

DIGITALISIERUNG IM KATASTROPHENSCHUTZ



Die Bedrohung durch Sturmfluten stellt für die Stadt Hamburg und insbesondere den Hamburger Hafen eine ständige Herausforderung dar. Bei schweren Sturmfluten tritt der sogenannte Hafenstab (HASTA) der Hamburg Port Authority (HPA) zusammen.

Dieser regional für den Hafen zuständige Krisenstab ist eingebunden in die Organisation des Katastrophenschutzes der Freien und Hansestadt Hamburg. Zu seinen Aufgaben gehören u.a. gemeinsam mit der Innenbehörde ggf. die Sperrung und Räumung des Hafens, die Warnung der Bevölkerung sowie die Evakuierungskoordinierung mit den Bezirksämtern Mitte, Harburg und Altona.

Im Rahmen der diesjährigen Jahresausblick-Presskonferenz der HPA stellte Jens Meier, Vorsitzender der Geschäftsführung, die IT-Anwendung PORTprotect vor. Diese hilft dabei, die wichtigen Aufgaben des HASTA und das Zusammenspiel der unterschiedlichen Schnittstellen

künftig noch besser zu erfüllen. Seit Beginn der Sturmflutsaison Mitte September 2015 befindet sich PORTprotect in der Einsatzzentrale des HASTA in der Erprobung, Mitte 2016 soll das System den Echtbetrieb aufnehmen.

PORTprotect besteht aus drei Elementen: Ein digitales Meldeformular ermöglicht, wichtige Informationen zu erfassen, zu verorten und anschließend im Stabsbereich zu analysieren, auszuwerten und zu priorisieren. Eine Lagedarstellung visualisiert und verortet Maßnahmen und Meldungen in einer Hafenkarte und liefert dem Krisenstab zusammen mit Informationen zur Sturmflutvorhersage des Sturmflutwarndienstes (WADI) und dem aktuellen Status der Hochwasserschutzanlagen im Hafen ein umfassendes Bild der augenblicklichen Situation im Hafen. Der interaktive Touchtisch ermöglicht mehreren Fachleuten, Gefahrensituationen anhand digital verfügbarer Informationen zu analysieren und notwendige Maßnahmen gemeinsam abzustimmen.

„Nicht erst die sehr schwere Sturmflut im Dezember 2013, bei welcher der Pegelhöchststand mit 6,09 m sogar über dem der verheerenden Sturmflut von 1962 lag, hat gezeigt, wie wichtig sorgfältige Planung und ein gut funktionierender Krisenstab sind, um solche Ereignisse gut zu überstehen“, sagt Jens Meier, Vorsitzender der Geschäftsführung der HPA.

„Durch den Einsatz von PORTprotect wollen wir eine noch schnellere, umfassendere und vor allem klare Lageerfassung und -darstellung ermöglichen, die als Basis für Entscheidungen im Katastrophenschutz dienen. Die Digitalisierung ermöglicht den schnellen Zugriff auf Ressourcen und Informationen. In Verbindung mit mobilen Endgeräten bildet sie die Voraussetzung für die engere Einbeziehung von Betroffenen im Hafen in die Arbeit der Gefahrenabwehr durch einen direkten Informationsaustausch.“

Auch die Hafenbahn baut ihre Position als Innovationstreiber kontinuierlich aus. Im Rahmen des Pilotprojekts smartSWITCH wurden bereits ausgewählte Weichenanlagen mit einer Multisensorik ausgerüstet, die bei jeder Weichenstellung und bei jeder Überfahrt Messwerte IT-gestützt zur Anzeige bringt. Diese Daten werden genutzt, um den Verschleiß der Weiche besser prognostizieren zu können.

Nun werden an bestimmten neuralgischen Gleispunkten Achssensoren, sogenannte smartTAGs, eingebaut. Diese liefern Produktionsdaten im Westhafen insbesondere an den Terminalzufahrten. Ziel ist, Informationen zu erhalten, die dazu beitragen, die Gleisinfrastruktur im Hamburger

Hafen noch effektiver zu nutzen.

Weitere Vorhaben und Projekte 2016:

Rugenberger Schleuse: Mit der offiziellen Verkehrsfreigabe des Rugenberger Damms Anfang Januar 2015 konnte bereits ein erster wichtiger Teil des Gesamtprojekts Verkehrsanbindung Burchardkai planmäßig abgeschlossen werden. Nach erfolgreichem Abschluss des Probetriebs wird die Rugenberger Schleuse in Kürze in Betrieb gehen.

Retheklappbrücke: Nachdem in den vergangenen drei Wochenenden drei Leitdalen zur Begrenzung der neuen Fahrrinne und zum Schutz der Klappbrücke erfolgreich eingebracht wurden, setzt die HPA die Fertigstellung aller Ausrüstungsarbeiten an der Bahnklappbrücke fort. Nach Abschluss des Probetriebs der Klappbrücke und der anschließenden Abnahme soll von Sommer 2016 an Verkehr über die Brücke fließen.

Neue Bahnbrücke Kattwyk: Im November 2015 erfolgte der Lückenschluss der neuen Straßenbrücke Kattwykstraße, die am östlichen Ufer der Süderelbe verläuft und später die Bahntrasse sowie den Kattwykdamm überspannen wird.

Im Frühjahr 2016 beginnt die HPA mit dem Bau des Hauptbauwerks, der neuen Eisenbahnbrücke. Zunächst werden die Brückenwiderlager und die Stropfeiler hergestellt. Ab 2017 erfolgen der Stahlbau, die Antriebstechnik und schließlich der Gleisbau. 2020 soll die neue Brücke für den Verkehr frei gegeben werden.

Landstromanlage Altona: Anfang Dezember 2015 konnten die Lasttests der Anlage unter Volllast erfolgreich durchgeführt werden. Dies erfolgte zunächst ohne Schiff, weil im Winterhalbjahr kein landstromfähiges Schiff den Hamburger Hafen angelaufen hat. Im Dezember wurde die Anlage von der HPA abgenommen. Somit ist die Landstromanlage betriebsbereit. Die Inbetriebnahme mit Schiff wird voraussichtlich im Juni 2016 erfolgen, wenn die AIDA Sol den Hamburger Hafen anlaufen wird.

Anpassung der Vorhafeneinfahrt: 2016 wird die HPA das Projekt, dessen Spatenstich im Dezember 2014 erfolgte, weiterführen. Unter anderem baut die HPA die alte Kaimauer Europakai zurück und stellt eine neue Abschlussböschung des Kohlenschiffhafens her. Die Verfüllung des Kohlenschiffhafens auf hochwassersicheres Niveau wird bis Ende des Jahres fortgeführt. Die Gesamtfertigstellung und Freigabe der neuen Wasserfläche ist für das Frühjahr 2017 geplant.

Parkplatz Dradenau: Das knapp 4,5 Hektar große Gelände im Stadtteil Hamburg-Dradenau befindet sich derzeit in der Ausschreibung. Die HPA plant hier bis zu 200 zusätzliche Lkw-Parkplätze, Service-Einrichtungen und Dienstleistungen für Lkw-Fahrer sowie eine öffentlich zugängliche Lkw-Waage. Zudem sollen die Rahmenbedingungen geschaffen werden, die eine Erfassung und Kommunikation der Parkraumbelastung in Echtzeit durch die HPA ermöglichen.

Quelle: Hamburg Port Authority Foto: © HHM/Egloff