

DAS OFFIZIELLE MAGAZIN DES HAMBURGER HAFENS | JULI 2017

INDUSTRIE IM BLICK

PORT OF HAMBURG
MAGAZINE

Liebe Leserinnen und Leser,

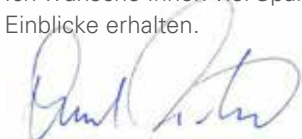


erst kürzlich hat der Hamburger Senat die Umsatzzahlen der Hamburger Industriebetriebe vorgestellt. Absolut wurde im 1. Quartal ein Umsatz von 18,2 Mrd. Euro erwirtschaftet, ein Zuwachs von fast 19 % gegenüber dem Vorjahresquartal. Besonders positiv haben sich die für Hamburg so wichtigen Branchen Mineralölverarbeitung, Metallerzeugung und -bearbeitung sowie der Fahrzeugbau in der Luftfahrt- und Schiffbauindustrie entwickelt.

Der Hamburger Hafen hat in diesem Zusammenhang eine ganz besondere Bedeutung, denn er bot schon zu Beginn des 20. Jahrhunderts die Basis für die Ansiedlung von Industriebetrieben. Spricht man von der Hansestadt Hamburg, kommt einem als erstes der Hafen in den Sinn. Aber Hamburg ist nicht nur einer der führenden Warenumschlagplätze. Als drittgrößter Industriestandort in Deutschland gehört Hamburg auch zu den bedeutenden Industrieregionen Europas. Viele der Industriebetriebe liegen in unmittelbarer Nähe des Hafens. Denn die effiziente Verkehrsinfrastruktur und die kurze Entfernung zu den Umschlaganlagen bieten optimale Voraussetzungen für den Warenaustausch mit Handelspartnern in aller Welt. Der Hamburger Hafen übernimmt somit eine zentrale Funktion in der Ver- und Entsorgungslogistik für die Industrie in Hamburg und der Metropolregion.

Vor diesem Hintergrund beleuchten wir in dieser Magazinausgabe die Bedeutung des Hafens für die Industrie einmal genauer. Wir stellen Ihnen Industriebetriebe im Hamburger Hafen vor und gehen auf die Herausforderungen ein, die ein stadtnaher Hafen mit einer stark vertretenen Industrie mit sich bringt. Wir lassen Terminalbetreiber und Industriebetriebe zu Wort kommen und berichten über Zukunftstrends.

Ich wünsche Ihnen viel Spaß beim Lesen und hoffe, dass Sie interessante Einblicke erhalten.

A handwritten signature in blue ink, which appears to read 'Axel Mattern'.

Ihr Axel Mattern
Vorstand Hafen Hamburg Marketing e.V.



**HAMBURG IST NICHT NUR EINER DER FÜHRENDEN
WARENUMSCHLAGPLÄTZE. DIE ELBMETROPOLE GEHÖRT
AUCH ZU DEN BEDEUTENDEN INDUSTRIEREGIONEN
EUROPAS.**



Inhaltsverzeichnis



02 EDITORIAL

BEDEUTUNG DER INDUSTRIE

06 GUT AUFGESTELLT – INDUSTRIEMETROPOLE HAMBURG

Die Bedeutung der Industrie für Hamburg und die Metropolregion

08 HAMBURGS WIRTSCHAFTSFÖRDERER ALS ONE STOP AGENCY

Unternehmen werden mit einem umfassenden, kostenlosen Service bei der Ansiedlung im Wirtschaftsraum Hamburg unterstützt

10 „DIE HHLA HAT SICH IMMER ALS PARTNER VON INDUSTRIE UND HANDEL VERSTANDEN“

Interview mit Angela Titzrath, Vorstandsvorsitzende der HHLA, über die Rolle des Logistikplayers als Partner von Industrie und Handel

INDUSTRIE UND HAFEN

14 DER KLANG VERÄNDERT SICH – DIE HAFENINDUSTRIE IM WANDEL

Die Entwicklung der Industrie im Hamburger Hafen von damals bis heute

16 KUPFER MADE IN HAMBURG

Das Aurubis-Werk ist der Beweis: Die Hansestadt ist keineswegs nur Hafen-, sondern auch Industriestadt

20 DER VORTEIL EINES „NASSEN“ STAHLWERKS

Das Stahlwerk ArcelorMittal liegt mitten im Hamburger Hafen – ein Blick hinter die Kulissen

24 MEHR ALS NUR „RASIEREN UND HAARE SCHNEIDEN“

Hamburg als Zentrum einer vielschichtigen maritimen Industrie

28 „DAS HERZ DER SHELL IN DEUTSCHLAND SCHLÄGT IN HAMBURG“

Aus Hamburg kommt der Rennkraftstoff für die Formel-1-Rennen der Scuderia Ferrari

INNOVATION UND ZUKUNFT

31 WOHLIGE WÄRME AUS DER INDUSTRIE

Stadt und Wirtschaft engagieren sich gemeinsam für die Umwelt

34 SCHICHT FÜR SCHICHT: 3D-DRUCK AUF DEM VORMARSCH

Wie steht es um den 3D-Druck am Standort Hamburg?

HAFEN HAMBURG MARKETING E.V.

36 PETER PICKHUBENS PINNWAND

Tipps und Storys von Hamburgs frechster Hafenmöwe

38 HAFEN HAMBURG MARKETING E.V.

Neuigkeiten aus Deutschlands größtem Seehafen

38 IMPRESSUM



www.schrammgroup.com



BRUNSBÜTTEL PORTS

more than moving

- ▶ Transport
- ▶ Handling
- ▶ Storage
- ▶ Logistics

Multi Purpose Port Elbehafen Brunsbüttel

Elbehafen, 25541 Brunsbüttel Fon: +49 (0) 4852 884-0
Fax: +49 (0) 4852 884-26 info-bp@schrammgroup.de

company of
SCHRAMM
group



**IPKIS.de - Der 360° Blick
auf Ihre Zollabwicklung.**

Webinare zu ipkis.de unter
ip-zoll.de/ipkis

Florian Ledebor
Geschäftsführer



FULL-SERVICE AGENTUR RUND UM DEN ZOLL

Als Zollspedition übernimmt IP die neutrale und rechtskonforme Zollabwicklung, sowie Prozessberatung für KMU und Großunternehmen. Seit Gründung im Jahre 1990 bieten wir unseren nationalen und internationalen Kunden ein Angebot aus Outsourcing der Zollabwicklung, Zollconsulting, Schulungen, Zoll per EDI sowie Sicherheitsleistung und Verbürgung von Zöllen und Einfuhrumsatzsteuer. Unser Kundeninformationssystem ipkis.de bietet volle Transparenz der Zollprozesse.

www.ip-zollspedition.de Telefon +49 40 333 97 60



DE AEOF 100179

Gut aufgestellt – Industriemetropole Hamburg

**Boots- und
Schiffbau
(rd. 70 ha)**

**Ver- und Entsorgung
(rd. 107 ha)**

**Bau
(rd. 25 ha)**

**Metallerzeugung
und Herstellung von
Metallerzeugnissen
(rd. 219 ha)**

**Mineralölverarbeitung
(rd. 390 ha)**

Die Metropolregion Hamburg zählt als drittgrößter Industriestandort in Deutschland zu den bedeutenden Industrieregionen Europas. Zwischen Nord- und Ostsee gelegen, mit der Elbe und der Hansestadt Hamburg im Mittelpunkt, ist die Region für nationale und internationale Unternehmen ein hochattraktiver Wirtschaftsraum mit hoher Lebensqualität.

Die gute seeverkehrliche Anbindung nach Übersee und ins europäische Hinterland sowie das große Angebot an Logistikdienstleistungen rund um das Hafengebiet sind wesentliche Qualitäten, mit denen die Metropolregion Hamburg als Produktionsstandort punktet. Mit einer Bevölkerung von rund 5 Millionen bietet die Metropolregion Hamburg darüber hinaus eine Vielzahl an hoch qualifizierten Arbeitskräften und ist damit ein attraktiver Wirtschaftsstandort für nationale und internationale Unternehmen. Die Hamburger Industrie ist heute breit aufgestellt: Viele glanzvolle Namen stehen für erfolgreiche Unternehmen mit Sitz in Hamburg oder der Metropolregion. Unter ihnen zum Beispiel Montblanc, Unilever, Beiersdorf mit den weltweit bekannten Marken Nivea und Tesa, Still, Jungheinrich, Maschinenbauer wie Dolmar, Hauni und Thyssen-Fahrtreppen sowie Airbus und Lufthansa-Technik. Hamburg ist der weltweit drittgrößte Standort des zivilen Flugzeugbaus und auch die Branche der Erneuerbaren Energien spielt eine wichtige Rolle.

Mit mehr als 32.000 Handelsunternehmen und über 125.000 Beschäftigten ist Hamburg auch der größte Handelsplatz Deutschlands. Davon profitieren auch die vielfältigen Dienstleistungen aus dem Versicherungs- und Finanzbereich, die eng mit dem Standort Hamburg verbunden sind. Die Hansestadt ist eine der dynamischsten Metropolen der Europäischen Union und Anziehungspunkt für Firmen, Institutionen und Fach-

kräfte aus aller Welt. Rund 250.000 Wahlhamburger aus 185 Nationen leben und arbeiten gegenwärtig in Hamburg. Mehr als 550 in Hamburg ansässige Firmen aus China, rund 100 aus Japan, 50 aus Taiwan sowie weitere aus Korea und Südostasien, machen die Elbemetropole in Deutschland zum Standort mit der größten Asienkompetenz. Aber auch Unternehmen aus Nordamerika, Großbritannien, Mittel- und Osteuropa steuern ihre Aktivitäten im deutschsprachigen Raum oft von Hamburg aus. International hat sich Hamburg inzwischen als führender Standort für die Wasserstoff- und Brennzellentechnologie etabliert. Neben Nordex, Siemens und Senvion, die in Hamburg ihren Hauptsitz betreiben, haben sechs weitere namhafte Produzenten von Windenergieanlagen Niederlassungen in der Hansestadt. Führende Akteure der Projektentwicklung von Offshore-Windparks, wie z.B. Dong Energy, Vattenfall Europe Windkraft, EnBW, E.ON Climate & Renewables und RWE Innogy, runden Hamburgs Portfolio in diesem Bereich ab.

Früh wurde in Hamburg erkannt, dass sich wirtschaftlicher Fortschritt und die Anwendung neuer Technologien zunehmend in Netzwerken zwischen Unternehmen, Hochschulen und Forschungseinrichtungen vollzieht. Seit dem Jahr 2001 fördert deshalb die Stadt mit einer aktiven Clusterpolitik die traditionellen Stärken und baut gleichzeitig die wichtigsten Zukunftsfelder aus.

IM HAMBURGER HAFEN SIND 18 INDUSTRIE-BRANCHEN BEHEIMATET. DAVON NUTZEN ALLEIN 5 BRANCHEN FAST 90 PROZENT DER VERFÜGBAREN FLÄCHEN.

Abwasserentsorgung/-behandlung

Wasserversorgung

Beseitigung von Umweltverschmutzung und sonst. Entsorgung

Energieversorgung

Chemie (auch Gase, Düngemittel)

Herstellung von elektrischer Ausrüstung

Herstellung von Erzeugnissen aus Beton, Zement, Gips

Herstellung von Gummi- und Kunststoffwaren

Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen

Holzverarbeitung

Maschinenbau

Recycling

Verarbeitende Industrie (Ernährung, Mühlen, Futtermittel, Fisch, Kaffee)

DER HAMBURGER HAFEN: HIER SCHLÄGT DAS HERZ DER WIRTSCHAFT

Mit einer Fläche von insgesamt 7.200 Hektar - rechnerisch macht das ein Zehntel des gesamten Hamburger Stadtgebiets aus – ist der Hamburger Hafen neben seiner weltweiten Bedeutung als eine der wichtigsten Warendrehscheiben in Europa gleichzeitig auch Hamburgs größtes Industriegebiet. So groß der Anteil des Hafens an der Gesamtfläche Hamburgs ist, so groß ist auch seine industrielle Bedeutung für die Elbmetropole. Historisch gesehen ist die Industrie in der Region Hamburg eng mit der maritimen Wirtschaft verwoben. Der Import von Rohstoffen sowie deren Verarbeitung und Veredelung für den Binnenmarkt oder Export bildeten ursprünglich die Basis für das Entstehen von Produktionsbetrieben. Die Nähe zum seeschifftiefen Wasser ist für einige Industriebranchen ein wichtiges Argument bei der Standortwahl: Stahlkonzerne, Raffinerien oder Kraftwerke profitieren von kurzen Transportwegen beim Umschlag und der Verarbeitung großer Rohstoffmengen. Die erstklassige wasser- und landseitige Verkehrsanbindung bietet aber auch Industrien, die viel ex- oder importieren oder für ihre Produktion Zulieferungen aus dem In- und Ausland beziehen, enorme Vorteile. An kaum einem anderen Standort in Europa tritt die Grundstoffindustrie so konzentriert auf wie hier. Der Kupferkonzern Aurubis, das Stahlwerk ArcelorMittal und die Aluminiumhütte Trimet liegen nur 15 Kilometer voneinander entfernt im Hamburger Hafen. Viele weitere Industriebetriebe, beispielsweise aus dem Energiesektor, der Antriebstechnik und dem Schiff- und Maschinenbau, runden das Portfolio ab.

Das produzierende Gewerbe hat eine enorme strategische Bedeutung für die Wirtschaftsentwicklung der Stadt. Die Industrie ist Auftraggeber für viele Zulieferer und andere Wirtschaftszweige und Impulsgeber für technologische Forschungen. Gleichzeitig ist sie ein Garant für Wohlstand und Wachstum: Dem Hafen sichert sie Umschlag und Wertschöpfung, der Stadt Steuereinnahmen und Arbeitsplätze. In der Metropolregion sind über 155.000 Arbeitsplätze direkt oder indirekt von der Hafenfunktion abhängig, darunter auch viele in der Industrie. So erzielten laut Statistischem Landesamt die 433 Hamburger Industriebetriebe mit mehr als 20 Mitarbeitern in 2015 zusammen einen Umsatz von 70,49 Mrd. Euro und beschäftigten 85.600 Personen.

INDUSTRIE IM HAFEN – GESETZLICH GEREGLTER MEHRWERT FÜR STADT UND BÜRGER

Die Ansiedlung der Industriebetriebe im Hafen ist im Hamburgischen Hafenentwicklungsgesetz festgeschrieben. Dieser rechtliche Rahmen legt fest, welche Flächen ausschließlich zu Hafenzwecken genutzt werden dürfen. Daraus ergibt sich die für Industrieansiedlungen verfügbare Fläche im Hafen. Aktuell werden insgesamt 926 Hektar industriell genutzt. Das sind knapp 22 Prozent der Landflächen im Hamburger Hafen. Die gezielte Ansiedlung zukunftssträchtiger Industrien macht den Hafen langfristig stark gegen wirtschaftliche Schwankungen. Die Hamburg Port Authority (HPA), verantwortlich für das Ha-

Die Hansestadt ist eine der dynamischsten Metropolen der Europäischen Union und Anziehungspunkt für Firmen, Institutionen und Fachkräfte aus aller Welt.

fenmanagement in der Hansestadt, führt zur Stärkung der internationalen Position des Hamburger Hafens sowie für eine positive Wirtschaftsentwicklung gezielt Markterkundungen und Branchenscreenings durch, um geeignete seehafenaffine Betriebe für den Standort zu gewinnen. Voraussetzung hierbei ist die Verfügbarkeit sowohl von geeigneten Expansions- und Ausweichflächen für Bestandsunternehmen als auch von Flächen für Neuan siedlungen. Derzeit führt die HPA im Rahmen einer Markterkundung einen internationalen Ideenwettbewerb für eine marktkonforme und zeitgemäße Entwicklung des Hafensareals Steinwerder-Süd durch. Die HPA plant, den 42 Hektar großen Bereich im zentralen Gebiet des Hamburger Hafens zukunftsorientiert zu entwickeln. ■

DER KONSUMGÜTERKONZERN UNILEVER GEHÖRTE ZU DEN ERSTEN UNTERNEHMEN IN DER HAFENCITY. HEUTE HABEN SICH BEREITS ÜBER 500 UNTERNEHMEN IN DER HAFENCITY ANGESIEDELT. NACH DER FERTIGSTELLUNG DES STADTTEILS WERDEN MINDESTENS 45.000 ARBEITSPLÄTZE, DAVON RUND 35.000 BÜROARBEITSPLÄTZE, ENTSTANDEN SEIN.



Hamburgs Wirtschaftsförderer als One Stop Agency

Hamburgs Wirtschaftsförderer sind erfolgreich. Allein im Jahr 2016 wurden mehr als 500 Unternehmen bei Ansiedlung, Erweiterung, der Immobiliensuche oder bei Genehmigungsfragen unterstützt.

Das Team um Dr. Rolf Strittmatter, Geschäftsführer der HWF Hamburgische Gesellschaft für Wirtschaftsförderung mbH, agiert dabei inzwischen als One Stop Agency. „Neben den klassischen Beratungsleistungen vermitteln wir auch eine umfassende Standort-Information und helfen Investoren aus dem Ausland bei der Unternehmensgründung und Unterstützung bei der Beschaffung von Aufenthalts- und Arbeitserlaubnis. Die Neuausrichtung als One Stop Agency half uns im vergangenen Jahr auch 296 Unternehmen an spezialisierte Institutionen aus dem Fördernetzwerk Hamburg zu vermitteln“, erläutert Dr. Strittmatter.

Die Bilanz der HWF kann sich sehen lassen. 101 Firmen aus dem In- und Ausland sind neu angesiedelt worden oder wurden bei ihrer Expansion unterstützt. Drei davon konnten Standorte in der Metropolregion Hamburg vermittelt werden. Dabei entstanden in Hamburg 1.660 neue sowie 5.062 gesicherte Arbeitsplätze. Hiermit waren Investitionen in Höhe von insgesamt 592 Millionen Euro verbunden. 400 Unternehmen wurden darüber hinaus beraten. Besonders stark gefragt war die Beratung von Startups durch den bei der HWF angesiedelten StartHub Nextmedia, einer Standortinitiative für die Medien- und Digitalwirtschaft. Wichtigster Auslandsmarkt war China mit 17 Ansiedlungen. Größtes Projekt der HWF war 2016 der Zuschlag an Deutsche Post DHL für den Logistikpark HUB + Neuland in Har-

burg. „Die Ansiedlung von Deutsche Post-DHL zeigt, dass sich in Hamburg auch Projekte mit großen Arbeitsplatzzahlen realisieren lassen, wenn hierfür geeignete Flächen zur Verfügung stehen. Damit dies auch künftig möglich ist, wird die HWF weitere Gewerbeflächen entwickeln und bestehende Gewerbeflächen der Stadt direkt vermarkten“, so Dr. Strittmatter. „Unsere Bilanz 2016 ist überaus erfreulich. Dabei wollen wir aber nicht stehen bleiben und haben deshalb den Service der HWF zum Jahresbeginn 2017 noch weiter ausgebaut. Für Unternehmen aus Industrie & Gewerbe, Forschung & Innovation, Digitale Ökonomie & E-Commerce sowie Dienstleistung & Tourismus gibt es jetzt zusätzlich spezialisierte Ansprechpartner. Hiervon erwarten wir uns weitere positive Effekte“, ergänzt Dr. Strittmatter.

**Unternehmen, die sich
im Wirtschaftsraum
Hamburg ansiedeln möch-
ten, unterstützt das
HWF-Team mit einem
umfassenden, kostenlosen
Service.**

Unternehmen, die sich im Wirtschaftsraum Hamburg ansiedeln möchten, unterstützt das HWF-Team ‚Internationale Unternehmen/ Ansiedlung‘ mit einem umfassenden, kostenlosen Service. Das Angebot richtet sich an Unternehmen aus dem In- und Ausland. Es reicht von der Standortberatung über einen Gewerbe-Immobilien-Service bis zur Beratung von Investoren. Für Unternehmen der Branchen Erneuerbare Energien, Logistik, Luftfahrtindustrie, Maritime Industrie sowie Medien, IT und Telekommunikation (MITT) bietet die HWF als besonderen Service branchenorientierte Dienstleistungen an. ■

■ Viel Platz für neue Unternehmen in der Metropolregion

Jährlich siedeln sich etwa 13.000 Unternehmen neu in der Metropolregion Hamburg an. Die Metropolregion verfügt über weit mehr als 5.000 Hektar Gewerbeflächen. Rechnerisch ist dies viel mehr als die Prognose für Neuansiedlungen erwarten lässt. Gewerbeflächen sind eine Ressource wie Strom, Wasser oder Arbeitskräfte. Da es sich aber um Immobilien handelt, ist ihr Wert stets im Zusammenhang mit anderen räumlich gebundenen Faktoren zu sehen. Insgesamt werden bis 2025 etwa 1.430 Hektar Gewerbeflächen in

der ganzen Metropolregion Hamburg benötigt. Der Bedarf berechnet sich aus der prognostizierten Entwicklung der nachfragenden Betriebe, hauptsächlich aus der erwarteten Entwicklung der Beschäftigten. Allein in der Freien und Hansestadt Hamburg schätzen die Gutachter eine Nachfrage von 355 Hektar in den nächsten knapp 15 Jahren. Ganz anders sieht es in den Landkreisen aus, die entfernter vom Oberzentrum liegen. Dort wird teilweise nur mit einer Nachfrage von knapp 20 Hektar kalkuliert.

„Die HHLA hat sich immer als Partner von Handel und Industrie verstanden.“

Im Hamburger Hafen, einer der größten Häfen Europas, tummeln sich Industriekonzerne dicht an dicht mit Hafenumschlagbetrieben und Logistikdienstleitern. Unter ihnen, mit mehreren Terminals und Logistiktöchtern, die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA). Sie ist einer der führenden europäischen Hafen- und Transportlogistikkonzerne und gehört zu den wichtigsten Arbeitgebern am Standort. Angela Titzrath leitet seit Beginn dieses Jahres als Vorstandsvorsitzende die Geschäfte des Logistikplayers. Sie stand bereits an der Spitze verschiedener Konzerne und hat für die HHLA konkrete Zukunftsvisionen.

”

POHM: Industrie 4.0 steht für die intelligente Vernetzung von Produktentwicklung, Produktion, Logistik und Kunden – das Top-Thema der Industriebranche. Und auch im Hamburger Hafen ist die digitale Vernetzung längst angekommen. Hamburg positioniert sich international als smartPORT. Sie sagten vor kurzem: „Die HHLA soll der Motor des digitalen Wandels im Hamburger Hafen sein“. Was planen Sie hier konkret?

Titzrath: Zunächst möchte ich daran erinnern, dass die Suche nach innovativen IT-basierten Lösungen in der Geschichte der HHLA immer eine wichtige Rolle gespielt hat. Die Idee von einem weitgehend vollautomatisierten Containerterminal etwa wurde bei der HHLA geboren und in Altenwerder erfolgreich umge-

„Die Idee von einem weitgehend vollautomatisierten Containerterminal etwa wurde bei der HHLA geboren und in Altenwerder erfolgreich umgesetzt.“

setzt. Wir fangen also nicht bei null an, wenn wir künftig unsere Kompetenzen und Ressourcen noch stärker bündeln und den Unternehmenswert durch digitale Lösungen steigern wollen. Wir wollen dazu ein Netzwerk aufbauen bzw. vorhandene Netzwerke ausbauen und mit starken Partnern zusammenarbeiten. Deshalb beteiligen wir uns an der Initiative des Senats für ein Digital Hub Logistics. Andere Beispiele für eine erfolgreiche Zusammenarbeit der HHLA in einem Netzwerk sind das Softwarehaus Dakosy oder das Hamburg Vessel Coordination Center (HVCC). Darüber hinaus beteiligen wir uns aktuell an einem Projekt des Bundesverkehrsministeriums im Rahmen des Förderprogramms IHATEC zur Erforschung der Interaktion zwischen

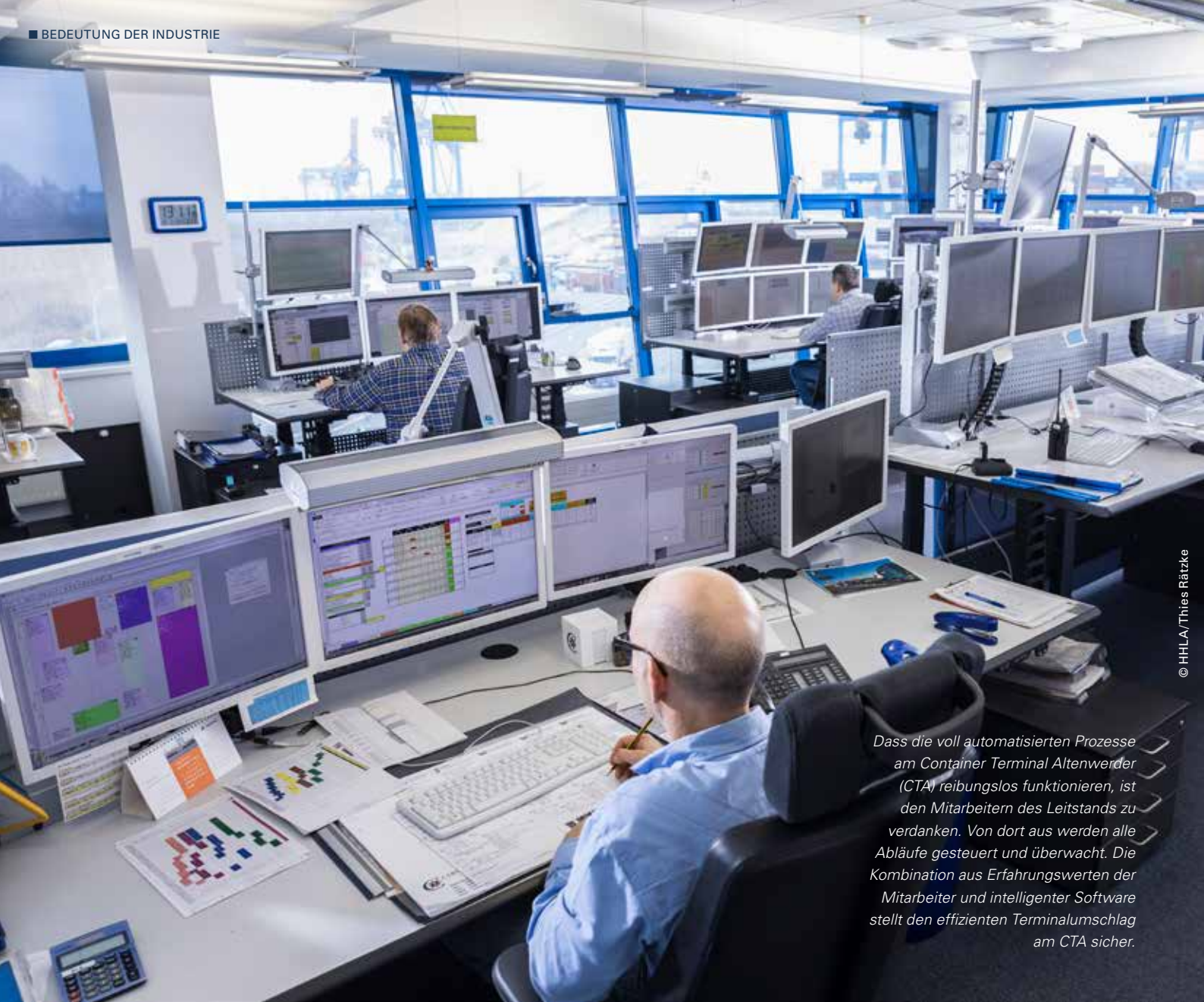
Mensch und Maschine. Innerhalb der HHLA ist ein kleines Team derzeit dabei, weitere Handlungsfelder zu identifizieren. Wobei ich hinzufügen, wir wollen es nicht bei der Identifizierung belassen, sondern digitale Initiativen auch wertsteigernd realisieren.

Die Kompetenz der HHLA bei der Planung effizienter Transportketten ist unbestritten. Im Zuge der Industrie 4.0 wird auch die Transportlogistik eine noch wichtigere Rolle einnehmen. Sieht sich die HHLA zukünftig als Partner von Industrie und Handel, bei der Steuerung komplexer Logistikströme?

Die HHLA hat sich immer als Partner von Industrie und Handel bei der Steuerung komplexer Logistikströme verstanden. Wir schlagen ja nicht nur die Container im Hafen um. Unsere Bahngesellschaften Metrans und Polzug betreiben europaweit ein weit gespanntes Transport- und Terminalnetzwerk, und das sehr erfolgreich. Der Intermodalbereich, zu dem auch noch unser Spezialist für Lkw-Transporte, die CTD, zählt, hat am Gesamtumsatz der HHLA inzwischen einen Anteil von 34 Prozent erreicht. Unsere Intermodaltöchter leisten also einen ganz entscheidenden Beitrag, wenn es darum geht, die im Hamburger Hafen ankommenden Waren schnell, zuverlässig und pünktlich an ihren Bestimmungsort zu bringen. Wir sehen für dieses Geschäftsfeld auch künftig gute Wachstumsperspektiven und werden entsprechend investieren. Mit mehr als 60 Lokomotiven und 2400 Waggons sind wir schon heute einer der größten privaten Bahnoperatoren in Europa, und das in einem hart umkämpften Markt. Im Juni haben wir in Budapest ein weiteres Eisenbahn-Hub-Terminal offiziell in Betrieb genommen. Ich werde häufig gefragt, ob sich die HHLA nicht stärker internationalisieren sollte. In unserem Intermodalbereich tun wir dies bereits. Dank unserer Aktivitäten im Hinterland ist Hamburg ein wichtiger Punkt auf der maritimen Seidenstraße.

*Angela Titzrath,
Vorstandsvorsitzende
der HHLA*





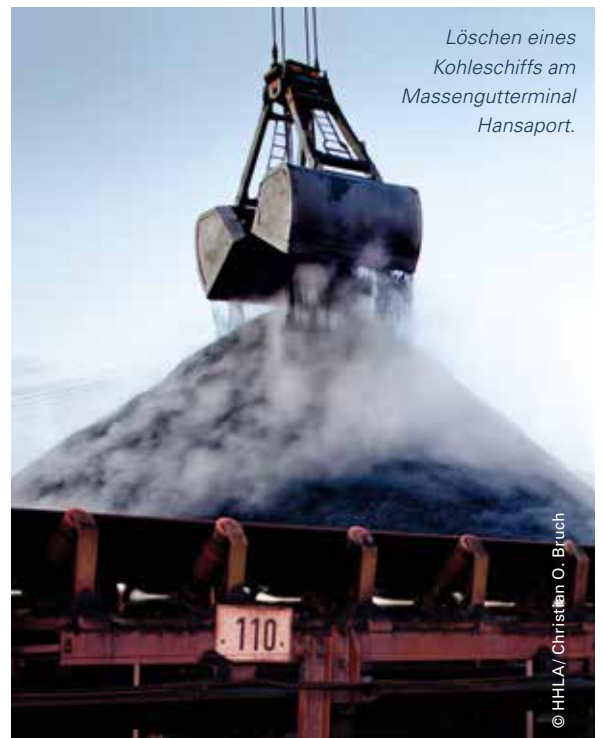
© HHLA/Thies Rätzke

Dass die voll automatisierten Prozesse am Container Terminal Altenwerder (CTA) reibungslos funktionieren, ist den Mitarbeitern des Leitstands zu verdanken. Von dort aus werden alle Abläufe gesteuert und überwacht. Die Kombination aus Erfahrungswerten der Mitarbeiter und intelligenter Software stellt den effizienten Terminalumschlag am CTA sicher.

Hansaport, Deutschlands größter Terminal für Schüttgut, ist ein Paradebeispiel für Digitalisierung und gleichzeitig für funktionierende Kooperation mit der Industrie. Sie betreiben die Hansaport Hafenbetriebsgesellschaft mbH in Hamburg als gemeinsames Tochterunternehmen mit der Salzgitter AG. Wie kam es dazu? Und wie sieht diese Kooperation konkret aus?

„In diesem Jahr blicken wir auf eine seit 40 Jahren bestehende Kooperation mit der Salzgitter AG am Hansaport zurück.“

In diesem Jahr blicken wir auf eine seit 40 Jahren bestehende Kooperation mit der Salzgitter AG am Hansaport zurück. Und dass sich diese Partnerschaft in einem herausfordernden Marktumfeld erfolgreich entwickelt hat, zeigt sich daran, dass auf der 65 Hektar großen



Löschen eines Kohleschiffs am Massengutterminal Hansaport.

© HHLA/ Christian O. Bruch

Der Hansaport ist Deutschlands größter Seehafenterminal für Schüttgüter und eine der modernsten Anlagen im Hamburger Hafen.

Anlage jährlich etwa 15 Millionen Tonnen umgeschlagen werden, mehr als zehn Prozent des gesamten Hamburger Hafenumschlags. Auf so einen Erfolg hatte im Übrigen zum Start der Kooperation kaum einer zu hoffen gewagt. Mitte der siebziger Jahre überwog die Skepsis, ob sich im Hamburger Hafen das Massengutgeschäft etablieren lässt, schließlich hatten sich andere europäische Seehäfen hierbei schon einen Vorsprung erarbeitet. Ohne das Kapital der Salzgitter AG wäre Hansaport letztlich nicht zustande gekommen. Die Verbindung des Know-how der Salzgitter Flachstahl GmbH in der Automatisierungstechnik mit dem Know-how der HHLA als erfolgreicher Terminalbetreiber führte zu einer inzwischen nahezu vollautomatisch arbeitenden Umschlaganlage für Massengüter. Sie ist ein Paradebeispiel für eine erfolgreiche Kooperation zwischen Industrie und Hafen. Vom schnellen Umschlag der Eisenerze und Kohle in Hamburg profitieren nicht nur Stahlwerke der Salzgitter AG, sondern bundesweit Kraftwerke von Energieerzeugern und Stadtwerken. Die Wettbewerbsfähigkeit vom Hansaport hängt wie des gesamten Hamburger Hafens in der Zukunft entscheidend davon ab, ob die Fahrrinne der Elbe endlich angepasst wird. ■



© HHLA/Thies Rätzke

msc for the real world



TRUST A MARKET LEADER

Since 1970, MSC has grown to become a leader in container shipping and a stable partner for businesses around the world. Our network of road, rail and sea transport allows us to offer sustainable and reliable door-to-door services worldwide. MSC's local teams ensure, whatever your cargo, it is always in safe hands.

To find out more, please contact your MSC office.

+49 40 30295-0 or **deu-info@msc.com**

msc.com

1930 FLORIERT DIE WERFTINDUSTRIE IM HAMBURGER HAFEN. FRACHTER LIEGEN BEI DER HAMBURGER WERFT BLOHM & VOSS AN DEN WERFTKAIS ZUR REPARATUR.



Der Klang verändert sich – die Hafenindustrie im Wandel

Der Hamburger Hafen war zu Beginn des 20. Jahrhunderts eine Bühne mit prächtiger Geräuschkulisse. Aufgeführt wurde ein Stück von mehr als 6.000 verkehrenden Schiffen im Jahr 1913 und einer florierenden Wirtschaft. Für den steigenden Umschlag standen über 50 Hektar Lagerfläche zur Verfügung. In den Speichern und Schuppen hievt und schleppten, zurrten und schoben die Hafendarbeiter die gelöschte Ware. War die Arbeit an der Kaimauer mindestens genauso anstrengend und ein wesentliches Element der Hafenwirtschaft, dominierte doch die Werftindustrie die akustische Untermalung.

Vielmehr verwirrend als beeindruckend mag diese Geräuschkulisse wohl für Menschen gewesen sein, die nicht mit dem Hafen vertraut waren. So beschreibt es zumindest der deutsche Dichter Richard Dehmel 1913 in seinem Gedicht „Hafenfeier“ und wendet sich an die Ortsfremden: „Spürst [...] nicht von den Werften herüber den Takt im Hammerschlag, nur das Gekrach und Gerasel, Geklirr, Geschwirr“. Dehmel sah in dem Lärm ein Indiz für die steigende Bedeutung des Hamburger Hafens: Lautstärke, Schmutz und Muskelkraft sollten die Hansestadt zu einem bedeutenden Wirtschafts- und Industriestandort machen. So erlebten die Industrie im Allgemeinen sowie der Maschinenbau und die Energieversorgung im Speziellen einen beachtlichen Aufschwung. Hinzu kam außerdem die Veredelungsindustrie, die Hamburg – unter anderem dank der Einfuhr von überseeischen Genuss- und Nahrungsmitteln sowie Rohstoffen – zu einem wichtigen Versorger der deutschen Bevölkerung machte.

1938 liefen 18.149 Seeschiffe den Hamburger Hafen an. Etliche hatten Lebens- und Futtermittel geladen, darunter viel Getreide sowie Ölsaaten und -früchte. Der Hafen war mit entsprechenden Speichern, Kühlhäusern und beheizbaren Fruchtschuppen gewappnet, ehe die Einfuhrgüter von hafennahen Unternehmen aufbereitet wurden. Auch die importierten industriellen Rohstoffe waren in Hamburg bestens aufgehoben und Mineralöl, Kohle, Kautschuk und Co. kurbelten die verarbeitende Industrie im Hafen an. Vor dem zweiten Weltkrieg war so längst ein Kreislauf entstanden, der weitere Industriezweige erforderlich machte. Dadurch wurde über die Jahre der Begriff der Hamburger Kaufmannsindustrie geprägt, da der Handel mehr und mehr mit industriellen Tätigkeiten verschmolz. Der größte Zweig – und wie schon aufgeführt vermeintlich auch lauteste – blieb die Werftindustrie.



Der zweite Weltkrieg tat diesem Trend keinen Abbruch – größere Aufträge der Marine sorgten zunächst für Beschäftigung an der Elbe. Ein Großteil der Werften war allerdings am Ende des Krieges durch Bombenangriffe zerstört, die funktionstüchtigen Anlagen wurden im Zuge der Reparationszahlungen demontiert. Der Schiffbau brach ein und damit ein großes Stück der Hamburger Industrie. Angegliederte Produktionen, zum Beispiel die Herstellung von Kompassen und weiteren Messinstrumenten, erfuhren einen massiven Rückschlag. Dass der Hafenstandort Hamburg den Reparaturbedarf potenziell ankommender Schiffe nicht hätte decken können wirkte sich – natürlich nur als einer von vielen Faktoren nach Kriegsende – auch auf den Im- und Export aus. So wurde im Jahr vor dem Weltkrieg mit über 18 Millionen Tonnen knapp sechsmal mehr umgeschlagen als 1946. Die anschließenden Wiederaufbaumaßnahmen trugen zu einem ersten Aufschwung der Hafenindustrie bei. Rund 1.500 gesunkene Fahrzeuge mussten aus den Hafenbecken und dem Fahrwasser geborgen werden. Zu diesem Zweck vereinigte die Royal Navy Taucher- und Bergungsfirmen aus dem Elbgebiet. Ebenfalls in Zusammenarbeit mit der Besatzungsmacht, hier die britische Aufsichtsbehörde für den Hafen (Regional Port Controller), wurde vereinbart, die Leistungsfähigkeit des Hamburger Hafens bis 1949 wieder auf 70 Prozent der Vorkriegs-Leistung zu bringen.

Zehn Jahre später gab es im Bezirk Hamburg-Mitte, in dem zum großen Teil der Hamburger Hafen liegt, 508 Industriebetriebe. Darunter 54 Unternehmen der chemischen Industrie, 46 aus der Industrie der Steine und Erden, Eisen-, Blech- und Metallwaren, 30 Maschinenbauunternehmen und 10 Betriebe im Bereich der Mineralölverarbeitung. Die Kaffee und Tee verarbeitende Industrie stellte 1959 mit 18 Firmen den größten Player in der Genuss- und Nahrungsmittelindustrie dar. Im Schiffbau arbeiteten in 27 Werften mit 30.795 Arbeitnehmern fast ein Drittel aller Industriebeschäftigten des Bezirks. Interessant zu sehen ist, dass der Umsatz der Raffinerien (knapp 4.000 Beschäftigte) mehr als doppelt so hoch war wie der des Schiffbaus.

In den folgenden Jahren wurden die Weichen für die Gründung des heute größten im Hafen angesiedelten Industriebetriebs gestellt. Im Juli 1967 vereinbarten Minister aus Frankreich, Großbritannien und Deutschland eine Kooperation, um die europäische Wettbewerbsfähigkeit im Bereich der Luftfahrt aufrechterhalten zu können. Daraus ging die heutige Airbus Group hervor, die heute am Standort Finkenwerder mehr als 10.000 Mitarbeiter beschäftigt.

Die Aurubis AG ist nicht nur im Hamburger Hafen der führende Kupferkonzern, sondern auch in Europa und zudem weltweit größter Kupferrecycler. Ihre Wurzeln hat die Hütte bereits im 18. Jahrhundert und große Auf-

schwünge erlebte sie zu Zeiten der Weltkriege: Es wurde für die Armeen produziert. Doch auch die Anlagen der Norddeutschen Affinerien, wie Aurubis damals hieß, blieben von den Kriegsfolgen nicht verschont. Bombenangriffe, Kohlemangel, wenige Arbeitskräfte – ein Großteil der Belegschaft war im wehrfähigen Alter – und eine spätere Sperre der Vermögenswerte durch die Besatzungsmächte legten die Produktion nach und nach lahm. Das Wirtschaftswunder der 50er Jahre brachte dem Unternehmen wieder mehr Aufträge – rund 2.000 Mitarbeitende zählte die Affinerie 1952. Die Aurubis AG hat sich von einer kleinen Silberschmiede im Herzen der Hansestadt zu einem globalen Player der Industrie entwickelt und beschäftigt heute weltweit mehr als 6.300 Menschen. Die Verarbeitung von importiertem Kaffee und Tee sowie dessen Handel hat in Hamburg einen ebenso hohen Stellenwert wie die Herstellung von nicht verzehrbaren Ölen und Fetten. Unter den 20 größten Arbeitgebern im Hamburger Hafen gibt es drei Betriebe, die in diesen Bereichen tätig sind. Zudem fügen sich in derselben Größenordnung liegend (500 – 999 Beschäftigte) zwei Unternehmen aus der Aluminium- und Stahlindustrie sowie Betriebe zur Herstellung von Zement, Gummiwaren und Anstrichmitteln in das Industrieportfolio des Hamburger Hafens ein. Die zu Anfang beschriebene Geräuschkulisse des Hafensalltags wurde über die Jahre immer leiser.



KOHLEVERLADUNG IM
ALTONAER HAFEN IM
JAHR 1937.

Blohm+Voss, 1877 von Hermann Blohm und Ernst Voss gegründet, ist mittlerweile eine der letzten verbliebenen Werften. Die Werftindustrie gibt damit nicht mehr allein den Klang im Hafen an. Vielmehr sind viele der sich herausgebildeten Industrien ein harmonisches Orchester und prägen durch ihre Vielfalt die Universalität des Hamburger Hafens. ■



Kupfer made in Hamburg

Wer von Süden aus auf der A1 nach Hamburg fährt, sieht das 100 ha große Areal schon von weitem. Direkt an den Elbbrücken gelegen, fast mitten in Hamburg, zeigt das Aurubis-Werk eindrucksvoll, dass die Hansestadt keineswegs nur Hafen-, sondern auch Industriestadt ist. Die Aurubis AG ist der zweitgrößte Kupferproduzent der Welt. Ohne das „rote Gold“ geht heute nichts: Kupfer ist elementar für die Automobilindustrie, das Bauwesen oder die Elektrotechnik. Dass Kupfer auch künftig in Hamburg gewonnen wird, daran lässt Frank Osterhagen, Vice President Corporate Procurement & Logistics, im Gespräch mit dem Port of Hamburg Magazine keinen Zweifel. Der 45-Jährige ist im Kupfergeschäft ein alter Hase. 2019 feiert er sein 25-jähriges Dienstjubiläum bei der Aurubis AG.

PoHM: Aurubis ist ein Unternehmen mit langer Tradition. Bereits 1866 wurde die Kupferhütte als Aktiengesellschaft „Norddeutsche Affinerie“ in Hamburg gegründet. Mit mehr als 6.400 Mitarbeitern in über 20 Ländern auf drei Kontinenten ist Aurubis heute weltweit ein international agierender Konzern und verfügt über Produktionsstätten in Europa und den USA. Welche Rolle spielt der Standort Hamburg im Konzern?

Osterhagen: Hamburg ist der konzernweit größte Produktionsstandort und Sitz der Konzernzentrale. Hier arbeiten rund 2.300 Mitarbeiter, gut 1.400 davon in der Produktion. 24 Stunden am Tag, sieben Tage die Woche werden pro Jahr rund 420.000 Tonnen börsenfähiger Kupferkathoden produziert, konzernweit sind es rund 1,1 Millionen Tonnen. Die Kathode – eine zwischen 50 und 80 kg schwere quadratische Platte aus reinstem Kupfer – ist das Basis-

produkt der Halbzeugproduktion. Als voll integriertes Werk arbeiten wir entlang der gesamten Wertschöpfungskette und verarbeiten Kupferkathoden größtenteils zu Gießwalzdraht, Stranggussformaten oder Walzprodukten weiter. Daneben erzeugen wir Edelmetalle wie Gold und Silber und eine Reihe weiterer Produkte wie Schwefelsäure und Eisensilikat als Begleitprodukte der Kupfererzeugung.

Ist Hamburg denn überhaupt ein attraktiver Standort für ein Unternehmen der Schwerindustrie, insbesondere unter dem Stichwort Kostendruck?

Deutschland ist ohne Frage ein Hochkostenstandort. Kupfererz verhütten – das können Länder wie China oder Indien viel kostengünstiger. Aber sie können es nicht so gut, nicht so effizient wie wir. Das Stammwerk in Hamburg ist technologisch eines der besten der Welt. Unser Wettbewerbsvorteil an diesem Standort

entsteht durch Knowhow und technischen Standard. Das schätzen auch unsere Kunden sehr. In Hamburg haben wir zudem den großen Vorteil, dass wir inmitten der europäischen Märkte sitzen, die neben China zu den größten Abnehmern von Kupferprodukten zählen. Dadurch können wir auf Anfragen unserer Kunden kurzfristig und flexibel reagieren. Das ist ebenfalls ein enormer Wettbewerbsvorteil.

Sie produzieren in Hamburg mehr als ein Drittel der weltweit im Konzern hergestellten Kupferkathoden. Hierzu benötigt das Werk doch Unmengen an Rohmaterial. Wie kommt dieses nach Hamburg? Und woher?

Den größten Anteil der eingesetzten Kupferkonzentrate importieren wir über den Seeweg direkt aus den Kupferminen unterschiedlicher Herkunftsländer. Kupfererz wird hauptsächlich in Mittel- und Südamerika, Kanada, aber auch in Afrika, Asien, Australien und zu einem geringen Anteil in Europa abgebaut. Zudem beziehen wir Recyclingmaterial in den verschiedensten Formaten. Eingesetzt werden zum Beispiel Elektro-

und Elektronikschrott, Drähte, Kabelgranulat und kupferhaltige Industrierückstände.

Aufgrund der großen Importmengen ist die Lage in unmittelbarer Nähe zum Hamburger Hafen für Aurubis also ein entscheidender Standortvorteil?

Die Hafennähe bietet entscheidende Vorteile. Wir bekommen für unsere Kupferproduktion jährlich über eine Million Tonnen Kupferkonzentrate auf dem Wasserweg. Hinzu kommen sogenannte komplexe Materialien, also Erze in speziellen Zusammensetzungen, sowie Recyclingmaterialien und Zuschlagstoffe. Die unmittelbare Nähe zum Hafen ist auch für unsere Absatzlo-



©Aurubis

Frank Osterhagen

verantwortet im Aurubis-Konzern den Bereich Einkauf und Logistik.

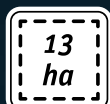
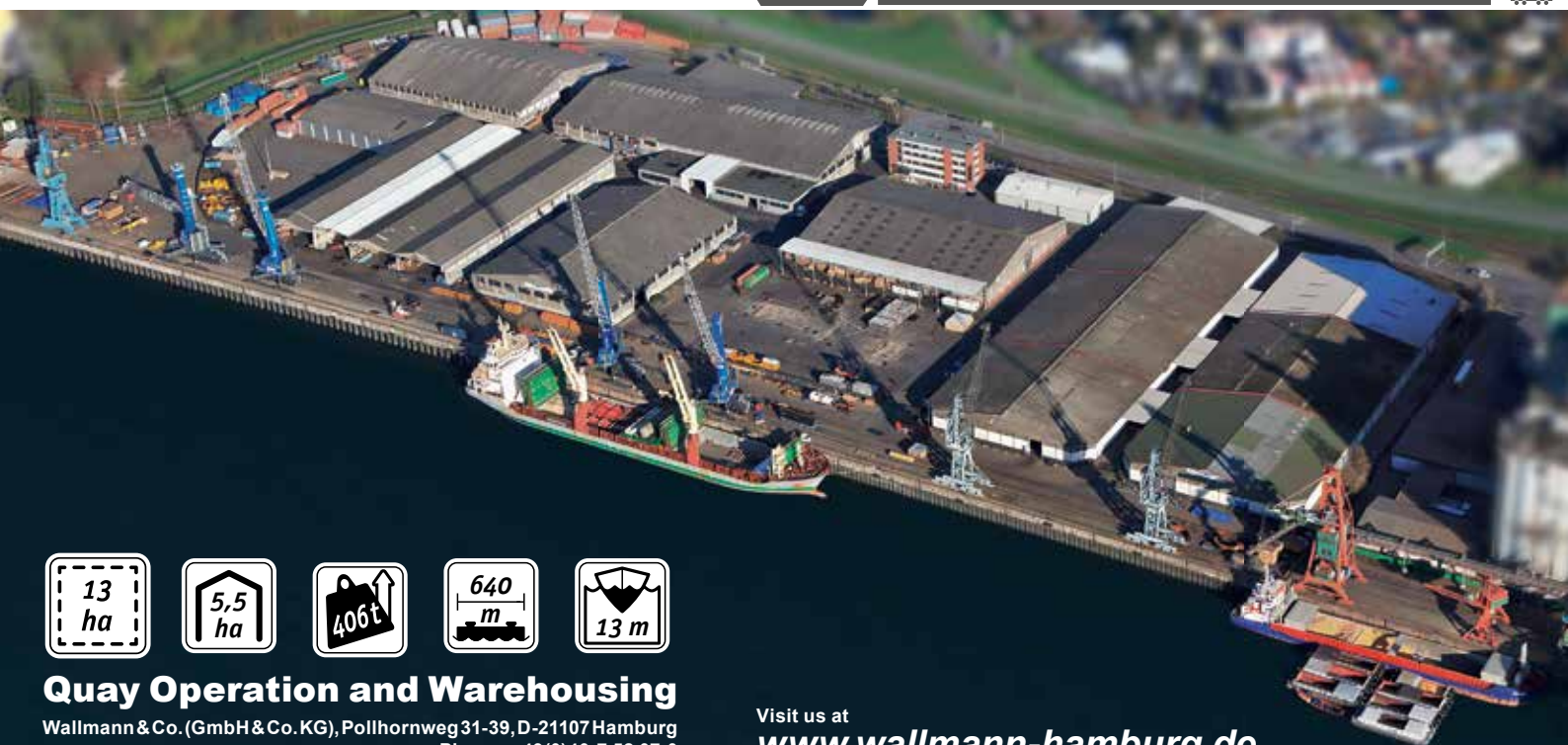
WALLMANN & CO

Your Partner in the Port of Hamburg

**Professionals
at the
waterfront**

Handling and Warehousing

- ▶ General cargo
- ▶ Heavy lifts
- ▶ Iron products
- ▶ Steel products



Quay Operation and Warehousing

Wallmann & Co. (GmbH & Co. KG), Pollhornweg 31-39, D-21107 Hamburg
Phone: +49(0)40-7 52 07-0

Visit us at

www.wallmann-hamburg.de

gistik entscheidend. Durch den kurzen Vor- und Nachlauf ergeben sich Kosten- und Zeitvorteile. Auch ein Großteil der von uns produzierten Schwefelsäure wird auf dem Wasserweg versandt.

Sie haben mit der Hafengruppe Brunsbüttel vor einigen Jahren einen Partner für die Rohstofflogistik in Hamburg gefunden. Wie kam es dazu?

Wir arbeiten seit 2007 mit der Brunsbüttel Ports GmbH zusammen, die uns seinerzeit ein überzeugendes Gesamtkonzept für die Rohstoffversorgung des Hamburger Werks vorgelegt hat. Brunsbüttel liegt zwar 80 Kilometer von Hamburg entfernt an der Unterelbe, überzeugt jedoch mit einer großen Lagerflächenkapazität, hoher Flexibilität und Zuverlässigkeit. Bis heute wurden im Elbehafen Brunsbüttel insgesamt über 11 Millionen Tonnen Kupferkonzentrate per Bulker aus Übersee angeliefert, umgeschlagen und sortenrein auf einer Gesamtfläche von 17.000m² zwischengelagert. Zweimal am Tag beliefert uns ein Binnenschiffs-Shuttle mit insgesamt 3.500 Tonnen Kupferkonzentrat, der Tagesbedarf im Werk.

Ist die Lage auf der Peute, fast mitten in Hamburg, für Aurubis mitunter auch nachteilig?

Unsere Lage ist einzigartig in der Kupferindustrie. Als dieser Standort hier entstanden ist, war die wesent-

liche Maxime, das Werk weit außerhalb der Stadt zu platzieren. Das hat damals wohl auch gestimmt. Heute liegen Industrie, Gewerbe und Wohnen dicht beieinander. Diese Situation birgt Herausforderungen, denen wir uns stellen mussten und müssen. Unser starkes Engagement im Bereich Umweltschutz hat uns zu einer der saubersten Kupferhütten der Welt gemacht. Mittlerweile sind auch viele unserer Wettbewerber gezwungen stärker in die Bereiche Umweltschutz und Energieeffizienz zu investieren und nachzuziehen. Da haben wir aufgrund des zeitlichen Vorlaufs einen klaren Wettbewerbsvorteil.

Auf der Konzern-Hauptversammlung Anfang März wurde für Aurubis eine neue Vision 2025 vorgestellt. Ändert sich damit etwas für den Hamburger Standort?

Wir gehen davon aus, dass das Gewinnen von Reinstkupfer aus Erz auch in Zukunft einen wesentlichen Teil unseres Geschäfts ausmachen wird, wollen uns aber breiter aufstellen und unser Profil hinsichtlich der Erzeugung verschiedener Metalle wie Gold und Silber, Nickel, Selen und andere, die wir heute bereits produzieren, weiter ausbauen. Das kann die Erweiterung bestehender Kapazitäten beinhalten, aber auch Akquisitionen, wenn sie inhaltlich und geografisch Sinn machen. Diesen Weg wollen wir gemeinsam mit unseren Mitarbeitern für eine sichere Zukunft gehen. ■



DIE MISCHUNG AUS VERSCHIEDENEN KONZENTRATSORTEN UND SAND ZUR EISENSILIKATBILDUNG WIRD ZUNÄCHST GETROCKNET UND DANACH IM SCHWEBESCHMELZOFEN UNTER ZUFUHR VON SAUERSTOFF BEI ÜBER 1.200 GRAD ZU KUPFERSTEIN UND EISENSILIKAT-SCHLACKE GESCHMOLZEN.

DIE AURUBIS-KUPFERHÜTTE, MITTEN AUF DER VEDDEL, BELIEFERT VON HAMBURG AUS UNTERNEHMEN DER HALBZEUGINDUSTRIE, DER ELEKTRO-, ELEKTRONIK- UND DER CHEMIE-INDUSTRIE SOWIE ZULIEFERER FÜR DIE BRANCHEN ERNEUERBARE ENERGIEN, BAU- UND AUTOMOBILINDUSTRIE MIT KUPFERPRODUKTEN.



©Aurubis

Innovative
Solutions for
Logistics
Provider

CargoSoft
e-logistic solutions

it-systeme

e-logistic

software

software as a service

services

CargoSoft GmbH, Buschhöhe 10, 28357 Bremen / Germany
Tel. +49 421 98500-0, sales@cargosoft.de www.cargosoft.de

DER EINDRUCK TÄUSCHT: AUCH WENN ES BEI ARCELORMITTAL LAUT UND SCHMUTZIG IST, SO IST DIE ANLAGE IN HAMBURG DOCH EINES DER INNOVATIVSTEN UND MODERNSTEN STAHLWERKE IN EUROPA.



ArcelorMittal Hamburg

1969 wurde am Dradenauhafen der Grundstein für den Bau eines Elektrostahlwerks gelegt. Die Technik, Eisenerz unter Verwendung von Erdgas zu Eisenschwamm zu verarbeiten und dann mit Hilfe von elektrischem Strom zusammen mit Schrott einzuschmelzen, war damals revolutionär. Nach einem zwischenzeitlichen Konkurs und Neuanfang übernahm 1995 der Inder Lakshmi N. Mittal die Hambur-

ger Stahlwerke. Heute gehört das Werk mit seinen 550 Mitarbeitern und einer Jahresproduktion von rund einer Million Tonnen Stahl zum weltweit größten Stahlhersteller ArcelorMittal, der neben Hamburg noch drei weitere Werke in Deutschland betreibt. Das Elektrostahlwerk in Hamburg gilt als die weltweit energieeffizienteste Anlage dieser Art. hamburg.arcelormittal.com

Der Vorteil eines „nassen“ Stahlwerks

Im Hamburger Hafen steht eines der innovativsten Stahlwerke Europas. Im Unterschied zu anderen wird die Hamburger Anlage des weltgrößten Stahlkonzerns ArcelorMittal nicht mit Koks als Reduktionsmittel, sondern mit Erdgas und Strom betrieben, wodurch das Elektrostahlwerk als besonders emissionsarm und energieeffizient gilt. Der Standort wurde bei der Gründung Ende der 60er Jahre mit Bedacht gewählt. Das Werk profitiert durch seine Lage am seeschifftiefen Wasser von kurzen Transportwegen. Und der Hafen kann sich jedes Jahr über große Umschlagmengen von Rohstoffen und Fertigprodukten freuen.

Wer glaubt, Strom sei lautlos, der wird im Elektrostahlwerk von ArcelorMittal in Hamburg-Waltershof eines Besseren belehrt. Der Lärm in der riesigen Schmelzhalle ist gigantisch. Ohrstöpsel gehören zur Pflichtausrüstung ebenso wie Schutzhelm und feuerfeste Kleidung. Einmal pro Stunde wird es noch mal deutlich lauter, nämlich dann, wenn rund 40 Tonnen Schrott in den glühenden Lichtbogenofen fallen.

Sobald sich die drei Graphitelektroden in den Ofen hinabsenken und der Lichtbogen zündet, ist eine Verständigung nur noch mit Handzeichen möglich. Flammen schlagen meterhoch Richtung Hallendach und Rauchschwaden steigen auf.

Wenn der Lärm langsam abebbt, herrschen im Ofen rund 1600°C. Nun wird vom Kontrollstand aus sogenannter Eisenschwamm dem geschmolzenen Schrott zugefügt. Eisenschwamm sind hochreine Eisenpellets, die zuvor in der werkseigenen Direktreduktionsanlage, der einzigen in Westeuropa, erzeugt wurden. Am Ende des Schmelzprozesses sind 150 Tonnen Rohstahl fertig, die im weiteren Verfahren mit Legierungsmitteln veredelt und zu jeweils 1,5 Tonnen schweren Stahlknüppeln gegossen werden. Diese werden im weiteren Produktionsverfahren zu hochwertigem Walzdraht unterschiedlichster Qualität und Stärke verarbeitet.

An der Dradenastraße produziert ArcelorMittal jährlich rund eine Million Tonnen Stahl. Bei einer Jahresproduktion von weltweit 1,6 Milliarden Tonnen ist das zwar nicht viel, aber trotzdem gehört das Hamburger Werk zu den größten Herstellern von Walzdraht in Deutschland.

Qualität, Flexibilität und Schnelligkeit, das seien die Vorteile, mit denen sich das Hamburger Werk vor allem gegen die chinesische Konkurrenz mit ihrem Billigstahl zu behaupten versucht, erklärt Geschäftsführer Lutz Bandusch. China ist für rund 50 Prozent der weltweiten Stahlproduktion verantwortlich und hat in den vergangenen Jahren mit Überkapazitäten und Dumpingpreisen die europäische Stahlindustrie in eine schwere Krise getrieben.

Bei ArcelorMittal in Hamburg können bis zu 300 verschiedene Stahlsorten hergestellt werden. Gefragt sind hochwertige Qualitäts- und Edelstähle, die im Walzwerk zu 5,5 bis 16 Millimeter dünnem Draht gewalzt werden. „Mit unserer Anlage können wir sehr flexibel auf unterschiedlichste Kundenanforderungen reagieren“, so Bandusch. „Wir beliefern unsere mittelständischen Kunden selbst mit Kleinstmengen, die vielleicht eine Lkw-La-

dung umfassen.“ Derartige Aufträge sind für die Konkurrenz in Fernost wegen des Lieferumfangs und der Entfernung nicht interessant. Der Walzdraht von ArcelorMittal in Hamburg verbleibt zu 80 Prozent im europäischen Markt, und 40 Prozent der Produkte werden an Abnehmer in Deutschland geliefert.

Sowohl bei der Verladung des Walzdrahts als auch bei der Zulieferung der Rohstoffe spielt die Lage des Stahlwerks am seeschifftiefen Wasser in Hamburg eine entscheidende Rolle. Bandusch: „Stahl ist ein klassisches Schwerlastprodukt, also nicht gerade einfach auf dem Landweg zu befördern. Das Schiff ist der ideale Verkehrsträger. Deshalb ist die Nähe zum Wasser für uns so wichtig. Bis heute sind wir dem Gründer Willy Korf für seine Standortwahl dankbar.“ Rund 900.000 Tonnen Erz benötigt ArcelorMittal Hamburg jährlich für seine Stahlproduktion. Das Erz, das in der Regel aus Kanada oder Brasilien kommt, wird über die werkseigene Terminalanlage am Dradenahafen umgeschlagen. Hier können Bulker bis zu einer Größe von 70.000 BRT festmachen. Und auch der benötigte Schrott wird immerhin noch zu 60 Prozent über den Wasserweg angeliefert.

Handling von Kohle und Erz in Hamburg



Wer nicht über den Standortvorteil eines „nassen“ Stahlwerks verfügt, lässt sich über ein entsprechendes Massengutterminal mit Rohstoffen versorgen. Fast 17 Millionen Tonnen Kohle und Erze (Stand 2016) werden jährlich über Hamburg importiert. Das Gros türmt sich am Hansaport, Deutschlands größtem Seehafenterminal für trockenes Massengut, in riesigen Kohle- und Erzhalden auf einer Lagerfläche von 350.000 Quadratmetern. Von hier aus werden unter anderem Stahlwerke in Salzgitter und Eisenhüttenstadt versorgt. Hansaport bietet zwei Löschplätze mit einer Wassertiefe von 15,4 Metern für Seeschiffe sowie weitere Liegeplätze für Küstenmotor- und Binnenschiffe. Ein sehr hoher Automatisierungsgrad bei Greiferbrücken, Förderbändern und Bahnumschlag macht Hansaport im internationalen Vergleich zu einer besonders leistungsstarken Umschlaganlage für Greifergut. Je nach Schiffsgröße und Art der Güter können am Hansaport 110.000 Tonnen in 24 Stunden gelöscht werden. Der Transport der Massengüter in das Binnenland erfolgt per Eisenbahn oder Binnenschiff.

Das Zusammenspiel von Greiferbrücken, Förderbändern und Rangierloks ist am HANSAPORT weitgehend automatisiert.



© HHLA/Engel & Gielen

Trockene Stahlwerke, wie Bandusch Anlagen ohne Wasserzugang nennt, hätten da einen logistischen Nachteil. „In unserem ‚nassen‘ Stahlwerk können die Rohstoffe sofort in den Produktionsprozess fließen und müssen nicht erst kostenintensiv weitertransportiert werden.“ Und Kostensparen ist bei den momentanen Weltmarktpreisen für Stahl und den hohen Energiekosten wichtig, um überhaupt bestehen zu können.

Trotz der schwierigen Marktbedingungen müssen sich die 550 Mitarbeiter im ArcelorMittal-Stahlwerk in Hamburg aber anscheinend keine Sorgen um ihren Job machen. Aktuell investiert das Unternehmen 15 Millionen Euro in einen neuen Hubbalkenofen. Diese Investitionsentscheidung gibt dem Standort an der Elbe nicht nur Sicherheit und erhält dem Hamburger Hafen auch zukünftig einen wichtigen Hafenkunden, sondern sorgt auch dafür, dass das Werk seine Vorreiterrolle in Umweltfreundlichkeit und Energieeffizienz ausbauen kann: Der neue Ofen erlaubt eine Reduzierung des Erdgasverbrauchs um 19.000 Megawattstunden pro Jahr und verringert die CO₂-Emissionen des Walzwerks um weitere vier Prozent. ■



Lutz Bandusch,
Geschäftsführer
von ArcelorMittal
Hamburg, mit einer
Handvoll Eisenerz.

© HHM/Joanne Oehlers

...das
WICHTIGSTE
aus einer Hand.

18_{ha}
Logistikfläche

400
Eisenbahn-
waggons

5
nationale
Containerdepots



500
LKWs



450
Mitarbeiter

Ob Großunternehmen oder Kleinbetrieb, wir behandeln jeden Kunden nach seinen individuellen Ansprüchen und realisieren professionelle Konzepte mit Herz und Verstand. Mit Hilfe von unserem weltweiten Netzwerk versorgen wir Sie stets mit intelligenten globalen Logistikkösungen.

5_{ha}
Lagerfläche



IGS Logistics Group Holding GmbH
Finkenwerder Weg 8
21129 Hamburg

Fon: +49 40 74 00 2-0
Fax: +49 40 74 00 2-801
sales@igs-logistics.de

www.igs-logistics.de



Mehr als nur „Rasieren und Haare schneiden“

© Blohm+Voss

„Dry-docking“ steht dick und fett im Fahrplan der „Bright Horizon“ für den Zeitraum zwischen dem 17. und 29. Mai 2017. Das heißt: Werftzeit in Hamburg für den rund 30.000 Tonnen tragenden Mehrzweckfrachter der ebenfalls in der Elbmetropole ansässigen Reederei Maritime Carrier Shipping, kurz MACS. Der Hamburger Hafen ist nämlich nicht nur bedeutender Umschlagplatz, sondern auch das Zentrum einer vielschichtigen maritimen Industrie.

Der Besuch im Dock „Elbe 17“ der Hamburger Werft Blohm + Voss war von der Reederei zuvor sorgfältig geplant worden. Genau zwischen zwei Rundreisen nach Südafrika, deren End- und Ausgangshafen jeweils Hamburg bildet, blieben nur wenige Tage Zeit für wichtige Wartungs- und Reparaturarbeiten. Der Auftrag war allerdings aus Sicht der Werftarbeiter von Blohm + Voss eher unspektakulär: „Rasieren und Haare schneiden“ nennen sie den Job, wenn das Unterwasserschiff von Algenbewuchs befreit und anschließend neu mit Antifouling beschichtet wird. Wie die Werft dem Port of Hamburg Magazine gegenüber mitteilte, wurden außerdem Arbeiten für die anstehende Klassifizierung, den Schiffs-TÜV, ausgeführt, die Ladekrane und die Lukendeckel überholt sowie der Rumpf auch oberhalb der Wasserlinie neu gestrichen.

Im Dock „Elbe 17“, einem der größten Trockendocks in Europa, bewältigt die Werft sonst ganz andere Kaliber: Hier wurden schon Kreuzfahrtschiffe spektakulär verlängert, regelmäßig dockt auch das wohl bekannteste Kreuzfahrtschiff der Welt, die „Queen Mary 2“ zu Reparatur-, Wartungs- und Umbauarbeiten ein. Dann allerdings bleibt nicht mehr viel Luft, denn der 345 Meter lange Liner füllt das Dock vollständig aus, fast berührt der Rumpf schon die Seitenmauern. Dagegen ist die „Bright Horizon“ mit ihren knapp 193 Metern Länge ein eher kleiner Fisch – aber ein dennoch wichtiger Auftrag für den kürzlich von der Bremer Lürssen-Werft übernommenen Schiffbauer, um im harten Wettbewerb bestehen zu können.

Der Besuch der „Bright Horizon“ im Hamburger Trockendock ist für Reederei und Werft gleichermaßen



2004 lief die „Königin der Meere“ zum ersten Mal den Hamburger Hafen an. Seit dem ist die QUEEN MARY 2 regelmäßig Gast in der Hansestadt – auch in der Hamburger Werft Blohm + Voss, wo das Kreuzfahrtschiff 2016 für rund 100 Millionen Euro modernisiert wurde.

sinnvoll: Der Mehrzweckfrachter wird in Hamburg in der Regel am Süd-West-Terminal des Umschlagbetriebs C. Steinweg abgefertigt – von hier aus liegt Blohm + Voss nur wenige Minuten Fahrtzeit entfernt. Das hält die Ausfallzeiten und damit die Kosten für den Anlauf extrem gering. Blohm + Voss dagegen profitiert von der hohen Dichte der Liniendienste im Hamburger Hafen und lastet seine Dockkapazitäten und hoch spezialisierten Werftarbeiter nicht nur für anspruchsvolle, oder kurzfristige Jobs aus – wie eine rund um die Uhr geöffnete Autowerkstatt an einer viel befahrenen Straße.

Die maritime Industrie ist seit vielen Jahrzehnten einer der bedeutenden Wirtschaftsfaktoren in Hamburg – und die Traditionswerft Blohm + Voss, direkt gegenüber den Landungsbrücken, ihr vielleicht markantes-

tes, weil weithin sichtbares Aushängeschild. Aber die Branche kann viel mehr, als nur Schiffe trockenstellen. „Der Schiffbau in Deutschland hat sich in den letzten Jahrzehnten deutlich gewandelt und steht vor neuen Herausforderungen“, erklärt Jessica Wegener, Leiterin der Geschäftsstelle Hamburg des Maritimen Clusters Norddeutschland. In diesem länderübergreifenden Netzwerk haben sich die Akteure der maritimen Wirtschaft und der Wissenschaft zusammengeschlossen, um gemeinsam ihre Wettbewerbsfähigkeit und ihre Innovationskraft zu stärken. „Die Branche hat in Deutschland sehr lange auf den Bau von Containerschiffen gesetzt. Seit der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise ist ein deutlicher Trend zur Spezialisierung zu sehen“, hat Wegener erkannt. Und davon profitieren auch die vielen Schiffbau-Zulieferbetriebe in Hamburg: So lie-

Mitten in Hamburg, nur einen Steinwurf von Reeperbahn und Hafencity entfernt, konstruiert, baut und repariert die Hamburger Werft Blohm + Voss seit 1877 Bulker, Container-, RoRo-, Massengut- und Kreuzfahrtschiffe.

fert das Unternehmen Wärtsilä SAM Electronics GmbH Navigations- und Überwachungseinrichtungen für die Steuerung des Schiffsbetriebs. Die Amptown Systems Company stattet die Entertainmentbereiche von Passagierschiffen, wie etwa Theater, Kinos oder Bars mit Multimedia-Technik aus. Und der Schiffsmotorenhersteller MAN unterhält im Hafen einen Servicebetrieb für Dieselantriebe und Turbolader, der rund um die Uhr arbeitet – nur drei Beispiele von vielen erfolgreichen Unternehmen.

Ein wichtiges Thema, das die maritime Branche seit einigen Jahren verstärkt bewegt, sind der maritime Umweltschutz und die Steigerung der Effizienz. Das ruft Menschen wie Dirk Lehmann, den geschäftsführenden Gesellschafter von Becker Marine Systems, auf den Plan. Das Unternehmen aus dem Hamburger Süden entwickelt beispielsweise innovative Ideen rund um das Thema „Green Shipping“. Seine Innovationskraft bewies das Unternehmen zuletzt mit einem neuartigen Konzept zur Stromerzeugung: Gemeinsam mit der Kreuzfahrtreederei Aida Cruises entwickelte Becker Marine Systems ein schwimmendes Kraftwerk,

„Es gibt kaum einen anderen Ort in Deutschland, an dem sich so viel maritimes Know-how an einem Ort konzentriert, wie hier in der Metropolregion.“

das verflüssigte Erdgas (LNG) als Brennstoff verwendet. Diese LNG-Barge kann seit 2015 Kreuzfahrtschiffe im Hamburger Hafen während der Liegezeiten mit Strom versorgen und reduziert damit nachhaltig die Schadstoffemissionen.

Ein weiteres Beispiel für die erfolgreiche Spezialisierung im Schiffbau ist die Sietas-Werft. Das 1635 gegründete Schiffbauunternehmen ist einer der ältesten Betriebe in Hamburg und hatte sich auf den Bau kleinerer und mittlerer Containerschiffe spezialisiert. In schwierigem wirtschaftlichem Fahrwasser musste die Werft 2011 Insolvenz anmelden. Mit Hilfe der Pella-Werftengruppe aus Hamburgs Partnerstadt St. Petersburg als neuem Partner ist Sietas gestärkt aus der Kri-



se hervorgegangen und konzentriert sich nun erfolgreich auf den Bau von Laderaumsaugbaggern, Hafenfähren und Rumpfkomponten für andere Werften. Das frühere Sietas-Tochterunternehmen, die Nordwerft am Reiherstieg-Kanal, wurde wie Blohm + Voss vor einigen Jahren ebenfalls von Lürssen übernommen und konzentriert sich mit ihren drei Schwimmdocks unter anderem auf die Wartung und Reparatur von Feederschiffen.

Auch die maritime Forschung in Hamburg bietet Spezialisten ein breites und innovatives Spektrum an Forschungs- und Ausbildungsstellen: Allein an der Technischen Universität Hamburg-Harburg (TUHH) erforschen zwölf verschiedene Institute maritime Systeme und versuchen effizientere und sicherere Schiffe zu konzipieren.

Ein weiteres Beispiel ist die Hamburger Schiffsbauversuchsanstalt (HSVA). Hier werden seit über 100 Jahren die neuesten Rumpftypen auf ihre hydromechanischen Eigenschaften erprobt und in einem 300 Meter langen Versuchsbecken auch bei Seegang analysiert. Für besonders aufwendige Simulationen können die Schiffsmodelle unter klimaextremen Einsatzszenarien außerdem in einem der weltgrößten Eistanks getestet werden.

„Die Metropolregion Hamburg ist ein bedeutender Standort für die maritime Wirtschaft“, unterstreicht Wegener: „Wir verfügen hier über einen sehr starken Branchenmix. Meiner Meinung nach gibt es kaum einen anderen Ort in Deutschland, an dem sich so viel maritimes Know-how an einem Ort konzentriert, wie hier in der Metropolregion.“ ■



C. Steinweg (Süd-West Terminal) GmbH & Co. KG

Terminal operations in the port of Hamburg

- ▶ Multipurpose terminal operations
- ▶ Heavy lift capacities up to 280 t
- ▶ 100,000 m² covered warehouse space
- ▶ 40,000 m² additional area under construction
- ▶ Storage compliant with LME, ICE Futures U.S. and ICE Futures Europe
- ▶ International forwarding
- ▶ Fully ISPS & AEO certified
- ▶ Management System Certification ISO 9001 = ISO 14001

C. Steinweg (Süd-West Terminal) GmbH & Co. KG

Am Kamerunkai 5 · D-20457 Hamburg
 Tel: +49 40 789 50 0 · Fax +49 40 789 50 193
 Email: hamburg@de.steinweg.com
 www.hamburg.steinweg.com





Shell ist unter den großen internationalen Ölförderungsgesellschaften der größte Investor in Forschung und Entwicklung. In Hamburg befindet sich u.a. das Expertise-Zentrum für Kraftstoffe.

„Das Herz der Shell in Deutschland schlägt in Hamburg“

Die europäische Mineralölwirtschaft kämpft seit einigen Jahren mit drastischen Überkapazitäten im Raffineriesektor. Die Nachfrage nach Benzin geht angesichts immer sparsamerer Automotoren zurück. Hinzu kommt, dass die USA als großer Abnehmer für deutsches Benzin inzwischen kaum noch auf dem Markt auftreten. Das Land hat seine eigenen Raffineriekapazitäten ausgebaut, und auch der US-Markt für Ölprodukte wird kleiner. Die Konsequenz: Große Ölkonzerne haben sich in den vergangenen Jahren nach und nach aus dem Raffineriegeschäft in Europa zurückgezogen.

Nach einer Prognose des Mineralölwirtschaftsverbandes (MWW) sinkt der Absatz in Deutschland bis 2020 um acht Prozent auf 97,5 und bis 2025 um weitere fünf Prozent auf 92 Millionen Tonnen pro Jahr. Spezialisierung und Zentralisierung ist daher das Zauberwort. Auch aus diesen Gründen hatte sich der Mineralölkonzern Shell 2009 dazu entschlossen, seine Raffinerie in Hamburg-Harburg zu verkaufen. Neuer Inhaber ist das schwedische Unternehmen Nynas, das auf die Produktion von Spezialöl statt Benzin und Diesel setzt. In der hochmodernen Spezialschmierstoffraffinerie werden heute Bitumen und naphthenische Spezialöle hergestellt, die als Basis, Beimischung oder Betriebsmittel in der Industrie verwendet werden.

Shell ist dem Standort Hamburg dennoch treu geblieben. Auf dem Grasbrook, mitten im Hamburger Hafen, steht das Shell Grasbrook Lubricants Centre, eines der größten Schmierstoffwerke der Shell, keine 500 Meter Luftlinie davon entfernt, an der Hohen Schaar in Wilhelmsburg, betreibt die Shell ihr weltweites Forschungslabor für Kraft- und Schmierstoffe sowie ein Tanklager, das Stadt und Umland mit Heizöl, Diesel und Benzin versorgt. „Das Herz der Shell in Deutschland schlägt in Hamburg“, sagt der Vorsitzende der Geschäftsführung der Deutsche Shell Holding GmbH, Stijn van Els. Von den mehr als 70 Ländern, in denen das Unternehmen aktiv ist, gehört Deutschland zu den wichtigsten Märkten, und in Deutschland ist Hamburg ein für das Unternehmen wichtiger

Standort. Im Norden von Hamburg, in der Nähe vom Flughafen, hat die Zentrale der Shell Deutschland Oil GmbH ihren Sitz und beschäftigt hier knapp 1.000 Mitarbeiter.

Im Shell Grasbrook Lubricants Centre produzieren rund 300 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Qualitätsschmierstoffe für Kunden aus der Automobilindustrie, der chemischen, technischen, Kosmetik- und Reifenindustrie, dem Maschinenbau und dem Energiesektor. Mit einer Jahresproduktionskapazität von ca. 350.000 Tonnen gehört die Anlage zu den größten Werken der Shell. Täglich werden so genannte Grundöle per Schiff aus Ländern wie USA, Südkorea, den Niederlanden und Katar geliefert.

Die Westseite des Shell Grasbrook Lubricants Centre grenzt an eine Wasserseite, den Reiherstieg. Hier legen täglich Binnentankschiffe (Kapazität 700 bis 1.000 Tonnen Grundöl) und wöchentlich Hochseetanker (Kapazität von bis zu 6.000 Tonnen Grundöl) an. Die Grundöle werden vom Schiffsanleger über Leitungen in die Grundöltanks des Werks gepumpt. Von dort geht es weiter zu den zwei Ölmischereien. Hier werden



© Shell | Deutschland Oil GmbH

Im Schmierstoffwerk Shell Grasbrook Lubricants Centre Hamburg, mit Blick auf die Elbphilharmonie, werden die 1 L Flaschen des Motorenöls Shell Helix Ultra ECT 0W-30 etikettiert. Die abgefüllten Kleingebinde werden nicht im Werk selbst, sondern in einem externen Lager im Süden Hamburgs verwahrt. Dieses Lager deckt große Teile des europäischen Schmierstoffmarktes ab.



PORATH
customs customized

Porath Customs Agents:

Located in Hamburg. Present all over Europe.

» Learn more about the services we deliver across Europe at www.porath.com

HAMBURG
FRANKFURT AIRPORT
BREMERHAVEN
GDYNIA
ROTTERDAM
NIEUW AMSTERDAM

Zur Untersuchung von Kraftstoffen sowie Motoren- und Getriebeölen nehmen Experten unter simulierten Realbedingungen die Produkte unter die Lupe.



die verschiedenen Komponenten nach einer speziellen Rezeptur zu den jeweiligen Produkten zusammengesetzt. Dabei werden Grundölen spezielle Additive hinzugefügt. Sie beeinflussen die Eigenschaften der fertigen Produkte: So müssen manche Öle beispielsweise besonders gute Kälteeigenschaften haben.

Die fertigen Produkte werden bis zur Abfüllung in Lagertanks zwischengeparkt. Manche Schmierstoffe werden kontinuierlich produziert, andere speziell auf Kundenanfrage. Die Lagerzeit kann daher von wenigen Tagen bis zu mehreren Wochen variieren.

In der Öleingabeabfüllung werden die Fertigprodukte in spezielle Behälter abgefüllt. Diese variieren zwischen 1-Liter-Flaschen und 2-Liter-Eimern, speziellen 209-Liter-Fässern bis hin zu 1000-Liter-Plastikcontainern. Ein großer Teil der Schmierstoffe wird jedoch auch direkt in Tankwagen abgefüllt – täglich bis zu 60 Tanklasten an insgesamt sieben Abfüllstellen.

An der Rezeptur der Schmier- und Kraftstoffe tüfteln die Kollegen im benachbarten Shell Technology Centre Hamburg an der Hohen Schaar. Das Hamburger Labor gilt als das Shell Expertise-Zentrum für Kraftstoff, Schmierstoff, Marine und Energieerzeugung (Power) sowie Motoren-, Getriebe- und Fahrzeugtests. In diesen vier Bereichen arbeiten insgesamt rund 300 Chemiker, Ingenieure verschiedener Fachrichtungen, Techniker, Mechaniker und Laboranten an der Optimierung bestehender und der Entwicklung neuer Produkte. Von hier kommt auch der Rennkraftstoff für die Formel-1-Rennen der Scuderia Ferrari.

Auf den Rollenprüfständen kann alles von Berg- und Talfahrt über geradeaus und Serpentinaufstiege simuliert werden – auch unterschiedliche Umgebungstemperaturen bis hin zum Frost. Dabei können die Abgase aufgefangen und genau analysiert werden, wieviel CO₂, Stickoxide oder Rußpartikel aus dem Auspuff kommen. Besonders stolz sind die Forscher auf die sogenannte LKW-Driveline. Hier wurde ein LKW in seine Einzelteile zerlegt, um das Zusammenspiel von Motorgetriebe und Achsen exakt abzubilden und zu vermessen. Es geht aber auch noch größer: So hat das Labor in einem weiteren Gebäude auch Prüfstände für Schiffsmotoren. Und weil die für den Betrieb anderen Kraftstoff brauchen als PKW und LKW, stehen um die Ecke 12 große 100 m³ Tanks mit Schiffsdiesel, die Tag und Nacht beheizt werden, um sie auf Betriebstemperatur zu halten.

In Anerkennung des Beitrags des Hamburger Forschungslabors für das weltweite Geschäft der Shell und aufgrund der Bedeutung der Automobilindustrie in Deutschland, hat die Shell Gruppe in den letzten Jahren weiter in den Standort Hamburg investiert und somit zusätzliche hochwertige Arbeitsplätze geschaffen. ■

© HHM Julia Deits

© Shell Deutschland Oil GmbH

Wohlige Wärme aus der Industrie

Der Hamburger Kupferproduzent Aurubis wird von 2018 an der östlichen HafenCity einheizen – und zwar im wahrsten Sinne des Wortes: Durch die Nutzung industrieller Abwärme kann erstmals in Hamburg ein Stadtteil nahezu vollständig beheizt werden. Nach Angaben der Umweltbehörde werden so rund 20.000 Tonnen CO₂ im Jahr eingespart.

„Wir wollen in Hamburg zeigen, wie die Energiewende auch bei der Wärmeversorgung funktioniert“, erklärte Umweltsenator Jens Kerstan anlässlich der kürzlich erfolgten Vertragsunterzeichnung zwischen Aurubis und dem Energieversorger enercity. Bislang hatte ein Kohlekraftwerk die nötige Wärme produziert, dessen Leistung kann jetzt deutlich heruntergefahren werden.

Bei Aurubis fällt die für 8.000 Haushalte ausreichende Wärme ohnehin an. Sie entsteht während der Um-

wandlung von Schwefeldioxid, einem bei der Kupferschmelze anfallenden Nebenprodukt, zu Schwefelsäure. Und das fast ohne Ausstoß von CO₂.

STADT UND WIRTSCHAFT GEMEINSAM FÜR DIE UMWELT

Die jetzt angeschobene Maßnahme ist auch ein Ergebnis der 2003 angeschobenen „Umweltpartner-



Um den zukünftigen Trassenverlauf für die industrielle Abwärme zu realisieren, sind noch notwendige Baumaßnahmen umzusetzen.



Aurubis entnimmt die Wärme aus der sogenannten Kontaktanlage, in der das im Prozess anfallende, gasförmige Schwefeldioxid in flüssige Schwefelsäure umgewandelt wird. Sie besteht aus insgesamt drei Strängen. Aus jedem einzelnen können jährlich etwa 160 Mio. Kilowattstunden (kWh) Wärme ausgekoppelt werden.

schaft Hamburg“. Sie wurde als Bündnis für freiwilligen Umwelt- und Klimaschutz in Hamburger Unternehmen gegründet. Mehr als 1.000 Unternehmen machen bereits mit, so auch Aurubis. Träger sind der Hamburger Senat und die Hamburger Wirtschaft, die durch die Handelskammer, die Handwerkskammer, den Industrieverband sowie den Unternehmensverband Hafen Hamburg (UVHH) vertreten wird. Mit zahlreichen Förderprogrammen werden im Rahmen dieser Partnerschaft Ressourceneffizienz und freiwilliger Umweltschutz in Hamburger Unternehmen fest verankert. Der UVHH ist seit 2007 an dem Bündnis beteiligt. Seine Bilanz: Allein durch freiwillige Maßnahmen der Hafenwirtschaft werden mittlerweile jährlich über 76.000 Tonnen CO₂ und 60 Millionen Kilowattstunden Energie eingespart, was dem Energieverbrauch von knapp 2.000 privaten Haushalten entspricht. Realisiert wurden diese Effekte beispielsweise durch den Ausbau der Photovoltaik, den Bau neuer Blockheizkraftwerke und Windkraftanlagen sowie die Rückgewinnung von Strom in Containerbrücken und die Umrüstung auf energieeffizientere Beleuchtungssysteme. Für Norman Zurke, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des UVHH, steht fest: „Das Arbeitsprogramm der Um-

weltpartnerschaft bietet nicht nur der Industrie, sondern auch Hafenunternehmen die Chance, durch gezielte Beratungs- und Förderprogramme weitere Potenziale zur Ressourcenschonung zu erkennen und zu nutzen. Wir werden den eingeschlagenen Weg fortsetzen und uns auch künftig aktiv am Klimaschutz beteiligen.“

NETZWERK FÜR DEN ERFAHRUNGSUSTAUSCH

Über die Umweltpartnerschaft Hamburg hinaus haben sich im vergangenen Jahr 13 große produzierende Betriebe im „Energieeffizienz-Netzwerk der Hamburger Industrie“ zusammengeschlossen. Neben Aurubis sind unter anderem die Metallproduzenten ArcelorMittal und Trimet Aluminium, das Mercedes-Benz-Werk, Lufthansa Technik und die Raffinerie Holborn Europa mit an Bord. Träger dieses Netzwerkes ist der Industrieverband Hamburg. Alle beteiligten Unternehmen haben sich verpflichtet, gemeinsam eine CO₂-Reduktion von 60.000 Jahrestonnen bis Ende 2018 zu erreichen. Ein regelmäßiger Erfahrungsaustausch der Energieexperten aller beteiligten Unternehmen soll helfen, dieses ehrgeizige Klimaziel umzusetzen. ■



© Aurubis

**DU WILLST DEN
JOB, DER PERFEKT
ZU DIR PASST?**



BIRDIEMATCH ist die Online-Matching-Plattform für Logistik-Jobs. Was ist Dir wichtig in Deiner beruflichen Zukunft? Und welches Unternehmen bietet Dir genau das? Klick´ Dich glücklich, wenn Du Job-Perspektiven suchst, die perfekt zu Deinen persönlichen Vorstellungen passen.

Das Traumjob-Matching-Portal der Logistik
www.birdiematch.de



BIRDIEMATCH
FINDE DEINEN TRAUMJOB

Peter Sander, Leiter Emerging Technology & Concepts Deutschland bei der Airbus Operations GmbH, hält ein Victoria-Seerosenblatt und ein Bionic-Spoiler Modell, gedruckt aus Aluminium, in den Händen. Airbus hat die stabilen und intelligenten Strukturen aus der Natur kopiert und versucht diese beispielsweise in einer Bremsklappe (Spoiler) zu verwenden.



Schicht für Schicht: 3D-Druck auf dem Vormarsch

Dass Hamburg als Innovations- und Wissenschaftsstandort mit einem breit gefächerten Hochschulangebot, zahlreichen Forschungseinrichtungen, innovativen Unternehmen und einer ausgeprägten Clusterstruktur in Zukunftsfeldern sehr gut aufgestellt ist, ist auch über die Stadtgrenzen der Elbmetropole bekannt. Wie steht es aber um den 3D-Druck am Standort Hamburg? Eröffnen sich in diesem Zukunftsmarkt auch Entwicklungsmöglichkeiten für die Metropolregion?

Die Industrie ist Ausgangspunkt der Wertschöpfungskette und ein wichtiger Pfeiler der Hamburger Wirtschaft. Hamburg verfügt mit dem Laserzentrum Nord (LZN) auf dem Gebiet des 3D-Drucks über eine Einrichtung mit ausgeprägtem Knowhow, besonders mit Blick auf die Luftfahrtindustrie, aber auch in anderen Anwendungsbereichen wie dem Schiffbau und der Medizintechnik. Mit dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) sowie der Fraunhofer-Gesellschaft (FhG) hat Hamburg zwei weitere wichtige Forschungsorganisationen für den Ausbau der 3D-Druck-Technologie für den Standort gewonnen. Das Thema 3D-Druck hat für die Stadt eine strategische Bedeutung und findet sich im Masterplan Industrie, eingemeinsam zwischen Senat, der Handelskammer, dem Industrieverband Hamburg und dem DGB Nord entwickelter Plan zur Schaffung optimaler Rahmenbedingungen am Standort Hamburg. Erste Erfolge sind Beleg

für den richtigen Kurs. So wurde 2016 das ZAL TechCenter fertiggestellt, in dem Unternehmen und wissenschaftliche Einrichtungen unter einem Dach gemeinsam an Forschungsthemen in der zivilen Luftfahrtindustrie arbeiten. Zu den Schwerpunkten gehören die Themenfelder Industrie 4.0 und 3D-Druck.

Peter Sander, Leiter Emerging Technology & Concepts Deutschland, Airbus Operations GmbH, macht deutlich, worum es in der Luftfahrtindustrie vor allem geht, wenn 3D-Druck ins Spiel kommt. Für den Flugzeugbauer steht die Gewichtsreduktion an erster Stelle. Beim 3D-Druck wird im Vergleich zur subtraktiven Fertigung deutlich weniger Rohmaterial benötigt. Das macht bei teuren Werkstoffen wie Titan, das aufgrund seiner hohen Festigkeit als Leichtmetall für den Flugzeugbau besonders geeignet ist, einen großen Unterschied. Durch den schichtweisen

Aufbau sind die Metallteile zudem erheblich leichter. Das bedeutet Sprit-, Kosten- und CO₂-Einsparungen. Ein weiterer Schlüsselfaktor: 3D-Druck erfordert keine Werkzeuge. Ein Produkt kann direkt aus dem Konstruktionssystem gefertigt, getestet, modifiziert und wieder gefertigt werden. Damit verkürzen sich Produktentwicklungszyklen erheblich und erfordern keine großen Investitionen. Die gemeinsam mit der Concept Laser GmbH und dem Laser Zentrum Nord (LZN) erarbeiteten Entwicklungen zur serienmäßigen 3D-Fertigung von Titanbauteilen für den Flugzeugbau wurden sogar mit dem Deutschen Zukunftspreis ausgezeichnet.

Für Professor Dr.-Ing. Claus Emmelmann, Vorstandsvorsitzender der LZN Laser Zentrum Nord GmbH und Leiter des Instituts für Laser- und Anlagensystemtechnik an der Technischen Universität Hamburg, geht es beim 3D-Druck nicht einfach darum, zu drucken statt zu fräsen oder zu bohren. Es geht um ganz neue, bislang mit herkömmlichen Verfahren nicht realisierte gestalterische Möglichkeiten bei der Bauteilkonstruktion. Dies bedeutet einen Paradigmenwechsel: Weg von einem „Design for Manufacturing“ hin zu einem „Manufacturing for Design“. Gemeinsam mit Partnern wie Airbus und Concept Laser konnte bereits gezeigt werden, wie dieses Potenzi-

al auch für mechanisch und thermisch hoch belastbare Bauteile praktisch nutzbar gemacht werden kann. Die vielfältigen Möglichkeiten des 3D-Drucks werden aber noch nicht in der Breite der Unternehmenschaft genutzt. Wissen und Erfahrung teilt und vermittelt Professor Emmelmann deshalb auch im Expertennetzwerk zur Lasertechnik, der Light Alliance 2.0. ■

Was ist 3D-Druck?

Beim 3D-Druck werden auf Basis eines digitalen Modells dreidimensionale Gegenstände mithilfe eines Druckers schichtweise erstellt. Die Verbindung der Schichten erfolgt durch physikalische oder chemische Härtungs- oder Schmelzprozesse. Gängige Materialien für das 3D-Drucken sind Kunststoffe, Metalle, Keramiken, aber auch Zement und biologische Stoffe können gedruckt werden. Je nach Material und Anwendungsbereich kommen unterschiedliche Druckverfahren zum Einsatz. Nahezu jede Bauteilkonstruktion ist realisierbar. In China wurden bereits Häuser im 3D-Druck-Verfahren gebaut und im Bereich Tissue Engineering ist es gelungen, Haut und sogar erste, einfache Organe zu drucken.



BUREAU VERITAS S.A.

Zweigniederlassung Hamburg
Marine Department

Veritaskai 1, 21079 Hamburg

Tel.: +49 40 23625-0

Fax: +49 40 23625-620

E-Mail: ger_cha@de.bureauveritas.com

Visit us on: www.bureauveritas.de
www.veristar.com



**BUREAU
VERITAS**

Move Forward with Confidence



Schreibt mir unter: facebook.com/ppickhuben

PETER PICKHUBENS PINNWAND

Liebherr: Industrieansiedlung im Kuhwerder Hafen

Liebherr, Hersteller unter anderem von Hafenmobilkranen, Schiffskränen, Offshore-Kranen sowie Baumaschinen, wird im Hamburger Hafen eine neue Niederlassung aufbauen. Auf einem Areal von 44.000 Quadratmetern soll ein Vertriebs- und Servicestandort mit Reparaturzentrum vornehmlich für maritime Krane entstehen. Der Baubeginn ist für November 2017, der Einzug für das erste Quartal 2019 geplant. Auf dem Gelände im zentral gelegenen Kuhwerder Hafen entstehen eine Werkstatt, ein Lager sowie ein Bürogebäude. Insgesamt sollen am neuen Standort 90 Mitarbeiter tätig sein. Liebherr-Nenzing war seit längerer Zeit in Norddeutschland auf der Suche nach einer Betriebsfläche in Hafennähe. Durch die Restrukturierung von Flächenreserven konnte die Hamburg Port Authority (HPA) dem Schweizer Maschinenbauer eine attraktive Wachstumsperspektive bieten. „Der Standort Hamburg ist aufgrund der logistischen Voraussetzungen unser zentraler Hub für Miet- und Rücknahmegerate wie auch für Reparaturen aller Art aus dem europäischen Raum“, so Jörg Schmidt, Geschäftsführer der Liebherr-Nenzing Service GmbH.



© HHM / Dietmar Hasenpusch

Liebherr-Krane werden weltweit eingesetzt, auch in Hamburg, wie hier am Multipurpose-Terminal von Wallmann

INDUSTRIE LIVE ERLEBEN! DIE LANGE NACHT DER INDUSTRIE MACHT'S MÖGLICH

Die Industrie kämpft traditionell mit einem lauten und schmutzigen Image. Dabei ist sie modern, innovativ und vielseitig. Damit sich davon jeder überzeugen kann, öffnen Industriebetriebe bei der Langen Nacht der Industrie jedes Jahr ihre Pforten, um der regionalen Bevölkerung einen Blick hinter die Kulissen zu gewähren. Interessierte Menschen lernen dabei spannende Industrieunternehmen, attraktive Arbeitgeber und engagierte Ausbilder hautnah kennen. Seit 2008 gibt es die Lange nach der Industrie, und seither haben mehr als 550 Unternehmen – kleine und große, regionale und internationale, namhafte und „Hidden Champions“ – sowie rund 64.000 Teilnehmer in bundesweit 12 Regionen an dem Projekt teilgenommen. Und auch dieses Jahr sind wieder viele altbekannte und neue Unternehmen dabei – von Berlin bis Rhein-Ruhr, von Hamburg bis zum Thüringer Wald. Alle Informationen zu Terminen, teilnehmenden Betrieben und Anmeldebedingungen unter: www.langenachtderindustrie.de



© Arne Vollstedt

Ein Blick hinter die Kulissen bei Trimet Aluminium in Hamburg

IN JEDEM MERCEDES FÄHRT EIN STÜCK HAMBURG MIT

Autos werden in Deutschland in Bayern oder Baden-Württemberg gebaut. Oder in Wolfsburg. Aber in Hamburg? Die Hansestadt zählt nicht gerade zu den Automobilhochburgen und ist eher für seine Luftfahrtindustrie, Medizintechnik, erneuerbare Energien und natürlich die maritime Industrie bekannt. Was vielen Hamburgern nicht bewusst ist: In Hamburg-Moorburg, zwischen Autobahn A7 und Kohlekraftwerk, steht ein Mercedes-Benz-Werk mit 2.500 Mitarbeitern. Hier laufen zwar keine fertigen Pkw vom Band, aber die Anlage ist ein wichtiger Baustein im globalen Produktionsverbund von Mercedes-Benz Cars. Hier werden Achsen und Achskomponenten, Lenksäulen sowie Komponenten der Abgastechnologie und Leichtbauteile entwickelt und produziert. Vom Moorburger Werk werden die Komponenten nach Bremen und Raststadt, nach Ungarn oder nach Übersee, zum Beispiel China, zur Endfertigung geliefert. Und so stecken in jedem Mercedes-Benz-Pkw Teile aus Hamburg. Damit aber nicht genug: Das Mercedes-Benz-Werk Hamburg steigt jetzt auch noch in die Hightech-Produktion für E-Mobilität ein. Mit einer Investition von 500 Mio. Euro erweitert das Werk sein Produktportfolio um Schlüsselkomponenten in der Elektromobilität. Diese Entscheidung sichert die Wettbewerbsfähigkeit des Werks in Hamburg und hält die Beschäftigung stabil.



© Daimler AG

Wie Energiebranche und Industrieunternehmen die Energiewende vorantreiben



Ende des Jahres wird der Windpark im Hamburger Hafen elf Windkraftanlagen umfassen, bereits in Betrieb ist dieses Windrad im Klärwerk Köhlbrandhöft

Wer an Windenergie denkt, der hat weite Wiesen vor Augen, auf denen sich Windräder bis zum Horizont erstrecken, oder riesige Offshore-Windparks vor der Nord- und Ostseeküste. Weniger hat man wohl ein eng bebautes Industriegebiet mitten im Hamburger Hafen im Sinn. Dabei beflügeln genau hier Unternehmen mit ihrem Engagement die Energiewende. Der städtische Energieversorger Hamburg Energie realisiert in diesem Jahr sechs neue Windenergieanlagen im Industriehafen Hamburg. Mit den neuen Windrädern wächst der Hafenwindpark von Hamburg Energie auf insgesamt elf Anlagen. Geschäftsführer Michael Beckereit: „Wir werden dann über 50 Prozent des Strombedarfs unserer gut 100.000 Kunden in eigenen regenerativen Anlagen erzeugen.“ Drei der neuen Anlagen stehen seit Februar auf dem Gelände der Aluminiumhütte von Trimet in Altenwerder. Mit einer Gesamthöhe von 199 Metern vom Boden bis zur Flügelspitze zählen die drei Windkraftanlagen bei Trimet zu den größten in Hamburg. Zum Vergleich: Der Durchmesser des Rotors ist größer als die Elbphilharmonie hoch ist. Zusammen produzieren sie 28 Millionen Kilowattstunden pro Jahr. Das entspricht einem Strombedarf von rund 10.000 Hamburger Haushalten. Drei weitere Windräder entstehen auf dem Gelände des Stahlwerks ArcelorMittal Hamburg in Waltershof. Nach der Tiefgründung und Betonierung der Fundamente werden die Anlagen voraussichtlich im Juli und August aufgestellt. Etwa 23.000 Megawattstunden im Jahr sollen die drei Anlagen erzeugt, was dem jährlichen Strombedarf von über 8.200 Haushalten entspricht.

© HAMBURG WASSER / Skyview Imaging

PORTnews: Immer bestens informiert!

Der Hamburger Hafen ist mit seinem großen Einzugsgebiet eine sehr dynamische Wirtschaftsregion, die nahezu täglich wichtige Neuigkeiten hervorbringt. Die vielfältigen Nachrichten aus dem Hafenbetrieb, der Logistik und Schifffahrt sowie dem Seehafen-Hinterlandverkehr machen es nicht leicht, den Überblick zu behalten. Der Newsletter PORTnews bringt Sie alle 14 Tage zu maritimen Themen auf den neuesten Stand. So entgehen Ihnen keine wichtigen Beschlüsse in der Hafen- und Verkehrspolitik und Sie erfahren die Hintergründe neu geschlossener Kooperationen und können sich über

Personalwechsel, die in der Kategorie PORTpeople aufgeführt werden, informieren. Darüber hinaus werden in jeder Ausgabe maritime Veranstaltungen empfohlen. Sie erhalten auf diese Weise einen Überblick über Konferenzen und Transportmessen oder touristische Events zum Beispiel im Rahmen des Hafengeburtstages oder den Hamburg Cruise Days.

Nach Registrierung erhalten Sie die Top-News aus Hamburg und der Region bequem in Ihr E-Mail-Postfach. Melden Sie sich gleich an auf: **www.hafen-hamburg.de/de/portnews.**

Kennen Sie schon die druckfrische Broschüre Universalhafen Hamburg?

Unter dem Motto „Ein Hafen. Alle Möglichkeiten“ wird Ihnen in der neuen Broschüre auf 32 Seiten das Leistungsspektrum des größten deutschen Seehafens vorgestellt. Informativ und umfassend, aber dennoch übersichtlich und auf den Punkt gebracht liefert die Broschüre einen schnellen Überblick über die Leistungsvielfalt des Hamburger Hafens. So werden unter anderem die gut ausgebaute Hafeninfrastruktur, die eine Abfertigung der derzeit größten Containerschiffe ermöglicht, der Facettenreichtum in Sachen Umschlag aller denkbaren Güter oder auch die Metropolregion Hamburg als Logistikstandort beleuchtet. Ein weiteres Augenmerk wird auf die Rolle des Hafen Hamburg als europäischer Bahnhafen Nummer 1, die vielfältigen im Hafen angebotenen Dienstleistungen sowie die Digitalisierung gelegt.

Die Universalhafen Hamburg-Broschüre kann in der Mediathek auf der Internetseite www.hafen-hamburg.de in deutscher und englischer Sprache heruntergeladen werden. Wer an einer Print-Ausgabe interessiert ist, kann diese per E-Mail unter: **presse@hafen-hamburg.de** bestellen.



Impressum

Das Port of Hamburg Magazine ist eine Publikation des Hafens Hamburg Marketing e. V.

Herausgeber: Hafen Hamburg Marketing e. V. ■ **Redaktion/Redaktionsleitung, Ausgabe Juli 2017:** Bengt van Beuningen, Julia Delfs, Annette Krüger, Joanne Oehlers, Hafen Hamburg Marketing e. V., Behrend Oldenburg, BONUM

■ **Gesamtproduktion/Objektverwaltung, Ausgabe Juli 2017:** ELBREKLAME Marketing und Kommunikation EMK GmbH, Carl-Petersen-Straße 76, 20535 Hamburg, www.elbreklame.de ■ **Layout, Ausgabe Juli 2017:** Jan Klaas Mahler, ELBREKLAME GmbH

■ **Druck, Ausgabe Juli 2017:** Lehmann Offsetdruck GmbH ■ **Anzeigenverwaltung, Ausgabe Juli:** Holger Grabsch, ELBREKLAME GmbH

■ **Englische Adaption, Ausgabe Juli 2017:** T + S Team

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Keine Haftung für unverlangte Fotos, Manuskripte etc. Gerichtsstand Hamburg. Verbreitete Auflage: 7.000 Exemplare deutsch, 1.500 Exemplare englisch. E-Paper Version deutsch- und englischsprachig auf www.hafen-hamburg.de und www.portofhamburg.com mit ca. 450.000 Klicks monatlich. Bei Adressänderungen oder wenn Sie zusätzliche Exemplare anfordern möchten, wenden Sie sich bitte an:

Hafen Hamburg Marketing e. V., Tel.: 040 37709-0, E-Mail: info@hafen-hamburg.de.



Versicherungsexperten für Transport seit 1987



Die wichtigsten Versicherungsangebote:

- Speditionshaftung
- Frachtführerhaftung
- CMR
- Kobotage
- Warentransport
- Gebäude
- Lagerinhalt
- Büroinhalt
- KFZ
- Trailerkasko
- Maschinenbruch
- Stapler
- Rechtsschutz
- Elektronik
- Haftpflicht
- Privatversicherung

SPEDITIONS-ASSEKURANZ • Versicherungsmakler GmbH

Gewerbestraße 11 · 21279 Hollenstedt
Telefon: +49 (0) 41 65 / 8 10 31 · Telefax: +49 (0) 41 65 / 8 10 41
E-Mail: info@speditions-assekuranz.de
Internet: www.speditions-assekuranz.de

UM- SCHLAG- BAR

HAMBURG

POZNAN

WARSZAWA

CESKA
TREBOVA

PRAHA

DUNAJSKA
STREDA

KOSICE

KREMS

BUDAPEST

○→ Die Containerterminals der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) sind Knotenpunkte eines Netzwerks, das Häfen mit Wirtschaftsregionen im Binnenland verbindet. Als führender europäischer Hafen- und Transportlogistiker bietet die HHLA hocheffizienten Containerumschlag für die größten Schiffe der Welt und leistungsfähige Containertransporte aus einer Hand – in Hamburg, Odessa, in Mittel- und Osteuropa, zwischen Nordsee, Ostsee und Mittelmeer.

