

Jährlich 100.000 Boxen weniger per Truck

Hamburger Initiative „Virtuelles Depot“ will Leercontainer-Transporte optimieren – Pilotphase läuft jetzt bis Juni

Es sind Bilder, die es eigentlich nicht geben soll: lange Lkw-Schlangen vor den Toren der Leercontainerterminals, ob in Hamburg oder in einem anderen Seehafen.

Genau diesen zeit- und umweltschädlichen Massenandrang von Trucks, Trailern und Boxen und wollen die Partner des Projekts „Virtuelles Depot“ im größten deutschen Universalhafen künftig vermeiden. „Wir streben auf Jahresbasis die Einsparung von rund 100.000 Leercontainern auf den Straßen unseres Hafens an“, präzisiert Thomas Wolnewitsch, Geschäftsführer der Transcarco GmbH, am Montag in der Hansestadt das Ziel. Wolnewitsch wirkt in diesem Projekt auch und vor allem als Vorsitzender des 2001 gegründeten Fachverbandes der Containerpackbetriebe mit, dem aktuell in Hamburg



Arbeitstellung: Lkw transportiert eine Leer-Box ins Depot

23 mittelständische Unternehmen angehören. Den entscheidenden Anstoß zu diesem „virtuellen Depot“ gab die Hamburg Port Authority (HPA), die den übergeordneten standortpolitischen Auftrag, den Verkehr im Hafengebiet generell umweltfreundlicher zu machen, umzusetzen hat. „Wobei wir uns in diesem konkreten Fall

nur als ‚Moderator‘ in einem Prozess verstehen“, stellte HPA-Chef Jens Meier klar. Die Hafenverwaltung lässt sich das Projekt rund 70.000 Euro kosten. „Kleines Geld, wenn man auf der anderen Seite sieht, welcher Nutzen gestiftet wird“, ergänzte Meier. Für Wirtschaftsminister Frank Horch bewegt sich das konkrete Vorhaben,

Präsentierten das „Virtuelle Depot“ (v.l.): Jens Meier (HPA), Marco Hofmann (HPA), Oliver Weissshuhn (IBM), Senator Frank Horch, Bernd Themann (Fachverband Containerpackbetriebe/Lagerhaus Hamburg), Thomas Wolnewitsch (TCO/Fachverband Containerpackbetriebe), Christian Schultze-Wolters (IBM)

dessen Vorarbeiten 2015 begannen und für das die offizielle Pilot- und damit Praxisphase am 8. März die-

ses Jahres begann, noch im Geiste der Welthafenkonferenz, die Anfang Juni 2015 durch Hamburg ausgerichtet wurde.

Das IT-Know-how steuert IBM bei. „Wir sehen darin ein zukunftsträchtiges Geschäftsmodell“, bestätigte Christian Schultze-Wolters,

Geschäftsbereichsleiter Nord/Ost bei IBM in Berlin. Bis Juni läuft die Pilotphase, dann erfolgt die kritische Begutachtung, und danach soll über eine öffentliche Ausschreibung der Betreiber für diese

Anwendung ermittelt werden. Und so funktioniert das „Virtuelle Depot“ in groben Zügen: Über die cloud-basierte Plattform werden die Lkw-Verkehre bei den Packbetrieben „synchronisiert“. Das heißt, mittels des IT-Systems findet nach Freigabe des Containers – hier geht es unter anderem um den einwandfreien technischen Zustand der Box – durch die beteiligte Reederei ein interner Austausch zwischen den Packbetrieben statt. „Das cloud-basierte System ermöglicht Packbetrieben, verfügbare Leercontainer anderer kooperierender Packbetriebe, die an ein Depot zurückgeliefert werden sollen, zu finden und für einen direkten Tausch zu reservieren“, so Schultze-Wolters.

Zu den Kernaufgaben bis Juni gehört auch, die Vorteile dieser Anwendung unter den Transportkettenbeteiligten noch bekannter zu machen. So wirken bereits elf Containerreedereien mit. Gespräche laufen zudem mit der Speditionsbranche und den klassischen Truckern. Oliver Weissshuhn, Projektentwickler bei IBM: „Wir wollen immer mehr Volumen für diese Anwendungen dazugewinnen.“ EHA

Kampf gegen extreme Windverhältnisse

Die Entwicklung der Schiffsgrößen macht auch andere Anlegerkonstruktionen notwendig

► von Seite 1

Wasserschutzpolizei waren keine Gefahrgutcontainer darunter. Menschen wurden nicht verletzt.

Die Hamburg Port Authority (HPA) hat unmittelbar nach den Vorfällen Konsequenzen gezogen und Vorgaben zur Leinenführung angeordnet. Darüber hinaus beteiligen sich Experten der HPA an internationalen Arbeitsgruppen und sind dabei, ein nachhaltiges Sicherheitskonzept zu erarbeiten. Das kann auch für andere Seehäfen weltweit beispielhaft sein. Zugleich nimmt die HPA damit eine Vorreiterrolle ein.

„Im vergangenen Jahr hatten wir in sechs Monaten genau 37 Tage mit zum Teil extremen Windverhältnissen“, sagte Hamburgs Hafenkapitän Jörg Pollmann dem THB. Nach einer Auswertung der Windstatistik des Deutschen Wetterdienstes (DWD) er-



Die „Al Qibla“ hatte sich ebenfalls bei Eurogate losgerissen

reichten Böen Stärken von über acht Beaufort. Dabei waren die Jahre 2011 bis 2015 miteinander verglichen worden. Spitzenreiter mit sieben heftigen Windtagen war der November 2015. Im März des Jahres wurden sechs Sturmtage registriert. Diesen Wert gab es nur noch im Januar 2011. Alle anderen Daten lagen darunter. 2011 und 2014: insgesamt 17 Sturmtage. 2012: 16 und 2013: 20. Auf diesen Fakten basieren auch laufende Tests bei Ma-

riKom (Maritimes Kompetenzzentrum für industriennahe Forschung in der Meerestechnik GmbH) in Rostock. Dabei ist das Windverhalten unterschiedlich großer Containerfrachter untersucht worden. Da die Schiffe immer größer werden, ergeben sich daraus entsprechend gewachsene Windangriffsflächen zum Teil mit mehr als 18.750 Quadratmetern pro Seite. Darum ist auch eine den jeweiligen Verhältnissen angemessene Ver-

täuung notwendig. Zugleich bedingt die Entwicklung der Schiffsgrößen mit veränderten Trossenwinkeln durch höhere Vertäudecks andere Konstruktionen von Anlegern als früher. Dabei ist die Bestimmung der Verankerungskräfte ein schwieriges und komplexes Problem. Denn: Da Fender und Tauerwerk elastisch sind, ist eine statische Berechnung nicht möglich. Hierfür entwickelte die HPA in Zusammenarbeit mit der DHI-Wasy GmbH den DVRS (Dynamic Vessel Response Simulator). Alle Erkenntnisse sind Bestandteil eines Windgutachtens, das auch die Warteplätze Finkenwerder Pfähle auf der Elbe vor dem Airbus-Gelände umfasst. Hier sind die realsten Bedingungen für Großschiffe an vier Anlegedalen und vier Vertäudalben ermittelt worden. Denn im Hamburger Hafen gibt es keine vergleichbare Anlage. Fbi