentrale oder im Hafenbetriebsbüro, ist Inhaber eines Patents „Kapitän auf großer Fahrt“.

Jörn Warwel, Leiter Nautische Zentrale

„Die Tide können wir nicht ändern. Aber wir können die Schiffsverkehre im Hafen dahingehend optimieren, dass wir das Potenzial des Hafens besser nutzen, insbesondere mit Blick auf die wachsenden Transportmengen und die immer größer werdenden Schiffe.“

- [gegenüberliegende Seite](#)
- 01 Herzstück: Blick in die Nautische Zentrale am Bubendeyufer
- [diese Seite](#)
- 02 Rund um die Uhr an 365 Tagen im Jahr sorgen die Mitarbeiter der Nautischen Zentrale für den reibungslosen Ablauf im Schiffsverkehr.



02

Durch die Vernetzung unserer Informations- und Kommunikationssysteme wird eine effizientere Verkehrsplanung möglich. Unser IT-gestütztes Leitsystem Port Monitor ist in dieser Hinsicht besonders interessant, weil es in Zukunft nicht nur für den Schiffsverkehr, sondern auch für die Verkehrsträger Straße und Schiene eingesetzt werden kann – so haben wir die aktuelle Verkehrssituation im gesamten Hafengebiet im Blick und können vorausschauend planen.“

Wachleiter

„Der Hamburger Hafen sieht 30.000 Schiffsbewegungen im Jahr – rund um die Uhr und mit wechselnden Tideverhältnissen. Für unsere Nautiker bedeutet das volle Konzentration, um die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs zu gewährleisten. Mit dem Umbau der Nautischen Zentrale wurden die Arbeitsplätze an die hohen Anforderungen angepasst, zum Beispiel mit hochauflösenden, augenschonenden Monitoren und ergonomisch geformten Leitstellentischen und -stühlen. Auf der Großbildleinwand können alle verfügbaren Verkehrs-, Wetter- und Liegeplatzinformationen sowie Videobilder aus dem Hafen von den einzelnen Arbeitsplätzen aufgeschaltet werden. Durch die Visualisierung integrierter Informationen können wir noch schneller und effektiver reagieren.“

Nautiker/Verkehrszentrale

„Der Hamburger Hafen ist ein Verkehrsknotenpunkt für die See-, Binnen-, Hafen-, Traditions- und Sportschiffahrt. Unsere Aufgabe ist, dieses hohe Verkehrsaufkommen im Blick zu behalten und unter Berücksichtigung von Tide, Strömungsgeschwindigkeiten und wechselnden Wetterbedingungen zu steuern. Radar, Funk, AIS-Transponder (automatisches Identifikationssystem) sowie der Port Monitor sind dafür unabdingbare technische Voraussetzungen. Der Trend zu größer werdenden Schiffen zeichnet sich klar ab – daher liegt die Zukunft der Nautischen Zentrale auch in der Integration von Informationen durch intelligente Systeme.“

Techniker

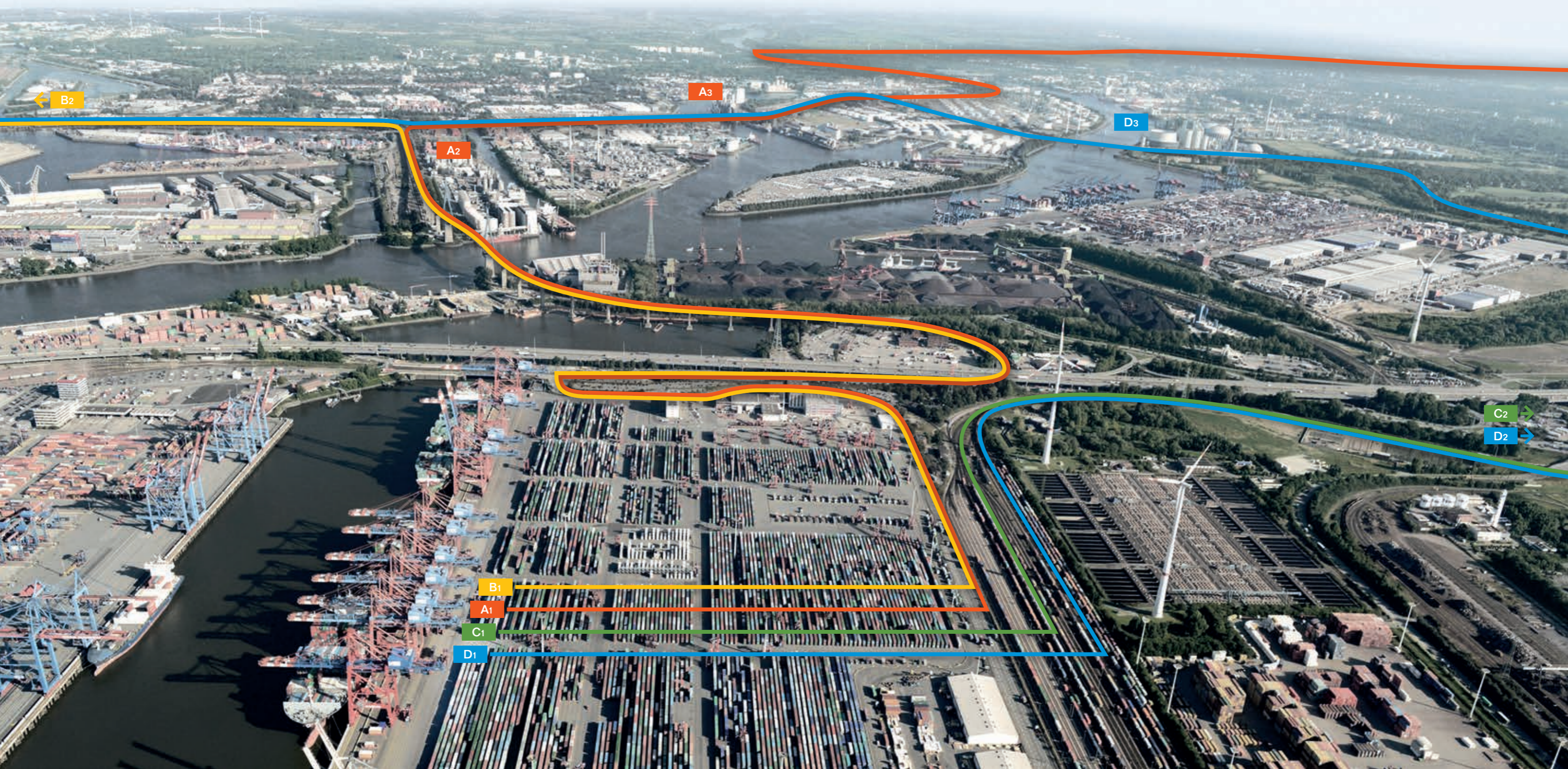
„Bei uns laufen unterschiedliche Messdaten, Logistikdaten und Verkehrsdaten zusammen. Die Systeme müssen rund um die Uhr zuverlässig funktionieren, damit ein sicherer, effizienter Schiffsverkehr gewährleistet ist. Um eine permanente Back-up-Funktion aller Systeme sicherzustellen, verfügt die Nautische Zentrale seit dem Umbau 2014 über einen separaten IT-Sicherheitsraum gemäß BSI-Empfehlung (Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik), in dem die IT- und VTS-Technik (Vessel Traffic Service) untergebracht ist. Gleichzeitig hat die HPA mit dem Eisspeicher einen nachhaltigen Weg gefunden, die großen Mengen Abwärme, die ganzjährig in den technischen Anlagen der Nautischen Zentrale entstehen, effektiv zu nutzen: Im Winter müssen wir weniger heizen und im Sommer ermöglicht der Wärmetauscher das Zuführen von kühler Luft.“

Jedes Seeschiff mit einer Länge von über 90m muss im Hamburger Hafen einen Hafenslots annehmen, der den Kapitän bei der Schiffsführung berät.

Große Schiffe mit viel Tiefgang haben teilweise ein Tidefenster von nur 30 Minuten – wenn sie diesen Zeitraum verpassen, müssen sie warten.

Das Ziel: schnell durch den Hafen

Umschlagen, zwischenlagern, weitertransportieren: Rund 20.000 Container passieren den Hafen täglich – auf der Straße, auf den Binnenwasserstraßen und über die Gleise von Europas größter Hafenbahn.



Vom Schiff auf die Straße

Mehr als 40.000 Lkw-Fahrten durch das Hafengebiet. Das ist Alltag im Hamburger Hafen. Das Verkehrsaufkommen auf der Straße wächst mit den Umschlagsmengen. Fast zehn Millionen Standardcontainer waren es 2014. Ein guter Teil davon erreicht oder verlässt den Hafen auf der Straße – und das muss vor allem schnell gehen.





VOM SCHIFF AUF DIE STRASSE

Containerumschlag im Minutentakt

- A1** Das Schiff ist am EUROGATE Terminal abgekommen – aber für die transportierten Güter ist die Reise noch nicht vorbei. Unmittelbar nach dem Festmachen beginnt das Entladen der Container. Einige werden im Hafen zwischengelagert, ein Großteil wird zum Weitertransport in das Hamburger Hinterland und an Zielorte in Deutschland und ganz Europa verladen: Jetzt zählt jede Minute.
- B1**

SPL ist eine cloudbasierte Kommunikations- und Informationsplattform, die Fahrer und andere Hafenakteure mit jeweils aktuellen Informationen zum Transportgeschehen im Hafen versorgt.

Seit 1974 verbindet die Köhlbrandbrücke Wilhelmsburg mit der Autobahn A 7/Waltershof. Mit 3.618 m ist sie die zweitlängste Straßenbrücke Deutschlands und ein Hamburger Wahrzeichen.

Ununterbrochen sind die über 80 m hohen fahrbaren Brücken in Bewegung: Ein Container nach dem anderen wird vom Schiffsdeck gehoben und zu seinem jeweiligen Ziel für den Weitertransport gebracht. In einer langen Reihe warten die Lkw darauf, ihre Ladung aufzunehmen.

Einer von ihnen liefert heute einen Container mit PCs und Notebooks an einen Großhändler in der Nähe von Bremen. Ein anderer Lkw transportiert in Japan hergestellte Textilien zur Weiterverarbeitung nach Polen.

Zunächst geht es auf der Köhlbrandbrücke über den Köhlbrand in Richtung Waltershof. Die eindrucksvolle Brücke ist eine der Hauptverkehrsadern des Hafens – und ein Nadelöhr. Heute zeigt die DIVA-Tafel an der Zufahrt auf die Köhlbrandbrücke freie Fahrt. Auch im verkehrsträgerübergreifenden Informationssystem SPL, das die Fahrer per App auf ihren Smartphones nutzen, werden derzeit keine Verkehrsbehinderungen angezeigt. Der Fahrer, der zur A 1 in Richtung Bremen unterwegs ist, hat schon vor seiner Abfahrt am Terminal über SPL die aktuelle Verkehrslage auf seiner Strecke geprüft. Jetzt schickt er seinem Disponenten eine kurze Nachricht, dass er die erwartete Ankunftszeit beim Kunden einhalten wird, und terminiert seine nächste Lenkpause.

Gegenüberliegende Seite

- 01 Je nach Schiffsgröße müssen zwischen 10.000 und 16.000 Standardcontainer (TEU) entladen und weitertransportiert werden.

Diese Seite

- 02 Keine Zeit verlieren: Effiziente Verladung direkt auf den wartenden Lkw.





01

VOM SCHIFF AUF DIE STRASSE

Straßensanierung im Schnelldurchlauf



Auf dem Weg zur A 1 in Richtung Bremen passiert der Lkw die Kreuzung Neuhöfer Damm/Neuhöfer Straße. Hier fahren die Lkw dicht an dicht – ein Dauer-Stresstest für den Straßenbelag. Bei seiner Erneuerung 2014 ist hier ein ganz besonderer Asphalt zum Einsatz gekommen.

Rund 10.000 Fahrzeuge passieren täglich den zentralen Verkehrsknotenpunkt Neuhöfer Straße/Neuhöfer Damm, unterwegs zu den Terminals, zum Containerdepot oder in das Hamburger Hinterland. Eine echte Herausforderung für Straßensanierungsvorhaben, denn für die Lkw auf ihrem Weg durch den Hafen gibt es keine sinnvolle Ausweichroute. Hier sind innovative Lösungsansätze gefragt.

Wenn es um Lösungen für komplexe Straßenbauprojekte geht, arbeitet die HPA seit vielen Jahren mit der Pinneberger Ingenieur- und Prüfgesellschaft Hansa Nordlabor (HNL) zusammen. Die hohe Auslastung der Infrastruktur ist eine der Herausforderungen eines wachsenden Hafens, weiß auch Manfred Hase, Geschäftsführer von HNL. „Mitunter können sanierungsbedürftige Straßen aufgrund ihrer ständigen starken Auslastung tagsüber nicht gesperrt werden. Diese Straßen müssen nachts oder am Wochenende erneuert werden.“ Ein solch knappes Zeitfenster wiederum reicht für eine Erneuerung des Straßenbelags in der Regel nicht aus: „Konventioneller Asphalt benötigt bis zu 36 Stunden, um vollständig auszukühlen“, erklärt Hase. „Gibt man den Straßenbelag zu früh für den Verkehr frei, riskiert man Verformungen der Deckschicht.“

Durch die minimierten Sperrzeiten während der Straßenerneuerung reduziert sich auch der Emissionsausstoß, weil der Verkehr besser fließt.

Dr.-Ing. Manfred Hase ist seit 2003 Geschäftsführer von HNL und öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für Asphaltbauweisen im Straßen- und Verkehrswegebau.

Gegenüberliegende Seite

01 Kalte Dusche: Der bis zu 180° C heiße Asphalt wird so rasch runtergekühlt.

Diese Seite

02 Schon nach ein bis zwei Stunden kann der Verkehr wieder rollen.



02

Extrem kurze Auskühlzeiten mit Wasser

Was tun, wenn das Verkehrsaufkommen eine lange Sperrung unmöglich macht, eine kurzzeitige Sperrung aber wegen langer Auskühlzeiten nicht funktioniert? Das Verkehrsaufkommen lässt sich nicht reduzieren – die Auskühlzeit des Asphalts schon. „Unsere Motivation war, einen hochstandfesten Asphaltbelag mit minimalen Auskühlzeiten zu entwickeln“, erklärt Hartmut Koch, Abteilungsleiter Asphalt bei HNL die Idee für HAKO-Asphalt. „Die offeneporige Struktur von HAKO-Asphalt kann nach dem Einbau vollständig mit Wasser durchströmt und dadurch schnell und effektiv abgekühlt werden“, führt er aus. „So kann ein Straßenabschnitt unter optimalen Bedingungen schon ein bis zwei Stunden nach dem Einbau für den Verkehr freigegeben werden. Mit der entsprechenden Vorbereitung lassen sich bis zu 500 m Straße in nur einer Nacht erneuern und sind am nächsten Morgen wieder befahrbar.“

Innovative Ideen erfordern Umdenken

Für die HPA ist der Pilotversuch mit HAKO-Asphalt auf der Kreuzung Neuhöfer Straße/Neuhöfer Damm ein Verfahren mit Zukunft. „Für den Hafen mit seinem hohen Verkehrsaufkommen ist der Einbau von HAKO-Asphalt ideal. So können wir verkehrlich stark beanspruchte Streckenteile schneller wieder herstellen und den Eingriff in den Verkehr auf ein Minimum reduzieren“, sagt dazu Willi Stegemann, Leiter Anlagenmanagement Straße bei der HPA. Die Prüfgesellschaft HNL schätzt die HPA als Kunden, der bereit ist, neue Wege zu gehen und aktiv an der Entwicklung innovativer Verfahren mitzuarbeiten. „Nachhaltigkeit erfordert ein Umdenken in den Unternehmen“, so Hartmut Koch. „Der Fokus muss sich verlagern: weg von den reinen Kosten und hin zu nachhaltigen, weil langfristig lohnenden Methoden.“

Verkehrslösungen für einen wachsenden Hafen

Auch in Zukunft wird die HPA gemeinsam mit HNL über neue Optionen in der Straßensanierung nachdenken. Den weiter wachsenden Verkehrs- und Umschlagsmengen kann und will sie nicht ausschließlich durch einen Infrastrukturausbau gerecht werden. Vielmehr wird es in Zukunft darauf ankommen, die vorhandene Verkehrsinfrastruktur so intelligent und effizient wie möglich zu nutzen. Mit starken Partnern, die über Erfahrung und Know-how verfügen, kann der Verkehr im Hafen auch in Zukunft reibungslos laufen.

Verkehre entflechten: fahren statt stehen



Auf dem Rethedamm kommt der Verkehr zum Stehen – die Rethhubbrücke ist für eine Zugdurchfahrt gesperrt. Als der Lkw-Fahrer zehn Minuten später die Brücke überquert, beobachtet er die Arbeiten auf einer beeindruckenden Baustelle unmittelbar neben der Hubbrücke.



01

Gegenüberliegende Seite

01 Gute Aussichten für Lkw – die neue Klappbrücke über die Retheth wird Wartezeiten reduzieren.

Diese Seite

02 Zwischen Neuhoof und Hohe Schaar entsteht derzeit die größte Klappbrücke Europas ihrer Art.



02

Mehr als 7.000 Lkw und Pkw überqueren Tag für Tag die Rethethubbrücke, die Neuhoof mit der Elbinsel Hohe Schaar verbindet – ebenso wie zahllose Radfahrer und Fußgänger sowie rund 40 Rangierzüge, die täglich zwischen den Rangierbahnhöfen Hamburg-Süd und Hohe Schaar verkehren. Wann immer einer von ihnen die Rethethbrücke überquert, muss der Straßenverkehr warten.

Auf dem Weg zum smartPORT

Eine gewaltige Baustelle erhebt sich unmittelbar neben der Rethethubbrücke. Hier entsteht eine neue Klappbrücke, die ab 2018 die jetzige Hubbrücke vollständig ersetzen soll. „Die neue Brücke wird die Verkehrsträger Schiene und Straße voneinander trennen und den Verkehrsfluss verbessern“, so Jörg Kapusta, Projektverantwortlicher für das Bauvorhaben „Neubau der Rethethbrücke“ bei der HPA. In Zukunft überqueren Züge und andere Fahrzeuge die Retheth gleichzeitig, ohne dass sich auf der Straße lange Staus bilden. Ganz im Sinne der smartPORT-Philosophie, denn die, so HPA-Geschäftsführer Jens Meier, „beinhaltet nicht nur die intelligente Vernetzung von IT im Hafen, sondern auch die Entflechtung der Verkehre, um die Verkehrssituation im Hafen insgesamt zu optimieren und auf zukünftig wachsende Verkehre vorzubereiten.“

Operation am offenen Herzen

Der entscheidende Grund für das Neubauprojekt ist der Ersatz der alten Hubbrücke. Nach gut 80 Jahren hat sie das Ende ihrer technischen Lebensdauer erreicht. Für die HPA war klar, dass im Zuge der notwendigen Investition insbesondere ein effizienter Verkehrsfluss für Autos, Züge und Schiffe berücksichtigt werden muss, um Wartezeiten für den Straßenverkehr zu vermeiden und zusätzlich Emissionen zu reduzieren.

„Eine der größten Herausforderungen des Projekts ist die unmittelbare Nähe zur Rethethubbrücke“, erzählt Jörg Kapusta. „Für die Baugruben der riesigen Klappenpfeiler musste eine 30 m hohe Baugrubenwand mit nur elf Zentimetern Abstand zum Steuerhaus der Hubbrücke hergestellt werden. Da war absolute Maßarbeit gefragt.“ Um die Sicherheit der benachbarten Bauwerke zu gewährleisten, wurden die Stahlbauteile für die Brückenpfeiler mit einem speziellen, erschütterungsarmen Bauverfahren auf dem Grund der Retheth eingesetzt.

Ab Mitte 2016 soll der Verkehr rollen

Im April 2014 wurde die Vorlandbrücke der Straßenrampe eingehoben, im Juli 2014 folgten die Bahnvorlandbrücke und die vier stählernen Klappenflügel, jeweils über 600 t schwer. „Wir haben noch ein gutes Stück Arbeit vor uns“, so Jörg Kapusta, „neben dem Bau der Brücke muss auch die Fahrtrasse verbreitert und die Uferböschung angepasst werden.“ Nach der voraussichtlichen Fertigstellung 2018 wird die Rethethklappbrücke direkt mit dem Port Road Management Center und in den übergreifenden Verkehrsleitstand der HPA, den Port Monitor, aufgeschaltet werden: Auch in dieser Hinsicht ist das Gesamtprojekt Rethethbrücke ein großer Schritt in Richtung smartPORT.

Durch den Bau der Klappbrücke verbreitert sich die Fahrtrasse von derzeit 44 m auf 64 m. Große Schiffe mit mehr als 30 m Breite können die neue Brücke dann sicherer und schneller passieren.

Die neue Brücke entsteht als zweiteilige und zweiflügelige Brücke – dieser Brückentyp hat sich an der Retheth als die wirtschaftlichste Variante herausgestellt.

Zusätzlich zur neuen Brücke entsteht im südlichen Anschlussbereich ein „Überwerfungsbauwerk“ (Fly-over), das den Straßenverkehr über die Schienen führt.



01

VOM SCHIFF AUF DIE STRASSE

Aus Wasser wird Land



Der zweite Container verlässt die Köhlbrandbrücke in Richtung Steinwerder. Bei der Fahrt über den Roßdamm und die Ellerholzbrücke sieht der Fahrer die schweren Bagger und eine Sandverrieselungsanlage, die die Verfüllung des südlichen Steinwerder Hafens vorbereiten. Hier entsteht schon bald eine neue Logistikfläche.

Die Geschichte des Hamburger Hafens zeigt sich aus der Vogelperspektive: Kleine Hafenbecken, getrennt von schmalen Kaizungen, dominieren in vielen Abschnitten das Hafengebiet. Über Jahrhunderte wurden im gesamten Hafen diese langen, schmalen Hafenbecken als Liegeplätze für kleine Frachtschiffe gegraben. Mit dem Beginn der modernen Containerschiffahrt wuchsen Schiffe und Transportmengen – statt möglichst viel Kaimauer waren jetzt große, zusammenhängende Logistikflächen gefragt, um die Containereinheiten vor dem Weitertransport zwischenzulagern und neu zu sortieren.

Zusammenhängende Hafengebiete für einen zukunftsfähigen Hafen

Seit den 1960er Jahren wächst der Containerumschlag im Hamburger Hafen kontinuierlich und mit ihm der Bedarf an Lager- und Logistikflächen. Alte, kaum mehr genutzte Hafenbecken werden heute teilweise wieder verfüllt und als Logistikfläche entwickelt: Diese schrittweise Gewinnung neuer Hafengebiete ist Teil einer strategischen Umstrukturierung des Hafens. Das Ziel ist, großflächige Strukturen zu schaffen, die die wachsenden Umschlagsmengen in

Auch auf Waltersdorf entsteht derzeit eine neue Logistikfläche durch die teilweise Verfüllung des Dradenauhafens.



02

Gegenüberliegende Seite

01 Der Hafen wächst zusammen: Über Jahrhunderte gewachsene kleinteilige Strukturen werden zurückgebaut.



03

Diese Seite

02 Flächengewinnung auf Steinwerder: Hier entsteht eine dringend benötigte Logistikfläche.

03 Eine der wichtigsten Transportrouten im Hafen: Tausende Lkw sind Tag für Tag auf dem Veddel Damms unterwegs.

den Bereichen Container, Projektladung und Stückgut aufnehmen und effektiv umschlagen können. So bleibt der Hafen als Universalhafen auf lange Sicht wettbewerbsfähig.

Auch auf Steinwerder entsteht bis 2018 eine 40.000 m² große Logistikfläche. Sie verbindet die bestehenden Lagerkapazitäten eines ansässigen Hafenkunden zu einer zusammenhängenden Depot- und Lagerfläche. Auf diese Weise können die vorhandenen Kapazitäten effizienter genutzt werden und die Infrastruktur wird insgesamt besser ausgelastet.

Umweltechnische Herausforderungen bei der Flächengewinnung

Seit Mitte 2014 laufen die Arbeiten am südlichen Ende des Steinwerder Hafens. Eine der Herausforderungen bei der Verfüllung des 440 m langen und 85 m breiten Abschnitts des Hafenbeckens sind die Menge und die Belastung des Schlicks am Grund des 100 Jahre alten Hafenbeckens: Untersuchungen im Vorfeld hatten eine stellenweise hohe Schadstoffbelastung ergeben. In Abstimmung mit den Fachbehörden wurden rund 10.000 m³ stark belasteter Schlick ausgebagert und das verbleibende, weniger belastete Material mit einer rund zwei Meter dicken Sandschicht abgedeckt. Durch das sogenannte Verrieselungsverfahren, bei dem der Sand wiederholt in dünnen Schichten auf die Fläche aufgebracht wird, entsteht ein tragfähiger Untergrund für die weitere Verfüllung. Ein Unterwasserdamm am nördlichen Ende der künftigen Fläche verhindert, dass der Sand wieder aus dem Hafenbecken herausgespült wird. Die Verrieselungsarbeiten wurden Anfang 2015 abgeschlossen – danach hat die eigentliche Verfüllung begonnen.

Synergien nutzen: Sinnvolles Bodenmanagement

Zu einer nachhaltigen „Hafenentwicklung nach innen“ gehört auch, dass man Synergieeffekte erkennt und nutzt, um Ressourcen optimal zu einzusetzen. Für den Steinwerder Hafen bedeutet das, dass erhebliche Bodenmengen aus anderen HPA-Projekten zur Verfüllung des Steinwerder Hafenbeckens verwendet werden. Aushubmaterial, das bei anderen Baumaßnahmen anfällt, wird nach Möglichkeit per Schute nach Steinwerder gebracht und dort eingesetzt. Dieses Recycling spart Deponieflächen und die Ressource Sand. Gleichzeitig ersetzt eine Baggerschute rund 30 Lkw auf der Straße und reduziert damit die Verkehrsbelastung und die Schadstoffemissionen im Hafen.



Der Fahrer lässt Steinwerder hinter sich und prüft noch einmal die Streckenführung auf seinem Smartphone. Kurze Zeit später überquert er die Nordereibe und verlässt Hamburg in Richtung Sachsen-Anhalt.



Vom Schiff auf die Schiene

Die Hamburger Hafenbahn verbindet die Umschlagsterminals mit dem deutschen und europäischen Schienennetz. Rund 200 Züge mit insgesamt über 5.000 Wagen rollen täglich über die Hafenbahngleise – das verlangt echtes Organisationstalent: Wie ein Uhrwerk läuft der Betrieb der Hafenbahn, damit jeder Container zuverlässig auf den Weg an seinen Zielort gebracht wird.



Gegenüberliegende Seite

01 Ein Container nach dem anderen wird über die fahrbare Brücke auf die wartenden Gütertragwagen verladen.

Diese Seite

02 Lenkt die Geschicke der Hamburger Hafenbahn: Harald Kreft.



02

VOM SCHIFF AUF DIE SCHIENE

Drehscheibe für den europäischen Güterverkehr

C2



D2



Nicht alle Container verlassen das Terminal auf dem Lkw – ein großer Teil wird vom Schiff aus direkt auf die wartenden Containertragwagen verschiedener Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) verladen. Einige dieser Container gehen direkt an produzierende Unternehmen im Hafen, andere machen sich über die Hafenbahn auf den Weg in das Hamburger Hinterland oder noch weiter in das europäische Schienennetz nach Skandinavien und Osteuropa.

Mehr als 30% aller im Hafen umgeschlagenen Güter werden per Bahn befördert – aktuell über 44 Millionen t pro Jahr. Damit ist der Hamburger Hafen der größte Eisenbahnhafen Europas. Seit 2008 ist Harald Kreft als Leiter der Hafenbahn unter anderem für die strategische Instandhaltung und die Effizienzsteigerung der Hafenbahn verantwortlich.

Harald Kreft, seit 2008 hat die HPA rund 333 Millionen Euro für die Entwicklung der Hafenbahn ausgegeben – warum wird so viel in das Netz investiert?

HARALD KREFT Zum einen mussten wir den Nachholbedarf an Investitionen aus der Zeit vor 2008 erfüllen. Das ist uns gelungen. Zum anderen müssen wir die Hafenbahn auf künftig steigende Umschlags- und Transportmengen vorbereiten. Einerseits durch den Ausbau und die Entwicklung der bestehenden Gleisanlagen und andererseits durch eine schrittweise Entflechtung der Verkehre im Hafen, damit sich die einzelnen Verkehrsträger Bahn, Auto und Schiff möglichst wenig im Verkehrsfluss behindern. Großbaustellen wie aktuell die Neue Bahnbrücke Kattwyk sind in finanzieller Hinsicht reine Bahnprojekte, auch wenn alle Verkehrsträger davon profitieren.

Harald Kreft ist Mitglied der Geschäftsleitung der HPA. Der gelernte Facharbeiter für Eisenbahnbautechnik hat ein Eisenbahn- und Straßenbaustudium abgeschlossen und ist seit den 1990er-Jahren im Consulting und in leitenden Positionen im Bahnbereich tätig.



01

Diese Seite

- 01 Die intelligente Weiche hat es in sich: Eine Sensorik misst den Wartungsbedarf und meldet ihn rechtzeitig an die Techniker.

Gegenüberliegende Seite

- 02 Bestens koordiniert – im Rangierbahnhof Alte Süderelbe werden die Containerzüge gestückelt und für die Weiterfahrt neu zusammengestellt.

C2



D2



Vom Terminal fahren die Containerzüge zum Rangierbahnhof Alte Süderelbe (ASE). Hier werden sie gestückelt und die Container ihrem Ziel entsprechend umverteilt. Das muss schnell gehen: Tausende Container wollen bewegt werden und weitere sind schon im Anmarsch. Die Transportmengen der Hafentbahn steigen proportional zu den wachsenden Schiffgrößen – künftig soll die bestehende Infrastruktur der Hafentbahn noch effizienter genutzt werden.

Sie sagen, die Hafentbahn muss sich auf steigende Umschlags- und Transportmengen vorbereiten – wie lässt sich das umsetzen?

Die Effizienzsteigerung der Hafentbahn fußt auf drei Säulen. Die erste Säule ist die Erweiterung und Instandhaltung der bestehenden physischen Infrastruktur, also der Gleisanlagen, der Oberleitungen und der Leit- und Sicherungstechnik. Die zweite Säule ist die intelligente Bewirtschaftung der Infrastruktur, z.B. durch betriebliche Maßnahmen und Anreizsysteme wie unser Entgeltsystem INES (Infrastruktur-Nutzungs-Entgeltsystem). Die dritte Säule schließlich ist die intelligente Vernetzung der mehr als 300 an den Bahnprozessen Beteiligten.

Für sie werden über das 2014 vollständig eingeführte IT-System transPORT rail Informationen mandantengerecht bereitgestellt und kommuniziert. Wesentliche Beteiligte sind hier die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Operateure, die Ladestellen und die benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

Wie können die EVU als Nutzer der Hafentbahn in ein nachhaltiges Konzept eingebunden werden?

Durch Systeme wie INES können die EVU die Infrastruktur insgesamt schneller und effizienter nutzen. transPORT rail ermöglicht den EVU, ihre Produktion zuverlässig zu kalkulieren, da alle Logistikkdaten frühzeitig verfügbar sind. Wir können heute einen Zug von seinem Ausgangsort im europäischen Hinterland bis in den Hafen verfolgen und seine Abwicklung dort präzise planen. Diese Zusammenarbeit mit den EVU und Versendern möchten wir intensivieren, um den Bahnverkehr in Zukunft noch besser zu steuern. Eine effiziente Produktion der EVU im Hafen ist wesentliche Voraussetzung für eine optimierte Infrastrukturnutzung. Für den direkten Informationsaustausch zwischen der HPA, den EVU, den Operateuren, den Ladestellen/Terminals sowie der DB Netz benötigen wir wenige, möglichst zentrale Kommunikationsschnittstellen, sogenannte single points of contact (SPOC).

Durch INES konnte die HPA die Kapazität auf den Hafentbahngleisen nahezu verdoppeln und unter anderem die Anzahl der im Hafen fahrenden Waggons mit geräuschreduzierten Bremsen um 45% steigern.

Die Intelligente Weiche (smartSwitch-Technologie) meldet über eine Sensorik an der Weiche, wann die Weiche gewartet werden muss. Dadurch müssen weniger Gleise wartungsbedingt gesperrt werden.

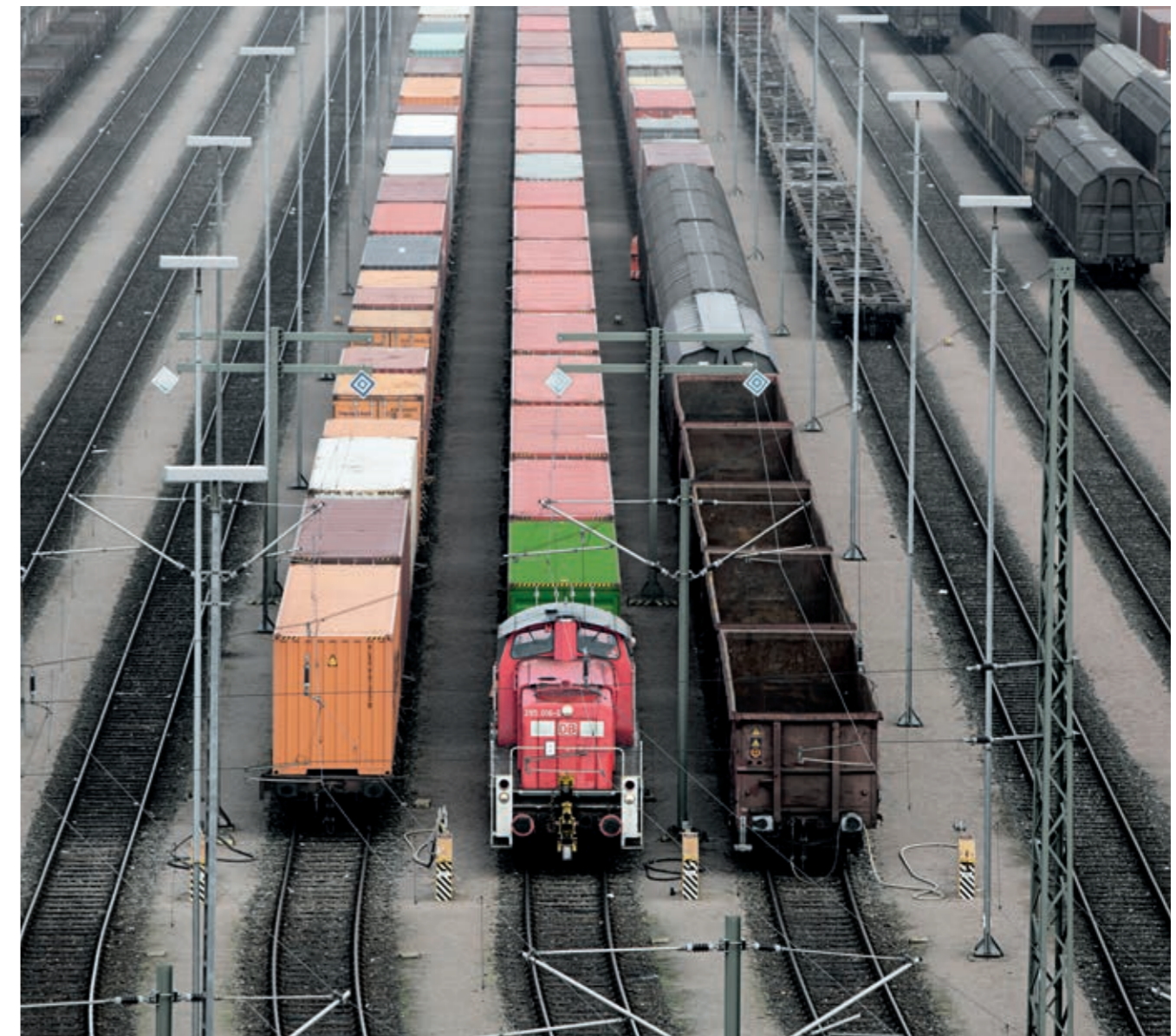
Derzeit nutzen 117 EVU die Hafentbahninfrastruktur. Diese Vielfalt bietet den Hafentkunden ein breites Angebotsspektrum und eine optimale Basis für innovative Produkte.

Eines der Schlagwörter der HPA für die Zukunftsgestaltung des Hafens ist der Begriff „smartPORT“. Welche Rolle spielt die smarte Entwicklung für die Hafentbahn?

Bei den Umschlagsmengen, mit denen wir es im Hamburger Hafen zu tun haben, ist IT für die optimierte Nutzung und die Instandhaltung der Infrastruktur unerlässlich. Ein gutes Beispiel dafür ist die smartSwitch-Technologie, die wir bei stark beanspruchten, schwer erreichbaren Weichenanlagen einsetzen. Über eine Sensorik meldet die Weiche Wartungsbedarf, so dass es zu weniger Ausfällen durch Gleissperrungen kommt. Auch transPORT rail ist ein Teil der smarten Entwicklung, weil es als Kommunikationsschnittstelle die Effizienz auf der Schiene fördert.

Wo sehen Sie die größten Herausforderungen der Hafentbahn in der Zukunft?

Fakt ist, dass die Umschlagsmengen auf der Schiene kontinuierlich steigen. Das liegt zum einen am immer weiter wachsenden Güterumschlag und zum anderen an der von der HPA ausdrücklich unterstützten Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene. Dafür spielen insbesondere die bessere Auslastung der Züge und eine verlässliche Bahnproduktion eine Rolle, um die Transporte schneller und wirtschaftlicher zu machen. Dank der Investitionen der vergangenen Jahre ist die physische Hafentbahninfrastruktur in einem guten Zustand. Die optimale Auslastung durch intelligente Maßnahmen, insbesondere durch das Teilen von Informationen, ist die nächste große Herausforderung. Wir sind fest davon überzeugt, dass wir dafür in Zukunft noch enger mit den EVU zusammenarbeiten und insgesamt verkehrsträgerübergreifender denken und handeln müssen.



02

Hamburg – der Eisenbahnhafen schlechthin



An der Umverteilung und am Weitertransport der Container im Rangierbahnhof Alte Süderelbe ist eine Vielzahl verschiedener EVU beteiligt. Sie alle zahlen für die Nutzung der Hafentbahn – und wer seine Container besonders effizient oder nachhaltig bewegt, zahlt eine reduzierte Nutzungsgebühr im Hafentbahn-Entgeltssystem INES. Einer nach dem anderen verlassen die neu zusammengestellten Züge den Rangierbahnhof – die Reise der Container geht weiter.

„Als Quell- und Zielort vieler europäischer Gütertransporte ist die Hafentbahn ein strategisch wichtiger Partner für DB Schenker. Insbesondere die guten Hinterlandverbindungen der Hafentbahn fördern eine schnelle Abwicklung. Eine optimale Produktivität auf den Hafentbahngleisen – dieses Ziel haben wir mit der Hafentbahn gemeinsam. Daher verfolgen wir die Entwicklung der Hafentbahn mit großem Interesse.“



Eine nach vorn gerichtete Sicht auf die Infrastruktur und deren Belegung – das muss das Ziel für Zukunft sein!

HEIKO WULFF-RABENSTEIN

Wie die HPA hat auch DB Schenker Nachhaltigkeit als Teil seiner Konzernstrategie DB2020 festgelegt. Dazu gehören unter anderem eine neue Rangierflotte mit Rußpartikelfiltern, neue, leisere Bremsausrüstungen für einen Großteil unserer Güterwagen und technische Versuche mit Hybridloks. Der wichtigste Faktor einer nachhaltigen Produktion ist und bleibt aber die Effizienz. Dafür ist eine frühzeitige, zuverlässige Planung unserer Transporte unverzichtbar. Sie ist ein gemeinsames Interesse aller am Transport Beteiligten und einer der Grundpfeiler der Schienengüter-Verkehrsstrategie von DB Schenker. Auch der Infrastrukturausbau der Hafentbahn muss sich auf bessere Planbarkeit ausrichten. transPORT rail ist der Startschuss für eine Entwicklung in diese Richtung. Mit einer weiteren Intensivierung der Vernetzung und der Transparenz der Informations- und Kommunikationssysteme im Schienengüterverkehr kann eine gemeinsame Planungsübersicht für alle im Hafen produzierenden EVU geschaffen werden – mit dem Ziel, die Durchlaufzeiten im Hafen um drei Stunden zu senken und Leerfahrten auf den Hafentbahngleisen vollständig zu vermeiden.“

HEIKO WULFF-RABENSTEIN

Leiter Produktionsstandort Hamburg bei DB Schenker Rail seit 2011



Im Bezahlssystem INES (Infrastruktur-Nutzungs-Entgeltssystem) reduziert sich das Nutzungsentgelt für EVU, wenn sie zum Beispiel die Standard-Durchfahrzeiten im Hafen einhalten und Rußpartikelfilter oder geräuschreduzierte Waggons einsetzen.

VON DER HAFENTBAHN NACH GANZ EUROPA
Das Ziel ist, dass jeder Container den Hafen so schnell wie möglich passiert.



01

VOM SCHIFF AUF DIE SCHIENE

Mit innovativen Ideen Grenzen überschreiten



Beladen mit 65 Standardcontainern verlässt ein weiterer Zug den Rangierbahnhof in Richtung Hausbruch. Es ist einer von vielen Zügen, die über die Hafenbahn in Richtung Osteuropa unterwegs sind. Dank einer Mehrsystemlok, die in den unterschiedlichen Spannungssystemen verschiedener Länder funktioniert, kann dieser Zug ohne Lokwechsel bis zum Terminal in Tschechien durchfahren.

Die HPA sorgt für Bewegung im größten Eisenbahnhafen Europas:

Als Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) stellt sie den im Hafen produzierenden Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) die Hafenbahninfrastruktur zur Verfügung.

Im Alltag heißt das, die verschiedenen Zugfahrten von über 100 EVU im Hafen zu koordinieren, die Gleisbelegung zu planen und die Stückelung und Neuzusammenstellung der Züge am Rangierbahnhof zu überwachen – kurz, jeden Tag die Voraussetzungen für eine möglichst effiziente Nutzung der Hafenbahn zu schaffen.

Gegenüberliegende Seite

01 Die neuen Bombardier-Loks von Metrans fahren schneller und effizienter an Ziele in Ost- und Nordeuropa.

Diese Seite

02 Kürzlich hat Metrans 20 TRAXX-Mehrsystem-Lokomotiven erworben.

Metrans bedient wöchentlich mehr als 330 Zugverbindungen u. a. in die Schweiz und nach Österreich, nach Tschechien, Ungarn und in die Slowakei.

Metrans verfügt über 40 eigene Lokomotiven und knapp 1.500 eigene sowie 700 gemietete Waggons. Erst kürzlich hat Metrans 20 TRAXX-Mehrsystem-Lokomotiven gekauft.



02

Effizienz als klarer Wettbewerbsfaktor

Die große Vielfalt der Eisenbahnverkehrsunternehmen im Hamburger Hafen ist ein Indikator für die dynamische Entwicklung des Hafenumschlags und der Hafenbahn. Gleichzeitig ist sie eine Herausforderung für ihre optimale Auslastung. Anreize für eine nachhaltige Infrastrukturnutzung kommen nicht nur von der HPA, sondern auch von den EVU selbst. Große Unternehmen wie die HHLA-Tochter Metrans nutzen das Hub-and-Shuttle-System für eine möglichst hohe Auslastung der Züge: Metrans sortiert die Fracht, die direkt aus den Häfen kommt, nach Bestimmungsregionen und transportiert sie entsprechend zu den Hub-Terminals in Tschechien und der Slowakei, von wo sie für ihren Bestimmungsort sortiert werden. Umgekehrt dienen sie als Sammelterminals für die Shuttlezüge zur Fahrt in die Zielhäfen.

„Eine Effizienzsteigerung unserer Transporte ist ökonomisch wie ökologisch sinnvoll. Auch die Mehrsystem-Lokomotiven erhöhen die Produktionsqualität, denn sie sind auf die unterschiedlichen Spannungs- und Zugsicherungssysteme in Mitteleuropa ausgerichtet und können grenzüberschreitend eingesetzt werden.“

METRANS

Mehrsystemloks reduzieren die Gesamtfahrzeit

Die Frage der Effizienz beginnt aber schon viel früher – nämlich beim Material der EVU. Neben selbst entwickelten Waggons mit verringertem Eigengewicht und höherer Ladekapazität setzt Metrans daher seit kurzer Zeit auch TRAXX-Mehrsystem-Lokomotiven des Herstellers Bombardier ein. Die innovativen Elektroloks verfügen über Sicherungs- und Stromsysteme diverser Länder, so dass der gesamte Zug bis zum ausländischen Bestimmungsbahnhof durchfahren kann. Dadurch reduzieren sich Wartezeiten und die Gesamtfahrzeit des Zuges. Gleichzeitig lassen sich die Mehrsystemloks flexibel über die Landesgrenzen hinaus einsetzen. Das Umdenken bei den Nutzern der Hafenbahn und die Bereitschaft, in eine effizientere Produktion zu investieren, ist ein wichtiger Schritt für die Zukunft der Hafenbahn – und eine optimale Basis für intensive Zusammenarbeit der HPA mit den produzierenden Unternehmen.

METRANS Deutschland GmbH



Im nördlichen Bereich des Bahnhofs Alte Süderelbe passiert der Zug eine von vielen Weichen auf seinem Weg durch den Hafen. Der unscheinbare graue Kasten neben den Gleisen hat es in sich: Die sogenannte smartSwitch-Technologie meldet Wartungsbedarf der Weiche und reduziert damit Sperrzeiten durch Gleisstörungen. Heute läuft alles wie geschmiert – die Weiche in Richtung Hausbruch und in das osteuropäische Schienennetz ist gestellt.

Kreuzschifffahrt aus einer Hand



Kurz nach dem Metrans-Zug fährt ein weiterer Containerzug in die Hausbrucher Kurve ein. Auf dem Weg nach Skandinavien geht es für ihn über die Kattwykbrücke. Noch ist die Neue Bahnbrücke Kattwyk im Bau – bis zur Fertigstellung müssen Autos und Lkw warten, wenn ein Zug die Brücke überquert. Die Baustelle der Neuen Bahnbrücke Kattwyk bleibt nicht die einzige auf der Strecke des Containerzuges. Auch auf Steinwerder ist die Hafen-Infrastruktur-entwicklung in vollem Gange.

Am Ellerholzhafen im westlichen Steinwerder entsteht zurzeit Hamburgs drittes Kreuzfahrtterminal (CC3). Erstmals ist die HPA dabei nicht nur für die Herrichtung der geeigneten Fläche verantwortlich, sondern auch für den Bau und den Betrieb des neuen Cruise Center Steinwerder.

Hamburg hat bereits das Cruise Center Altona und das Cruise Center HafenCity. Warum wird ein drittes Kreuzfahrtterminal auf Steinwerder gebaut?

IRIS SCHEEL (Gesamtprojektleitung CC3) Unsere Stadt ist ein beliebtes Kreuzfahrtziel und ein fester Bestandteil der Routen der größten Kreuzfahrtschiffe Europas. Die aktuelle Prognose sieht eine Verdoppelung der Kreuzfahrtgäste bis 2030 vor. Gleichzeitig muss die Infrastruktur der Kreuzfahrtterminals auch den immer größer werdenden Schiffen gerecht werden. Daher baut die HPA gemeinsam mit Hamburg Airport ein drittes Kreuzfahrtterminal, um den wachsenden Schiffsgrößen und damit einhergehenden Passagierzahlen gerecht zu werden.

Das CC3 liegt nicht in unmittelbarer Nähe zur Innenstadt, sondern im Herzen des Hafens – warum hat sich die HPA für diesen Standort entschieden?

Entscheidend waren die kurzfristige Verfügbarkeit und die Kosten. Einer unserer größten Kunden arbeitet an einem neuen Projekt für Ganzjahreskreuzfahrten ab Hamburg. Die Fläche am Kronprinzkai war bereits geräumt und kurzfristig bereit für die Erschließung. Zudem war im Gegensatz zu den alternativen Standorten am Kronprinzkai bereits eine Kaimauer vorhanden, die wir nur noch an die Bedürfnisse der großen Kreuzfahrtschiffe anpassen mussten. Unsere Erfahrung mit der Kreuzschifffahrt in Hamburg zeigt, dass etwa 95 % der Kreuzfahrtpassagiere in Hamburg sogenannte Turnaround-Passagiere sind, die ihre Kreuzfahrt in Hamburg beginnen oder beenden. Diese Passagiere benötigen vor allem eine gute Verkehrsanbindung an das Terminal und Langzeitparkplätze. Beides konnten wir auf der Fläche in Steinwerder hervorragend umsetzen. Auch in dieser Beziehung ist das Cruise Center Steinwerder eine optimale Ergänzung der bestehenden Terminals.

Die HPA und Hamburg Airport kooperieren beim Bau des neuen Cruise Centers. Wie sieht diese Zusammenarbeit in der Praxis aus?

Jeder der drei Projektbereiche Finanzen, Bau und Betrieb ist sowohl mit Vertretern der HPA als auch mit Vertretern von Hamburg Airport besetzt, so dass wir unser gemeinsames Know-how nutzen können. Wir profitieren insbesondere von der Erfahrung des Flughafens mit Gepäckhandling und mit dem Parkraumgeschäft. Die enge tägliche Zusammenarbeit

Mit dem Cruise Center HafenCity (CC1) und dem CruiseCenter Altona (CC2) verfügt Hamburg über zwei innenstadtnahe Kreuzfahrtterminals, die jetzt durch das CC3 ergänzt werden.

2014 wurde der Hamburger Hafen von 189 Kreuzfahrtschiffen besucht – das ist Platz drei der beliebtesten Kreuzfahrtdestinationen Nordeuropas.



01

01 Immer mehr Kreuzfahrtschiffe laufen den Hamburger Hafen an – ein bedeutender Wirtschaftsfaktor für Hafen und Stadt.

mit einem anderen großen Unternehmen ist inspirierend – sie gibt uns einen Einblick in eine andere Unternehmenskultur und verändert unsere Perspektive in Bezug auf unser eigenes Tagesgeschäft. Davon kann die HPA als Unternehmen nur profitieren.

Nachhaltige Themen gewinnen bei der HPA und in der Wirtschaft zunehmend an Bedeutung – wie zeigt sich das beim Bau eines Kreuzfahrtterminals?

Schon der Standort ist unter nachhaltigen Aspekten gewählt: Durch die optimale Nutzung der bestehenden Infrastruktur konnte das Terminal zügig und mit wenig Zusatzaufwand realisiert werden. Die HPA unterstützt zudem alle innovativen Entwicklungen zur emissionsarmen Energieversorgung für Kreuzfahrtschiffe. In Altona entsteht zurzeit die erste fest installierte Landstromanlage Europas und in der HafenCity bauen wir die landseitige Infrastruktur für die LNG Hybrid Barge zur emissionsarmen Stromversorgung von Kreuzfahrtschiffen. In Steinwerder sollen Schiffe, die auf LNG umgerüstet wurden, die Möglichkeit einer Energieversorgung mit Gas bekommen.

Die Kreuzfahrt erlebt zurzeit einen Boom. Was passiert, wenn dieser Trend stoppt und die prognostizierten Passagierzuwächse nicht eintreffen?

Die Nutzung des dritten Kreuzfahrtterminals ist auf 15 Jahre ausgelegt, auch in Bezug auf die Refinanzierung. Sogar die möglichen Kosten für den Rückbau bei einer neuen Nutzung der Fläche sind in diesem Refinanzierungsplan enthalten. Sollte es sich ergeben, kann die Fläche nach dieser Zeit ohne finanzielle Einbußen neu konzipiert werden.



Der Container fährt über das Kreuz Veddel in das deutsche Schienennetz ein. Es ist nicht der letzte Containerzug, der an diesem Tag die Hafenbahngleise in Richtung Skandinavien verlässt.

Der Wirtschaftsmotor Hafen läuft

Noch während die Container per Lkw, per Bahn und zum Teil auch per Binnenschiff auf dem Weg an ihre Bestimmungsorte in ganz Europa sind, läuft das nächste Containerschiff in den Hafen ein. Knapp zehn Mio. Container wurden 2014 im Hamburger Hafen umgeschlagen. Die HPA arbeitet gemeinsam mit allen an der Transportkette Beteiligten daran, diese Mengen so schnell und so effizient wie möglich durch den Hafen zu bringen. So bleibt der Hamburger Hafen auch künftig eine der wichtigsten Drehscheiben Europas – und ein entscheidender Wirtschaftsmotor für die Stadt und die Metropolregion.



IMPRESSUM

HERAUSGEBER

Hamburg Port Authority
Anstalt des öffentlichen Rechts

Neuer Wandrahm 4
20457 Hamburg

Tel.: 040 42847-0
Fax: 040 42847-2325

www.hamburg-port-authority.de

BILDQUELLENVERZEICHNIS

Gregor Schläger
HPA-Bildarchiv
HHLA: 32, 33
picture alliance: 11, 35
istockphoto: 36
Lars Berg: 18

PAPIER

EnviroTop, Recyclingpapier aus 100 Prozent
Altpapier, hergestellt ohne Zusatz optischer
Aufheller, Ohne Chlorbleiche;
zertifiziert mit dem Umweltzeichen
„Der Blaue Engel“ – RAL-UZ 14.

DRUCK

Druckerei Siepmann GmbH

© Hamburg Port Authority, 07/15



FAKTEN

282

Liegeplätze für Seeschiffe

40.000

Lkw-Fahrten täglich

200

Züge pro Tag

590.000

Kreuzfahrtpassagiere in 2014

182

Anläufe von ULCS*

147,5 Mio.

Tonnen Gesamtumschlag

9,7 Mio
Container

58.176

Züge auf den Gleisen der Hafenbahn

10.000 m²

Straße mittels Vollrecycling
in 2014 erneuert

43

Kilometer Kaimauer

* Ultragroße Containerschiffe