

Von Hamburg in die WELT

Zahlreiche IT-Firmen sammeln als Dienstleister der Hamburger Hafenwirtschaft wertvolle Erfahrungen, die eine Ausweitung des Geschäfts erlauben. Anwendungen, die ihren Anfang im Hamburger Hafen nahmen, werden heute von international bekannten Handelshäusern, Markenartiklern, Spediteuren, Reedereien und Linienagenten herangezogen. Aber auch Behörden wie Zoll oder Wasserschutzpolizei gehören zu den Nutzern. Und die Speditions-, Gefahrgut-, Zoll- und Bahnsysteme werden zunehmend nicht nur im deutschen Hinterland, sondern auch im Ausland eingesetzt.

Eine der vielen Erfolgsgeschichten ist die der Dakosy. Alles begann an einem Freitag: Am 1. Juli 1983 übermittelte die Hamburger Spedition Rohde & Liesenfeld elektronisch die ersten Schiffszetteldaten über das Datenkommunikationssystem Dakosy an die Hamburger Hafen- und Lagerhaus-AG (HHLA). Heute tauschen an sieben Tagen die Woche über 1.600 Unternehmen über das Rechenzentrum der Dakosy AG Geschäftsdaten aus. Nahezu 100

Prozent des über den Hamburger Hafen laufenden Datenvolumens werden elektronisch über Dakosy-Systeme abgewickelt.

„Hamburg ist für IT-Unternehmen, die Produkte für die Hafenwirtschaft entwickeln, eine gute Adresse“, sagt Professor Thorsten Blecker vom Institut für Logistik und Unternehmensführung an der Technischen Universität Hamburg-Harburg: „Der Hafen Hamburg ist ein Magnet, viele Delegationen sehen sich die modernen Infrastrukturen und innovativen Prozesse an. Projekte wie das voll automatisierte Containerterminal Altenwerder eignen sich hervorragend als Referenz.“

In Hamburg entwickelt, in der Welt bewährt

Das CTA ist nicht nur ein High-Tech-Zentrum, gesteuert und überwacht von komplexen IT-Systemen. Für die beteiligten Softwareanbieter wie SD&M, ein Tochterunternehmen der Unternehmensberatung Cap Gemini, oder Gottwald Port Technology, einem Anbieter von Steuerungssoftware für Kräne und AGVs, ist das

CTA eine prominente Möglichkeit, die Praxistauglichkeit ihrer IT-Lösungen potenziellen Neukunden unter Beweis zu stellen. Das gilt auch für die beteiligten Hamburger Firmen, die anhand dieser Beispiele zeigen können, dass sie das Geschäft an der Kaimauer verstanden haben. Für zukünftige Deals ist das ein Plus, denn: „Wer Projekte im Bereich der Hafenwirtschaft macht, muss Branchen-Know-how nachweisen, egal ob er für Terminalbetreiber, Reeder oder Logistikunternehmen Lösungen anbietet“, sagt Blecker.

Besonders die Hamburg Port Consulting GmbH (HPC), ein Tochterunternehmen der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), hat durch das CTA ihre Kompetenzen im Bereich Software massiv ausbauen können. Das Container Terminal Informationssystem CTIS von HPC ist schon seit einigen Jahren ein Exportschlag. Es kommt nicht nur in Hamburg, sondern auch zum Beispiel im Hafen von Valparaiso in Chile, in Nigeria, in Pakistan oder in Polen zum Einsatz.

Gemeinsam mit dem Aachener Systemhaus Inform entwickelte

die HPC ihre Produkte auf Grundlage der beim CTA gesammelten Erfahrungen nun weiter. Das Ergebnis ist das System Terminalstar. Es steuert nun am von der HHLA betriebenen Container Terminal Burchardkai (CTB) den gesamten Umschlag von derzeit jährlich 2,6 Mio. Standardcontainern – und soll zum Exportschlag werden. Bis 2016 will das CTB mit Hilfe von Terminalstar den Containerumschlag auf gleicher Fläche verdoppeln. Die knappen Lagerflächen und die teuren Liegezeiten mit Hilfe von Software optimal zu nutzen und Kräne und Fahrzeuge intelligent zu disponieren, ist aber nicht nur in Hamburg eine der großen Chancen der weltweiten Hafenbetreiber, der wachsenden Warenströme Herr zu werden. Terminalstar wird deshalb für Erweiterungs- und Neubauvorhaben in mittleren und großen Containerterminals vermarktet.

Von Hafen- zu Logistiklösungen

Doch nicht nur in der maritimen Wirtschaft außerhalb Hamburgs ist das IT-Know-how der Hafenspezialisten von der Elbe gefragt. Das zeigt das Beispiel der Logisticus Logistik Consulting und Software GmbH. Sie wurde 2003 von Mitarbeitern der HHLA-Softwaretochter Logas gegründet. Das Team um Geschäftsführer Seppo Kruth erweiterte rasch das Produktportfolio aus der Logas-Zeit, das vor allem auf Systeme für Reeder und Zollanwendungen bestand. Heute bietet man Lager- und Logistiklösungen an, die auch Unternehmen wie DHL oder der Orion Versand nutzen. Der Standort Hamburg und das bei Projekten im Hafen gewonnene Know-how war hilfreich, um schlagkräftige Lösungen für die Optimierung von Warenlagern zu entwickeln, sagt Kruth. Die Projekte, die die Hanseaten heute stemmen, sind zwar umfangreicher, aber nicht unbedingt verzwickter als der Bau mancher Hafenslösung.



Der Containerterminal Altenwerder ist fast vollständig automatisiert und gilt weltweit als mustergültig



Wo bitte muss der hin? Um in Containerlagern den Überblick zu behalten, ist gute Software zwingend notwendig

„Die Aufgabe, 20.000 Artikel in einem Lager im Binnenland zu verwalten, ist komplex, doch es sind über Jahre hinweg immer die gleichen Artikel, die verwaltet werden“, sagt Kruth. „Für die Hafenvirtschaft brauchten wir aber eine andere Systemlogik. Dort kommt eine Partie nach der anderen rein, aber jedes Paket wird anders gestückelt und ausgeliefert. Dann ist die Ware weg und kommt nicht wieder. Kein Prozess wiederholt sich zu 100 Prozent.“

Auch Spezial-Vorschriften lassen sich berücksichtigen

Dafür mussten für Lagersysteme Besonderheiten wie die Vorschriften bei Bestandsaufzeichnung für Freihafenonderlager außerhalb der Zollgrenze oder die Lizenzabwicklung im Bananenhandel berücksichtigt werden. All das können die Lagersysteme der Hanseaten noch heute abbilden, auch wenn Kunden aus dem Binnenland diese

zen. Doch sie werden gerne für den Falle eines Falles vorgehalten, sagt Kruth, denn wenn einmal eine Speziallösung gebraucht wird, ist es im Bedarfsfall extrem teuer, sie extra zu programmieren. Und auch für die Außendarstellung sind die maritimen Wurzeln hilfreich, sagt Kruth: „Bei vielen Expeditionen zum Beispiel hat man einen Fuß in der Tür, wenn bekannt wird, dass wir aus Hamburg sind.“

Auch die GloMaP.com AG kommt aus der Hafenvirtschaft, hat sich aber zu einem Dienstleister für See-, Bahn-, Lkw- und Luftfrachtprozesse weiter entwickelt. 1999 ging das Unternehmen mit einem Seefrachtenportal an den Markt. Rasch zeigte sich aber, dass Kunden wie das Versandhaus Otto, die Bierbrauer Radeberger oder der Motorsägenhersteller Stiehl ihre Frachten nicht in für jedermann zugänglichen Auktionsverfahren anbieten wollten. Glomapp stellt nun eine Plattform für

bereit, die die Kunden individuell gestalten und bei denen sie den Kreis der Mitbietenden selbst definieren können.

Auch Hafenvirtschaftsanwendungen gefragt

Genug zu tun haben Maritim-Software-Spezialisten aber auch, wenn sie sich ausschließlich auf das Hafengeschäft spezialisieren, wie es etwa die Mess- und Fördertechnik Gwinner GmbH & Co. als Hersteller computergesteuerter Schiffsbetankungsanlagen tut. „Der Hafen wächst dramatisch, und damit auch der Bedarf an spezialisierten IT-Lösungen“, sagt auch Frank Hunold, Geschäftsführer der Evodion Information Technologies. Evodion ist ein Quereinsteiger in Sachen Hafenvirtschaft und arbeitet beispielsweise auch für Finanzdienstleister. Das Softwareunternehmen hat aber auch mehrere Projekte für das Bundesamt für Seeschifffahrt

geführt. Zuletzt entwickelten die Hamburger Lösungen für Online-Antragsverfahren für die Plan- und Bordprüfung und das zeitweise Ausflagen. Seit Januar 2006 betreut Evodion außerdem alle Oracle-basierten Fachanwendungen beim BSH, etwa die Meeresumwelt-Datenbank, das Deutsche Unterwasserhindernisauskunftssystem und die Eis-Datenbank. Auch das BSH Informationssystem Schiffe (BISS) wurde von Evodion konzipiert und realisiert. Für die Verwaltung der Webseiten der HHLA und der Reederei Hamburg Süd hat das Unternehmen zudem Content-Management-Systeme installiert. Rund zehn Prozent des Umsatzes macht man inzwischen mit Projekten für die Hafenvirtschaft. Tendenz: Weiter steigend. „Wir wollen diesen Teil unseres Geschäfts noch weiter ausbauen“, sagt Hunold. „Es lohnt sich, spezialisiertes Know-how für die Hafenvirtschaft aufzubauen.“