

1. April 2019

Leserbrief

Gesetze der Physik

28. März: Container sollen durch den Hafen fliegen. HHLA-Chefin Angela Titzrath setzt auf Drohnen als ein Transportmittel der Zukunft.

Man kann nur hoffen, dass bei der jetzt vorgelegten Bilanz der HHLA die Vorschriften zur Rechnungslegung mehr Beachtung gefunden haben als die Gesetze der Physik bei den Überlegungen zu Containerdrohnen. Sie werden niemals zum Einsatz kommen. Wer viel Geld in billigen Technologie-Populismus steckt und gleichzeitig anerkannt sinnvolle, weil wirkungsvoll und schnell zu realisierende Vorhaben, wie z.B. eine **Port Feeder Barge**, an Mini-Beträgen scheitern lässt, sollte jedwedes Bekenntnis zum klimaschonenden Handeln ganz schnell aus seinen Unternehmensleitlinien streichen.

Dr.-Ing. Ulrich Malchow, Hamburg



Hamburger Abendblatt



Theresa May bietet Rücktritt an Kampf um den Brexit – Dramatische Stunden in London Seite 4

DONNERSTAG, 28. MÄRZ 2019 / 1,70 EURO

»» EIN TITEL DER FUNKE MEDIENGRUPPE

UNABHÄNGIG, ÜBERPARTEILICH | HAMBURG

NR. 74 / 13. WOCHEN / 71. JAHRGANG

Hamburgs Hafen geht in die Luft

Riesige Drohnen sollen künftig Container transportieren Seite 2 und 6



Container sollen durch den Hafen fliegen

HHLA-Chefin Angela Titzrath setzt auf **Drohnen** als ein Transportmittel der Zukunft. Stadt darf sich über deutlich höhere Dividende freuen

MARTIN KOPP

HAMBURG :: Die Vorstandsvorsitzende der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), Angela Titzrath, hat viele Ideen. Erst im Dezember des vergangenen Jahres verblüffte sie die Öffentlichkeit mit der Ankündigung, ihr Unternehmen steige in die Hyperloop-Forschung ein. Dabei sollen Containerzüge mit 1200 Kilometern pro Stunde durch Röhren geschossen werden. Jetzt sieht sie auch die Möglichkeit, dass Container im Hafen bald durch die Luft transportiert werden. Hamburgs größter Hafenkonzern prüft dafür mit dem Fraunhofer-Center für Maritime Logistik und Partnern aus der Luftfahrtindustrie den Einsatz von Drohnen zum Transport leerer Stahlboxen. Das kündigte die HHLA-Vorstandsvorsitzende anlässlich der Bilanzveröffentlichung an.

„Bei uns lernen die Boxen zu fliegen“, sagte Titzrath vor Journalisten. Schon heute seien große Drohnen in der Lage, Traglasten von zwei Tonnen in die Luft zu heben. Diese Entwicklung müsse man nutzbar machen, etwa in der Leercontainerlogistik. Zum einen seien damit Effizienzsteigerungen möglich. Zum anderen habe man eine größere Variabilität bei der Be- und Entladung außergewöhnlich großer Containerschiffe, von denen

immer mehr in den Hamburger Hafen kommen. „Technisch ist der Einsatz von Drohnen zum Containertransport bereits möglich“, sagte Titzrath. Nun gelte es, nach Lösungen zu suchen, die auch wirtschaftlich sind, und einen Zeitrahmen zu benennen, innerhalb dessen die Technologie zur Verfügung steht.

Problematisch ist dabei noch die Antriebstechnologie. Sollten die Drohnen rein elektrisch angetrieben werden, müssten die Batterien so groß sein, dass die Traglast darunter leide. Auch die Größe der Drohnen ist ein Hindernis. Die sogenannten Quadrocopter haben vier Propeller und eine Spannweite von 16 Metern. So ist es auf den meist mit Stahlboxen vollgestellten Containerterminals nicht einfach, eine Landefläche einzurichten, die groß genug wäre. Aber daran arbeitet die HHLA.

Titzrath will den traditionellen Hafenumschlagbetrieb immer weiter für Zukunftsthemen öffnen. „Wir werden neue, insbesondere digitale Wachstumsfelder identifizieren und vorantreiben. Dabei geht es immer darum, unseren Kunden die beste Lösung anzubieten, damit sie ihre Waren sicher, schnell und effizient transportieren können.“

Zu den neuen digitalen Feldern gehört auch der Test zusammen mit dem Lkw-Hersteller MAN zum Einsatz von

Wir sehen dunkle Wolken, aber wir müssen nicht den Regenschirm herausholen

Angela Titzrath,
Vorstandsvorsitzende der HHLA

selbstfahrenden Lastwagen im Hamburger Hafen. Dieser Test geht in die praktische Phase: „Vor einigen Tagen sind die ersten autonom fahrenden Lkw auf unser Hafengelände gerollt“, sagte Titzrath. Die Vorstandschefin will die HHLA zum Treiber der Digitalisierung im Hamburger Hafen machen. Dazu passt auch die Ankündigung, dass die HHLA in den 3-D-Druck einsteigt und sich damit ein weiteres lukratives Geschäftsfeld erschließen will. Um dies zu realisieren, möchte die HHLA die Mehrheit an einer 3-D-Druck-Firma in Lüneburg übernehmen. Allerdings muss dieser Geschäftserweiterung noch die Hauptversammlung zustimmen.

Über den notwendigen finanziellen Spielraum verfügt das Hafenundernehmen. Die HHLA hat 2018 den Umsatz um 3,1 Prozent auf knapp 1,3 Milliarden Euro erhöhen können (Vorjahr: 1,25 Milliarden Euro). Das Betriebsergebnis (Ebit)

stieg um annähernd 18 Prozent von 173,2 Millionen Euro auf 204,2 Millionen Euro. Unterm Strich stand 2018 ein Konzernjahresüberschuss von 138,5 Millionen Euro. Das sind 30,8 Prozent mehr als im Jahr zuvor. Das gute Ergebnis ist allerdings zum Teil auf zwei Einmaleffekte zurückzuführen, nämlich die Übernahme des größten Terminalbetreibers in Estland, TK Estonia, und die Integration der Bahntochter Metrans.

Der Containerumschlag, der neben dem Intermodal-Segment – also dem Weitertransport der Seegüter ins Hinterland per Bahn – das Kerngeschäft der HHLA bildet, wuchs hingegen nur schwach, nämlich um 1,9 Prozent auf 7,34 Millionen Euro. Angesichts des insgesamt guten Ergebnisses will Titzrath 68 Millionen Euro an die Anteilseignerausschütten. Das sind 80 Cent Dividende pro Aktie. Im Vorjahr waren es noch 67 Cent gewesen, also 19,4 Prozent weniger. Besonders freuen dürfte sich über den Geldsegen die Stadt, die 68 Prozent an der HHLA hält. Denn sie bekommt 44 Millionen Euro ausgeschüttet.

Auch für dieses Jahr erwartet die HHLA Zuwächse, obgleich die Rahmenbedingungen wegen Handelsstreitigkeiten und Veränderungen der globalen Handelsströme unsicher sind. „Wir sehen dunkle Wolken, aber wir müssen

nicht den Regenschirm herausholen“, sagte Titzrath. Denn für die HHLA erwartet sie weiteres Wachstum. Das Ergebnis vor Steuern und Zinsen (Ebit) solle in diesem Jahr deutlich zulegen, Umsatz und Containerumschlag dürften leicht wachsen. Das hören die Anleger gerne. Nach massiven Rückgängen zum Jahresanfang berappelt sich die HHLA-Aktie langsam. Gestern legte sie um mehr als zwei Prozent auf 19,22 Euro zu.

Im Hinblick auf einen Ersatz für die marode Köhlbrandbrücke forderte Titzrath eine rasche Entscheidung: „17 Jahre bis zur Elbvertiefung haben dem Hafen nicht gutgetan. So viel Zeit haben wir bei der Köhlbrandbrücke nicht.“

Seite 2 Leitartikel



Hafen bereit für die Zukunft

Die Tests von **Hyperloop** und **Drohnen** zeigen: Hamburg stellt sich dem Konkurrenzkampf

⌘ Ein Hyperloop, der Containerzüge in Schallgeschwindigkeit durch den Hafen sausen lässt, Drohnen, die Container von einem zum anderen Ende des Hafens fliegen, und selbstfahrende Lkw, die die Seegüter ohne Fahrer zum Kunden weitertransportieren – manches von dem, was die HHLA in den vergangenen Monaten präsentierte, klingt nach Luftschlössern. Es gibt auch nicht wenige Kritiker, die der HHLA vorwerfen, sie würde Geld für unrealisierbare Visionen verschwenden. Zugegeben: Worum es hier geht, ist Zukunftsmusik. Die Frage ist nur, wie fern diese Zukunft noch ist. Angesichts des rasanten technologischen Fortschritts, dem wir manchmal nur atemlos folgen können, darf es keine Denkverbote geben.

Zudem sind manche Konzepte, an denen die HHLA forscht, gar nicht so weit in die Zukunft gerichtet. Mit selbstfahrenden Lkw wird derzeit an vielen Orten experimentiert. Sie werden bald im Regelbetrieb über deutsche Autobahnen und zu den Kunden rollen. Dann ist es wichtig und im Sinne der Aktionäre, wenn die HHLA vorbereitet ist. Es kann sogar ein Wettbewerbsvorteil anderen Terminalbetreibern gegenüber sein, die nicht so schnell umgestellt haben. So müssen beispielsweise automatische Erfassungssysteme zur Identifizierung der Ladung für den Zeitpunkt angeschafft werden, ab dem kein Fahrer mehr mit den Frachtpapieren in der Hand im Fah-

rerhaus sitzt. Die HHLA hat so etwas schon, etwa Kamerasysteme zur Identifizierung der Container auf den Zügen, die in die Terminals rollen.

Oft genug sind technologische Neuentwicklungen erst verlacht und später alltäglich geworden. So findet die Kritik am Hyperloop durchaus ihre Parallele in der Geschichte: Als 1834 die Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth zur Personenbeförderung in Betrieb gehen sollte, hielten Kritiker die Investition für Unfug. Sie warnten, dass die rasante Fahrt bei Passagieren zu Gehirnverwirrungen führen könnte.

Seit Anfang 2017 ist Angela Titzrath Vorstandschefin der HHLA. Mag vielleicht nicht alles, was sie seitdem erdacht hat, realisiert werden, so ist es ihr auf jeden Fall gelungen, das Erscheinungsbild der HHLA gewaltig aufzupeppen. Galt der Hafenkonzern in der Vergangenheit als fantasielos und risikoscheu, präsentiert er sich nunmehr modern und entwicklungsfreudig und, ja, auch als visionär.



Martin Kopp,
Hafen-Experte
des Hamburger
Abendblatts

Natürlich kostet das Ausprobieren neuer Technologien Geld. Der unternehmerische Erfolg lässt dieses aber zu. Der Nachsteuergewinn der HHLA ist kräftig gewachsen. Titzrath erhöht wie schon nach ihrem ersten Amtsjahr die Dividende. Wer will das kritisieren?

Der Hamburger Hafen gilt als teuer. Und dennoch wird er von Reedern weltweit geschätzt, weil er auch als effizient und besonders schnell angesehen ist. Hier stimmen die Organisationsstrukturen, und die Abläufe werden mit deutscher Gründlichkeit geplant. Zudem sind die Umschlagsanlagen auf dem neuesten Stand der Technik. Das ist ein Wert, den Hamburg im harten Konkurrenzkampf zu anderen Häfen nicht verspielen darf. Effizienz ist alles, weil die Schiffe, die nach Hamburg kommen, immer größer werden. Das Ladungsaufkommen, das diese Schiffe transportieren, wächst mit. Was aber nicht mitwächst, ist die Zeitspanne, die diese Schiffe an den Kais verbringen dürfen, weil sonst der Hafen-Anlauf deutlich teurer würde. Heute müssen viel mehr Container in einer Stunde gelöscht oder geladen werden als noch vor wenigen Jahren.

Das fordert Investitionen in die Infrastruktur und Weitsicht beim Einsatz neuer Technologien. Die HHLA beweist beides. Soll sie ruhig Luftschlösser bauen. Am Ende kommt etwas dabei heraus.