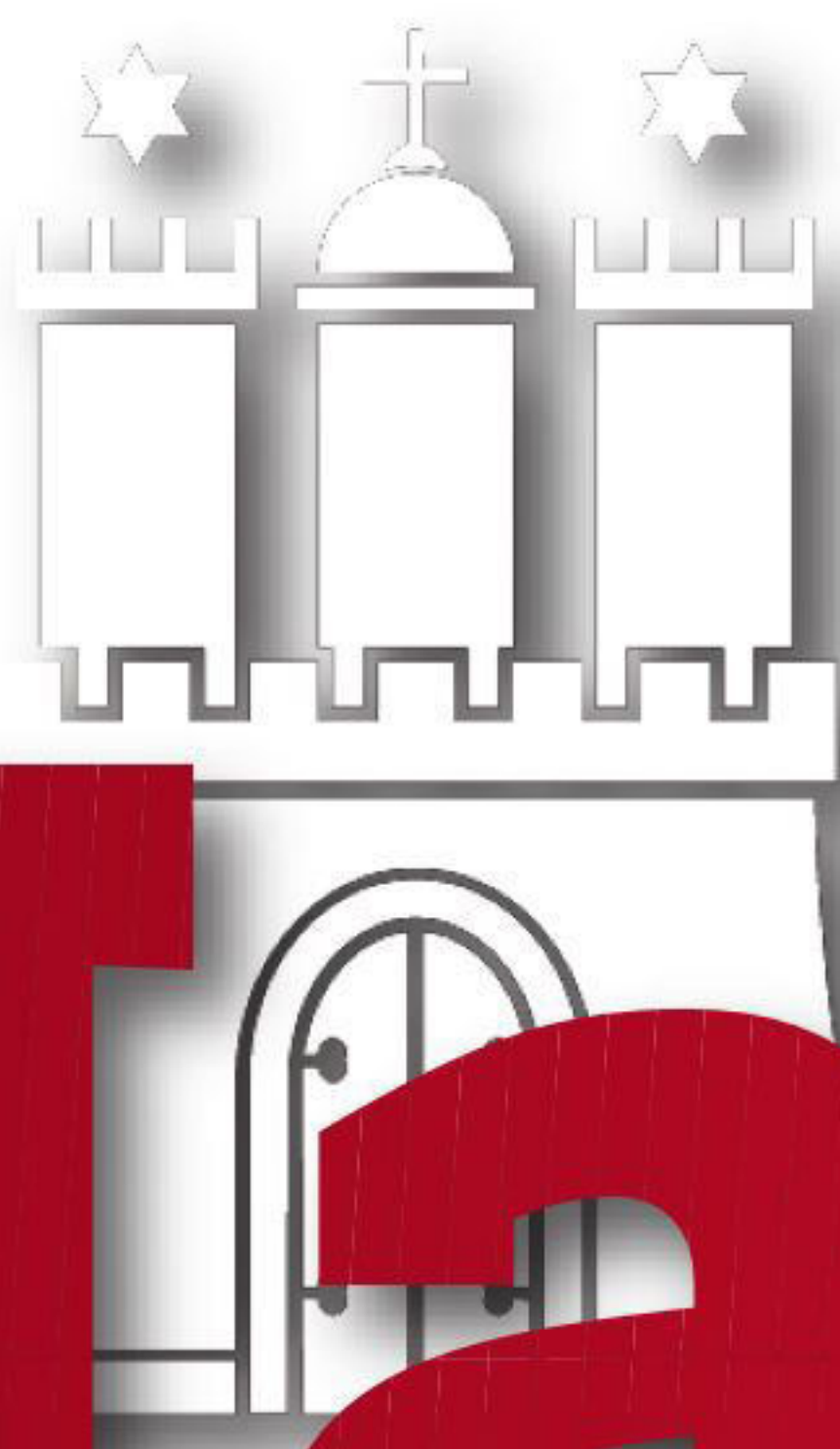


4270002479401



Hamburg · 2021 · € 9,50

# Hafen

Der Jahresband der Hansestadt zum Hamburger Hafen Empfang



**Hamburger  
Hafen  
Empfang**  
In diesem Heft

FOTO: TOBIAS ARHELGER\_ADOBESTOCK



● Wirtschaft, Technik  
**Perspektiven,  
Standpunkte und  
Aussichten**

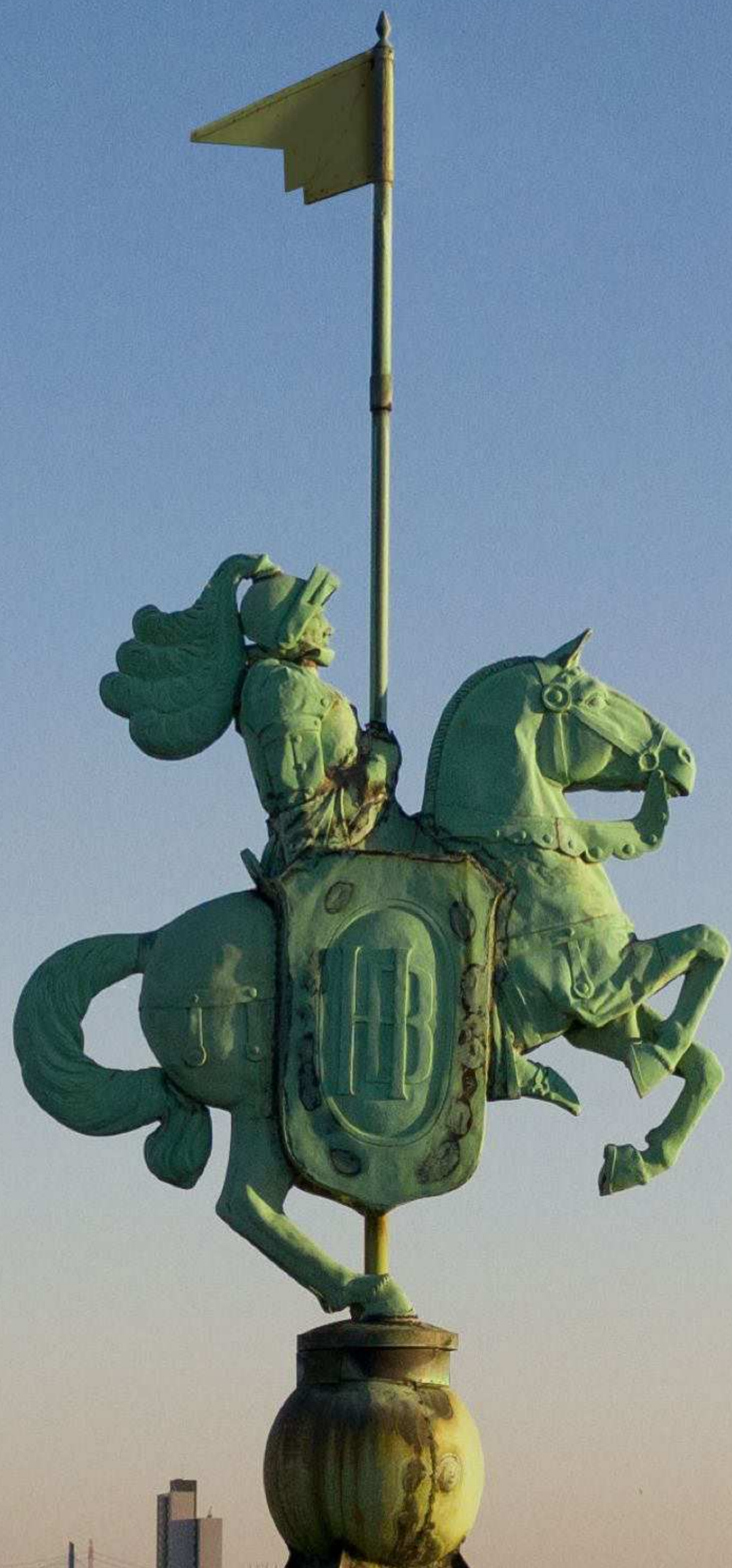
● Leben und Treiben  
**Menschen,  
Historisches und  
Gastronomisches**

● 2021 Der Empfang  
**Kommentare,  
Meinungen und  
viele Bilder**

► **Michael Westhagemann**, Wirtschaftssenator: „Der Hafen ist mehr als ein reiner Umschlagplatz!“ ► **Norbert Aust**, IHK-Präses: „Notwendige Weichenstellungen sind aus dem Blick geraten.“ ► **Klaus Borgschulte**, Lürssen-Werft: „In der schwierigen Lage Schwachstellen angehen!“ ► **Jens Meier**, HPA: „Wir müssen vernünftig bleiben.“ ► **Klaus-M. Kühne**, K+N: „Hafenumschlagsunternehmen haben keinen leichten Stand“ · ► **Michael Eggenschwiler**, Airport: „Infrastrukturelle Rahmenbedingungen schaffen“. ► **Remo Stork**, Navis: „Reeder verhalten sich nicht mehr hanseatisch!“ · ► **Ian K. Karan** (Senator a.D.): „Herzstück der Hamburger Wirtschaft nicht kampfflos aufgeben!“ ► **Volker Tschirch**, AGA: „Hafenpolitische Rahmenbedingungen verbessern“. ► **Angela Titzrath**, HHLA: „Im Netzwerk der neuen Hanse.“



Holsten.  
Seit 1879 in  
Hamburg.



AUF DAS, WAS BLEIBT.



# Vorweg betrachtet ...

Der Jahresband der Hansestadt zum Hamburger Hafen Empfang

„... den Hafen und seine Menschen zeichnet eines aus: Ein gerüttelt Maß an stetiger Hoffnung, gebündelt mit dem hier eigenen bodenständigen Optimismus ...!“

**N**atürlich vermissen wir in diesem Jahr wohl alle die persönliche Begegnung. Auch uns, als Gastgeber des Hamburger Hafen Empfangs, ist der Ausfall des kommunikativen Abends im Internationalen Maritimen Museum Hamburg (IMMH) ein Dorn im Auge. Seit 2010 bitten wir die Menschen rund um die maritime Wirtschaft zu guten Gesprächen, informativem Austausch und geselligem Miteinander. In diesem Jahr also nicht.



gehündigt bekommen. Wir werden dann wieder auf ein Jahr zurückblicken und sehen, was sich rund um den Hamburger Hafen getan hat. Sozusagen eine Bestandsaufnahme mit Neuigkeiten, Veränderungen und zukunftssträchtigen Perspektiven.

Bei allen Turbulenzen vergangener Jahre zeichnet den Hafen und seine Menschen eines aus: Ein gerüttelt Maß an stetiger Hoffnung, gebündelt mit dem hier eigenen bodenständigen Optimismus.

Wir haben nicht lange überlegt. Auf keinen Fall wollten wir diesen besonderen Abend einfach ausfallen lassen. Doch was war noch möglich? Die Lösung: Wir bitten in dieser gedruckten Form zum Hamburger Hafen Empfang 2021. Denn wichtig ist, dass man voneinander hört bzw. liest. Daher haben wir nicht nur die angedachten Redner des Abends um ein Grußwort gebeten, sondern auch einige Vertreter der maritimen Wirtschaft um ein Statement nachgesucht.

Soviel Pathos muss mal sein, um einen wesentlichen Erfolgsantrieb im Kielwasser des Hamburger Hafens marginal erklären zu können.

Bleibt mir nur noch, Ihnen gute Unterhaltung mit unserem Jahresband HAFEN 2021 zu wünschen.

Aufgegriffen haben wir ebenfalls die Idee von 2010, die HAFEN-Ausgabe nunmehr jährlich anlässlich des Hamburger Hafen Empfangs herauszubringen.

Nachdem nun schon der Hamburger Hafen Empfang 2020 den pandemischen Zeiten zum Opfer fiel, sehen wir optimistisch ins nächste Jahr und hoffen, dass wir 2022 wieder viele von Ihnen beim 12. Hamburger Hafen Empfang begrüßen dürfen.

Diese Ausgabe, die Sie jetzt in der Hand halten, werden die geladenen Gäste dann (hoffentlich!) im kommenden Jahr unter dem Namen HAFEN 2022 beim Empfang im IMMH aus-

*In diesem Sinne,  
Ihr Klaus Schümann  
Chefredakteur und Herausgeber*

*Übrigens: „Krise ist ein produktiver Zustand. Man muss ihm nur den Beigeschmack der Katastrophe nehmen“.*

*Max Frisch*



DIGITAL VOLL

AUF EMPFANG



Seit 2010 bittet die Schümann-Gruppe zum Hafen Hafen Empfang in das Internationale Maritimum Museum Hamburg. 2021 fällt der Hamburger Hafen Empfang pandemiebedingt aus und findet mit diesem Sonderband in gedruckter Form statt.

**Hafen 2021** · Der Jahresband der Hansestadt zum Hamburger Hafen Empfang

**Herausgeber:** Klaus Schümann (klaus.schuemann@atelier-schuemann.de) **Chefredaktion:** Dirk Schümann, Klaus Schümann **Anzeigen:** Beim Verlag **Herstellung und Layout:** Atelier Schümann GmbH **Druck:** Kröger Druck GmbH, Wedel **Auflage:** 10.000 Exemplare **Verbreitung:** Postversand rund um die Hafenwirtschaft, ausgewählter Zeitschriftenhandel, Auslage in relevanten Einrichtungen. Nachdruck oder sonstige Wiedergabe und Veröffentlichung, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung des Verlages. Nicht namentlich gekennzeichnete Fotos sind redaktionseigene Fotos. Erscheinungsort und Gerichtsstand ist Hamburg.

HAFEN · DER JAHRESBAND DER HANSESTADT erscheint jährlich im April zum Hamburger Hafen Empfang im IMMH, Bezugspreis 9,50 Euro.

**Verlag:** Atelier Schümann GmbH, Sülldorfer Kirchenweg 2, 22587 Hamburg, Tel. 040 86 66 69 - 0

www.hamburg-port-authority.de



# Das steht drin ...

Der Jahresband der Hansestadt zum Hamburger Hafen Empfang

„Herzlich willkommen zum diesjährigen Hamburger Hafen Empfang. Statt im Internationalen Maritimen Museum treffen wir uns ausnahmsweise in diesem Heft ...!“



## Das Vorwort

Vorweg betrachtet ...  
Impressum

## Der Inhalt

Das steht drin ...

## Der Empfang

Der 11. Hamburger Hafen Empfang  
Ein Rückblick auf große Abende  
im IMMH

## DIE HAFEN-REDEN 2021

Senator Michael Westhagemann	14
Werftchef Dr. Klaus Borgschulte	16
Kammerpräsident Prof. Norbert Aust	18
HPA-CEO Jens Meier	20
Duckdalben-Chefin Anke Wibel	22

## STATEMENTS

### ZUM HAFEN 2021 24

Ian K. Karan, Senator a.D.;  
Klaus-M. Kühne, K+N; Bernd  
Aufderheide, Messe; Dr. Astrid  
Petersen, TÜV-Nord; Ralf Nagel,  
VDR; Michael Eggenschwiler,  
Hamburg Airport; Dr. Heiko  
Fischer, VTG; Rüdiger Grube,  
HHLA; Gunther Bonz, UVHH;  
Volker Tschirch, AGA; Remo  
Stork, NAVIS; Ingo Egloff, HHM

## WIRTSCHAFT IM HAFEN 2021

Die neue Hanse	36
Angela Titzrath, Vorstand HHLA	

## 3 LOGISTIK IM HAFEN 2021

### Das Tor zur Welt? 42

Rüdiger Grigoleit,  
Logistik-Initiative Schleswig-Holstein

### Herausforderung für den Hafen 46

Carmen Schmidt,  
Logistik-Initiative Hamburg

### Klarer Wachstumstrend 48

Prof. Carlos Jahn,  
Fraunhofer CML

## NACHRICHTEN IM HAFEN 2021

### Das Netzwerk der maritimen Branche 52

Maritimes Cluster Norddeutschland

## ZUKUNFT IM HAFEN 2021

### Infrastrukturprojekt Neue Bahnbrücke Kattwyk 54

Hamburg Port Authority

## ZAHLEN & STATISTIK IM HAFEN 2021

### Steigungsrate oder Gefälle? 60

Statistisch gesehen

### Der Fall EVER GIVEN 66

Herausforderung Schiffbauforschung

### Die maritime Ideenschmiede 68

Becker Marine Systems

## MENSCHEN & MACHER IM HAFEN 2021

### Der Job im Hafen 70

Hamburger Arbeitsplätze –  
Michael Boßel, Barkassenfahrer,  
Lothar Buckow, Elbfischer,  
Christian Fischer, Schlepperkapitän,  
Jörg Pollmann, Hafenskapitän,  
Christian Helms, Wasserschutz-  
polizist, Bernd Lodemann, Elblotse,  
Frank Kremser, Festmacher,  
Oliver Wilde, Hafenlotse

## HISTORISCHES IM HAFEN 2021

### Hamburgs historische Flotte 78

Joachim Kaiser und die Peking,  
Ann-Kathrin Cornelius auf der Cap  
San Diego, Stiftung Hamburg Mari-  
tim holte die MS Bleichen, Matthias  
Kruse und der Dampfsebrecher Elbe

## LEBEN & TREIBEN IM HAFEN 2021

### Zwischen Fischbrötchen und großer Elbtour 84

Einblick in die gastronomische  
Szene rund um den Hafen zwischen  
Kulisse, Kunst, Kultur und Kaffee

## DÜTT & DATT IM HAFEN 2021

### Das Haus der Superlative 92

Internationales Maritimes Museum

### Da tut sich einiges ... 94

Holsten-Brauerei Hausbruch

### In guten wie in schlechten Zeiten 96

Cruise Gate Hamburg

## GUTE REISE IM HAFEN 2021

### Man sieht sich ... 98

MCN Cup 2021 -  
Innovationen gesucht  
Duckdalben - Spenden gesucht  
In eigener Sache



# Die DIGITAL X Content-Plattform

**Authentisch.  
Aktuell.  
Abwechslungsreich.**

Die DIGITAL X – Europas führende Digitalisierungsinitiative startet die Wissensplattform für die Digitalisierung. Die volle Bandbreite an Lösungen zur Digitalisierung des Mittelstandes.



## Sehen

Videos und Vlogs zur digitalen Transformation – wir zeigen die Gesichter der Digitalisierung



## Lesen

Die digitale Innovationskraft der Wirtschaft in Fachbeiträgen



## Hören

Podcasts mit Tiefgang und konkreten Lösungen





Der perfekte Austragungsort für den Hamburger Hafen Empfang, der seit 2010 im Internationalen Maritimen Museum stattfindet





Seit 2010 treffen sich die geladenen Gäste der maritimen Wirtschaft zum jährlichen Gedankenaustausch im Internationalen Maritimen Museum Hamburg. Mehr als 500 Führungskräfte und Entscheider rund um den Hafen diskutieren die aktuelle Lage

Der Hamburger Hafen Empfang 2021

# ... und wie ist die Stimmung?



FOTOS: BEATE ZOELLNER



Der perfekte Austragungsort für den Hamburger Hafen Empfang, der seit 2010 im Internationalen Maritimen Museum stattfindet



Handfestes vom Delta Bistro und Standard Fleisch



Michael Kruse, FDP-Fraktionschef in der Bürgerschaft (li.) mit Fabian von Pfeil (Glander Int. Bunkering)





Die im Hamburger Hafen unternehmerisch engagierten Menschen sind von Haus aus einiges gewohnt. Der jährliche Hamburger Hafen Empfang dient den geladenen Gästen zum Rückblick und zur Vorschau. Alle Szenarien des wirtschaftlichen Geschehens der Hansestadt Hamburg erfahren sensible Würdigung oder handfeste Kritik. Schließlich handelt es sich um das wirtschaftliche Zentrum der Stadt.



Klaus Schümann, Peter Tamm jun.



2019



KOMPASS-Preisverleihung für innovative, maritime Ideen

2012



Dr. Johann Killinger, Geschäftsführer Buss Group



Matjeshappchen vom „Blankeneser Fischhuus“ in der HPA-Lounge





FOTO: BEATE ZOEGLINGER

Waren das Zeiten, dichtes Gedränge vor der Bühne während der Hafen-Reden

**E**s war Peter Tamm sen., der im Herbst 2009 die Initialzündung zum Start des Hamburger Hafens Empfangs gab. Bei einem Frikadellenessen mit Klaus Schümann (KSV Hamburg Medien, Hamburg Events) erwärmte sich der „Admiral“ für den Gedanken und bot spontan das Internationale Maritime Museum Hamburg (IMMH) als Austragungsort für das Ereignis an. Bereits wenige Monate später – am 4. März 2010 – folgten rund 450 geladene Gäste zum ersten Mal der Einladung.

Peter Tamm sen. begrüßte erstmals die geladenen Gäste im Internationalen Maritimen Museum und endete, an Klaus Schümann gewandt, mit den Worten: „Ich übergebe Ihnen für die nächsten paar Stunden das Haus mit meiner Sammlung. Aber nichts mitnehmen! Ich wünsche Ihnen und allen Gästen einen unterhaltsamen Abend“.

Ein wesentlicher Bestandteil der kom-

munikativen Veranstaltung sollten von Beginn an die „Hafen-Reden“ sein, die mit dem HPA-Geschäftsführer Jens Meier ihre Premiere hatten. Weitere Redner des Premierenabends waren Hermann-J. Klein (damals Vorstandsmitglied beim Germanischen Lloyd) und Ottmar Gast (seinerzeit als Sprecher der Geschäftsführung der Hamburg Südamerikanischen Dampfschiffahrts KG).

Im April 2018 war erstmals der Erste Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg mit einer Hafen-Rede dabei.

**„Ich übergebe Ihnen für die nächsten paar Stunden das Haus mit meiner Sammlung. Aber nichts mitnehmen! Ich wünsche Ihnen und allen Gästen einen unterhaltsamen Abend!“** **Peter Tamm**

Stellte das IMM zur Verfügung:  
Prof. Peter Tamm (1928 - 2016)

FOTO: TATJANA FESTERLING

Das besondere: Es war der erste offizielle Auftritt des neugewählten SPD-Bürgermeisters Dr. Peter Tschentscher.

Die „Hafen-Rede“ ist in den Jahren zum Klassiker geworden, greifen die Redner oder Rednerinnen doch jeweils die aktuelle Phase des Welthandels und des Hamburger Hafens im Allgemeinen auf. Die Inhalte liefern den Gästen zusätzlich Gesprächsstoff, als hätten sie nicht genug.



FOTOS (5): BEATE ZOELINER



2019

Klaus Schümann, Hafen-Empfang-Gründer



2013

Gunther Bonz, Präsident Unternehmensverband



2019

Daniel Günther, Ministerpräsident Schl.-Holst.



2011

2011 sprach Hapag-Lloyd Vorstand Michael Behrendt



2019

Dr. Peter Tschentscher, Erster Bürgermeister



2018

Dr. Roland Lappin, Finanzchef HHL



2014

Rüdiger Grube, HHLA

FOTO: HASSELBLAD H3D

genwart behandelt werden wollen, beweist die KOMPASS-Auszeichnung. Studierende, Lehrende und Mitarbeitende der Hamburger Hochschulen und Forschungseinrichtungen werden aufgefordert, ihre Arbeiten mit innovativem, maritimen Anspruch dem Verlag einzureichen.

Eine Jury aus Fachleuten bewertet die Projekte, die Preisträger werden am Abend gewürdigt. Dotiert sind die ersten drei Plätze mit 3.000 €, 2.000 € bzw. 1.000 €, die wiederum von Unternehmen der Hafenwirtschaft gestiftet werden.

**„Herzlich willkommen zum diesjährigen Hamburger Hafen Empfang. Statt im Internationalen Maritimen Museum treffen wir uns 2021 in diesem Sonderband ...!“**

**Klaus Schümann**



2014

Klaus-Michael Kühne, Kühne + Nagel

FOTO: HASSELBLAD H3D

Tradition ist einerseits groß geschrieben, andererseits gönnt sich die Szene rund um Hamburgs wirtschaftlichen Mittelpunkt keine Auszeit. Ebenso wie rund 156.000 Menschen, deren Arbeitsplatz direkt mit dem Hafen zusammenhängen und wie selbstverständlich für „24/7“ steht – 24 Stunden am Tag, 7 Tage die Woche atmet der Hafen.

Dass nicht nur Vergangenheit und Ge-

Die Fachwelt muss nicht nur in diesem Jahr auf Inspirationen nachrückender Generationen verzichten, auch 2020 fiel bekanntermaßen der Hamburger Hafen Empfang schon aus.

Verzichten müssen die Gäste aber auch auf zwei weitere Attraktionen des Hafen Empfangs: Die alljährlich ausgespielte Tombola zugunsten eines guten Zwecks und der HPA-Lounge. In den Anfängen





Michael Eggenschwiler (Airport Hamburg), Frank Horch (Hamburgs Wirtschaftssenator), Reinhard Meyer (Wirtschaftsminister des Landes Schleswig-Holstein)



Ian K. Karan, Bürgermeister Peter Tschentscher

FOTOS (6): BEATE ZOEGLINER



Walter Stork (NAVIS), Albert Darboven (Idee Kaffee), Dr. Michael Kubenz (Kube & Kubenz Spedition)



Hafenkapitän Jörg Pollmann, Iris Scheel (HPA)

FOTO: GENZ



2010

Sprach 2010 als Hamburg-Süd Chef: Dr. Ottmar Gast



2017

2017 eröffnet erstmals Peter Tamm jun.



2019

Anaisio Guedes von der Airport-Gallery überreicht seinen gestifteten Preis.

des Hafens Empfangs übernahm der Lions Club Blankenese den Verkauf der Lose. In jedem Jahr kamen beachtliche Summen zusammen, die immer 1:1 den verschiedenen gemeinnützigen Zwecken zugutekamen. Der Gangway e.V., der sich für Schul- und Berufabbrecher engagiert wurde beispielsweise ebenso bedacht, wie die Museumspädagogik im Internationalen Maritimen Museum.

Seit 2017 liegt der Verkauf der Tombola-Lose in den Händen des Rotary Club Hamburg-Hanse. An der caritativen Sache hat sich dadurch nichts geändert. Noch immer gehen die Spenden an sozial Benachteiligte, sei es in der Musikalischen Förderung von Kindern und Jugendlichen oder mit der Unterstützung des Projektes „Instrumentenkarussell“. Möglich machen den Erfolg dieser Tombola natürlich die

großzügigen Preisstifter. Da kann schon mal ein Edelwochenende in einem Fünf-Sterne-Superior-Hotel winken oder eine Kreuzfahrt, sei es auf Fluss oder Meer.

2018 ging die HPA mit ihrer eigens für sie gestalteten Lounge an den Start. Wo normalerweise die Buchhandlung im IMMH ihren Platz hat, wird an diesem besonderen Abend mit Gin-Cocktails angestoßen oder die Fischbrötchen des



2017



Eberhard und Patrizia von Rantzau (DAL)

2016



Nikolaus Schües (Reederei Laeisz), Ursula Tamm

2018



Kapitan Michael Giss (Landeskommando HH) und Flottenadmiral Karsten Schneider (FüAK)

FOTOS: BEATE ZOELLNER



Wolfgang Kubicki (FDP), Dr. Dirk Pangritz



Die Fachwelt unter sich beim Austausch und mit guten Gesprächen und Fischbrötchen



Blankeneser Fischhuus liefert Fischbrötchen für die Gäste

FOTO: GENZ

### Seit 2010 hielten eine „Hafen-Rede“:

- 2010 Jens Meier, Geschäftsführer HPA Hamburg Port Authority
- 2010 Dr. Hermann-J. Klein, Vorstandsmitglied Germanischer Lloyd
- 2010 Dr. Ottmar Gast, Sprecher der Geschäftsführung Hamburg-Süd
- 2011 Dr. Stefan Behn, Vorstand HHLA Hamburger Hafen und Logistik AG
- 2011 Dr. Harald Vogelsang, Vorstandssprecher Haspa
- 2011 Michael Behrendt, Vorsitzender des Vorstands, Hapag-Lloyd AG
- 2012 Frank Horch, Behörde für Wirtschaft und Verkehr, Senator
- 2012 Erck Rickmers, Mitglied der Hamburgischen Bürgerschaft
- 2012 Dr. Johann Killinger, Geschäftsführer Buss-Group
- 2013 Walter Stork, Vorsitzender des Aufsichtsrats, NAVIS AG
- 2013 Gunther Bonz, Präsident Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V.
- 2013 Dr.-Ing. Herbert Aly, Geschäftsf. Gesellschafter Blohm + Voss Shipyards
- 2014 Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender Deutsche Bahn
- 2014 Klaus-Michael Kühne, Ehrenvors. d. Aufsichtsrats Kühne + Nagel AG
- 2015 Torsten Albig, Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein
- 2015 Carola Zehle, Geschäftsführende Gesellschafterin Carl Tiedemann
- 2016 Fritz Horst Melsheimer, Präses der Handelskammer Hamburg
- 2016 Michael Schroiff, Vorstand Deutsches Ges. z. Rettung Schiffbrüchiger
- 2017 Frank Horch, Senator für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
- 2017 Reinhard Meyer, Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr, Schlesw.-Holstein
- 2018 Dr. Roland Lappin, Chief Financial Officer, HHLA
- 2018 Dr. Peter Tschentscher, Erster Bürgermeister der FHH Hamburg
- 2019 Daniel Günther, Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein
- 2019 Gunther Bonz, Präsident Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V.

Die Empfänge 2020 und 2021 fielen aufgrund der Pandemie aus.



Blankeneser Fischhuus genossen. Für den Hafen Empfang bis dahin unübliche Gespräche sind seitdem zu hören: „Auch schon Fisch gehabt?“ „Ja, und die Kombi aus Lachs mit Franzbrötchen ist ja irre!“

Der Hamburger Hafen Empfang ist wie der Hafen selbst: Traditionell, aber immer auch mit neuen Ideen und Visionen. Um sich darüber auszutauschen, wird es wirklich höchste Zeit, dass wir uns im nächsten Jahr wieder persönlich treffen.





FOTO: BEHÖRDE FÜR WIRTSCHAFT UND INNOVATION, FOTO\_BERTOLD FABRICIUS



Michael Westhagemann



# Michael Westhagemann

Der Jahresband der Hansestadt zum Hamburger Hafen Empfang

## „Wir wollen Maßstäbe setzen und den Hamburger Hafen zu Europas Zentrum für die Erzeugung und Nutzung von grünem Wasserstoff machen.“

**U**nter normalen Umständen würde ich heute im Internationalen Maritimen Museum live vor Ihnen stehen und im Rahmen des Hamburger Hafen Empfangs in über 600 hafenbegeisterte Gesichter blicken. Leider sieht die Realität anders aus, denn die Pandemie hat uns unvorhergesehen getroffen. Die Auswirkungen sind auf allen Ebenen spürbar und machen auch vor einem Welthafen nicht Halt. Trotz aller Schwierigkeiten lässt sich sagen, dass sich der Hamburger Hafen als Stabilitätsanker in der Krise beweist. So wird gerade in Zeiten wie diesen einmal mehr deutlich, welche Bedeutung der Hamburger Hafen für die gesamte Hamburger Wirtschaft hat, wie wichtig er als Logistikkreuzung für die deutsche Volkswirtschaft ist und wie entscheidend seine Funktion in den internationalen Lieferketten ist.

Dass der Hamburger Hafen einen bedeutsamen und dauerhaften Beitrag für den gesellschaftlichen Wohlstand liefert, bestätigt auch der Blick auf die Beschäftigungseffekte des Hafens, die vor allem im Umland und im Hinterland deutlich höher sind als bisher angenommen. Bundesweit sichert der Hafen 607.000 hafenbezogene Arbeitsplätze. Ohne den Hamburger Hafen wären 114.000 Arbeitsplätze nicht haltbar. Die überregionale Strahlkraft des Hafens zeigt auch die Betrachtung der mit dem Hamburger Hafen verbundenen Bruttowertschöpfung von gut 51 Mrd. Euro.

Die Steigerung der Wertschöpfung ist und bleibt ein wichtiges Ziel im Zuge der Hafenentwicklung. Wir müssen die Voraussetzungen dafür schaffen, dass unser Universalhafen auch in den kommenden Jahrzehnten prosperieren kann. Es ist auch wichtig, dass ein Umdenken stattfindet und nicht nur auf den Containerumschlag geschaut wird. Denn wir wissen alle, dass der Hamburger Hafen mehr ist, als ein reiner Umschlagplatz. Der Universalhafen generiert auch als Deutschlands größtes zusammenhängendes Industriegebiet große Wertschöpfung. Der Hafen ist „universal“ im wahrsten Sinne des Wortes.

Daran wird sich auch der neue Hafenentwicklungsplan orientieren. Wir sind aktuell in der Planungsphase, den inhaltlichen Prozess als auch die Beteiligung aller wichtigen Akteure zu entwickeln. Wir wollen eine Vision für einen starken Hafen der Zukunft schaffen.

”

**Trotz aller Schwierigkeiten lässt sich sagen, dass sich der Hamburger Hafen als Stabilitätsanker in der Krise beweist ...!”**

Im Rahmen des Hafenentwicklungsplans wird das Thema der Klimaneutralität des Hafens bis 2040 und die damit verbundene Dekarbonisierung eine entscheidende Herausforderung sein. Für die Verringerung von Emissionen, die industrielle Nutzung von Wasserstoff und den Aufbau einer Wasserstoffinfrastruktur bedarf es neuer Lösungen. Wir wissen bereits, dass der Hamburger Hafen künftig die gesamte Wertschöpfungskette des Wasserstoffes abbilden können. Von der Herstellung (Elektrolyse), über den Import, die stoffliche Anwendung in der Industrie, die Mobilität (Straße, Schiene, Wasser) bis hin zur Weiterverarbeitung in synthetische Kraftstoffe. Wir wollen Maßstäbe setzen und den Hamburger Hafen zu Europas Zentrum für die Erzeugung und Nutzung von grünem Wasserstoff machen. Außerdem investiert Hamburg in den nächsten Jahren fast 75 Mio. Euro in den Ausbau von Landstrom und ist damit Vorreiter unter den großen europäischen Häfen. Die deutsche Wirtschaft darf sich nicht abhängen lassen und dazu müssen wir in Hamburg unseren Teil beitragen, insbesondere mit Blick auf die gesetzten Klimaziele.

Die nächste Zeit wird in vielerlei Hinsicht spannend. Ich freue mich auf baldige echte Begegnungen mit Ihnen.

*Michael Westhagemann  
Senator für Wirtschaft und Innovation  
der Freien und Hansestadt Hamburg*





Klaus Borgschulte



# Klaus Borgschulte

Der Jahresband der Hansestadt zum Hamburger Hafen Empfang

## „Der Schiffbau hierzulande hat sich nach dem Verlust der Volumenmärkte erfolgreich in Spezialsegmenten etabliert ...“

**N**ord-Werften in rauer See“ titelte eine Zeitung Anfang 2021. Als Ursache der aktuellen Verwerfungen verweist der Autor unisono mit anderen Journalisten zutreffend auf die Corona-bedingt weitreichenden Negativeffekte für die Schiffbauindustrie. Die derzeit massiven, durch äußere Umstände kaum beeinflussbaren Einschnitte sind aber nur eine Seite. Weit weniger sichtbar, aber langfristig nicht minder problematisch ist eine andere Seite.

Der Schiffbau hierzulande hat sich nach dem Verlust der Volumenmärkte erfolgreich in Spezialsegmenten etabliert. Das Portfolio deckt insbesondere den Unikatbau, im besten Fall in Kleinstserien, ab. Unser Wettbewerbsvorteil gegenüber etwa asiatischen Werften: ein hoher Qualitätsanspruch, die Bereitschaft für technische Innovationen, eine gut organisierte und effiziente Wertschöpfungskette sowie hohe Engineering-Kompetenzen. Erste Hinweise auf strukturelle Defizite in diesen Bereichen sind aber bereits heute punktuell spürbar und erfordern ein Umdenken auf allen Ebenen.

Unser Qualitätsanspruch manifestiert sich in der Produkt- und Arbeitsqualität. Um das hohe Niveau unserer Schiffe auch in Zukunft sicherzustellen, ist Qualität ein nicht zu verhandelndes Gut. Die Produktqualität ist stark durch die Entwurfsqualität unserer Schiffe sowie die Qualität der Komponenten und Systeme unserer Lieferanten geprägt. In beiden Bereichen halten wir weiterhin ein hohes Niveau.

Als Werften mit einer hohen Integrations-Kompetenz bedienen wir uns eines vielseitigen Netzwerks lokaler und internationaler Zulieferer. Der eigene Wertschöpfungsanteil beträgt bei abnehmender Tendenz rund 30 Prozent. Ein Zustand, der sich im modernen Schiffbau unter dem Aspekt einer effizienten Arbeitsteilung und internationaler Wettbewerbsfähigkeit bewährt hat und nicht zur Disposition stehen sollte. Problematisch wird diese Entwicklung aber dann, wenn die Qualität dieser Leistungserbringung Schwankungen unterliegt und sich damit negativ auf den Ablauf des Gesamtprojektes auswirkt. Dabei kann die Ursache in Abläufen der Unternehmen begründet sein, aber auch an Schnittstellen zu den Werftprozessen. Zunehmende Komplexität der auszuführenden Arbeiten, fehlerhafte Planungsansätze oder personelle Fehleinschätzungen sind einige Gründe. Der reibungsarme Ablauf aller Tätigkeiten entlang der Wertschöpfungskette ist aber ein Schlüsselkriterium für einen kosteneffizienten Schiffbau. Unsere Aufgabe muss es sein, gemeinsam mit unseren Partnern Lösungen zu entwickeln, die das Qualitätsniveau dauerhaft und in der gesamten Wertschöpfungskette gewährleisten und gleichzeitig im Kostenrahmen bleiben.

Für den Bau unserer Schiffe sind gut ausgebildete eigene wie fremde Mitarbeiter unerlässlich und aufgrund ihrer Erfahrungen und Fähigkeiten eine unschätzbare Ressource unseres Erfolgs. Nur so sind die Faktoren Qualität, Kosten und Zeit zuverlässig abrufbar. Um auch hier das Niveau langfristig zu gewährleisten,

müssen wir fortwährend und in Kooperation mit allen Stellen in die Aus- und Fortbildung investieren und über weitere Fördermaßnahmen sprechen.

Um unseren Erfolg zu sichern, gilt es, auch Innovationen unverändert aufgeschlossen gegenüberzustehen. Nicht jede Idee ist erfolgversprechend, effektive Evaluationsprozesse sind notwendig. Werftenübergreifende Clusterlösungen, wie im BMWi geförderten Vorhaben Pa-X-ell oder auch zum Thema Wasserstoff, sind ein sinnvoller Weg und helfen, Risiken auf mehrere Schultern zu verteilen.

Dies gilt selbstverständlich auch für das weite Feld der Digitalen Transformation. Viele Daten in der Entstehung unserer Schiffe liegen per se in digitaler Form vor, ihre sinnvolle Nutzung ist heute aber noch ein „brachliegendes Feld“! Dabei geht es nicht nur darum, neue Geschäfte zu generieren wie z.B. im Wartungs-Umfeld. Auch grundlegende Tätigkeiten im Schiffbau lassen sich mittels digitaler Tools effizienter gestalten, Zeit einsparen, Prozesskosten senken und – Arbeitsqualität sichern.

Wir sind gut beraten, die Zeit in der derzeitigen schwierigen Lage zu nutzen, um Schwachstellen gemeinsam anzugehen. Je besser wir dies bewältigen, umso „ruhiger“ wird die See für die Werften und Zulieferer in der Post-Corona-Zeit sein.

*Dr. Klaus Borgschulte  
Geschäftsführer Fr. Lürssen Werft*





Prof. Norbert Aust

FOTO: OLIVER VONBERG



# Norbert Aust

Der Jahresband der Hansestadt zum Hamburger Hafen Empfang

**„Notwendig sind überzeugende Konzepte und gezielte Investitionen in die Infrastruktur. Diese müssen konsequent und zügig realisiert werden, um nicht international den Anschluss zu verlieren ...!“**

**H**äfen sind die Dreh- und Angelpunkte der Welthandelsströme und damit der Globalisierung. Der Hamburger Hafen als Deutschlands größter Seehafen übernimmt dabei eine zentrale Funktion für die deutsche außenhandelsorientierte Wirtschaft.

Zwei Drittel des gesamten deutschen seewärtigen Außenhandels werden über die deutschen Seehäfen abgewickelt, die Hälfte davon über Hamburg. Wertmäßig sind dies rund 400 Milliarden Euro. Der Hamburger Hafen ist der entscheidende Faktor für den Aufstieg Hamburgs und ist bis heute eine tragende Säule für den gesamten Wirtschaftsstandort. Er ist der Ausgangspunkt für die Entwicklung der breit aufgestellten hafenauffinen Industrie und der Logistikbranche. Auch der Tourismus profitiert von unserem Hafen, der als Tor zur Welt das weltoffene und multikulturelle Image der Stadt wesentlich prägt.

Die über eine lange Zeit rasante Steigerung des Welthandels hat allerdings dazu geführt, dass manche notwendige Weichenstellungen für die Zukunft des Hamburger Hafens aus dem Blick geraten sind.

Erforderliche Anpassungen dauern nicht nur in Hamburg, sondern in ganz Deutschland manchmal zu lange.

Beispiele sind die Fahrrinnenanpassung der Elbe, die nach fast zwei Jahrzehnten endlich auf der Zielgeraden ist, und die A 26 Ost, deren Ursprünge als Hafenquerstraße eine noch weitaus längere Vorgeschichte hat.

Die derzeit zu beobachtenden gravierenden Umwälzungsprozesse der Weltwirtschaft bieten aber gerade jetzt große Chancen für den Hafen. So kann Hamburg zum Beispiel mit der durch den Klimawandel getriebenen Fokussierung auf die erneuerbaren Energien seine geografische Nähe zu den Windkraftanlagen als Trumpf ausspielen.

Hamburg kann das Zentrum für grünen Wasserstoff werden. Außerdem hat die Stadt die Möglichkeit, innovative und nachhaltige Industrien im Hafengebiet anzusiedeln und die Digitalisierung, zum Beispiel im Bereich autonomer Systeme und Mobilität, zu nutzen. Der Hamburger Hafen kann so zu einem Innovationsmotor und Treiber für die gesamte Hamburger Wirtschaft werden.

Mit dem Standpunktepapier „Zukunftsplan Hafen“ hat die Handelskammer gezeigt, wie der Hamburger Hafen im Sinne unserer Standortstrategie „Hamburg 2040: Wie wollen wir künftig leben – und wovon?“ in eine erfolgreiche Zukunft geführt werden kann. Notwendig sind überzeugende Konzepte und gezielte Investitionen in die Infrastruktur. Diese müssen konsequent und zügig realisiert werden, um nicht international den Anschluss zu verlieren.

Durch geschickte Ansiedlungspolitik (zum Beispiel durch Technologieparks) im unmittelbaren Hafengebiet und den umliegenden Quartieren, kann geeigneter Nährboden für innovative Ideen und Projekte geschaffen werden. Auf diese Weise können Stadt- und Hafenentwicklung voneinander profitieren.

Ich bin überzeugt, dass der Hamburger Hafen so auch in Zukunft das Herzstück unserer Stadt und eine tragende Säule der Hamburger Wirtschaft bleiben wird!

”

**Hamburg kann das Zentrum für grünen Wasserstoff werden ...!“**

*Prof. Norbert Aust  
Präsident der Handelskammer der  
Freien und Hansestadt Hamburg*





Jens Meier



# Jens Meier

Der Jahresband der Hansestadt zum Hamburger Hafen Empfang

## „Den Fokus verlagern: Was in Krisen wirklich zählt.“

**Ü**

ber ein Jahr ist der Begriff mit dem großen „C“ nun in aller Munde, bewegt uns tagtäglich, bestimmt unser Tun und Handeln.

Vieles hat sich verändert.

Aber: Nicht nur Viren sind ansteckend. Dankbarkeit ist es auch. Ich habe im vergangenen Jahr Engagement und Durchhaltevermögen in dieser ungewöhnlichen und schwierigen Zeit erlebt. Und ich glaube, dass es gerade jetzt wichtig ist, die Aufmerksamkeit auf Dinge zu lenken, die weiterhin funktionieren, die gut laufen. Und dazu gehört der Hafen. Er läuft, und die HPA ist bisher gut durch die Krise gekommen. Das hat sicher mit Glück zu tun, aber auch viel mit dem Engagement unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, unserer Partnerinnen und Partnern und aller weiteren Beteiligten. Dafür bin ich dankbar.

Neben all den Dingen, die aus den genannten Gründen nicht realisiert werden konnten und noch immer nicht können, lassen Sie uns exemplarisch auf drei Dinge blicken, die wir gemeinsam erreicht haben – trotz „C“:

Nach jahrelangen intensiven gemeinsamen Arbeiten mit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) können wir nun die erste Freigabestufe umsetzen. Das heißt, ab Anfang Mai gibt es Tiefgangverbesserungen auf der Elbe. Ein Signal, auf das die Hafenwirtschaft und unsere Partner weltweit lange gewartet haben.

Die Neue Bahnbrücke Kattwyk konnte Ende letzten Jahres plangemäß für den Bahnverkehr freigegeben. Sowohl hier als auch bei anderen Bauprojekten kamen Schnelltest zum Einsatz, um die Sicherheit unserer Kolleginnen und Kollegen und aller anderen Beteiligten zu gewährleisten und den Projektverlauf nicht zu gefährden.

Ein anderes Projekt, das sich trotz aller Widrigkeiten auf der Zielgeraden befindet, ist die neue Anbindung des Burchardkais. Dieses aus verschiedenen Einzelmaßnahmen bestehende Projekt wird nun mit der Herstellung des dritten Gleises zum Bahnhof Mühlenwerder abgeschlossen. Damit erreichen wir eine weitere Verbesserung unserer exzellenten Schienenhinterlandanbindung.

Es wird sicherlich noch dauern, bis sich die Lage entspannt. Bis dahin müssen wir vernünftig bleiben und – das wünsche ich mir über die aktuelle Situation hinaus – zusammenhalten.

*Jens Meier*

*Hamburg Port Authority, CEO*

”

**Ab Anfang Mai gibt es Tiefgangsverbesserungen auf der Elbe. Ein Signal, auf das die Hafenwirtschaft und unsere Partner weltweit lange gewartet haben ...”**





Anke Wibel

FOTO: ANDREAS VALLBRACHT



# Anke Wibel

Der Jahresband der Hansestadt zum Hamburger Hafen Empfang

## „... machen Sie sich für die Seeleute und ihre Rechte stark ...“

**S**eit mehr als 25 Jahren arbeite ich als Seemannsdiakonin im Hamburger Hafen, leite zusammen mit meinem Kollegen Jan Oltmanns den DUCKDALBEN international seamen's club. Ich habe den Wandel der Schifffahrt hautnah erlebt und auch die Konsequenzen für die Arbeit der Seeleute aus aller Welt.

Die besondere Leidenssituation der Seeleute an Bord während der Pandemie haben wir im Hamburger Hafen hautnah miterleben müssen, zu viele von ihnen können nicht zurück nach Hause oder aufs Schiff, um wieder Geld zu verdienen. Wir waren trotz Kurzarbeit und 66 Tagen Schließung des Clubs dennoch ununterbrochen für die Seeleute im Einsatz. Weil die Seeleute nicht von Bord durften, waren wir täglich im Hafen zu Bordbesuchen unterwegs – wir kümmern uns.

Bis zu 25 Besatzungen haben wir pro Tag an Bord ihrer Schiffe besucht. Wir haben unsere Erreichbarkeit für die Seeleute schnell ausgeweitet und verbessert. Sie können bei uns online bestellen und wir liefern an die Gangway. Per Chat können sich sich mit ihren Sorgen und Nöten an uns wenden. Darüber hinaus haben wir – wenn auch eingeschränkt – weiterhin jeden Tag für sie geöffnet, selbst wenn anderer Landgang nicht gewährt werden kann. Möglich wurde dies nur durch ein striktes Hygienekonzept in enger Abstimmung mit dem Hafenärztlichen Dienst und der Wasserschutzpolizei.

An dieser Stelle möchte ich gerne Danke sagen bei all unseren ehrenamtlichen Mitarbeiter/innen, ohne die unsere gute Arbeit nicht möglich wäre.

Immer wieder dürfen wir erleben, wie dankbar die Seeleute sind, für das was wir tun. Und für die wenigen, die vom Schiff gelassen werden und uns besuchen dürfen, ist es nach Monaten oft das erste Mal und sie sind dann überglücklich.

Ohne die Möglichkeit des Landgangs weltweit machen wir die Seeleute zu Gefangenen auf ihren Schiffen. Die psychische Belastung ist dadurch enorm gestiegen. Setzen auch Sie sich im Rahmen Ihrer Möglichkeiten dafür ein, dass unsere Freunde, die Seeleute, schnellstmöglich gegen Corona geimpft werden. Nur so lässt sich der Crewchange wieder schneller und einfacher ermöglichen. Ohne die hohe Verlässlichkeit der Seeleute an Bord, ist der Welthandel nicht zu leisten.

”

**Für die wenigen, die vom Schiff gelassen werden und uns besuchen dürfen, ist es nach Monaten oft das erste Mal und sie sind dann überglücklich.“**

Viele Menschen an Land machen sich gar nicht klar, was es für die Seeleute heißt, an Bord eingesperrt zu sein, ohne mal eben im Grünen spazieren zu gehen oder kurz mal die Möglichkeit zu haben, das Nötigste einzukaufen. Tag für Tag und Monat für Monat!

Noch schlimmer und vor allem ungewiss war die Situation der kiribatischen Seeleute. Allein hier in Hamburg betreuten wir mehr als 150, viele von ihnen waren seit mehr als 20 Monaten von Zuhause weg und sie konnten nicht zurück. Die Regierung von Kiribati ließ es aus Angst vor der Pandemie nicht zu. In den letzten Tagen konnten die meisten von ihnen ihre Rückreise endlich antreten und sind jetzt in Quarantäne auf Fiji und hoffen auf einen Rückführungsflug der kiribatischen Regierung, damit sie endlich wieder zu ihren Familien kommen.

Mit dem Impfstoff von Johnson&Johnson bräuchten die Seeleute nur einmalig geimpft zu werden. Wenn dies in den großen Häfen ermöglicht und damit ihre wichtige Arbeit als Key Worker für den globalen Welthandel anerkannt wird, ist es ein Gewinn für alle.

Ich bitte Sie alle ganz herzlich darum: machen Sie sich für die Seeleute und Ihre Rechte stark, wo Sie können, geben Sie den Menschen an Bord eine Stimme und helfen Sie mit. Bitte bleiben Sie gesund!

Anke Wibel  
Geschäftsleitung DUCKDALBEN  
international seamen's club der  
Deutschen Seemannsmission



Kommentare und Meinungen

## „Das Herzstück der Hamburger Wirtschaft können wir nicht kampflos aufgeben ...“

Quo vadis Hamburger Hafen? Am 13./14. März 2021 betitelte das Hamburger Abendblatt so die Beilage „Kann Hamburgs Hafen überleben?“. Diese Frage hatte ich vor 11 Jahren bei einer Rede vor der Mittelstandsvereinigung auch gestellt und als Beispiele London, New York, Los Angeles und Tokio hinzugefügt, die allesamt heute keinen Überseehafen mehr haben, sondern Immobiliengesellschaften sind. Das



FOTO: KLÖNSCHNACK

Ian K. Karan

könnte auch das Schicksal von Hamburg sein. Es ist unumstritten, dass Hamburg im Vergleich zu Rotterdam und Antwerpen die höchsten Lade- und Löschkosten aufweist. Die Effizienz lässt nach und die Tatsache, dass die Schiffe fast 1,5 Tage länger brauchen, um unseren Hafen anzulaufen, macht ihn weniger attraktiv. Hinzu kommt die zunehmende Konzen-

tration der Schifffahrtlinien, die sich in Allianzen zusammengetan haben, um die Krise der Schifffahrt über die letzten 10 Jahre zu überleben. Einige namhafte Reedereien wie Hanjin sind gänzlich verschwunden. Es war ein großartiger Schachzug des Senats und von Michael Kühne, in Hapag Lloyd zu

investieren und der Firma die Zukunft zu garantieren und die Basis für Expansion zu geben. Hapag Lloyd und The Alliance bieten dem Hamburger Hafen die Basisauslastung. Ich habe damals gefordert, dass der Hamburger Hafen sich für hafenaffine Industrien attraktiv macht und sich verstärkt um solche Firmen bemühen soll. Hier ist nicht viel passiert. Der Hamburger Hafen ist das Herzstück der Hamburger Wirtschaft und die können wir nicht kampflos aufgeben. Wir müssen die Digitalisierung vorantreiben, die Kosten senken und die Effizienz erhöhen.

Die Zeichen der Zeit sind allesamt schwierig, aber der Ideenreichtum und die Arbeitsmoral der Hamburger könnten noch die Wende bringen und die Tatsache, dass 30 Prozent der Ladung in und um Hamburg bleibt, wird auch helfen.

Ian K. Karan,  
Senator a.D.

## „Die führenden Hafenumschlagsunternehmen haben keinen leichten Stand ...“

Für Kühne + Nagel ist der Hamburger Hafen unverändert eine bedeutende Logistik-Drehscheibe.

Ein großer Teil des europäischen Seefrachtgeschäftes wird dort abgewickelt. So wie sich die internationalen Wirtschaftsstrukturen ständig ändern, soll auch der Hamburger Hafen seine Wandlungsfähigkeit immer wieder unter Beweis stellen. Die Containerisierung, die Mega-Schiffe und die infolge der



FOTO: HASSELBLAD H3D

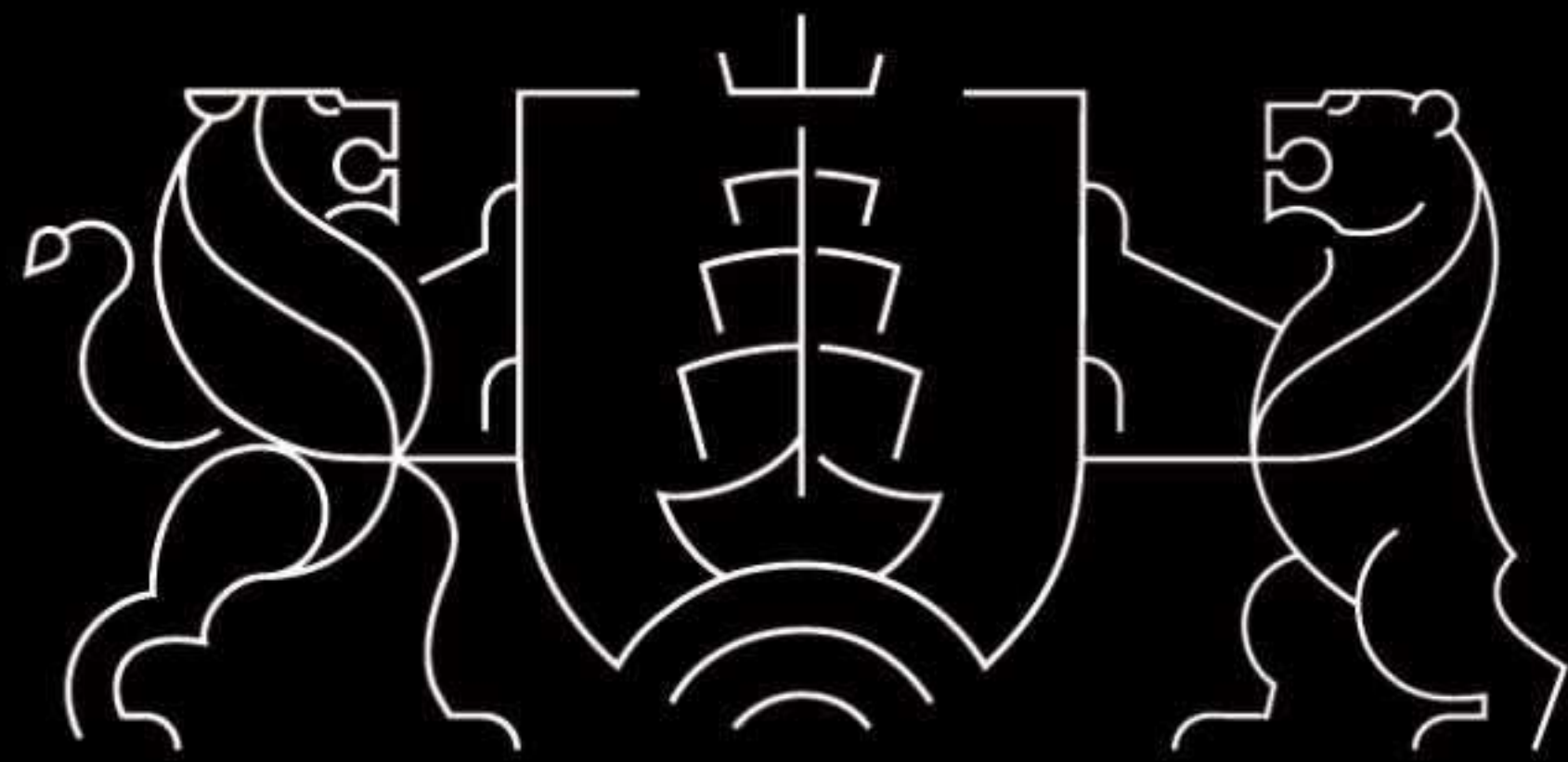
Klaus Michael Kühne

Globalisierung stetig angestiegenen Warenflüsse geben dafür ein Zeugnis ab. Doch nicht nur das vergangene Pandemie-Jahr hat gezeigt, dass der Hafen vor beträchtlichen Herausforderungen steht. Es gilt, Hamburg als Hafenstandort durch ständige Anpassung und Investitionsbereitschaft voranzubringen. Die lange Wartezeit bis zum Beginn der

Elbvertiefung hat großen Schaden verursacht. Die neue Köhlbrandquerung, vieles spricht für einen Tunnel, kommt später als bislang geplant. Sehr schleppend verläuft auch die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur im Hafen, die Anbindung an das europäische Hinterland ist ein wesentliches Kriterium, vor allem muss der Bahnverkehr an Leistungskraft gewinnen. Die führenden Hamburger Hafenumschlagsunternehmen haben keinen leichten Stand. Sie sollten sich womöglich auch unter Einbeziehung anderer deutscher Seehäfen zusammenschließen und zugleich darauf achten, dass man sich nicht durch allzu hohe Hafenumschlagstarife aus dem Markt preist. Nicht nur aus Nostalgie, Tradition und Verbundenheit setzt Kühne + Nagel auf eine positive Entwicklung des Hamburger Hafens, sondern auch in der Hoffnung, dass kluge, fortschrittsorientierte Politiker und Kaufleute der Stadt Hamburg und ihrem Hafen zu neuer Blüte verhelfen werden.

Klaus-Michael Kühne  
Kühne + Nagel AG  
Verwaltungsratsmitglied





B E R G O S

P R I V A T B A N K



B E R G O S P R I V A T B A N K

KREUZSTRASSE 5  
8008 ZÜRICH • CH

WWW.BERGOS.CH



Kommentare und Meinungen

## „Wir freuen uns darauf, im September 2022 wieder Gastgeber einer SMM zu sein ...“

Wenn sich die globale maritime Wirtschaft alle zwei Jahre auf dem Gelände der Hamburg Messe und Congress versammelt, um sich auszutauschen und über neueste Entwicklungen in Technik, Märkten und Rahmenbedingungen zu informieren, dann ist SMM – die Weltleitmesse für die maritime Industrie. Jenseits des persönlichen Zusammentreffens ist es uns mit der SMM DIGITAL



Bernd Aufderheide

gelungen, diesen Austausch auch in der aktuellen Situation zu ermöglichen. Und das mit einem beeindruckenden Ergebnis: 7.000 Teilnehmende aus 80 Ländern folgten unter dem Motto „Driving the maritime transition“ den über 100 Vorträgen, Panels und Diskussionsforen – an vier Tagen, mit mehr als 160 Experten über zwei Streams. Diese hochwertigen In-

halte stellen wir der Branche auch weiterhin auf der Website der SMM kostenfrei und on demand zur Verfügung.

Doch was haben wir gelernt bei der digitalen Premiere der SMM? Wie wichtig es ist, Menschen zusammenzubringen – egal ob analog oder virtuell. Bundeskanzlerin und SMM-Schirmherrin Angela Merkel betonte in ihrer Grußbotschaft, dass es gerade in der Krise gelte, sich auf eigene Stärken zu besinnen und Innovationen voranzutreiben.

Und so greift die Digitalisierung nicht nur Raum in der maritimen Industrie, wie unzählige Diskussionsbeiträge auf der SMM DIGITAL gezeigt haben – auch wir als Messemacher werden digitaler.

Deshalb freuen wir uns nicht nur darauf, im September 2022 wieder Gastgeber einer großartigen SMM in Hamburg zu sein. Wir freuen uns auch darauf, unser digitales Angebot kundenorientiert weiterzuentwickeln und neue Möglichkeiten zu schaffen, damit sich Menschen weltweit verbinden und Wissen und Erfahrungen austauschen können.

Beiträge der SMM DIGITAL abrufbar unter [smm-hamburg.com](http://smm-hamburg.com)

*Bernd Aufderheide  
Vorsitzender der Geschäftsführung  
der Hamburg Messe und Congress*

## „Hamburgs Wirtschaft tut gut daran, sich nicht auf den Erfolgen der Vergangenheit auszuruhen ...“

Unsere Wurzeln als TÜV NORD-Konzern liegen inmitten der Hamburger Altstadt. Dort wurde 1869 als Vorläufer unseres heutigen Unternehmens der Norddeutsche Dampfkessel-Überwachungsverein (DÜV) gegründet, nur einen Steinwurf vom Herz des damaligen Haupthafens auf dem Großen Grasbrook entfernt.

Hamburgs Tor zur Welt hat sich in den vergangenen 150 Jahren immer wieder



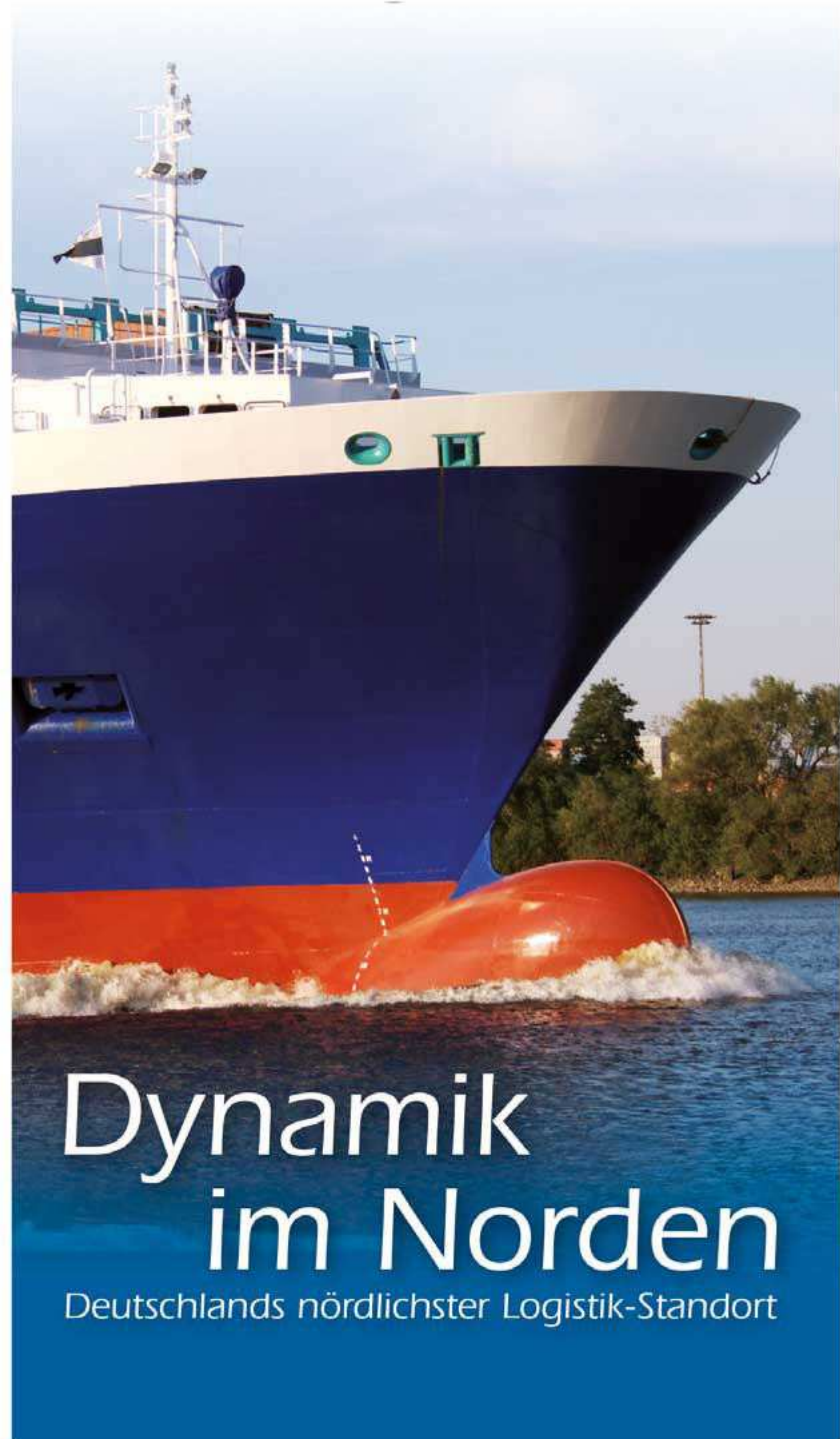
Astrid Petersen

den Herausforderungen gestellt und neu erfunden, sei es durch das Aufkommen der Containerschiffahrt oder mittels der Digitalisierung auf dem Weg zum smarten Hafen mit vernetzten Steuerungssystemen für den Verkehrs- und Warenfluss. Die jetzt unter Wahrung der Umweltauflagen umgesetzte Elbvertiefung ist ein weiterer Schritt für die Sicherung der Zu-

kunfts- und Wettbewerbsfähigkeit des Hafens und der ganzen Metropolregion. Dennoch tut Hamburgs Wirtschaft gut daran, sich nicht auf den Erfolgen der Vergangenheit auszuruhen, sondern sich dynamisch weiter zu entwickeln – mit Erfolg: Ein Großteil der Nordsee-Offshore-Windparks wird von hier gesteuert. Mit Wasserstoff als zukunftssträchtigem Energieträger will die Hansestadt bald Deutschlands größter Produzent von grünem Wasserstoff sein und damit auch entscheidend zur Dekarbonisierung beitragen. CO<sub>2</sub>-freie Mobilität ist dann irgendwann keine Zukunftsmusik mehr. Als TÜV NORD begrüßen wir diese Initiativen sehr. Es sind Themen, die uns bewegen. Sicherheit gewährleisten und damit Vertrauen in neue Technologien zu schaffen, sind seit der Gründung Teil unserer DNA. Gemeinsam mit unseren Partnern in der Metropolregion wollen wir die gute Zukunft des Hafens – und Hamburgs – sicher und kraftvoll gestalten.

*Dr. Astrid Petersen  
Personalvorständin und Arbeitsdirektorin  
der TÜV NORD AG*





## Die Initiative der Wirtschaft und des Landes

- ▶ **unabhängiger Zusammenschluss**
- ▶ **neutraler Ansprechpartner**
- ▶ **verkehrsträgerübergreifende Plattform**
- ▶ **Vermittler zwischen Politik, Verwaltung und Praktikern**
- ▶ **Netzwerk für Wissenstransfer**
- ▶ **Initiierung gemeinsamer Projekte**



zur Stärkung des Logistikstandortes Schleswig-Holstein

[www.logistik-sh.de](http://www.logistik-sh.de)



  
**LOGISTIK INITIATIVE**  
 Schleswig-Holstein



Kommentare und Meinungen

## „Freier, globaler Handel. Keinen weiteren Brexit, keinen Protektionismus ...“

Die Zeiten sind nicht einfach. Umso mehr sollten wir uns auf das Positive besinnen. Und da kommen wir, vielleicht erstaunlich für manchen, direkt zur deutschen Handelsflotte. Wir stehen vor einer maritimen Transformation.

Wir wollen und müssen die Energiewende gemeinsam schaffen, auch in der Seeschifffahrt. Wir starten dazu aber von einem mittlerweile wieder sehr ordentlichen Fundament, denn die deutsche Flotte ist heute nach Schiffen und vor allem Tonnage immer noch stärker als vor dem Wachstumsboom Anfang der 2000er Jahre.



FOTO: VDR BINA ENGEL

Ralf Nagel

Es lohnt sich also, daraus wieder mehr zu machen. Was braucht es? Vor allem CO<sub>2</sub> freie-Kraftstoffe. Motoren, die damit betrieben werden können und ein ausreichendes Netz an Tankstellen dafür. Aber keinen pauschalen Vernichtungsfeldzug gegen Verbrennungsmotoren.

Durchaus möglich aus unserer Sicht ist auch eine weltweit erhobene CO<sub>2</sub>-Abgabe, mit der die Transformation zu einer CO<sub>2</sub>-freien Schifffahrt finanziert werden kann. Aber kein „Geldabschöpfen“ aus der Handelsschifffahrt durch ein rein fiskalisch getriebenes ETS in Europa.

Last but not least:

Wir brauchen einen fairen, regelbasierten, aber eben innerhalb dieser Regeln freien globalen Handel. Keinen weiteren Brexit, keinen Protektionismus.

Wir sollten den Ehrgeiz haben, die Energiewende auf dem durchaus beachtlichen Fundament aufzubauen. Denn wir alle gemeinsam wollen doch maritimes Geschäft am Standort nicht nur halten, sondern auch ausbauen.

*Ralf Nagel  
Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied  
Verband Deutscher Reeder*

## „Die Systempartner müssen sich wieder neu austarieren, um sich zukunftsfähig zu halten ...“

Von Hamburg heißt es ja immer, dass diese Stadt gleich zwei Häfen habe: den „nassen“ und den „trockenen“ – so stark sind Hafen und Flughafen in der Wirtschaft der Hansestadt verankert. Gemeinsam verbinden wir den Norden Deutschlands mit der ganzen Welt. Wir bilden über Weltmeere und in Tausenden Höhenkilometern jene Adern, die das Herz unserer Wirtschaft zuverlässig im Takt halten. Die Corona-Pandemie hat einmal mehr gezeigt, wie wichtig und geradezu lebensrettend es ist, dass diese Logistik-Brücken reibungslos funktionieren. Das ist die ureigene Aufgabe der Häfen, ob nass oder trocken.



FOTO: MICHAEL PENNER

Michael Eggenschwiler

Dabei sind uns starker Seegang – oder heftige Turbulenzen – nicht fremd. Über eine lange Historie schon haben die Häfen bewiesen, dass sie sich den Herausforderungen immer neu stellen und ihrer gesellschaftlichen Aufgabe als starke Arbeitgeber nachkommen. Die Systempartner müssen sich immer wieder neu austarieren, um sich zukunftsfähig zu halten und die weit über 150.000 Arbeitsplätze in der Region zu sichern. In einer solchen starken Phase des Wandels befinden wir uns gerade.

Die klimapolitische Verantwortung, an der Logistik und Industrie schon vor Corona gleichermaßen gearbeitet haben, ist das zentrale Thema, ohne dass heute keine Innovation mehr denkbar ist. Grüne Flotten, alternative Antriebe und Kraftstoffe, Intermodalität, CO<sub>2</sub>-Neutralität: Das sind die Themen, die das Handeln der Zukunft bestimmen und die mit den wirtschaftlichen Faktoren in Einklang gebracht werden müssen. Bei der Entwicklung von klimaneutralen Technologien zeigt die Industrie bereits ihre starke Innovationskraft. Um die hoch gesteckten Ziele in der CO<sub>2</sub>-Reduktion stemmen zu können, sind jedoch faire wirtschaftspolitische Rahmenbedingungen unabdingbar. Und auch das gilt für beide Häfen Hamburgs – ob nass oder trocken.

*Michael Eggenschwiler  
Vorsitzender der Geschäftsführung  
am Hamburg Airport*



## „Der Hafen muss das Know-how durch die Nutzung smarter Technologien weiter ausbauen ...“

Als logistische Drehscheibe für Warenströme aus aller Welt ist Hamburg der größte Aufkommenspunkt im schienengebundenen Güterverkehr und für die VTG AG damit der bedeutendste Hafen in Europa. Mit rund 280 Kilometer Gleise und 160 Kilometer Anschlussgleise ist der Hafen optimal mit dem europäischen Schienennetz verbunden und spielt mit Fokus auf Intermodalverkehr bereits eine große Rolle bei der Realisierung von umweltfreundlicheren Lieferketten.



Dr. Heiko Fischer

Um den Anteil an umweltfreundlichen Verkehrsträgern weiter zu stärken, gilt es wichtige Impulse bei den Zukunftsthemen Nachhaltigkeit, Digitalisierung und Wettbewerbsfähigkeit zu setzen. Neben der digital unterstützten Bereitstellung von Waggons und Speditionleistungen sehen wir uns als Marktführer im Schienengüterverkehr in der Verantwortung, stetig neue Transport-

und Umschlaglösungen zu entwickeln, um auch im Hinterlandverkehr mehr Güter von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

Der Hamburger Hafen muss neben der nachfragegerechten Modernisierung der Schieneninfrastruktur auch das vorhandene Know-how im Bereich Logistik durch die Nutzung smarter Technologien weiter ausbauen und dabei auch die Ziele der Klimapolitik im Blick behalten. So sorgen Datenverfügbarkeit und digitale Schnittstellen entlang der gesamten Lieferkette für eine bessere Planung, Optimierung der Logistikprozesse und somit für eine effizientere Auslastung.

*Dr. Heiko Fischer  
Vorsitzender des Vorstands der VTG AG*

## „Umschlagspotenziale ausnützen und optimale Infrastrukturanbindungen sicherstellen ...“

Spricht man von der Freien und Hansestadt Hamburg, dann kommt einem als erster der Hafen in den Sinn. Hamburgs Hafen ist aber nicht nur einer der führenden Warenumschlagsplätze, sondern er zählt auch zu den bedeutendsten Industrieregionen Europas. Es gibt kaum einen anderen Ort in Europa, an dem sich z.B. so viel maritimes Know-how an einem Ort konzentriert.

Auch die maritime Forschung in Hamburg bietet Spezialisten



Rüdiger Grube

ein breites und innovatives Spektrum an Forschungs- und Ausbildungsstätten. Die Metropolregion Hamburg ist der bedeutendste deutsche Standort für die maritime Wirtschaft.

Hamburg und der Hafen Hamburgs zählen heute in Europa zu den wichtigsten und anerkanntesten Innovations- und Wirtschaftsstandorten mit einem breit gefächerten

Hochschulangebot, zahlreichen Forschungseinrichtungen sowie innovativen Unternehmen mit einer ausgeprägten Clusterstruktur in wichtigen Zukunftsfeldern.

Der Hamburger Hafen ist heute mit rund 25 Mrd. Euro Bruttowertschöpfung von großer Bedeutung für die gesamte deutsche Volkswirtschaft. Um den Hamburger Hafen weiterhin auf Wachstumskurs zu halten, ist eine zukunftsorientierte Hafenpolitik essentiell, in der die Umschlagspotenziale voll ausgeschöpft und optimale Infrastrukturanbindungen sichergestellt werden sowie die Wettbewerbsfähigkeit weiter gesteigert und abgesichert und die Verantwortung für die ökologische Entwicklung zur zentralen Aufgabe gemacht wird. Damit der Hafen- und Logistikstandort Hamburg sich weiterhin im internationalen Wettbewerb behaupten kann, müssen insbesondere die infrastrukturellen Rahmenbedingungen geschaffen werden, um vor allem die heute schon sehr gute Schienenhinterland-Anbindung stetig ausbauen zu können.

*Prof. Dr. Dipl.-Ing. Rüdiger Grube  
HHLA  
Vorsitzender des Aufsichtsrats*



# „Hafen Hamburg – quo vadis?“

Der drittgrößte Hafen der Welt war 1974 Hamburg, Rotterdam damals die Nr. 1. Heute, gut 40 Jahre später, liegen neun der zehn größten Containerhäfen der Welt in Asien, Rotterdam auf Platz 12, Hamburg auf 18. In 2013 wurden erstmalig innerhalb Asiens mit über 50 Mio. TEU mehr Container per Schiff transportiert als zwischen Asien-Europa, Asien-Amerika, Europa-Amerika und Afrika-Amerika zusammen. In Asien leben mit über 4 Mrd. Menschen zwei Drittel der Weltbevölkerung, entsprechend groß ist auch das Handelsvolumen innerhalb Asiens. Zudem hat Europa in den letzten Jahrzehnten massiv an wirtschaftlicher Kraft gegenüber Handelspartnern wie USA und China verloren.

Auch innerhalb Europas ist der Hamburger Hafen nicht mehr die Nr. 2, sondern nach Antwerpen nur noch drittgrößter Hafen. Er wird wahrscheinlich in den nächsten Jahren von Piräus überholt und auf Platz vier absinken. Und 2020 hat Tanger/Marokko (Europa/Mittelmeerregion) bereits mehr Container umgeschlagen als Piräus, mit zunehmender Tendenz.

## „Eine Kooperation von HHLA und EUROGATE für die deutschen Containerterminalstandorte ist der richtige Weg ...“

der Hamburger Wirtschaftsbehörde wirtschaftliche Effekte für über 500.000 Beschäftigte im Hinterland.

Für den deutschen Außenhandel hat der Hamburger Hafen unverändert eine zentrale Funktion als Transportdrehkreuz in Europa. Seine tiefe Lage im Binnenland und die hervorragende Eisenbahnbindung machen ihn zum ökologisch wertvollsten Hafen Europas. Denn pro Tonnenkilometer wird beim Transport über den Hamburger Hafen die günstigste CO<sub>2</sub>-Bilanz erzielt. Umso enttäuschender ist, dass die Hamburger Politik bei einem Gesamtetat von über 12 Mrd. Euro



Gunther Bonz

FOTO: BEATE ZOELLNER

der zuständigen Hafenverwaltung (Hamburg Port Authority/HPA) nur 150 Mio. Euro pro Jahr für laufende Ausgaben zur Verfügung stellt, um alle notwendigen Hafenaufgaben wie Straßen- und Schienennetz, Unterhaltung der Wasserwege und Wassertiefen, technische Einrichtungen etc. wahrzunehmen. Das reicht vorne und hinten nicht, zumal die HPA u. a. das gesamte Straßennetz für 10% des Hamburger Staatsgebietes unterhalten muss. In unseren Konkurrenzhäfen obliegt dies den übergeordneten Straßenverkehrsbehörden. Zudem haben Hamburger Hafenunternehmen im europäischen Wettbewerb erhebliche Nachteile im Steuer- und Umweltrecht sowie bei den Kosten für Hafenflächen und Kaimauern. Im Hamburger Hafen wird ein jährliches Steuervolumen von ca. 1 Mrd. Euro erwirtschaftet, zu-

kunfts-fähige Handels- und Industriearbeitsplätze geschaffen. Der Hafen mit seinen Industrie- und Umschlagsunternehmen schafft für Hamburg Wohlstand, Handelsbeziehungen und internationale Bedeutung.

Was ist zu tun?

Politik, Kammern, Wissenschaft und Verbände dürfen, anders als in den vergangenen Jahren, den Hafen nicht als Steinbruch für die Stadtentwicklung oder Experimentierkasten für nicht zu Ende gedachte Ideen behandeln. Es bedarf eines positiven Bekenntnisses zum Hafen und seiner künftigen Entwicklung. Die HPA ist wieder finanziell ausreichend auszustatten, die Wettbewerbsnachteile durch unverzügliche gesetzliche Maßnahmen abzubauen.

Die Welt formiert sich neu – auch in der maritimen Branche. Wir Hamburg müssen ebenfalls immer wieder über den Tellerand blicken. So wie es Helmuth Kern mit der Hafenordnung von 1970 oder Thomas Eckelmann 1999 mit dem Zusammengehen zwischen der Hamburger EUROKAI und der Containersparte der Bremer BLG gemacht haben. Wir müssen wieder in größeren Dimensionen denken. Eine Kooperation von HHLA und EUROGATE für die deutschen Containerterminalstandorte ist der richtige Weg.

Gunther Bonz  
Präsident Unternehmensverband  
Hafen Hamburg e.V.



FOTO: WWW.SABINE-SKIBA.COM



Geschäftsführer Hendrik Schulze van Loon



Sitz des Unternehmens am Steinhöft



Associate Partner Mario Spitzmüller

FOTOS: ORCA VAN LOON

## Strategisch konzipieren, zielgerichtet kommunizieren

Schauen Sie mal in die NDR Mediathek: „Der Hamburger Hafen 1958“, eine kurze Reportage norddeutscher Geschichte. Zugegeben, das hier dargestellte Hafengebiet ist längst nicht mehr dasselbe. Die Hafenerundfahrt kostete damals nur 2 DM und, Sie werden sich nicht wundern, der Film ist in schwarz-weiß. Und dennoch erkennt man das „Tor zur Welt“ auf Antrieb wieder – auch nach all der Zeit.

### Alte Liebe, frischer Wind

Das Jahr 1958 ist für ORCA van Loon Communications ein ganz Besonderes: das Gründungsjahr. Heute, sechs Jahrzehnte später, sind die „ORCAs“ Deutschlands einzige Kommunikationsberatung in dritter Generation. „Hamburg ist seit jeher eine Stadt des Wandels und offen für Neues“, fasst es Managing Partner Hendrik Schulze van Loon zusammen. „Vielleicht macht das die frische Brise oder die Wellen auf der Elbe. Auch die steigende Zahl von Dienstleistern rund um den Hamburger Hafen ist Ausdruck der Veränderung, so fühlen sich jetzt eben auch ORCAs an der Elbe wohl. Veränderung ist ganz normal, auch wir haben uns stets weiterentwickelt. So sind

## Wie ORCAs an die Elbe kamen

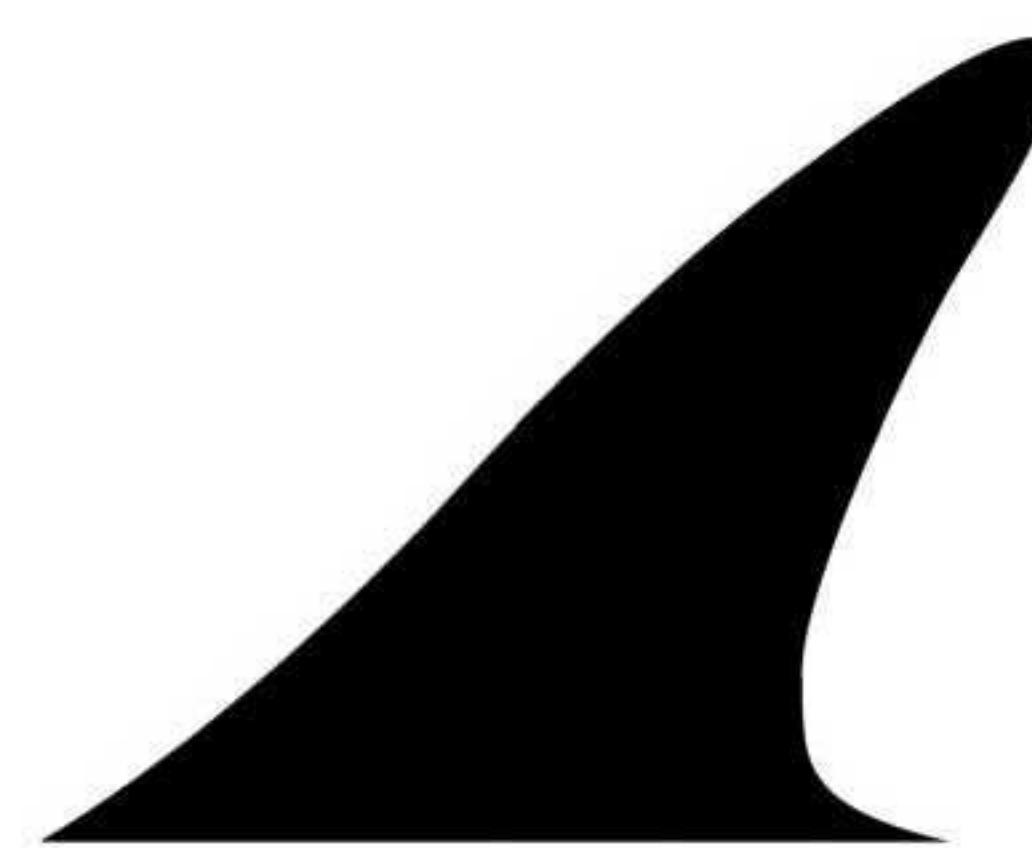
wir zum Beispiel seit einigen Jahren als ORCA Gruppe in einem Verbund aus mehreren eigenständigen Kommunikationsspezialisten aktiv und Teil des globalen Kommunikationsnetzwerk IPREX.“ Dennoch sollten bei jedem Wandel ein paar Grundregeln beachtet werden: Dazu gehört, dass Unternehmen stets die Ansprüche ihrer Stakeholder im Auge behalten müssen und entsprechende Maßnahmen strategisch konzipieren und zielgerichtet kommunizieren. Das zählt zu den Kernkompetenzen von ORCA van Loon Communications.

Um nur einige zu nennen: Change Kommunikation, Krisenprävention und Krisenkommunikation sowie digitale Kommunikation.

### Gemeinsam die Fragen unserer Zeit angehen

Seit einiger Zeit gerät ein weiteres Thema in den Fokus der Kommunikations-expert\*innen: Corporate Responsibility. „Um die Reputation nachhaltig zu sichern, kann sich niemand den Fragen zur unternehmerischen Verantwortung entziehen“ erklärt Mario Spitzmüller, Associate Partner und vorher Leiter Politik und Kommunikation im Industrieverband Hamburg.

„So setzt sich zum Beispiel auch die traditionell emissionsreiche maritime Wirtschaft intensiv mit Themen des Umweltschutzes auseinander. Mit technischen Innovationen und starken lokalen und internationalen Partnerschaften bleibt unser Hafen auf Zukunftskurs.“ Dieser Einschätzung darf man trauen, wenn man auf die vielen Entwicklungen und Veränderungen des Hafens zurückschaut – seit 1958 und in den 800 Jahren seines Bestehens. Eine Veränderung, die sich hier alle wünschen: Dass der blinde Passagier Corona möglichst bald von Bord geht. Bis dahin wünschen die ORCAs allen einen langen Atem, eine gute Gesundheit und freuen sich auf den Hafen Empfang 2022 im Internationalen Maritimen Museum.



**ORCA van Loon  
Communications GmbH (GPRA)  
Steinhöft 5-7 | 20459 Hamburg  
Tel: +49 40 696 38 55-0  
Fax: +49 40 696 38 55-88**



Kommentare und Meinungen

## „Unser Hafen muss im internationalen Wettbewerb Marktanteile zurückholen ...“

Hamburg braucht seinen Hafen. Und der Hafen braucht sein Hamburg. Er ist für unsere Stadt großer Arbeitgeber und nach wie vor unser Tor zur Welt. Der Außenhandel, den wir auch durch dieses Tor führen, ist eine zentrale Säule des Wohlstands in unserer Metropolregion.

Die Auswirkungen der Pandemie, globale Handelskonflikte, Protektionismus sowie Verschiebungen in den weltweiten

FOTO: JURICH PERREY



Volker Tschirch

Märkten – und damit im Seeverkehr – sind die Herausforderungen unserer Zeit, die es nun zu stemmen gilt. Dafür war auch der im März erfolgte Abschluss der jüngsten Fahrrinnenanpassung der Elbe ein wichtiger Meilenstein. Denn unser Hafen muss im internationalen Wettbewerb Marktanteile zurückholen und neue erarbeiten. Ab Sommer können

Containerschiffe mit bis zu 14,50 Metern Tiefgang den Hafen ansteuern. Das ist wichtig, denn allein der Container-Umschlag sorgt direkt und indirekt für zehntausende Arbeitsplätze.

Um langfristig wettbewerbsfähig zu bleiben, muss der Hamburger Senat die hafenspolitischen Rahmenbedingungen verbessern und vor allem in die Infrastruktur im Hafen-Hinterland investieren. Gemeinsam mit den Hafenbetrieben wird der Senat zudem digital aufholen müssen, um so fit für die Zukunft zu bleiben.

Insgesamt müssen die norddeutschen Seehäfen ihre Kräfte bündeln. Diese Chancen können die norddeutschen Länder noch effizienter heben. So bleibt der Hamburger Hafen auch künftig der Dreh- und Angelpunkt des deutschen und europäischen Außenhandels. Wenn alle Beteiligten das wirklich wollen.

*Arbeitsgemeinschaft Groß- und Außenhandel,  
Volker Tschirch  
AGA-Hauptgeschäftsführer*

## „Reeder verhalten sich nicht mehr hanseatisch, bestehende Verträge werden ‚interpretiert‘ ...“

Schon 2018 hat das „Abendblatt“ über die schlechte Entwicklung vom Hamburger Hafen geschrieben. Aber wie im normalen Leben wurde diese Schlagzeile von den Hafen Vertretern und der Politik „übersehen“.

Nun hat der Senator „Innovations-Gedanken“, grundsätzlich gut, hilft aber dem Hafen nicht ... wir brauchen ganz simpel LADUNG. Und diese fehlt erheblich, aufgrund weltweiter Re-



Remo Stork

zession, und bekanntlich kann man im Lock-down nicht „bestellen“. Resultat ist: Wir Hamburger können nun nur deutlich weniger transportieren. Reeder verhalten sich zeitgleich nicht mehr hanseatisch und bestehende klare Verträge werden „anders interpretiert“ (Leercontainer sind nicht ausreichend vorhanden, Buchungsvolumen bzw. -grundlage

negativ verändert, Verschiffungen nicht eingehalten, Transport-Preise explodieren nach oben ...). Unruhe im Markt ist nie gut und das „verträumte Deutschland“ (weg von der Real-Wirtschaft in Öko-Träume) wird eine andere, dann in Zukunft schwächere Marktposition einnehmen.

*Remo Stork  
NAVIS Schiffs- und  
Speditions-Aktiengesellschaft*



## „Wir sind Teil der Lösung.“

**I**n der Pandemie stellten die Banken die Liquidität zahlreicher Hamburger Unternehmen sicher. Uwe Hadel er erzählt über eine besondere Zeit in einer besonderen Stadt und wie Banken ihre Kunden bei den Megatrends Digitale Transformation und Nachhaltigkeit unterstützen.

### Herr Hadel, Banken sind seit dem Ausbruch der Pandemie im Dauerstress. Wie haben Sie die Zeit erlebt?

Als anstrengend und herausfordernd, aber auch sehr bereichernd. Wir haben einen Korpsgeist entwickelt, der auch unsere Kunden umfasst hat. Alle hatten Verständnis für die Schwierigkeiten des anderen, und alle haben an einem Strang gezogen. Das ist auch der Grund, warum wir gemeinsam trotz großen Drucks sehr viel Arbeit fast reibungslos und ohne große Verzögerungen erledigen konnten.

### Diesmal waren die Banken nicht Auslöser der Krise – sind sie denn ein Schlüssel zu ihrer Überwindung?

Ich glaube fest, dass wir ein Teil der Lösung sind. Und wir können das auch belegen: Die Banken haben umfassend und schnell reagiert und den Kunden über Fördermittel oder eigene Kredite die notwendige Liquidität verschafft. Mein eigenes Haus hat in Hamburg einen nennenswerten Teil der Corona-Kredite vergeben. Und ich bin durchaus stolz darauf, dass viele Kunden uns als federführend in der Pandemie wahrgenommen haben.

### Sie haben bereits in einigen Regionen das Firmenkundengeschäft verantwortet. Was zeichnet den Standort Hamburg aus?

Hamburg ist eine besondere Stadt: maritim und weltoffen, aber auch mit sehr langjährigen und engen persönlichen Vernetzungen. Große Handelshäuser mit oft jahrhundertelanger Tradition prägen die Wirtschaftsstruktur. Daneben ist Hamburg aber auch Deutschlands größter Industriestandort und verfügt über eine lebendige und erfolgreiche Startup-Szene, die wir übrigens mit einem eigenen Team begleiten. Das alles ist in

dieser Kombination einmalig – so wie für mich auch die Lebensqualität der Stadt.

### Wie wurde die Hamburger Wirtschaft durch die Pandemie getroffen?

Sehr unterschiedlich. Die für Hamburg so wichtige Hafenwirtschaft wurde wesentlich getroffen, ebenso die Touristik und die Gastronomie. Andere Branchen haben deutlich weniger gelitten, einige haben sogar von der Pandemie profitiert. In Summe hat sich ausgezahlt, dass die meisten Hamburger Unternehmen – der Philosophie des Hamburger Kaufmanns entsprechend - vor der Krise sehr solide aufgestellt waren.

### Wie wichtig waren die staatlichen Hilfsmaßnahmen?

Sowohl die öffentlichen Förderprogramme der KfW als auch die vom Hamburger Senat geschnürten Hilfspakete waren entscheidende Bausteine. Im weiteren Verlauf der Krise könnte auch das Eigenkapitalprogramm in Hamburg noch segensreich wirken.

### Was können die Banken für den Aufschwung tun?

Wenn die Wirtschaft wieder anzieht, wird die Kreditversorgung fast noch wichtiger. In der Krise haben viele Unternehmen ihr Working Capital reduziert. Im Aufschwung steigt der Liquiditätsbedarf, weil die Läger wieder aufgebaut werden müssen. Dafür stehen wir bereit: Wir sehen derzeit noch zahlreiche ungenutzte Corona-Linien und ein starkes Interesse unserer Kunden an Supply-Chain-Finanzierungen wie Factoring oder Reverse Factoring.

### Mittelfristig wird auch Hamburgs Wirtschaft von zwei Megatrends geprägt. Der erste ist die digitale Transformation. Wie helfen Sie den Unternehmen dabei?

Die digitale Transformation ist eine Investition in die zukünftige Wettbewerbsfähigkeit. Dazu hat die Handelskammer unter dem Stichwort Hamburg 2040 zahlreiche Initiativen und Diskussionen angestoßen, die wir gern begleiten. Hierzu passt auch ein Arbeitspapier unserer Bank, in dem



Uwe Hadel er ist bei der Deutschen Bank Leiter der Unternehmensbank Region Nord

wir für Fördermaßnahmen plädieren, die verstärkt privates Kapital für diesen Zweck mobilisieren.

### Der zweite Megatrend ist die Nachhaltigkeit. Was können Banken hier tun?

Nachhaltigkeit wird die Unternehmen, aber auch die Finanzierung verändern. Wir beraten unsere Kunden zu ESG-konformen Finanzierungen in allen Spielarten. Mit Spannung beobachten wir auch die aktuelle Wasserstoff-Initiative in und für Hamburg, die den Standort zu einem der Zentren nachhaltigen Wirtschaftens machen könnte. Nachhaltigkeit ist ein Fokus unserer künftigen Beratungs- und Finanzierungstätigkeit.

Vielen Dank für das Gespräch.



Uwe Hadel er, Leiter der Unternehmensbank Region Nord  
Tel. 040 3701-1100  
E-Mail: Uwe.Hadel er@db.com  
www.deutsche-bank.de/ub



Kommentare und Meinungen

## „In vielen Bereichen des Hamburger Hafens hat die Zukunft schon begonnen.“

**D**er Hamburger Hafen hat in der Corona-Krise tadellos funktioniert. Insbesondere der Eisenbahnverkehr stellte sich einmal mehr als systemrelevant und verlässlich heraus.

Der Hafen hat trotz der schweren Zeit die Weiterentwicklung von Wirtschaft, Transport und Logistik nicht verschlafen. Gern wird darüber geredet, dass Schifffahrt und Hafen alte Wirtschaft seien.

Aber in Wirklichkeit gibt es keinen Bereich, der in den letzten 50 Jahren so sehr der Umwandlung unterworfen war und sich neuen Herausforderungen gestellt hat.

Mit der Erfindung des Containers ging eine revolutionäre Entwicklung der Logistik einher. Ganze Hafenlandschaften mussten umgestaltet werden, weil man weniger Liegeplätze in Hafenbecken brauchte und

stattdessen große Lagerflächen für Boxen und Umschlaganlagen für den Hinterlandverkehr schaffen musste. Wer eine Karte des Hamburger Hafens aus den sechziger Jahren mit einer heutigen vergleicht, wird ihn kaum wiedererkennen.

Der Hamburger Hafen verfügt heute über vier moderne Containerterminals, die zum Teil voll digitalisiert sind. Das Terminal Altenwerder (CTA) ist zudem klimaneutral. Die Vernetzung der Warenströme durch digitalisierte Prozesse hat nicht nur für einen höheren Umschlag gesorgt. Auch kann jetzt alles zielgenauer geplant und gesteuert werden. Das Hamburg Vessel Coordination Center (HVCC) zum Beispiel steuert punktgenau die Anläufe von Großschiffen, Feederschiffen und neuerdings auch von Binnenschiffen.

Auch landseitig baut Hamburg seine Infrastruktur zielgerichtet aus, trennt Schiene und Straße durch neue Brücken wie bei der Kattwyk- und Rethelbrücke und erhöht damit Durchlaufgeschwindigkeit und Kapazitäten. Moderne, intelligente Wartungssysteme sorgen hier für rechtzeitige Reparaturen und helfen Ausfälle zu vermeiden.

Ebenso erfreulich ist die Fertigstellung der Fahrrienenanpassung der Unter- und Außenelbe. Dank dieser Maßnahme können künftig Schiffe mit höherem Tiefgang den Hamburger Hafen anlaufen. Außerdem können sich Großschiffe nun in der Begegnungsbox einfacher passieren. Ab Mai folgt die erste Freigabe, im zweiten Halbjahr 2021 kann die Schifffahrt dann die neue Tiefe und Breite der Elbe vollständig nutzen. Diese



HHM-Vorstand Ingo Egloff, Axel Mattern

FOTO: HHM/ACHIM MÜLTHAUPT

Entwicklung ist für Reedereien ein positives Signal, denn der Hamburger Hafen passt sich den immer größer werdenden Schiffen und Transportmengen an. Zudem eröffnet die Fahrrienenanpassung dem Hafen neue Geschäftsfelder, weil deutlich schwerere Exportladung umgeschlagen werden kann.

Doch mit diesen Projekten und Entwicklungen ist noch nicht alles getan.

Um fit für die Zukunft zu sein, werden auch neue Technologie im Hamburger Hafen erprobt und eingesetzt. Die 5G-Technologie zum Beispiel wird derzeit unter Echtzeit-Bedingungen getestet. Hamburg ist einer von nur zwei europäischen Projektstandorten. In der Zukunft soll damit auch autonomes Fahren ermöglicht werden.

Längst sorgen Drohnen nicht nur für schöne Luftbilder vom Hafen, sondern werden auch bei der Untersuchung von Bauwerken eingesetzt und Unterwasserdrohnen helfen beim Aufspüren von Schäden an Kaimauern.

In vielen Bereichen des Hafens hat die Zukunft also schon begonnen. Bald werden Schiffe mit Brennstoffzellentechnik im Hafen unterwegs sein. Alternative Antriebe zur Reduzierung von schädlichen Emissionen werden nicht nur in der Schifffahrt Thema sein, sondern die gesamte Logistikkette verändern.

Weitere Schritte in Richtung Zukunft werden folgen, denn der Senat verfolgt mit seiner „Wasserstoffstrategie“ die völlige Umgestaltung der fossilen Industrie, von Fuhrparks und der Hafenschifffahrt. Um dies alles zu ermöglichen, sollen im Hafen nicht nur Industriebetriebe umgerüstet werden.

Auf dem Gelände des Kraftwerks Moorburg soll auch ein 100 MW-Elektrolyseur gebaut werden, um grünen Wasserstoff direkt vor Ort zu produzieren. Zudem schreiten die Pläne für ein Wasserstoff-Importterminal voran, denn Deutschland kann den Bedarf an grünem Wasserstoff nicht allein decken. Der Hamburger Hafen bereitet sich aktiv auf die Zukunft vor, arbeitet ständig an innovativen und intelligenten Lösungen und scheut nicht vor neuen Herausforderungen. Denn Fortschritt kommt nicht von allein.

*Ingo Egloff, Geschäftsführer  
Hafen Hamburg Marketing e.V.*





# KRÖGERDRUCK

Für alle, die nur mit den Besten zufrieden sind.



Der Unterschied zwischen is-ok und wow befindet sich ziemlich genau hier.



Wenn Sie wissen, was Sie erreichen wollen, können wir den bestmöglichen Weg dorthin entwickeln. Darum sitzen in unserer Beratung erfahrene Köpfer. Kenner unterschiedlicher Branchen. Köpfe, die über den Tellerrand hinausdenken – selbst wenn es dabei gar nicht nur um Print geht, sondern z. B. um eine Brücke zum Online-Shop.

Und wenn Sie noch nicht wissen, wohin Sie wollen, dann sprechen wir solange darüber, bis wir ein Ziel definiert haben. Damit es am Ende „wow“ heißt.

KRÖGERDRUCK



Hamburgs Hafen zeigt Stärke

# Die neue Hanse



Am Pulsschlag der Stadt, 24/7-Rundumbetrieb im Hamburger Hafen

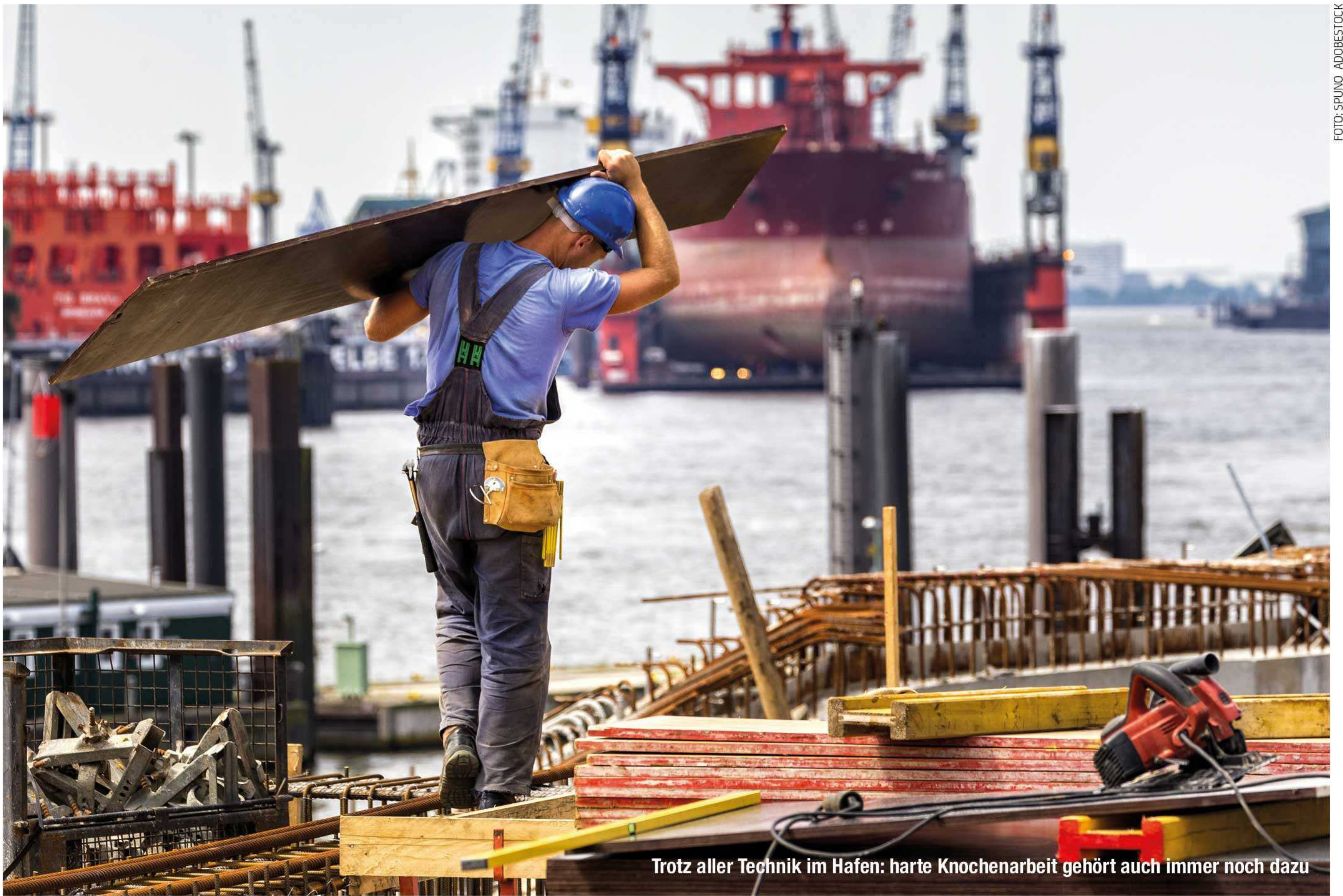


Eine Betrachtung aus der Vergangenheit  
in die Zukunft von Angela Titzrath,  
Vorstandsvorsitzende der HHLA –  
Hamburger Hafen- und Lagerhaus AG



FOTO: NMANN77\_ADOBESTOCK





Trotz aller Technik im Hafen: harte Knochenarbeit gehört auch immer noch dazu

FOTO: SPUNO\_ADOBESTOCK

**H**afenstädte haben ihr Schicksal häufig selbst in die Hand genommen. Im 12. Jahrhundert waren es Kaufleute aus dem Nord- und Ostseeraum, die den Grundstein für das mächtigste Handelsbündnis des Mittelalters legten: die Hanse. Bereits früh gehörte Hamburg zu diesem Netzwerk.

Die Erfahrung der Kaufleute vor 500 Jahren, dass sich wirtschaftlicher Erfolg nicht in engen Grenzen erzielen lässt, gilt bis heute.

Die Belebung der Idee von einer „neuen Hanse“ erfolgt daher nicht aus nostalgischen Gründen, sondern aus der Überzeugung, dass die Stärken des Einzelnen in einem Verbund noch stärker werden. Und so wächst das Netzwerk der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) kontinuierlich.

Mehr als 6.000 Mitarbeiter sind in den Häfen von Hamburg, Odessa, Tallinn und Triest sowie bei der Intermodal Bahntochter Metrans mit ihren 17 Terminals im eu-

ropäischen Hinterland beschäftigt.

Gerade in so schwierigen Zeiten, wie wir sie seit Ausbruch der Corona-Pandemie erleben, stehen wir in der besonderen Verantwortung, die Versorgung von Unternehmen und Verbrauchern zu gewährleisten.

Um dieser Verpflichtung auch künftig gerecht zu werden, müssen wir heute damit beginnen, uns zu verändern. Durch die Digitalisierung wird das bisher Unvorstellbare möglich: Der Container bekommt Konkurrenz. Bisher galt die stählerne Box als die effizienteste Art,

**„Wie sehen Terminals der Zukunft aus, wenn sich der 3D-Druck industriell durchsetzt? Auch durch die Drohnentechnologie eröffnen sich für logistische Prozesse neue Möglichkeiten.“**



Angela Titzrath, HHLA


FOTO: HHLA THIES RÄTZKE

Waren und Güter von einem Ort zum anderen zu bewegen.

Was könnte neben dem Container kommen? Das ist die Frage, mit der sich die HHLA intensiv beschäftigt, ja, beschäftigen muss. Denn die Zukunft eines Terminalbetreibers wie der HHLA hängt davon ab, ob es ihm gelingt, die Potenziale der Digitalisierung zu nutzen.

Wie sehen Terminals der Zukunft aus,



An elephant is sitting on a thick, horizontal tree branch that extends across the middle of the frame. The elephant is facing away from the camera, looking towards the horizon. The background is a vast, open landscape with sand dunes and sparse, dry vegetation under a clear, light blue sky. A blue asterisk icon is positioned to the left of the elephant's head.

Neue Perspektiven  
eröffnen neue Wege.



Wir sind fasziniert davon, Erlebnisse zu schaffen, digitale Produkte zu entwickeln die begeistern oder Beeindruckendes auf Papier zu bringen. Wie wir dorthin gelangen ist jedes Mal anders.

Wir kennen die Wege, wir bringen Sie dorthin.

**Event. Web. Print.**

Neue Perspektiven. Made in Hamburg.

**wdi** media



Die 1558 gegründete älteste aktive Börse Deutschlands hat ihren Sitz am Adolphsplatz



wenn sich der 3D-Druck industriell durchsetzt? Auch durch die Drohnentechnologie eröffnen sich für logistische Prozesse neue Möglichkeiten.

HHLA Sky hat einen Leitstand entwickelt, mit dem sich bis zu 100 Drohnen gleichzeitig steuern lassen und das an unterschiedlichen Orten auf der Welt. Als weitsichtig agierendes Unternehmen dürfen wir die Augen vor den technologischen Veränderungen nicht verschließen. Die HHLA hat daher in relativ kurzer Zeit Geschäftseinheiten mit technologischen und digitalen Innovationspotenzialen identifiziert und baut sie nun auf. So ist die HHLA bereits unternehmerisch in den 3D-Druck eingestiegen.

Mit der VW-Tochter MAN arbeiten wir zusammen, um herauszufinden, wie autonom fahrende Lkw ausgestattet sein müssen, damit sie automatisch arbeitende Terminalanlagen fahrerlos befahren können. Modility, eine Plattform für kombinierte Straßen-Schienenverkehre, stößt

bei großen Playern der Logistik-Branche auf lebhaftes Interesse.

Erste Lösungen mit Hilfe von künstlicher Intelligenz sind auf unseren Container Terminals im Hamburger Hafen im Einsatz. Auch das Thema Wasserstoff beschäftigt uns. Die Suche nach dem Neuen darf jedoch nicht die Vernachlässigung dessen bedeuten, was uns immer noch prägt. Nicht ein Entweder-oder sollte das Handeln bestimmen, sondern ein Sowohl-als-auch.

Hamburg ist Welthafenstadt. So steht es in der Verfassung der Freien und Hansestadt. Diesen Anspruch zu erfüllen, fühlt sich die HHLA verpflichtet, indem

**„Hamburg ist Welthafenstadt. So steht es in der Verfassung der Freien und Hansestadt Hamburg.“**

**Angela Titzrath**



**Digitale Herausforderungen für den Hafen**

sie Waren aus Deutschland in die Welt liefert und Waren aus der Welt an logistischen Knotenpunkten umschlägt.

Wir sind das Tor unseres Heimatlandes Deutschland. Dieses Tor ist in mehrfacher Hinsicht ein Bindeglied: lokale und globale Märkte, Logistik heute und Logistik morgen. Dafür werden wir weitere Logistikketten im Netzwerk der „neuen Hanse“ knüpfen.

*Angela Titzrath,  
Vorstandsvorsitzende der HHLA*



## Interview mit dem Bankier Claus G. Budelmann

### Ganz spontan: Was verbinden Sie mit dem Hamburger Hafen und der Schifffahrt?

Ich bin vor 76 Jahren in Hamburg geboren und fühle mich seit meiner Jugend durch meinen Vater, der Professor der Medizin war und viele Freunde aus der Hamburger Hafenwirtschaft, Werftbesitzer und Reeder, hatte, dem Hafen sehr verbunden. Die Schifffahrt hat mich in allen ihren Facetten, ihrer Internationalität und Vielfältigkeit immer fasziniert. Zudem sind die handelnden Personen meist aufgeschlossen, humorvoll und spannend.

### Sie sind nicht nur Hanseat, sondern spielen für das wirtschaftliche Leben der Stadt eine große Rolle. Sie waren 20 Jahre lang persönlich haftender Gesellschafter einer Hamburger Privatbank. Sie sind großer Kulturförderer der Stadt und wurden jüngst mit dem Bundesverdienstkreuz geehrt. Warum fühlen Sie sich Hamburg offensichtlich so eng verbunden?

Ich habe den Großteil meines Lebens und meiner Karriere, die mit vielen weltweiten Reisen verbunden war, in Hamburg verbracht. Daraus ergibt sich natürlich eine enge Bindung zu dieser Stadt. Beruflich war es mir immer wichtig, Hamburg und seine Wirtschaft im Auge zu behalten und international zu vertreten.

### Was charakterisiert den Hanseaten?

Anstand, Respekt, Stil, Ehrlichkeit und Weltoffenheit. Der Hanseat fühlt sich diesen Werten verpflichtet und lebt sie für die nächsten Generationen vor.

### Sie bilden die Hanseatische Brücke nach England: Sie sind nicht nur Präsident des Hamburger Anglo-German Clubs, sondern wurden 2014 mit dem «Most Excellent Order of the British Empire (OBE)» ausgezeichnet. Woher stammt Ihre Passion für England?

1968 wurde ich nach der Lehre von meinem Senior und Mentor Baron von Berenberg-Gossler für ein Jahr nach London zu einer Merchant Bank geschickt. Diese Zeit war für mich prägend und die englische Mentalität, die Weltoffenheit, der Humor

und das Traditionsbewusstsein haben mich sehr beeindruckt.

### Sie schauen auf eine beachtliche Karriere zurück. Was ist Ihnen als Bankier wichtig?

Es war und ist mir wichtig, glaubwürdig zu sein und die Kunden kompetent, zuverlässig und nachhaltig zu begleiten. Eine vertrauensvolle Beziehung ist die Basis für eine erfolgreiche Geschäftsverbindung.

FOTO: REKA NYARI



Bankier Claus G. Budelmann

### Der Presse war ja jüngst zu entnehmen, dass Sie substanziell an einer Privatbank in der Schweiz beteiligt sind, die Sie selbst dort vor über 30 Jahren gegründet haben. Warum haben Sie die Bank dort gegründet und sich jetzt beteiligt?

Aufgrund meiner international ausgerichteten Aktivitäten und internationalen Kunden kam immer wieder die Frage auf, ob wir eine Niederlassung in der Schweiz haben. Die Schweiz war stets ein Land, das Sicherheit und Stabilität bedeutete. Also habe ich 1988 die Berenberg Bank dort gegründet und bin seitdem, viele Jahre als Vorsitzender, im Verwaltungsrat der Bank.

Durch die enge Beziehung war ich sehr interessiert, mich an diesem Haus zu beteiligen als es 2018 unabhängig wurde. Die Schweiz ist ein wachsender internationaler Standort und eine Beteiligung an einer

Privatbank, die so aufgestellt und ausgerichtet ist wie wir, ist hochinteressant.

### Sie sind nicht der einzige Hanseat, der an Bergos beteiligt ist?

Zu meiner großen Freude haben sich bei der Übernahme der restlichen 19.9% an der Bergos Privatbank Ende letzten Jahres zwei hanseatische Kaufleute, die Herren Hendrik de Waal und Dr. Hans-Wilhelm Jenckel, beteiligt. Der Hamburger Unternehmer Dr. Andreas Jacobs war bereits seit 2018 beteiligt. Wir Hamburger sind sehr gut vertreten und in exzellenter Gesellschaft: Weitere Partner sind die beiden bedeutenden Schweizer Unternehmer Adrian Keller und Michael Pieper sowie Frau Sylvie Mutschler-von Specht, eine Nichte des Baron Berenberg-Gossler. Der CEO der Bank, Dr. Peter Raskin, und das Management sind ebenfalls beteiligt. Zusammen mit einem kompetenten und hochmotivierten Team eine ideale Konstellation für unser Geschäft.

### Sie haben ja ein bemerkenswertes Logo. Darf ich Sie fragen, was es symbolisiert?

In der Tat sind wir auf das Logo besonders stolz. Der Name der Bank, Bergos, steht für die Namen der Gründerväter, die Gebrüder Hans und Paul Berenberg 1590, und den 1769 hinzutretenden Johann Hinrich Gossler. Im Zentrum des Wappens steht das Schiff für die lange Verbundenheit zur Schifffahrt. Es segelt auf drei Wellen: Die drei Zeitalter der Bank in der Schweiz (Berenberg Schweiz, Bergos Berenberg und nun Bergos). Der Löwe symbolisiert unsere Gründungsstadt Zürich und der Bär unsere Geschichte als Schweizer Bank der Berenberg-Gruppe.

### Eine letzte Frage:

#### Was raten Sie jungen Leuten?

Take your time und versuche Dich zunächst zu orientieren! Die Offenheit und der Wissenshunger junger Menschen wird bei unserer Bank mit einem besonderen Team sehr aktiv wahrgenommen. Möglichkeiten zum Austausch und zur Bildung zu bieten ist bei uns sehr zentral.

**Vielen Dank für das Gespräch.**





Schleswig-Holstein sieht den Hamburger Hafen

## Das Tor zur Welt?

Das Fragezeichen drückt für Bewohner des „Echten Nordens“ keinen Zweifel aus, aber doch hinterfragen wir die Absolutheit dieses Slogans.

**K**lar – Hamburg ist und bleibt unser wichtigster Hafen von und nach Übersee. Das sei gesagt und unterstrichen trotz der Mengenrückgänge im Hamburger Hafen von -7,6 % zum Vorjahr, die im Wesentlichen der Schutzmaßnahmen in der Pandemie geschuldet sind. Auch die direkte internationale Konkurrenz in Rotterdam (- 6,9 %) und Antwer-

pen (- 3,1 %) musste Einbußen hinnehmen. Übrigens: Die wesentlich kleineren Häfen Schleswig-Holsteins kamen besser durch das Krisenjahr: Kiel verzeichnete -1,2 %, Lübeck ca. -2,0 %.

Wir freuen uns mit unseren Hamburger Nachbarn, dass die Fahrrinnenanpassung der Elbe nun abgeschlossen ist und damit auch die großen Container-Schiffe fast ungehindert den Hafen erreichen können.

Ein Vorteil für alle, die ihre Im- und Exporte über den Hafen abwickeln, also auch für die Wirtschaft in Schleswig-Holstein. Und darüber hinaus. Schließlich stellt unser Bundesland die Landbrücke zu Skandinavien dar.

Dieser eindeutige Vorteil hat allerdings eine Kehrseite. Durch die Anläufe von derart großen Volumenträgern, eventuell zeitgleich, wird das Straßennetz enorm durch Zu- und Abläufe sowie durch Umfuhren belastet. Dieser Effekt wurde und wird durch die aufwendigen Bauarbeiten an den meisten Tagen des Jahres verstärkt, so dass oft nichts mehr geht. Jetzt haben die Arbeiten am nördlichen Teilstück der A7 bei Waltershof begonnen, also direkt vor der Haustür des Hamburger Hafens.





2019 weltweit als erste klimaneutrale Umschlagsanlage für Container zertifiziert: das Container Terminal Altenwerder

Angekündigt ist der 6-spurige Ausbau der A 23. Doch der Verkehrsdruck lässt nicht nach! Für die Wirtschaft in Schleswig-Holstein ist das Tor zur Welt in diesen Jahren so nur einen Spalt weit geöffnet. Denn dabei ist ebenfalls zu berücksichtigen, dass über die Landbrücke Schleswig-Holstein auch die von und nach Skandinavien laufenden Verkehre durch diese Engpässe geleitet werden müssen.

Zusätzliche Erschließungen von Gewerbegebieten in Lübeck, Stormarn und dem Herzogtum Lauenburg lassen das Volumen stärker steigen. Das gilt mit Sicherheit auch für die zusätzlichen Verkehre nach der Fertigstellung der Fehmarn-Belt-Querung.

Natürlich sind die beschriebenen Stra-



Schwerlastumschlag in Schleswig-Holstein

ßenbaumaßnahmen Projekte des Bundes, die auf lange Sicht eindeutige Vorteile für die Logistik auch in unserer Region bringen werden. Aber wie sieht das Konzept des Hafens oder der Stadt Hamburg aus, diese Phasen bestmöglich zu meistern?

Kann die Belastung der Straßen reduziert werden

- ▶ durch verstärkten Einsatz des Wasser-taxis für Umfuhren;
- ▶ durch Steigerung des Umfuhrvolumens durch die Hafenbahn;
- ▶ durch zusätzliche Binnenschiffsverkehre (z.B. durch den Elbe-Lübeck-Kanal; über die Stör; von Brunsbüttel und Glückstadt oder die Wiederbelebung von Pinnau und / oder Krückau);
- ▶ durch Nutzung der Schienenverbin-

**„Angekündigt ist der 6-spurige Ausbau der A 23. Doch der Verkehrsdruck lässt nicht nach! Für die Wirtschaft in Schleswig-Holstein ist das Tor zur Welt in diesen Jahren so nur einen Spalt weit geöffnet ...“**  
**Rüdiger Grigoleit**

dung von und nach Lübeck;

- ▶ durch staatliche Unterstützung elb-aufwärts startender Verkehre beim Wechsel auf das Binnenschiff oder die Schiene;
- ▶ durch bessere Bahnverbindungen zwischen Brunsbüttel und Itzehoe, einer Entlastung des Knotenpunkts Elmshorn?

Könnten die hervorragenden Verbindungen von Lübeck und Kiel nach Skandinavien stärker genutzt werden, um insgesamt das Straßennetz zu entlasten?

Leider war der NOK durch mehrere Schleusenhavarien, aber auch infolge von Bauarbeiten nicht immer zuverlässig befahrbar. Hier sollten wir Nordländer gemeinsam verstärkt auf das Verkehrsministerium zugehen, um die Mittel und Möglichkeiten zur Beseitigung der Probleme schnell und dauerhaft zu erhalten. Denn Schiffe, die nicht durch den NOK fahren, sondern um Skagen herum, werden eher in den Westhäfen als in Hamburg bedient.

Die Umsetzung aller unserer zuvor aufgezählten Wünsche gleicht der Quadratur des Kreises:

- ▶ Mehr Anläufe des Hafens, um alle Kunden und die Wirtschaft zufrieden zu stellen und gleichzeitig eine Mengenverlagerung in die Westhäfen zu vermeiden.
- ▶ Dabei aber alle Verkehre – Straße, Schiene, Binnenschiffe – trotz der diversen Bauprojekte so zu steuern, dass der Verkehr fließt und
- ▶ dann auch noch grüner (LNG / Wasserstoff / Bioethanol, etc.) wird.

Eine enorme Herausforderung für alle Verantwortlichen. Eine Herausforderung, die in der engen Zusammenarbeit mit den Ressourcen in Schleswig-Holstein und natürlich auch den anderen Nachbarn leichter gemeistert werden kann. Wir alle wünschen uns, dass der Hamburger Hafen unser Tor zur Welt bleibt.

*Rüdiger Grigoleit  
Vorstand Logistik Initiative  
Schleswig-Holstein*





2020 wurden mehr als 46 Millionen Tonnen allein in Hamburg per Schiene transportiert.





Herausforderung für den Hafen

# Klimaneutral bis 2050

„Challenge accepted“ – die Hafenvirtschaft hat bereits 2019 begonnen, die von der Politik beschlossenen Klimaziele für den Hafen umzusetzen.





Seit dem 18. Januar nutzen vier Unternehmen für Teile ihrer Lieferverkehre das in der Innenstadt neu errichtete Depot.

**D**ie Logistikbranche stellt sich seit Jahren wachsenden Herausforderungen. Digitalisierung, Fachkräftemangel, Umweltaspekte oder disruptive Geschäftsmodelle sind nur einige Schlagwörter, welche die Unternehmen beschäftigen. Und seit inzwischen mehr als einem Jahr fordert zusätzlich die COVID-19-Pandemie auf sehr unterschiedliche Weise unsere Branche heraus. Auch wenn sich in der Gesellschaft die Wertschätzung und Akzeptanz der Logistik während des vergangenen Jahres positiv entwickelt hat, ändert es nichts an der Tatsache, dass sich die Logistikwirtschaft tagtäglich im globalen Wettbewerb behaupten muss.

Lösungswege sucht man in der weiteren Optimierung einer bereits ressourceneffizienten Logistik. Viele sind überzeugt,

mit der Digitalisierung das „Allheilmittel“ für fast alle Probleme gefunden zu haben. Schafft man Lösungen, helfen diese in der Regel, Prozesse nachhaltiger zu gestalten. Damit leistet die Digitalisierung – nebenbei – einen Beitrag zu einer ressourcenschonenden Wirtschaft.

Aber Digitalisierung allein wird nicht ausreichen, um das in 2020 von der EU

**„In Hamburg wurde bereits im Dezember 2019 vom Senat beschlossen, dass bis 2030 der CO<sub>2</sub>-Ausstoß um 55 Prozent gesenkt und Hamburg bis 2050 klimaneutral werden soll“.**

angesetzte Ziel zu schaffen, bis 2050 keine Netto-Treibhausgasemissionen mehr freizusetzen. Die europäische Kommission hat zudem das Zwischenziel einer Emissionsreduktion von mindestens 55 % bis 2030 verabschiedet.

Was bedeuten diese Ziele für eine innovative europäische Logistikmetropole wie Hamburg und welchen Beitrag können die Unternehmen leisten?

In Hamburg wurde bereits im Dezember 2019 vom Senat beschlossen, dass bis 2030 der CO<sub>2</sub>-Ausstoß um 55 Prozent gesenkt und Hamburg bis 2050 klimaneutral werden soll. Dies wurde nicht nur in der Fortschreibung des Klimaplanes festgehalten, sondern ist zusätzlich im neuen Klimaschutzgesetz verankert.

Runtergebrochen für die Branche der Kurier- und Expressdienstleister (KEP) bedeutet dies, dass laut dem Gutachten





„Gesamtstädtisches Konzept Letzte Meile“ im Auftrag der Behörde für Wirtschaft und Innovation das Potenzial einer 40% CO<sub>2</sub> Reduzierung im Jahr 2030 zum Vergleich 2017 gesehen wird.

Laut diesem Gutachten lag im Jahr 2017 das Sendungsvolumen bei 95 Mio. Sendungen. Das hört sich viel an, aber zu beachten ist auch, dass der Anteil der KEP-Verkehre in Städten laut Bundesverband Paket und Expresslogistik e. V. (BIEK) nur ca. 6 % beträgt.

Für Hamburg geht man von einem Anteil von 10% aus. Bis 2030 wird prognostiziert, dass das KEP-Aufkommen in Hamburg um 71% ansteigen und damit 163 Mio. Sendungen erreichen wird. Als Treiber wurden im Gutachten bereits die durch den Online-Handel ausgelösten B2C-Sendungen genannt. Da das Gutachten im Oktober 2019 veröffentlicht

wurde, finden dabei die Beschleunigungseffekte durch COVID 19 noch keine Berücksichtigung. Das 40%-Ziel ist trotz alledem als realistisch einzuschätzen, da gerade die großen Player im KEP-Markt hier bereits in vielen Städten emissionsarme Fahrzeuge einsetzen oder neue Mikrodepotstrukturen aufbauen. Zudem setzen sie sich oftmals eigene Null-Emissions-Ziele bis 2050.

Aber nicht nur bei den KEP-Unternehmen existieren eigene Klimaziele im Rahmen ihrer Nachhaltigkeitsstrategien. Auch in der Hafenvirtschaft setzen die Unternehmen seit Jahren ihre Strategien für mehr Nachhaltigkeit und Klimaschutz sukzessiv um. So hat sich die HHLA seit 2019 ehrgeizige Ziele im Rahmen ihrer „Balanced Logistics“ für mehr Klimaschutz und Ressourcenschonung gesetzt.

Bis zum Jahr 2040 soll der gesamte Konzern klimaneutral sein. 2019 war das Container Terminal Altenwerder (CTA) bereits als weltweit erste klimaneutrale Umschlaganlage für Container vom TÜV Nord zertifiziert worden.

EUROGATE arbeitet ebenfalls kontinuierlich daran, den Betrieb umwelt- und ressourcenschonender zu gestalten. Energieeffiziente Hafentransporte oder Containerbrücken sind nur zwei wichtige Bausteine. Am EUROGATE Container Terminal Hamburg konnte zudem durch die Optimierung der Beleuchtungssteuerung im Bereich der Terminalbeleuchtung 25 Prozent Energie eingespart werden.

Tests mit LED-Lampen bei der Zentralgaleriebeleuchtung in Hamburg haben deutliche Energieeinsparungen von bis zu 80 Prozent gegenüber herkömmlichen Leuchtmitteln ergeben.

Ferner rückt für expandierende Logistikunternehmen mit hohem Flächenbe-

**„Die stetige Auseinandersetzung mit dem Thema Nachhaltigkeit gehört zu den wichtigsten Aufgaben der Logistikunternehmen“.**

darf die Auseinandersetzung mit ihrem Beitrag zu mehr Nachhaltigkeit in den Fokus ihrer Aktivitäten. Nicht zuletzt, da kommunale Entscheider vermehrt auf konkrete Verkehrs- und Nachhaltigkeitskonzepte der Unternehmen bei Ansiedlungsentscheidungen schauen.

Dies beweist das jüngste Bauvorhaben des Logistikunternehmens Group7. In Hamburg-Billbrook wird in diesem Frühjahr mit dem Bau eines neuen Logistikzentrums des mittelständischen Familienbetriebs begonnen. Die Wirtschaftsförderung Hamburg Invest begründete die Vergabe des Grundstücks damit, dass eine vielseitige Value-Added-Service-Logistik und neue Arbeitsplätze für die Region wichtige Punkte waren. Aber eben auch die Nachhaltigkeitsstrategie des Unternehmens war ein wesentlicher Faktor bei der Entscheidung.

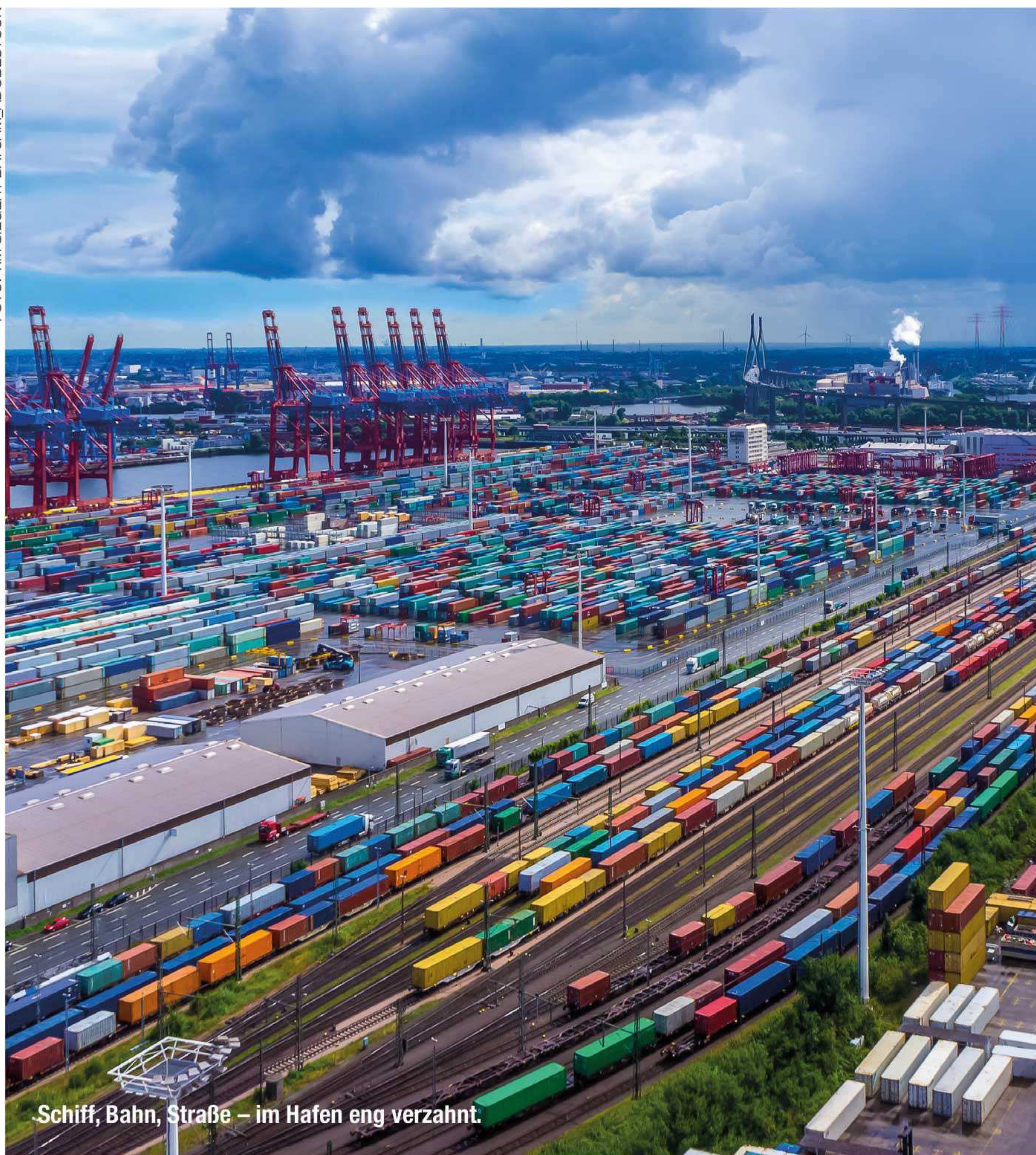
Auch wenn durch die COVID-19-Pandemie an der einen oder anderen Stelle Zukunftsthemen und Pläne in den Hintergrund rücken, ist erfreulich zu beobachten, dass sich Unternehmen weiterhin in Initiativen zu mehr Nachhaltigkeit engagieren (bspw. auch im Bereich der alternativen Antriebe).

Die stetige Auseinandersetzung mit dem Thema Nachhaltigkeit gehört zu den wichtigsten Aufgaben der Logistikunternehmen. Denn für eine zukunftsfähige Wirtschaft – gerade nach COVID-19 – sind passende Konzepte gefragt, die neben finanziellen Aspekten auch die ökologische und soziale Verantwortung in den Fokus rücken.

Ziel für alle Player am Logistikstandort Hamburg sollte es also sein, sich mit der Transformation zu mehr Nachhaltigkeit zu beschäftigen, um die eigene Zukunftsfähigkeit zu sichern. Das wiederum wird die Wahrnehmung der Metropolregion Hamburg als nachhaltigsten Logistikstandort Europas stärken und zu einem Wettbewerbsfaktor für den Standort werden.

*Carmen Schmidt, Geschäftsführerin  
Logistik Initiative Hamburg  
Management GmbH*





Schiff, Bahn, Straße – im Hafen eng verzahnt.

## Neue Chance für die Logistik

# Klarer Wachstumstrend

**D**ie maritime Logistik bildet die unverzichtbare Basis für den globalen Warenaustausch in unserer arbeitsteiligen Welt und sichert Wohlstand – ein Zusammenhang, den schon kurzzeitige Störungen, wie jüngst im Suezkanal, ins Bewusstsein der Menschen rücken. Und die Aussichten für das weitere Wachstum des Handels über See sind für die maritime Logistik und ihre zahlreichen Akteure vielversprechend.

Marktstudien zeigen einen klaren, langfristigen Wachstumstrend. Auch wenn das Wachstum in den verschiedenen Regionen unterschiedlich ausfallen wird, beispielweise höhere Wachstumsraten im

asiatischen und geringere im europäischen Raum, stehen die deutschen Seehäfen mittel- und langfristig vor den Chancen und Herausforderungen steigender Umschlagsmengen.

Darüber hinaus bieten sich hervorragende Technologie- und Innovations-

**„Vielfältige Akteure und nahezu alle Verkehrsträger mit ihren verschiedenen Technologien treffen im Hafen konzentriert auf ...“**

**Carlos Jahn**

perspektiven. In der maritimen Logistik sind unterschiedlichste technische Systemelemente – von Schiffen über Kränen sowie boden- und schienengebundenen Fahrzeuge – über zeitkritische Prozesse auf den begrenzten Flächen und Infrastrukturen der Häfen miteinander verknüpft. Die Wertschöpfungsbeiträge der zahlreichen Akteure aus Schifffahrt, Hafen, Logistik und Verwaltung wirken zusammen. In dieser Komplexität - wie unter einem Brennglas im Seehafen konzentriert und dabei international vernetzt - eröffnen sich vielversprechende Innovationsfelder.

## Digitalisierung synchronisiert die Prozesse

Mit der Vernetzung von Informationssystemen mittels unternehmensübergreifender Plattformen, Echtzeit-Informationen zu Ort und Zustand von Ladung und Fahrzeugen durch Sensor- und Kommunikationstechnik der Industrie 4.0 und praxisorientierten Algorithmen der Künstlichen Intelligenz lassen sich Abläufe erheblich verbessern. Prozesse können mit der zielgerichteten Auswertung großer Datenmengen besser geplant, zuverlässige Prognosen erstellt, längere Vorwarnzeiten bei drohenden Abweichungen gewonnen und Kommunikationsabläufe aufwandsärmer gestaltet werden. Durch die zunehmende Transparenz können der Ressourceneinsatz in der Logistikkette synchronisiert und die Zuverlässigkeit gesteigert werden.

## Automatisierung entlastet den Menschen

Die vielfältigen Einsatzfelder reichen von automatisierten Eingaben in IT-Systeme bis hin zur technisch hochanspruchsvollen Automatisierung von Transport- und Umschlagprozessen: Bei der Robotic Process Automation geht es darum, Softwareroboter einzusetzen, um manuelle, zeitintensive Eingaben zu automatisieren. Überwachungs- und Inspektionsaufgaben können durch com-



putergestützte Bildauswertung erledigt werden, wie beispielsweise bei der automatisierten Schadensidentifikation an Containern. Dispositive Entscheidungen werden mathematisch optimiert und automatisiert getroffen. Und in der Hafentechnik geht es darum, automatisierte Lösungen für den Fahrzeug- und Kranbetrieb zu gestalten.

Die Automatisierung trägt dazu bei, den Menschen von repetitiven, monotonen und teils gefährlichen Aufgaben zu entlasten. So kann mehr Zeit für den Einsatz der menschlichen Stärke gewonnen werden: das Schaffen kreativer Lösungen für die Verbesserung der Systeme und des Systembetriebs sowie für die Beherrschung von Ausnahmesituationen.

### Nachhaltige Antriebe schonen die Umwelt

Gute Logistikkonzepte im maritimen Transport vermindern unnötigen Ressour-

ceneinsatz und Spitzenbelastungen und tragen zu nachhaltigem Wirtschaften bei. Darüber hinaus bieten sich viele Ansatzpunkte, um neben den bereits umfänglich elektrisierten Kränen weitere Geräte und land- und wasserseitige Fahrzeuge mit nachhaltigen Antriebstechnologien auszustatten.

Die lokale Begrenzung des Einsatzes vieler technischer Systeme auf den Hafen und die örtliche Verfügbarkeit nachhaltiger Energieträger schaffen hier ausgezeichnete Ausgangsbedingungen. Zahlreiche Pilotprojekte und bereits realisierte Anwendungen zeigen das auf. So kann der maritime Transport, der ohnehin schon in Relation zu anderen Verkehrsträgern emissionsarm ist, noch umweltfreundlicher gestaltet werden.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Technologiepotenziale in der maritimen Logistik enorm sind. Vielfältige Akteure und nahezu alle Verkehrsträger mit ihren verschiedenen Techno-

logien treffen im Hafen konzentriert aufeinander. Daraus ergibt sich ein ideales Umfeld, neue Technologien zu entwickeln, zu testen und in erfolversprechende Anwendungen zu überführen. Und hier bietet ein Welthafen wie Hamburg mit seinen frühen und großen Erfolgen in Automatisierung und IT-Einsatz sowie dem kooperativen, innovationsoffenen Umfeld hervorragende Möglichkeiten. Zum einen können die lokalen Prozesse weiter verbessert und die Wettbewerbsfähigkeit, die Umweltverträglichkeit und die Sicherheit erhöht werden. Zum anderen können durch das vor Ort gewonnene anwendungsbezogene Technologie-Know-how Innovationen vorangetrieben und neue Dienstleistungsangebote, Produkte und Geschäftsmodelle für die Vermarktung über den eigenen Hafen hinaus geschaffen werden.

*Prof. Dr.-Ing. Carlos Jahn  
Leiter Fraunhofer-Centrum für Maritime Logistik und Dienstleistungen, CML*

**BUCH KOEHLER AHOI HAMBURG**

**FASZINATION HAMBURG**  
MARTIN ELSEN  
THE FASCINATING CITY OF HAMBURG  
Koeehler  
JETZT IN 3. AUFLAGE!

**PEKING**  
MATTHIAS GRETZSCHEL  
Schicksal und Wiedergeburt eines legendären Hamburger Segelschiffes  
ZWEITE ERWEITERTE AUFLAGE!  
Koeehler

**Die deutsche Kühlschiffahrt**  
German Reefer Shipping  
Geschichte, Reedereien und Schiffe  
History, Companies and Vessels  
Koeehler

**CAP SAN DIEGO**  
MUSEUMSSCHIFF FÜR HAMBURG  
Kurt Fleckenstein & Ann-Kathrin Kretschmer  
Koeehler

Jetzt bestellen auf [koehler-mittler-shop.de](http://koehler-mittler-shop.de),  
direkt im Buchhandel oder telefonisch.

**Koeehler**  
[koehler-books.de](http://koehler-books.de)

Telefonische Bestellungen  
unter 040 / 70 70 80 322



## Elektromobilität in Deutschland auf dem Vormarsch

# E-Mobilität entscheidend für eine grüne Energiezukunft

**E**lektromobilität ist derzeit in aller Munde. Immer mehr Automobilhersteller nehmen sich inzwischen dieses Themas an und haben Modelle jeder Fahrzeugklasse in ihrem Portfolio, von Nutzfahrzeugen bis hin zu schnittigen Sportwagen. Immer bessere Batterien und eine ständig größer werdende Infrastruktur machen E-Mobilität immer attraktiver.

Mit dem Kauf eines Elektroautos ist der erste Schritt in die emissionsfreie Fortbewegung getan. Jetzt fehlt noch die passende Ladestation. Hier hat der E-Mobilist mehrere Möglichkeiten: Entweder installiert der Hersteller des Elektroautos eine Ladestation oder ein Elektrofachbetrieb übernimmt dies vor Ort. „Bedenken Sie, dass der Service des Elektrofachbetriebs weit über die Installation der Ladestation hinausgeht“, betont Elektrotechnikermeister Volker Trute.

Der Elektrofachbetrieb kümmert sich neben der Installation nämlich auch um damit in Verbindung stehende Faktoren wie die vorhandene Hausinstallation und prüft, ob die erhöhten Belastungen durch die Ladestation kein Problem darstellen.

### Mit 100% Eigenstrom fahren

Der Strom für die Ladestation kann auch aus erneuerbaren Energien gewonnen werden. Denn nur wenn der Strom umweltfreundlich produziert wurde, ist man so gut wie emissionsfrei unterwegs. Intelligente Lösungen machen dies schon heute umsetzbar: „Die Möglichkeit der Integration einer PV-Anlage oder das Bestücken Ihres Carports mit Solarzellen, um das Elektroauto mit selbst produziertem Ökostrom zu betreiben, ist natürlich gegeben“ so Volker Trute. „Letztlich fahren E-Mobilisten so bei jedem Kilometer günstiger. Und wir helfen mit unserem Fachwissen bei der Optimierung der Energiebilanz“.

In Großstädten und Ballungszentren gibt es bereits Ladestationen zur kostenlosen Aufladung. Diese sind manchmal



Unser Team E-Mobilität: Marc Armbrecht-Meyer, Christian Bauer, Sven Andresen, Matina Langemak, Volker Trute und Fabio Sobanski

sogar schnellladefähig, d.h. der Akku des Autos wird innerhalb einer halben Stunde bis auf 80 Prozent seiner Kapazität geladen. Elektroautos stellen somit im urbanen Raum schon heute eine ernst zu nehmende Alternative zu Autos mit konventionellem Antrieb dar.

### Geprüfte Sicherheit für die Ladestation

Viele Hauseigentümer kennen den E-CHECK von der Hausinstallation her, der auch in Sachen E-Mobilität größtmögliche Sicherheit gewährleistet. Die komplette E-Mobilitäts-Infrastruktur wird dabei auf einwandfreie Funktion und Sicherheit geprüft. Bestätigt wird diese Prüfung auch hier mit der gut sichtbaren E-CHECK Prüfplakette und einem Prüfprotokoll. „Auch beim Thema E-Mobilität steht die Sicherheit unserer Kunden ganz oben im Lastenheft“, führt Jörg Feddern, Obermeister Elektro-Innung Stormarn, Landesinnungsmeister Landesinnungsverband Elektro- und Informationstechnik Schleswig-Holstein aus.

Für ausreichende Sicherheit, was das Laden angeht, ist also gesorgt. Wie sieht es aber nun mit der Reichweite von aktuellen Elektroautos aus?

Die Automobilhersteller arbeiten eng

Andreas Armbrecht-Meyer, Geschäftsführer Elektrobau Henry Kaulfuß GmbH



**„Die örtlichen Elektrofachbetriebe werden eine entscheidende Rolle spielen ...!“**

mit Batterieherstellern zusammen, um die Reichweite von Elektroautos weiter zu erhöhen und die Ladezeit auf ungefähr eine Stunde zu verkürzen. „Unser Ziel ist es, mittelfristig die Ladezeit auf rund eine Stunde zu bringen“, heißt es aus Fachkreisen. Derzeit liegt die Reichweite einer Akkuladung bei ungefähr 200 Kilometern. Diese ist für die meisten von uns ausreichend, um den täglichen Weg zu und von der Arbeit zu meistern. In den Laboren dieser Welt ist die Entwicklung jedoch schon viel weiter vorangeschritten. Derzeit existieren bereits Batterien mit Kapazitäten von bis zu 600 Kilometern Reichweite. Es wird davon ausgegangen, dass diese in den nächsten Jahren zur Serienreife gebracht werden.

### Netzausbau wird intensiviert

Momentan sind Elektrofahrzeuge noch eine eher teure Angelegenheit. Das wird sich allerdings ändern, sobald die E-Mobilität sich weiter verbreitet und mehr Fahrzeuge auf Deutschlands Straßen unterwegs sind. Um dieses Ziel zu erreichen muss allerdings die Ladeinfrastruktur noch weiter ausgebaut werden. „Die örtlichen Elektrofachbetriebe werden eine entscheidende Rolle spielen, wenn es darum geht, in Deutschland ein flächendeckendes Netz an Schnellladestationen zu errichten“, versichert Jörg Feddern.

Der Gang zum Elektrofachbetrieb erscheint also nur konsequent, wenn kompetente und sichere Lösungen in der Elektromobilität gefragt sind.

**Kontakt: Volker Trute  
Elektrotechnikermeister und BL  
Elektrobau Henry Kaulfuß GmbH  
Telefon 040 728 16 9-0**



# Vom Span bis zum Strom – wir heben alles.

## Die AMH Unternehmensgruppe

Ihr industrieller Dienstleister aus Reinbek für die Metropolregion Hamburg

Scholtzstraße 2 | 21465 Reinbek | Tel. +49 40 728 169 0

### Wir betreuen Sie mit unseren vielschichtigen Kompetenzen:



#### Kranabteilung:

- Ersatzteile & Reparaturen
- Wiederkehrende Prüfungen
- Fachmontagen & Inbetriebnahmen
- Nachrüsten & Modernisieren

#### E-Abteilung:

- Gebäudeautomation
- Netzwerktechnik
- Beleuchtungsanlagen
- IP-Telefonanlagen
- Service für Gewerbe- und Privatkunden

[www.kaulfuß-kran.de](http://www.kaulfuß-kran.de)

Kontakt: Andreas Armbricht-Meyer



- Sondermaschinenbau
- Robotik & Handlings Systeme
- Automatisierungslösungen
- Refurbishment für Maschinen & Steuerung
- Verfahrenstechnik in der Automobilindustrie
- Alusic Transportbandsysteme
- Carboxix Kohlefaserprofile

[www.aut-fit.de](http://www.aut-fit.de)

Kontakt: Andreas Meyer



- Konstruktion & Entwicklung
- Zerspanung nach Zeichnungsvorgaben
- Montage und Inbetriebnahmen
- Sondermaschinenbau
- Vorrichtungsbau
- Werkzeugbau
- ITEM Pluspartner und Systemlieferant für Anfertigungen

[www.mavotec-online.de](http://www.mavotec-online.de)

Kontakt: Joachim Böttcher



- Herstellung von Presswerkzeugen
- Instandhaltung und Wartung von Presswerkzeugen
- Lohnfertigung im Bereich Draht-erodieren, Drehen und Fräsen
- Vertrieb von Ersatzteilen
- Anfertigung von Maschinenteilen nach Muster
- Reparatur von Fremdwerkzeugen aus dem Bereich Umformung
- Montage von Baugruppen nach Kundenbestellung

[www.aut-fit.de](http://www.aut-fit.de)

Kontakt: Ralf Witke





Biofouling am Schiffsrumpf bringt unerwünschte „Besucher“ aus fernen Landen

## Maritimes Cluster

### Das Netzwerk der maritimen Branche

**W**ie die Schifffahrt und alle mit ihr zusammenhängenden Wirtschaftsbereiche klimafreundlicher und nachhaltiger werden können, beschäftigt die Branche zusehends stärker. Das betrifft nicht nur die von der Politik und den internationalen Institutionen bereits beschlossenen Regelungen, beispielsweise zur Reduktion des Schwefelanteils im Treibstoff.

Auch weitere Vorgaben, insbesondere zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen, sind absehbar. Um die Akteure auf dem Weg zu mehr Nachhaltigkeit zu begleiten und zu unterstützen, hat das MCN als Netzwerk der maritimen Branche zahlreiche Aktivitäten initiiert.

#### Gefragt: MCN-Marktübersichten

„Ein wichtiger Schwerpunkt unserer Arbeit sind Marktübersichten zu den

wichtigen ökologischen Fragestellungen dieser Zeit“, unterstreicht Knut Gerdes, Vorsitzender des MCN. „Den Startschuss gab dabei unsere Übersicht zu Unternehmen und Institutionen, die sich in ihren Produkten, Dienstleistungen oder ihrer Forschung mit Methanol als Brennstoff für maritime Anwendungen beschäftigen.“

Auch zum Biofouling, das als unerwünschter Bewuchs von Schiffsrümpfen zum Einschleppen und zur Verbreitung nicht-endemischer Arten beiträgt, hat das MCN gemeinsam mit dem Kompetenzzentrum GreenShipping Niedersachsen eine 100 Seiten umfassende Übersicht über die Akteure auf diesem Gebiet erstellt.

Ebenfalls zusammen mit dem Kompetenzzentrum GreenShipping Niedersachsen hat das MCN bereits mit der Arbeit an der Marktübersicht mit dem Titel „GreenPorts“ begonnen. Ziel ist es, die Nachhaltigkeitsstrategien und -projekte der Seehäfen der Nordrange sowie der norddeutschen Küstenbundesländer zusammenzustellen. Sobald die Vorarbeiten abgeschlossen sind, wird das MCN die

Häfen kontaktieren, damit diese die Rechercheergebnisse verifizieren sowie weitere Ideen und Projekte einbringen können.

### Engagiert: MCN-Projekte und -Veranstaltungen

Essenziell für ein Netzwerk ist die Durchführung von Projekten und Veranstaltungen. Ein Beispiel hierfür ist das 2018 im Rahmen von ZIM (Zentrales Innovationsprogramm Mittelstand) des BMWI (Bundesministerium für Wirtschaft und Energie) durch das MCN initiierte Innovationsnetzwerk „Green Meth“. Bei Green Meth befassen sich die Projektpartner mit der Entwicklung und der Markteinführung von Methanolbasierten Antriebslösungen für kleine Schiffe. Im Oktober vergangenen Jahres ist dieses Projekt mit insgesamt 24 Partnern in die zweite Phase gestartet.

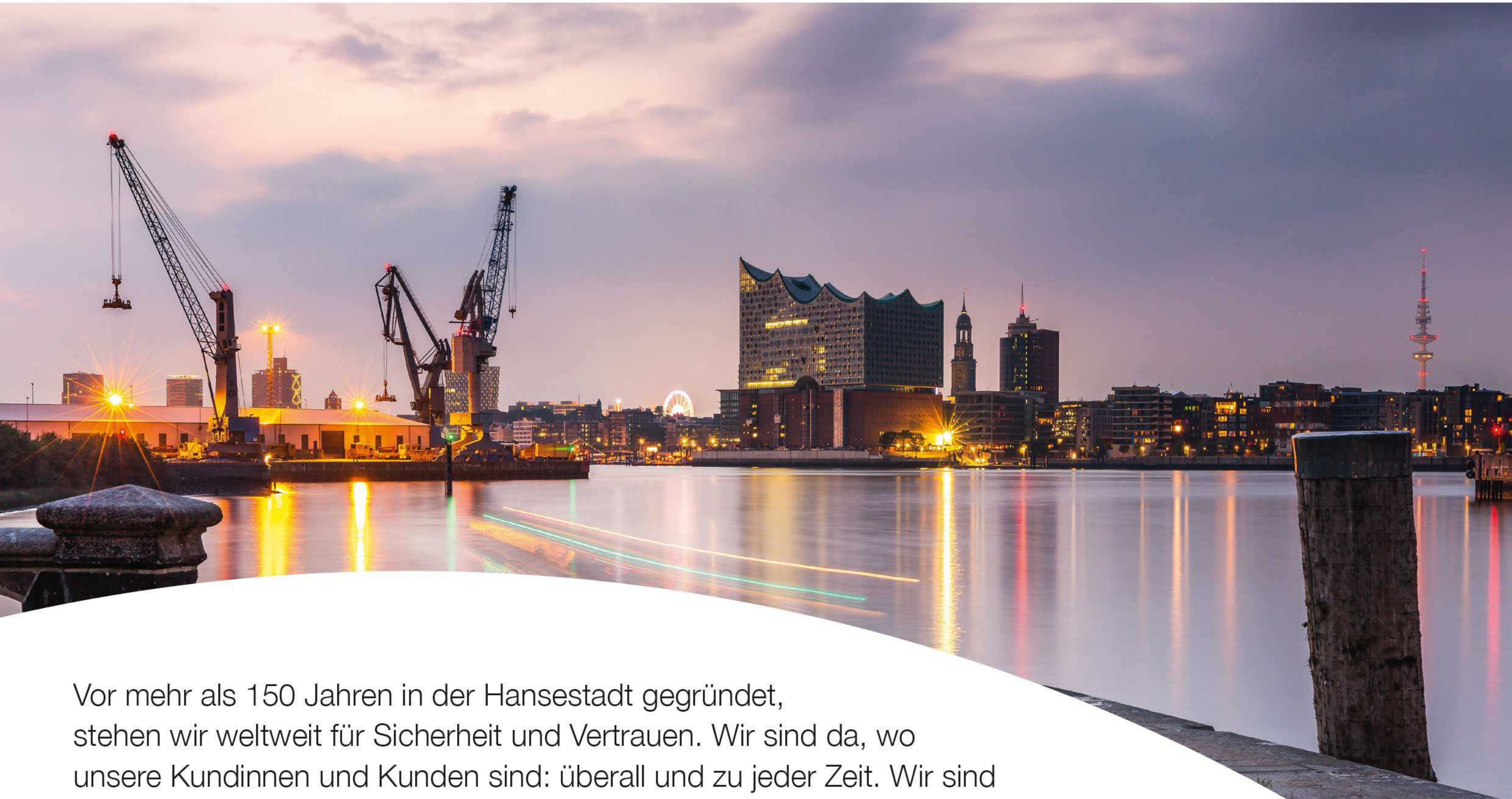
Das MCN ist darüber hinaus assoziierter Netzwerkpartner des Projekts „EcoShip60“, dessen Ziel es ist, umweltfreundliche alternative Antriebssysteme für Schiffe mit bis zu einer Länge von 60 Metern zu entwickeln. Für die beiden laufenden Teilprojekte von EcoShip60 – „Kompakte Brennstoffzellen-Technologie für ein parameterbeschränktes Boot“ und „Smarte Wasserstrahlmanövrieranlage“ – wurden unlängst die Fördermittel bewilligt.

Aufgrund der andauernden Pandemie finden die Veranstaltungen des Maritimen Clusters Norddeutschland zwar derzeit virtuell, aber natürlich mit einem ebenso vielfältigen und interaktiven Programm wie zuvor statt. Beispiele sind hier „Smart Ports“, „Die Bedeutung der Binnenschifffahrt für Europa“, „Wasserstoff – mit deutschen Häfen in die emissionsfreie Zukunft“ und die Veranstaltungsreihe „GreenPorts – Nachhaltigkeit in unseren Häfen“, die vom MCN gemeinsam mit Kooperationspartnern umgesetzt werden.

*Maritimes Cluster Norddeutschland  
www.maritimes-cluster.de*



# Von Hamburg in die Welt



Vor mehr als 150 Jahren in der Hansestadt gegründet, stehen wir weltweit für Sicherheit und Vertrauen. Wir sind da, wo unsere Kundinnen und Kunden sind: überall und zu jeder Zeit. Wir sind Ingenieurinnen und Ingenieure, IT-Security-Consultants oder Mobilitäts-Experten und erbringen Bestleistungen rund um Testen, Inspizieren, Zertifizieren, Consulting, Engineering und Training. Technisch, digital, vernetzt.



Unter der Erde



Auf der Erde



Über der Erde

Diese Themen und viele weitere in unserem Online-Magazin und Podcast  
[www.explore-magazin.de](http://www.explore-magazin.de)

TÜV NORD GROUP

TÜV®  
**TÜV NORD**





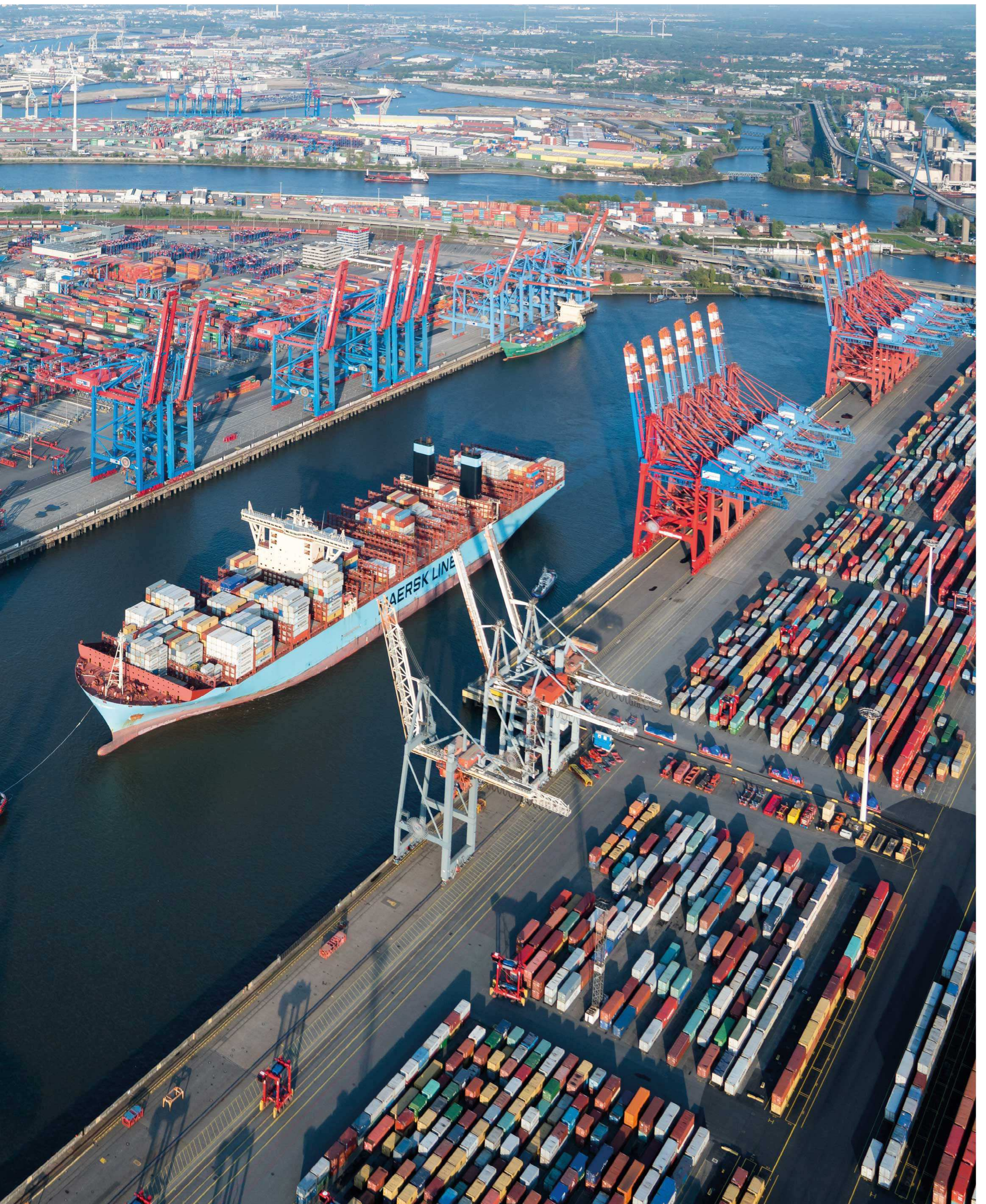
Hamburgs Hafen zeigt Stärke

# Fit für die Zukunft

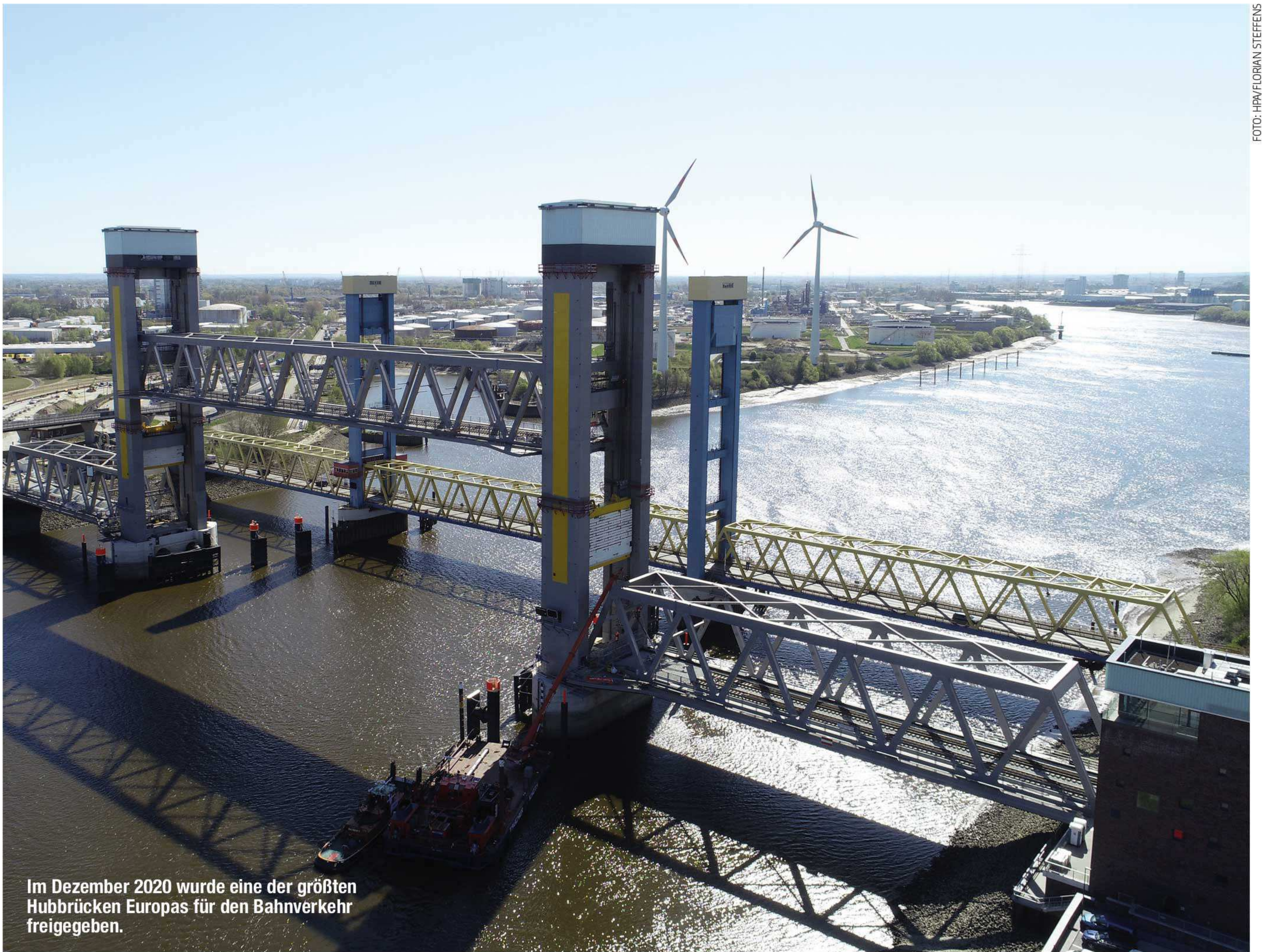
Infrastrukturprojekt  
Neue Bahnbrücke Kattwyk

Der Blick von oben auf das Container Terminal Burchardkai









Im Dezember 2020 wurde eine der größten Hubbrücken Europas für den Bahnverkehr freigegeben.

**N**ach zwölfjähriger Projektlaufzeit war es am 14.12.2020 endlich soweit: Die Neue Bahnbrücke Kattwyk, eines der bedeutendsten Infrastrukturprojekte der Hamburg Port Authority (HPA) und eine der größten Hubbrücken Europas wurde für den Bahnverkehr freigegeben. Neben dem hafeninternen Bahnverkehr nutzen nun auch alle Züge aus dem Westhafen in nordöstlicher Richtung die neue Hafenerquerung.

Der erste Zug auf den Gleisen der Neuen Bahnbrücke Kattwyk war vom Eisenbahnverkehrsunternehmen Metrans. Mit einem Finanzvolumen von 270 Millionen Euro lag das EU-kofinanzierte Projekt im Kostenplan. Auf den letzten Metern bis zur Fertigstellung gab das 55-köpfige Team um die Projektleitung bestehend

aus Ulla Rossgotterer und Sebastian Schulz noch einmal Vollgas und konnte den angestrebten Fertigstellungstermin halten.

„Ich bin stolz auf unser engagiertes Team, das dieses wichtige Projekt von Anfang bis Ende mit der nötigen Disziplin, aber auch mit einer großen Portion Leidenschaft durchgezogen hat“, sagt Jens Meier, Vorsitzender der Geschäftsführung der HPA. „Leider konnte eine Einwei-

**„Ich bin stolz auf unser engagiertes Team, das dieses wichtige Projekt von Anfang bis Ende mit großer Leidenschaft durchgezogen hat.“**

**Jens Meier**

hungsfeier, die diesem Jahrhundertprojekt würdig gewesen wäre, aus Corona-Gründen bislang nicht stattfinden.“

Mit ihrer Fertigstellung entlastet die Neue Bahnbrücke Kattwyk die 1973 gebaute Kattwykbrücke, welche bis dato sowohl für den Straßen- als auch Bahnverkehr genutzt wurde, substantiell. Als zentrale Verkehrsader und strategischer Knotenpunkt diente die alte Kattwykbrücke bis Ende August 2020 der Hafenerquerung als wichtigste Verbindung zwischen den westlichen und östlichen Hafengebieten. Zusätzlich nutzte der Straßenverkehr die Brücke als Querung nach Wilhelmsburg oder als Fernverbindung zur Autobahn A7. Auch Radfahrern und Fußgängern stand die Kattwykbrücke zur Verfügung.

Indem die Kattwykbrücke nun ausschließlich dem Straßenverkehr vorbehal-



ten bleibt, entfallen täglich bis zu sieben Stunden Sperrzeit durch den Bahnverkehr.

Auch Radfahrer nutzen seit Kurzem die neue Brücke. Ein neuer komfortabler Geh- und Radweg verläuft nun von Westen kommend vom Moorburger Hauptdeich entlang der Deichlinie zur Neuen Bahnbrücke Kattwyk und bindet im Osten an den Geh- und Radweg entlang des Kattwykdamms an – eine grandiose Aussicht über die Elbe und den Hafen gibt es inklusive.

Die neue Hubbrücke trennt nicht nur die Verkehrsbänder voneinander und passt sie damit an die modernen Anforderungen an, gleichzeitig wird das Ver-

**Gleichzeitig wird das Verkehrsnetz durch die geplante Erweiterung auf die Zukunft vorbereitet.**



Metrans stellte den ersten Zug auf die neuen Gleise.

FOTO: HPA/ANDREAS SCHMIDT-WIETHOFF

kehrsnetz durch die geplante Erweiterung auf die Zukunft vorbereitet. Zusammen mit der Kattwykbrücke bildet die ca. 287 Meter lange Neue Bahnbrücke Kattwyk

eine prägnante Brückenfamilie. Die moderne Dreifeldbrücke aus Stahlfachwerk orientiert sich architektonisch an der bestehenden Kattwykbrücke und fügt sich

[smm-hamburg.com](http://smm-hamburg.com)  
 6 - 9 sept 2022

  
**SMM**

## so wichtig wie nie: branchenevents

Ein gedruckter Hafen Empfang 2021 und eine erfolgreiche SMM DIGITAL 2021 zeigen, wie wichtig der Austausch für die maritime Wirtschaft auch in Krisenzeiten ist. Wir sind zuversichtlich, dass unsere Plattformen im nächsten Jahr persönliche Begegnungen wieder möglich machen und wir die einzigartige Live-Atmosphäre führender Branchen-Events genießen können. Bleiben Sie gesund!





Der Einhub des Mittelteils –  
ein wahrer Kraftakt für die  
Schwimmkräne



FOTO: HPA/CHRISTIAN O. BRUCH

damit 58 Meter nördlich neben der bestehenden Verbindung harmonisch in das Gesamtbild ein.

Doch der Bau dieser Brücke, der individuell auf die Bedürfnisse des Hamburger Hafens zugeschnitten wurde und von der es daher weltweit nur wenige vergleichbare Bauwerke gibt, war komplex und eine logistische Meisterleistung. Sowohl das Mittelteil, inklusive der Eisenbahnschienen und aller notwendigen Leitungen, als auch die beiden 80 Meter langen Vorlandbrücken, die ebenfalls zum Projekt gehören, wurden quasi „schlüsselfertig“ in Cuxhaven zusammengeschweißt und kamen per Schiff nach Hamburg. Dort wurden sie dann Stück für Stück in Millimeterarbeit per Schwimmkran eingehoben und zusammengesetzt.

Ein wesentlicher Teil der Arbeiten, der diese Brücke so besonders macht, fand unter Wasser statt.

Die Gründung der jeweils 30.000 Tonnen schweren Strompfeiler erfolgte in der sogenannten Caissonbauweise bis -30 mNN tief, damit zehn Meter unter

Wasser und 20 Meter tief im Elbgrund. Bei der Caissonbauweise befindet sich ein Senkkasten (französisch: Caisson) unter der Wasseroberfläche. Innerhalb dieses Kastens, den man sich wie einen umgedrehten Eimer vorstellen kann, trugen Teams aus insgesamt 30 ausgebildeten Tauchern unter Druckluft im 24-Stunden-Betrieb über zwei Monate lang Meter für Meter den Elbgrund ab und transportierten das Material über Schleusen nach draußen. Dabei wurden unter anderem auch rund 760 Tonnen Findlinge aus der Eiszeit zu Tage befördert.

Unter der Süderelbe wurde zudem ein begehrter Düker zwischen den Strompfeiler von ca. mit 2,5 Meter Durchmesser

**Sowohl das Mittelteil als auch die beiden 80 Meter langen Vorlandbrücken wurden „schlüsselfertig“ in Cuxhaven zusammengeschweißt.**

gebaut, durch den nun die Strom- und Datenleitungen für die Brücke geführt werden.

Gesteuert werden übrigens sowohl die Neue Bahnbrücke Kattwyk als auch die bestehende Brücke künftig aus dem ebenfalls neugebauten Leitstand, der sich auf der westlichen Süderelbseite befindet.

Mit der Fertigstellung der neuen Verbindung ist das Projekt Kattwykbrücke jedoch noch nicht abgeschlossen.

Denn um nun künftig die ausschließliche Weiternutzung der alten Kattwykhubbrücke als Straßenbrücke zu ermöglichen, sind umfangreiche Instandsetzungsarbeiten erforderlich. Unter anderem müssen dazu die bestehenden Gleise zurückgebaut und die Stahlbaukonstruktion instandgesetzt werden. Zudem müssen Korrosionsschutz- und Asphaltierungsarbeiten sowie der elektrotechnische Umbau für die Bedienung aus dem neuen Leitstand der Neuen Bahnbrücke Kattwyk durchgeführt werden.

Mit diesem Umbau wird das Projekt dann im Jahr 2022 abgeschlossen sein.





## STRATEGISCHE HAFENPLANUNG AUS EINER HAND

Als Beratung mit Fokus auf eine nachhaltige Entwicklung, unterstützen wir unsere Kunden, Häfen und die maritime Logistik effizient zu planen und ganzheitlich zu optimieren.

Ramboll ist führender Anbieter unabhängiger Beratungsleistungen im Bereich Häfen, Wasserstraßen sowie Küsten- & Hochwasserschutz mit Sitz in Hamburg, Lübeck und Rostock.

### DIENSTLEISTUNGEN



**RAMBOLL** Bright ideas. Sustainable change.

# Schiffsgröße vs. Infrastruktur

In nahezu allen Fahrtgebieten und Segmenten des maritimen Güterverkehrs stieg während der letzten Jahrzehnte das Transportaufkommen signifikant. Mehr Ladung weckte Begehrlichkeiten, die Stückkosten im Gütertransport immer weiter zu senken. Diese sogenannten „Skaleneffekte“ machen sich besonders im Containersegment bemerkbar: Noch vor 10 Jahren hatte das größte Schiff eine Transportkapazität von rund 16.000 TEU. Heute können mit einem Schiff bis zu 24.000 TEU transportiert werden.

Dies hat Folgen für die Häfen: Die Anlauffrequenz durch die Schiffe reduziert sich, während der Abfertigungsaufwand pro Schiff steigt. Mehr TEU müssen umgeschlagen,

zwischengelagert und auf die Verkehrsträger im Hinterland umgelegt werden.

Auch die Erweiterungsmöglichkeiten bei Terminalflächen, Fahrrinnen, Wendeplatten, etc. stoßen zunehmend an Grenzen. Und: Gegenüber den Investitionszyklen in der Schifffahrt sind die Planungszeiträume für maritime Infrastrukturen deutlich langfristiger. So ist oft über Erweiterungsmaßnahmen von Infrastrukturprojekten zu diskutieren, noch bevor die Umsetzung älterer Planungen erfolgt ist.

Die jüngsten Entwicklungen im globalen maritimen Güterverkehr verdeutlichen einmal mehr die Anfälligkeit der Transportketten für Störungen, z. B. durch blockierte Schifffahrtskanäle oder Engpässe

bei Leer-Containern. Die Volatilität steigt, die Planbarkeit sinkt. Verlässliche Fahrpläne und ein effizienter operativer Betrieb sind jedoch zentrale Erfolgsfaktoren für die Häfen im Wettbewerb.

Deshalb ist in den Häfen, neben der Berücksichtigung veränderter Anforderungen in der Anpassung von Infra- und Suprastruktur, eine „smarte“ Abstimmung aller eingesetzten Technologien unter- und aufeinander anzustreben. Die vollständige Optimierbarkeit aller Prozessschritte von der Quelle bis zu Senke markiert dabei das übergeordnete Ziel.

*Thomas Rust,  
Senior Consultant bei der Ramboll  
Deutschland GmbH*





Marginaler Rückgang beim Umschlag von Leer-Containern in 2021





Das Jahr 2020 war für den gesamten Hafen eine besondere Herausforderung. Einstellige Rückgänge sind beim Containerumschlag zu verzeichnen, aber im Segment Massengut erreichte der Umschlag von Sauggut ein zweistelliges Plus.

Statistisch gesehen:

# Steigerungsrate oder Gefälle?



Der Containerumschlag lag 2020 bei mehr als 126 Millionen Tonnen - und doch ein Minus im Vergleich zum Vorjahr.

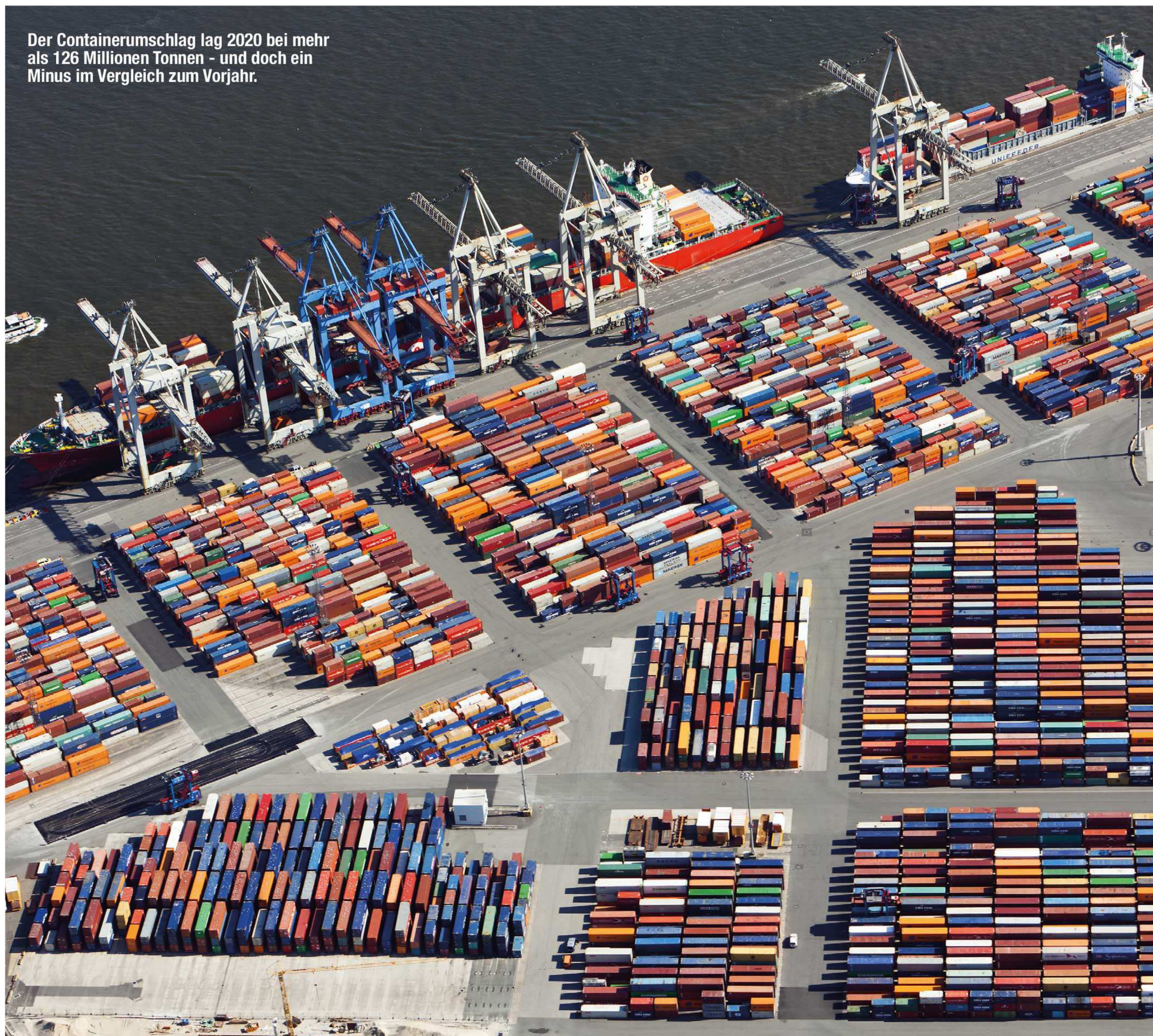


FOTO: EYEWAVE\_ADOBESTOCK

**D**er Seegüterumschlag im Hamburger Hafen entwickelte sich im vierten Quartal 2020 positiver als erwartet. Dieser Aufwärtstrend war bereits seit dem dritten Quartal spürbar. So fiel der Seegüterumschlag im vierten Quartal mit einem Plus von rund drei Prozent sogar besser aus als im Vorjahresquartal. Der Containerumschlag lag nur 1,2 Prozent unter dem vergleichbaren Vorjahreswert. Insgesamt blieb aber das Umschlagergebnis für das gesamte Jahr 2020 mit 126,3 Millionen Tonnen (-7,6 Prozent) unter dem guten Vorjahreswert von 136,6 Millionen Tonnen.

Besonders stark wurde der Hamburger Hafen in den ersten sechs Monaten 2020 von den Auswirkungen der Corona-Pandemie getroffen. „Das Runterfahren vieler Wirtschaftsbereiche, eine schwächere Nachfrage beim Konsum und eine Reduzierung der Liniendienstabfahrten führte in Hamburg zu einem zweistelligen Umschlagrückgang“, so Axel Mattern, Vorstand Hafen Hamburg Marketing e.V. (HHM). „Wir freuen uns, dass im Laufe der zweiten Jahreshälfte die Wende beim Umschlag einsetzte und das Gesamtergebnis für 2020 nur noch ein einstelliges Minus zeigt“.

Ingo Egloff, Vorstandskollege von Axel

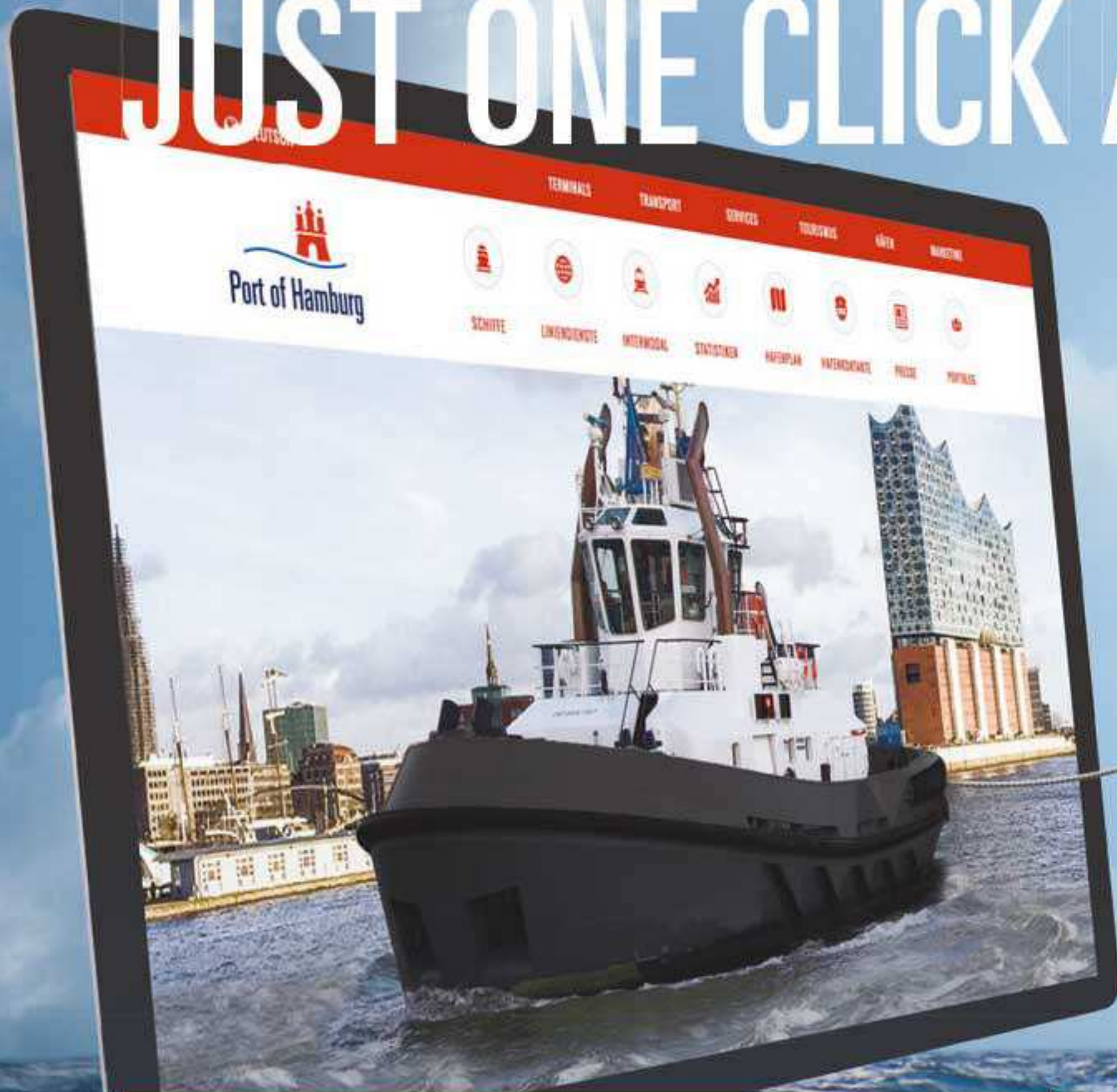
Mattern, ergänzt: „Es ist in gemeinsamer Kraftanstrengung gelungen, den Hafen mit seinen Umschlagterminals, Logistik- und Servicebetrieben sowie den Transportverbindungen mit dem Binnenland über die ganze Zeit voll betriebsfähig zu halten“. Sein Dank richtet sich an alle Menschen, die entlang weltweiter Transportketten und im Hamburger Hafen unter schwierigen Bedingungen ihre Arbeit mit großem Engagement 24/7 leisteten. Schiffsbesatzungen, Fachkräfte im Umschlag- und Logistikbereich, Lotsen und alle anderen mit dem Hafenumschlag verbundenen Beschäftigten in Unternehmen, Behörden oder Organisationen er-



# DEIN HAFEN

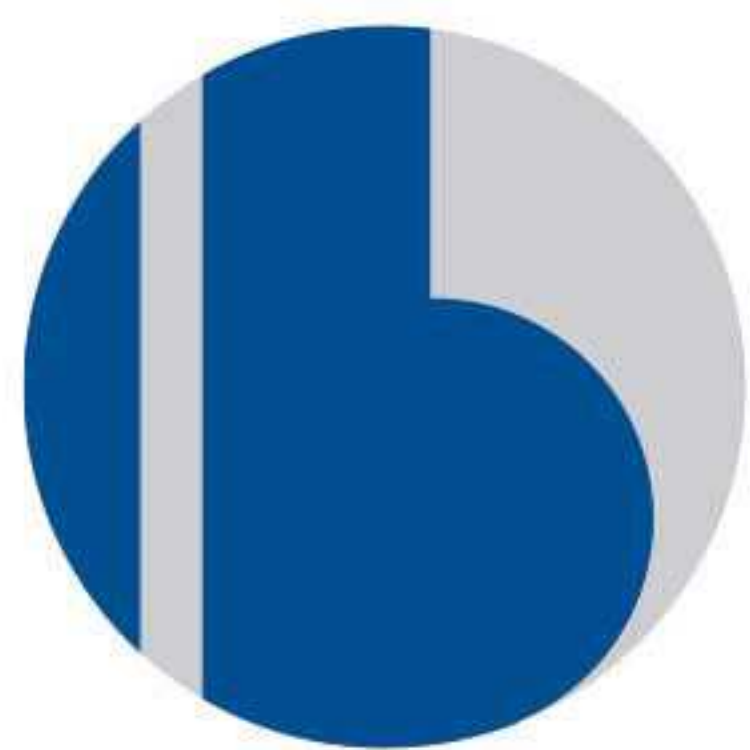
JUST ONE CLICK AWAY.

-  PORTOFHAMBURG
-  HAFENHAMBURG
-  PORTOFHAMBURG
-  PORTOFHAMBURG



**HAFEN-HAMBURG.DE**

Hafen Hamburg Marketing e.V.  
Pickhuben 6, 20457 Hamburg, Deutschland  
Telefon: +49 40 377 09-0  
E-Mail: info@hafen-hamburg.de



**becker** marine systems



## MARINE INNOVATOR

Our products have become standard for manoeuvring systems like the well-known Becker Twist Rudder and energy-saving devices like the Becker Mewis Duct®. We focus on the sustainability of our products by reducing our environmental footprint even further.



Manoeuvring Systems



Energy-Saving Devices



Alternative Energies

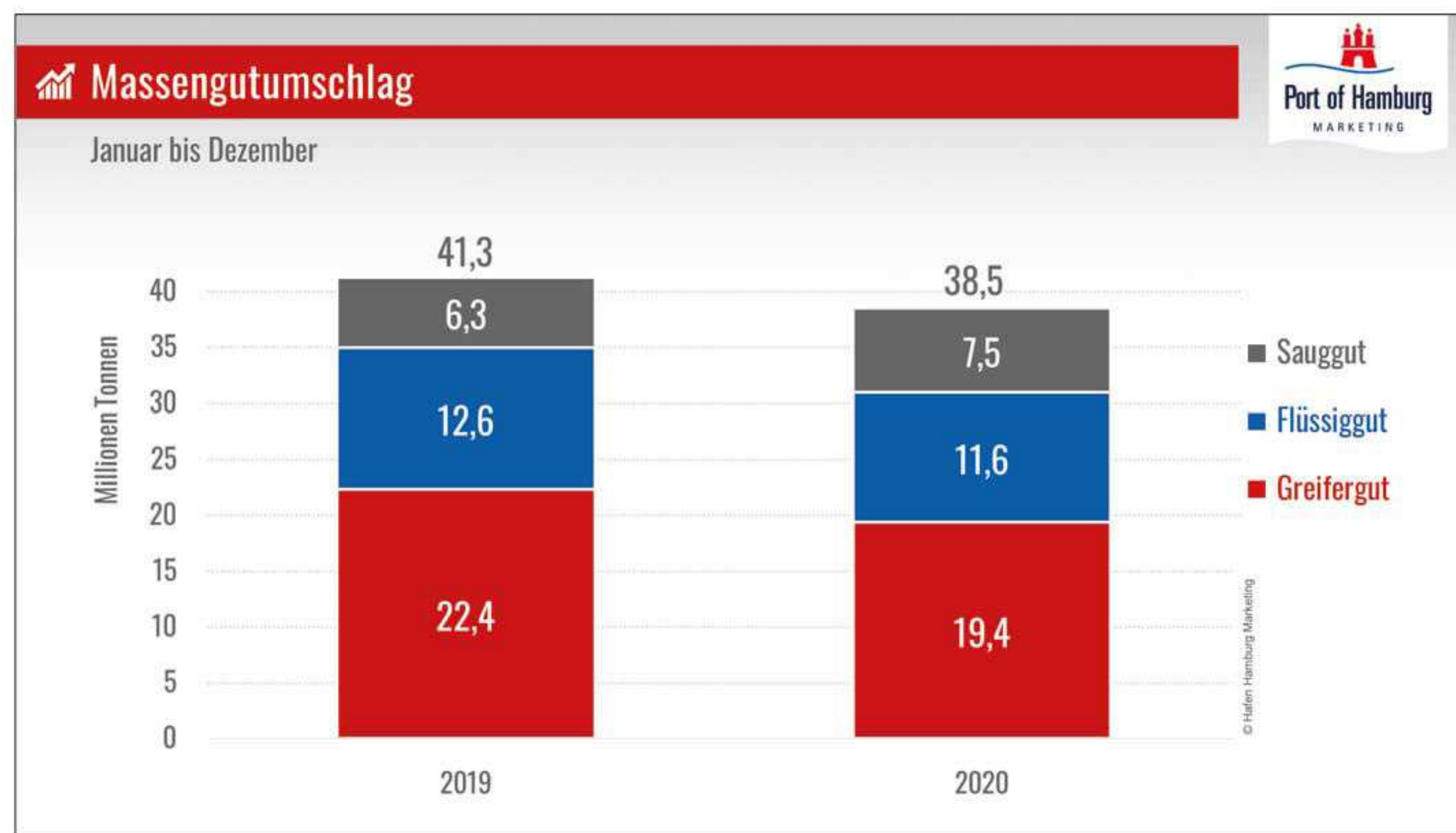
[www.becker-marine-systems.com](http://www.becker-marine-systems.com)



brachten täglich ihren wertvollen Beitrag zur sicheren Versorgung der Menschen und der Wirtschaft.

## Der Seegüterumschlag im Hamburger Hafen im Jahr 2020

Im gesamten Jahr 2020 wurden im Hamburger Hafen 126,3 Millionen Tonnen Seegüter an den Terminals geladen oder gelöscht. Das ist im Vergleich zum guten Vorjahresergebnis ein Rückgang von 7,6 Prozent. Sowohl der Stückgutumschlag, der mit 87,8 Millionen Tonnen einen Rückgang von 7,9 Prozent aufweist, als auch der Massengutumschlag mit 38,5 Millionen Tonnen (-6,7 Prozent), sind betroffen. Im Segment Containerumschlag wurden im Jahr 2020 in Hamburg insgesamt 8,5 Millionen TEU (20 Fuß-Standardcontainer) umgeschlagen. Im Vergleich zum Vorjahr ist das ein Rückgang von 7,9 Prozent. „Es ist interessant, dass sich in Hamburg insgesamt der Import mit 4,4 Millionen TEU (-7,8 Prozent) und der Export mit 4,2 Millionen TEU (-8,2 Prozent) auf fast gleichem Niveau entwickelten. Hier sind die in der ersten Jahreshälfte stark rückläufigen Importe aus Asien eine Ursache. Interessant ist auch, dass der landseitige Hinterlandverkehr sich sehr stabil entwickelte und nur einen Rückgang von 5,8 Prozent aufweist. Der Transshipment-Umschlag fiel mit einem Rückgang von 11,6 Prozent stärker aus“, sagt Mattern.



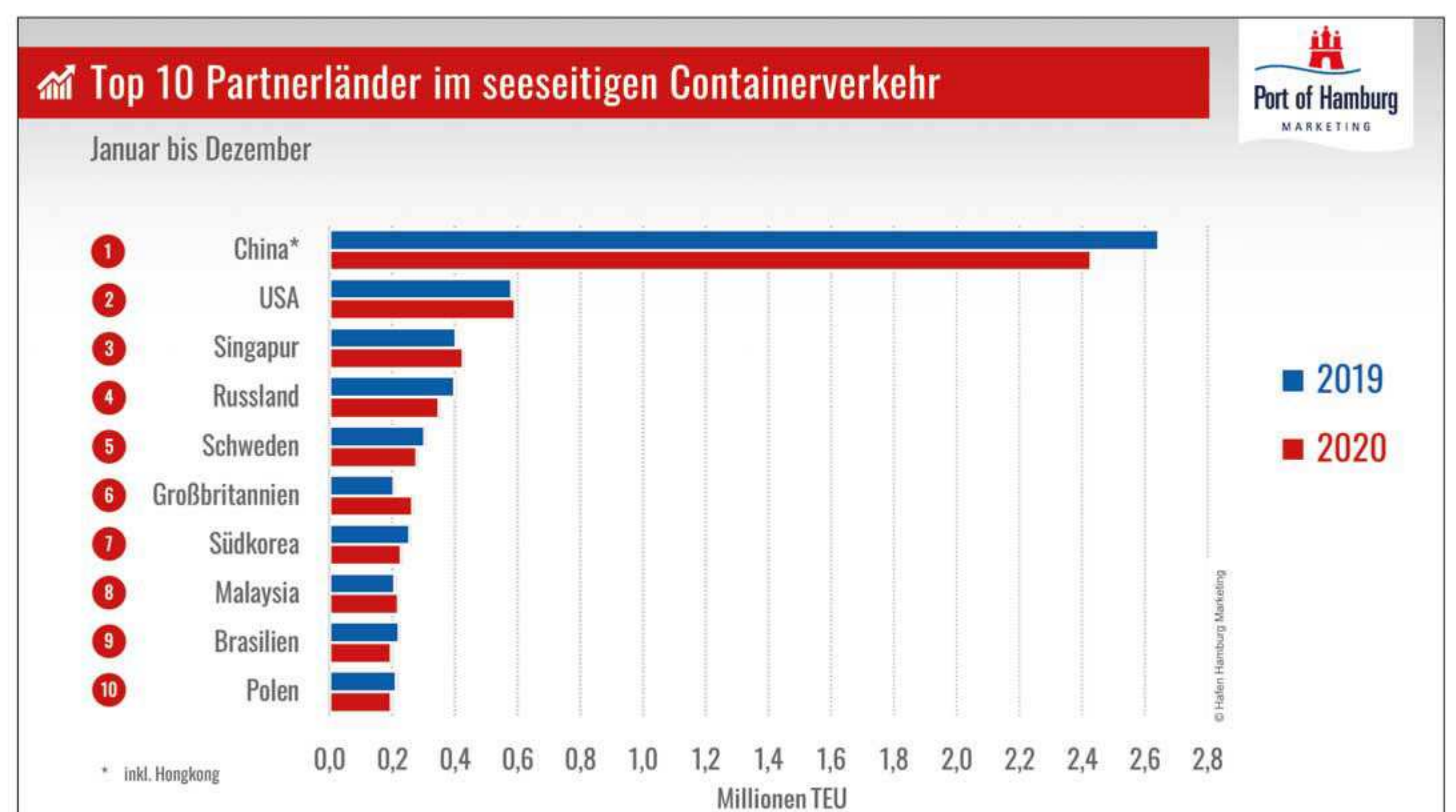
Das Umschlagplus beim Sauggut von 19,7 Prozent (7,5 Mio. Tonnen) ist vor allem auf den gestiegen Export von Getreide und dem vermehrten Import von Ölfrüchten zurückzuführen.

Anders sah es beim Greifergut aus: Durch die gesunkene Stahlproduktion und weniger Kohlestromversorgung kam es zu Rückgängen sowohl bei Kohle/Koks als auch bei Erzen.

Ganz unterschiedlich entwickelte sich der Containerumschlag mit den zehn wichtigsten Handelspartnern des Hafens. Während der Rückgang mit China massiv war, verzeichnete der Handel mit den USA ein Rekordergebnis. Auch positiv die Entwicklung im

## Ausblick 2021

Für das Jahr 2021 erwartet die Marketingorganisation des Hamburger Hafens einen insgesamt stabileren Verlauf beim Seegüterumschlag. Mit der Wiederaufnahme ausgesetzter Liniendienstabfahrten und neuer Dienste ist bei einer sich hoffentlich weltweit verbessernden Lage ein Umschlagergebnis von 130 Millionen Tonnen und 8,7 Millionen TEU erreichbar.







## Sicher ans Ziel

SWATH@A&R Schiffe bringen seit über 20 Jahren Lotsen in der Deutschen Bucht sicher an Bord.  
Ziel: Hamburger Hafen

**ABEKING & RASMUSSEN**

[www.abeking.com](http://www.abeking.com)



Ein starker Verbund von 17 Hafen- und Logistikstandorten in Norddeutschland & Skandinavien



company of  
**SCHRAMM**  
group

[www.schrammgroup.de](http://www.schrammgroup.de)

Brunsbüttel Ports GmbH



## ZUSAMMENGROSS

Der AGA setzt sich mit vereinten Kräften für Unternehmen ein, die über sich hinauswachsen wollen. Unter anderem gemeinsam mit dem **TeamMittelstand**, einem Expertennetzwerk für KMU, von dessen Angeboten alle Mitglieder profitieren.



[teammittelstand.de](http://teammittelstand.de)



## GAS EXPERTISE - FOR BV IT'S NATURAL.

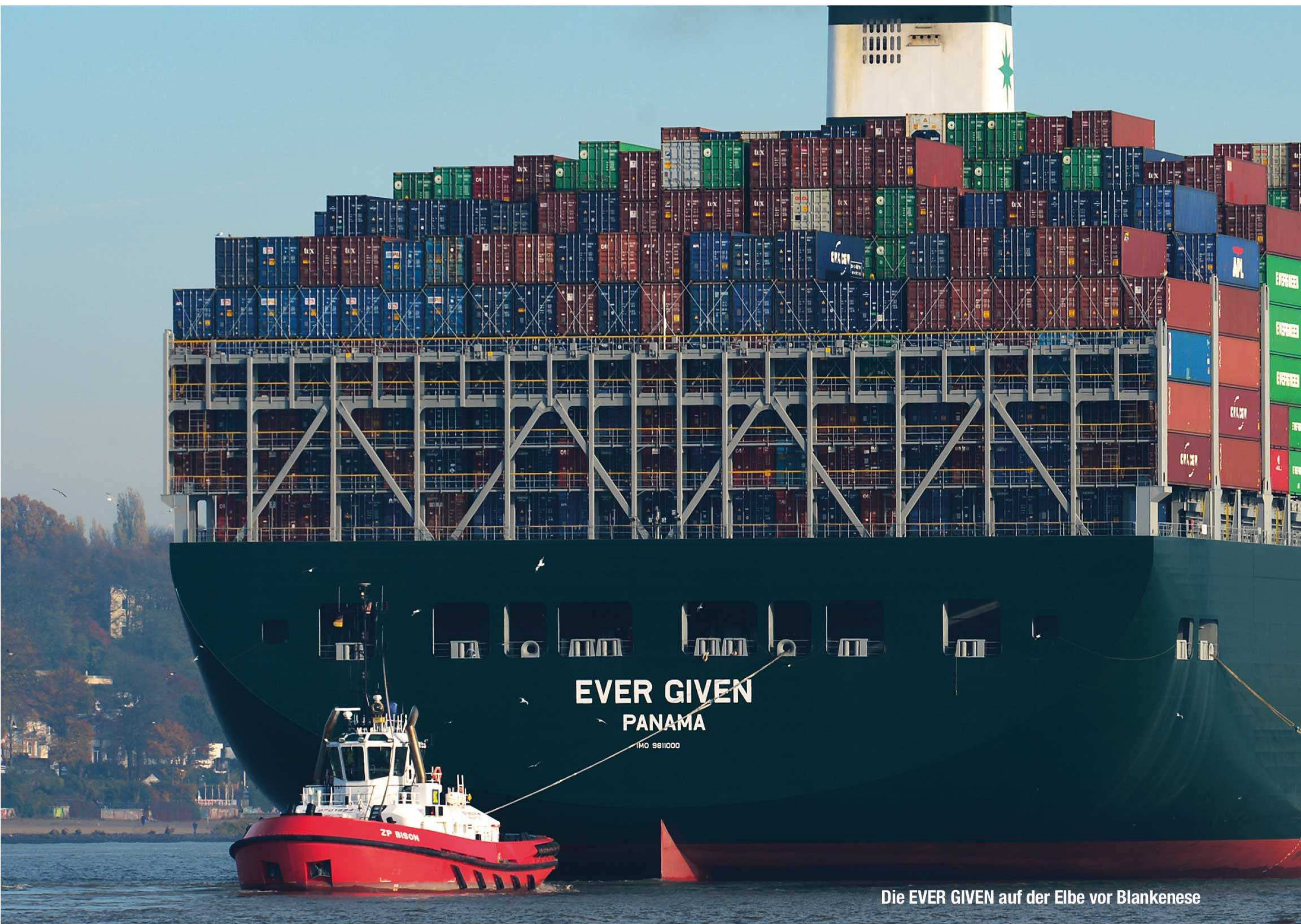
AS SHIPPING FACES THE CHALLENGE OF DE-CARBONIZATION, BUREAU VERITAS IS BUILDING ON ITS EXPERIENCE AND WORKING ON THE PRACTICAL STEPS TO MOVE THE INDUSTRY FORWARD.

Contact us: **BUREAU VERITAS SA**  
Zweigniederlassung Hamburg  
Marine Department

Veritaskai 1, 21079 Hamburg  
Tel.: +49 40 23625-0  
E-Mail: [ger\\_cha@bureauveritas.com](mailto:ger_cha@bureauveritas.com)  
Visit us on: [bureauveritas.de](http://bureauveritas.de)  
[veristar.com](http://veristar.com)







Die EVER GIVEN auf der Elbe vor Blankenese

## Der Fall EVER GIVEN

# Herausforderung Schiffbauforschung

**D**ie Sperrung des Suez-Kanals durch die dort aufgelaufene EVER GIVEN hat uns eindrucksvoll demonstriert, wie wichtig eine reibungslose und effiziente Schifffahrt für die Exportnation Deutschland ist.

Schiffe wickeln etwa 90 % des globalen Warenverkehrs ab, produzieren dabei aber nur etwa 3 % der globalen Treibhausgasemissionen. Damit ist die Schifffahrt nicht nur mit Abstand der effizienteste denkbare Verkehrsträger,

sondern der Transport von Gütern mit Schiffen stellt zugleich die umweltfreundlichste Transportmöglichkeit dar. Trotzdem steht die Schifffahrt – und damit auch die gesamte Schiffstechnik – vor gewaltigen Herausforderungen. Denn es gilt, diesen Verkehrsträger langfristig noch effizienter, sicherer und umweltfreundlicher zu machen.

Ohne eine leistungsfähige Infrastruktur in Forschung und Entwicklung ist dieses aber nicht zu bewerkstelligen. Schiffe und auch ihre wesentlichen Systeme bestehen

ja seit langem und sie sind natürlich zu jeder Zeit nach dem jeweiligen Stand der Wissenschaft und Technik bezüglich ihrer Effizienz optimiert worden. Daher sind auf allen Gebieten nur noch relativ geringe Verbesserungen zu erwarten, die aber trotzdem ausgeschöpft werden müssen: Strömungsgünstigere Rumpfe, leichtere Strukturen, effizientere Propeller oder Ruder und andere Systeme müssen mit aufwendigen Berechnungsverfahren optimiert werden. Diese müssen zudem so genau sein, dass sie auch relativ geringe Verbesserungen noch zielsicher vorhersagen können.

Denn jede technische Entscheidung ist mit nachgelagerten Kosten verbunden. Daher ist die Entwicklung von zuverlässigen Berechnungsverfahren auf allen Gebieten der Schiffstechnik in der Forschung eine elementare und notwendige



## Die Schiffstechnik hat frühzeitig die Informationstechnik genutzt.

maneuverneutral sein wird. Dabei herrscht zurzeit eine große Unsicherheit, auf welche technischen Lösungen es langfristig hinauslaufen könnte. Denn es wird leider häufig unterschätzt, wie groß der Aufwand ist, eine bereits an Land bewährte Technologie sicher und zuverlässig an Bord eines Schiffes einsetzen zu können.

Zudem sind Schiffe sehr langfristige Investitionen, die stabile und geregelte Rahmenbedingungen brauchen. Der Schiffbau unterscheidet sich von allen anderen Branchen, weil – gerade in Deutschland – nur noch Unikate hergestellt werden. Die Fertigung von Unikaten bringt aber besondere Herausforderungen mit sich, weil es keine Prototypen gibt, von denen man, wie in der Serienfertigung, eine Lernkurve ableiten kann.

Daher hat die Schiffstechnik wie keine andere Branche sehr frühzeitig und intensiv die Informationstechnik genutzt, als es den Begriff „Digitalisierung“ noch gar nicht gab. Weil schon um die Jahrtausendwende absehbar war, dass es praktisch keine Verbesserung geben kann, die nicht durch massiven Einsatz der Informationstechnik gestützt würde. Ein durchgängiges Produktmodell (heute würde man „Digital Twin“ dazu sagen) oder eine Simulation von Produktionsprozessen sind schon relativ früh eingesetzt worden und werden heute stetig weiterentwickelt, um den modernen Anforderungen gerecht zu werden. Das wird natürlich auch in der Schiffbauforschung abgebildet, denn ohne eine leistungsfähige Forschungs- und Entwicklungsinfrastruktur wären die Erfolge nicht erzielbar. Als wichtigen, maritimen Forschungs- und Ausbildungsschwerpunkt hat daher die TU Hamburg die Schiffstechnik besonders im Fokus.

*Prof. Dr.-Ing. Stefan Krüger  
Leiter des Instituts für Entwerfen von  
Schiffen und Schiffssicherheit  
TU Hamburg*



Voraussetzung, wenn die Schiffe langfristig immer effizienter werden müssen.

Effizienz alleine reicht aber nicht aus, um die Schiffstechnik zukunftsfest zu machen: Die Havarie der EVER GIVEN oder die Containerverluste der letzten Zeit im schweren Wetter haben gezeigt, dass gerade die sehr großen Schiffe besondere technische Herausforderungen bieten, die bisher noch kein Forschungsthema waren. So hat uns der Fall MSC ZOE eindrucksvoll vor Augen geführt, dass es beim Rollen von Schiffen schon bei moderaten Rollwinkeln zur ungewollten Grundberührung kommen kann.

Und der Fall EVER GIVEN zeigt durchaus die technischen Schwierigkeiten auf, bei langsamen Geschwindigkeiten noch steuerfähig zu sein. Denn eine ausreichende Motorisierung verbunden mit modernen Automations- und Steuerungs-

systemen ist natürlich wesentlich, wenn das Schiff in kritischen Situationen noch sicher beherrscht werden soll.

Damit steht auch die Schiffssicherheit vor neuen Aufgaben, die sich an die geänderten Randbedingungen anpassen muss. Der Transport von E-Autos auf Passagierfähren ist beispielsweise eine neue Herausforderung an den Entwurf und Brandschutz von zukünftigen Fähren. Die 2020 erheblich verschärften Regeln für die Leckstabilitätsberechnung von Passagierschiffen stellen nicht nur für die großen Kreuzfahrtschiffe, sondern gerade für RoRo-Fahrgastschiffe erhebliche Anforderungen an die innere Unterteilung.

Den größten Umbruch in der Schiffstechnik wird es aber vermutlich in der Antriebstechnik geben. Denn alle bisher beschriebenen Verbesserungen führen noch nicht dazu, dass die Schifffahrt kli-





Diese Düse, vor dem Propeller montiert, lässt Schiffe bedeutend effizienter laufen.

## Becker Marine Systems Die maritime Ideenschmiede

**B**ecker Marine Systems sitzt im Süden Hamburgs in der Blohmstraße. Auf dem hoch gelegenen Grundstück steht ein moderner Verwaltungsbau, stilsicher im roten Klinker. Drinnen geht es großzügig zu, alles mit Liebe zum Detail gestaltet. Die Fahrt im gläsernen Aufzug macht Freude, an den Schachtwänden gleitet die Firmengeschichte vorbei.

Wir sind mit einem der geschäftsführenden Gesellschafter von Becker verabredet, Henning Kuhlmann. Er und sein Partner Dirk Lehmann unterstützen seit Jahren unseren Wettbewerb Hamburger

KOMPASS, einer ist auch immer Jury-Mitglied gewesen. Man kennt sich.

**Herr Kuhlmann, der Neubau Ihres Firmensitzes in 2014, seine Gestaltung hat Ihnen Spaß gemacht, richtig?**

Wir hatten schon immer eine Unternehmenskultur, auf die wir stolz waren. Dieses Gebäude sollte die Kräfte der Firma, vor allem ihre Flexibilität, weiter stärken. Bei uns wird das Prinzip der offenen Tür wirklich gelebt, die Kommunikation funktioniert auch spontan und in jede Richtung. Wir wollen das große Ganze leben, mit unseren Mitarbeitern und Mitarbeite-

rinnen hier im Haus, mit unseren Monteuren und Kollegen in aller Welt bis hin zum Reinigungspersonal. Wir haben nicht nur das Vertrauen unserer Kunden, wir haben vor allem intern ein hohes Maß an Vertrauen aufgebaut.

**Und das zeigt sich im geschäftlichen Erfolg ...**

Wir können seit vielen Jahren ein hohes Wachstum verzeichnen, gehen seit Jahren erfolgreich mit der Schifffahrtskrise um und nehmen es auch mit der Pandemie auf. Aber natürlich geht nicht immer alles gut und wir können sicher auch mal was

**„Wir rechnen es uns an, in den vergangenen Jahren knapp zehn Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> in der Schifffahrt eingespart zu haben ...“**

**Henning Kuhlmann**



FOTO: BECKER MARINE SYSTEMS



**Henning Kuhlmann**

einstecken – doch es sollte immer mit Fairness und Respekt ablaufen.

**Sie können sich rühmen, für jedes Schiff das passende Ruder zu liefern, die Markt- und Technologieführerschaft liegt bei Becker?**

Ja, dem will ich nicht widersprechen... Aber genau so stolz und bekannt sind wir

wegen der individuell gebauten Mewis Duct. Mit dieser bis zu sieben Meter großen Düse, vor dem Propeller montiert, läuft das Schiff im Zusammenspiel mit unserem Ruder effizienter. Wir rechnen es uns an, in den vergangenen Jahren knapp zehn Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> in der Schifffahrt eingespart zu haben.

**Und es kommen immer neue Ideen von Becker.**

**Demnächst also Frachtsegler?**

Ja, wir arbeiten an WingSails, also großen Starrsegeln für die Frachtschifffahrt. Und wir schauen auch unter die neue Generation von Segelschiffen, arbeiten dort mit angepassten Ruder- und Anti-Abdriftsystemen.

Aber genauso spannend ist unser maritimes Batteriesystem Cobra, das jetzt vom DNV zertifiziert und zugelassen wurde. Das System hat einen extrem verbesserten Brandschutz im Vergleich zu anderen und ist zum Beispiel frei von Kobalt – wichtig für den Umweltgedanken.

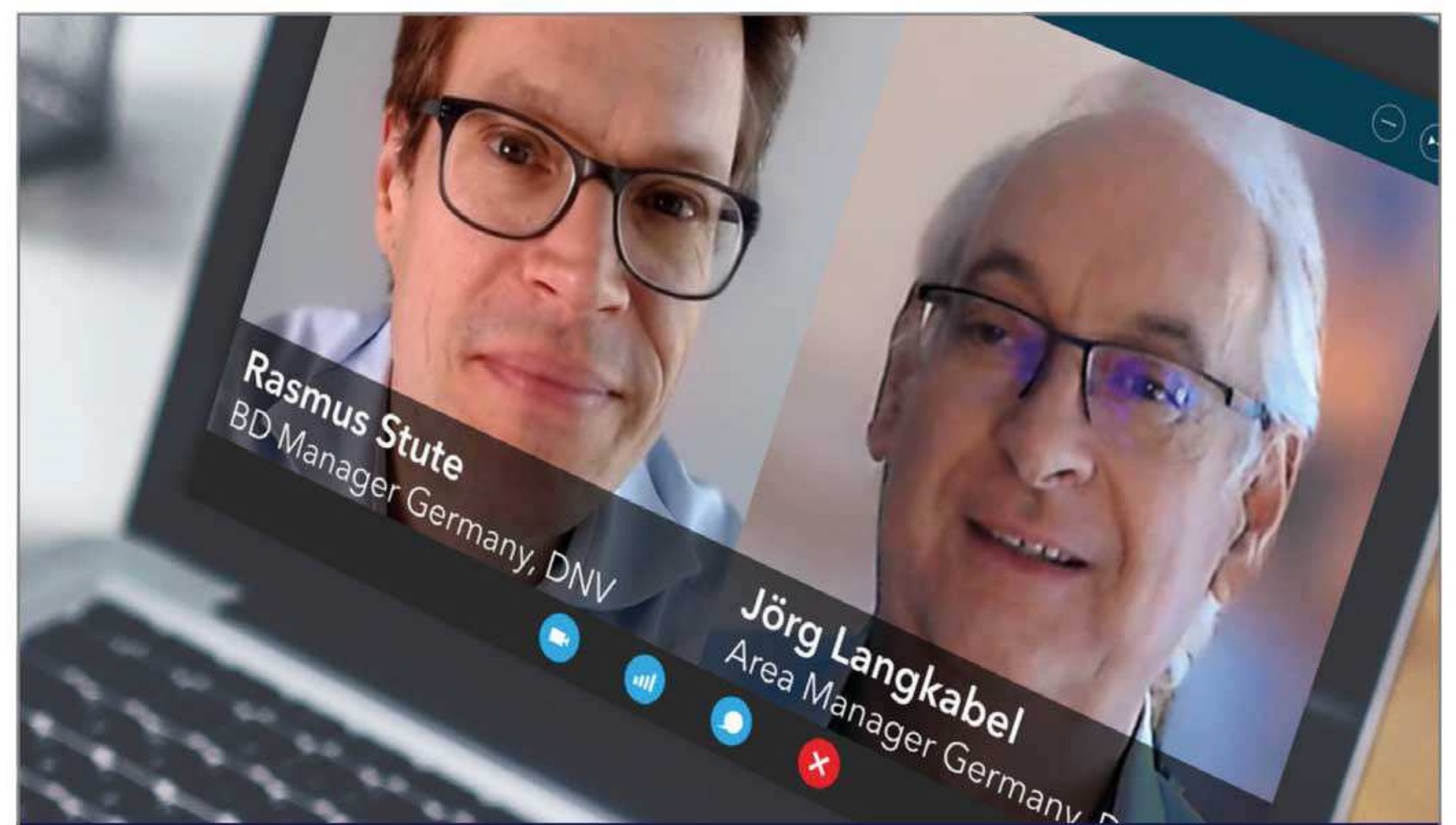
**Aber es läuft nicht immer alles glatt mit Ihren Ideen ...**

Leider nicht, es geht nicht immer so, wie es sich unsere Fachkräfte vorstellen und manchmal sind wir unserer Zeit scheinbar einfach voraus. Aber da unser Blick stets in die Zukunft gewandt ist, werden wir auch weiterhin mit unseren motivierten Mitarbeitern auf der ganzen Welt versuchen, die maritime Zukunft mit zu gestalten, immer in Richtung Effizient und zugleich Nachhaltigkeit.

**Becker wurde 1946 gegründet – das ist 75 Jahre her.**

**Gibt's eine große Party?**

Online? Das bringt keinen Spaß. Wenn die Pandemie es zulässt, werden wir sicherlich diesen Ehrentag begehen, aber vor allem werden unseren Mitarbeitern danken, dass sie uns durch diese spezielle Zeit hindurch unterstützt haben.



## WIR SIND DNV UND IMMER FÜR SIE DA

**Unser Heimatmarkt liegt uns besonders am Herzen.**

Mit über 500 maritimen Experten vor Ort stehen wir unseren Kunden beim Bau und Betrieb von Schiffen zur Seite und helfen Ihnen bei anstehenden Herausforderungen und globalen Transformationen der heutigen Zeit. Darauf können Sie sich verlassen.

[dnv.com/maritime](https://dnv.com/maritime)



**ihre**

STEUERBERATUNG	RECHTSBERATUNG
WIRTSCHAFTSPRÜFUNG	BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE BERATUNG

**IN HAMBURG**

HANSA PARTNER Gruppe  
Kehrwieder 11 | 20457 Hamburg  
040 37 6 37-0 | zentrale@hansapartner.de

[www.hansapartner.de](https://www.hansapartner.de)





Löscharbeiten in der Speicherstadt. Und die beiden Herren im Hintergrund haben Zeit, einfach nur zuzuschauen.



**„Was haben Sie im vergangenen Jahr Besonderes erlebt? Wo waren Sie, als die „Peking“ nach Hamburg zurückgekommen ist? Wie sind Sie eigentlich zu Ihrem Job gekommen? Wissen Sie noch, als dieser große Tanker...?“**

**O**hne Hafenempfang fehlen nicht nur die offiziellen Programmpunkte, sondern auch die vielen interessanten Begegnungen am Rande, der Austausch in den Pausen.

Ein bisschen von dieser Atmosphäre wollten wir auch in die Printausgabe holen und haben uns deswegen mit einigen Machern rund um den Hafen telefonisch „an den Stehtisch“ gestellt. Wir haben unter anderem mit dem Hafenkapitän über seine Aufgaben und den anschließenden Feierabend geschnackt, sind gedanklich mit Lotsen an Bord und mit einem Elbfischer auf großen Fang gegangen.

Herausgekommen sind neun kurze Porträts von Menschen, die ihr Berufsleben im und für den Hamburger Hafen verbringen – und das aus Überzeugung und mit viel Engagement.

Am Ende haben wir festgestellt, dass keine einzige Frau bei uns festgemacht hat: Aber es gibt sie. Wenn auch nicht so viele und vielleicht auch nicht in allen Berufen. Aber eines können wir nach unseren Plaudereien frei weg sagen: Die Männer, mit denen wir gesprochen haben, sind allesamt sympathische Teamplayer – und das gilt sicher auch in gemischten Teams.

Vielleicht gibt es ja auf dem nächsten „echten“ Hafenempfang Gelegenheit, bewusst nach den Macherinnen im Hamburger Hafen Ausschau zu halten, und wenn wir mit dieser Printversion des Empfangs zusätzlich ein paar Frauen neugierig gemacht haben auf diesen besonderen Arbeitsplatz: Umso besser! *Imke Voigtländer*

Hamburger Arbeitsplätze

# Der Job im Hafen



# „So eine Barkasse ist wendig, kommt in jeden Fleeth ...!“

Michael Boßel

► **Michael Boßel, Barkassenfahrer: „Ich bin der Schipper.“**

**M**it diesem Satz begrüßt Michael Boßel seine Gäste. Seit fast 20 Jahren ist er Barkassenfahrer bei der Reederei Abicht im Hamburger Hafen. Sein Großvater war Binnenschiffer. Sein Bruder ist Binnenschiffer. „Die Schifffahrt liegt in der Familie.“ Er selbst hat auch schon so ziemlich alles gemacht – Hauptsache auf dem Wasser.

Der gelernte Elbschipper war bei der Marine, Kapitän auf einem Schwimmbagger, hat im Hamburger Hafen Schlepper und in Glückstadt die Autofähre manövriert. Auch als Alsterschiffer war

Michael Boßel schon im Einsatz, „aber der Ententeich hat mich nicht ausgelastet“, sagt der 60-Jährige und schiebt schnell hinterher „auch wenn die Alster natürlich schön ist“. Sein Lieblingsort ist aber die Speicherstadt,

„illuminiert und mit klassischer Musik an Bord. Einfach schön.“

Nicht nur deswegen ist sein Job genau das, was er immer wollte. „So eine Barkasse ist wendig, kommt in jeden Fleeth. Ich habe alle Freiheiten. Und ich mag Menschen.“ Fünf Tage die Woche hat Michael Boßel Dienst, fährt bis zu fünf Rundfahrten am Tag und ist für alle Arbeiten an Bord verantwortlich – vom Fensterputzen bis zum Tanken.

Manchmal steuert er auch Charterfahrten. Bei einer

hatte Sternekoch Karlheinz Hauser auf der Barkasse seine Küche aufgebaut. „Das war schon ein Erlebnis.“ Bei einer anderen war der Bürgermeister von New York bei ihm an Bord. Als Teil des Unterhaltungsprogramms am Rande des G20-Gipfels. Wie er hieß, weiß Boßel nicht mehr, „aber war ein netter Mann“. Und das ist schließlich, was zählt.

► **Lothar Buckow, Elbfischer, mit seiner Frau: „Fischer bin ich schon mein Leben lang. Und hauptberuflich seit 40 Jahren.“**

**„Ich habe alle Freiheiten. Und ich mag Menschen ...!“**  
**Michael Boßel**



Michael Boßel, Barkassenführer



Lothar Buckow und Frau, Elbfischer

**J**eden Tag fährt Lothar Buckow mit seiner „Elise“ raus. Seit über 350 Jahren ist die Fischerei Familientradition. Seinen Eltern gehörte eine Großfischerei am Buckower See in Pommern im heutigen Polen. Nach der Flucht nach Norddeutschland hat sein Vater neben der Fischerei als Leuchtturmwärter gearbeitet. Buckow selbst ist im Leuchtturm geboren.

Seit Kindesbeinen mit dem Vater auf dem Wasser, hat der Elb-



# „Die Wasserverdrängung an der Schiffswulst solcher Riesen ist enorm ...!“ Christian Fischer

fischer aber erst einmal eine Ausbildung zum Einzelhandelskaufmann gemacht und ein Studium im IT-Bereich begonnen. „Die Zukunft als Elbfischer war mir einfach zu unsicher.“

Aus gesundheitlichen Gründen ist Lothar Buckow dann aber doch noch an Bord eines Kutters gelandet. Er braucht die Bewegung. Sie hält den 64-Jährigen fit – und jung. „Ich fühle mich mindestens 15 Jahre jünger.“ Er kann sich vorstellen, seine Arbeitszeiten noch bis 70 nach der Tide auszurichten. Seinen Fang verkauft er im Fischfachgeschäft in Jork, das er – neben einem Fisch-Bistro –

**„Ich fühle mich mindestens 15 Jahre jünger ...!“  
Lothar Buckow**

zusammen mit seiner Frau betreibt.

Die Modalitäten des Berufes haben sich in den vergangenen Jahren verändert. „Die Elbe ist stark verschlickt, und die Containerschiffe sind heute viel größer als vor 40 Jahren.“

Aber auch, wenn der Fischerjob ohnehin wenig mit Romantik zu tun hat, gibt es die besonderen Momente. Zum Beispiel, als einen Sommer lang immer wieder ein junger Seehund an seinem Kutter auftauchte, „so nah, den konnte ich streicheln“. Aber Lothar Buckow weiß auch, dass er solche Begleitung nicht an sich gewöhnen darf: „Wenn es im Winter auf der Elbe Eis gibt, sollten die Tiere längst weitergezogen sein.“

## ► **Christian Fischer, Schlepperkapitän: „Ich wusste früh, ich will auf die Brücke!“**

**W**ir machen täglich, was andere Schiffe vermeiden: Manövrieren in der Nahbereichslage.“ Christian Fischer ist Schlepperkapitän. Wenn er mit seinem 33 Meter langen Schlepper an ein Schiff von bis zu 400 Metern Länge navigiert, ist Präzisionsarbeit gefragt. „Die Wasserverdrängung an der Schiffswulst solcher Riesen ist enorm.“ Über zwei Joysticks steuert der 36-Jährige den Schlepper bis zu zwei Meter heran, damit die Schleppverbindung hergestellt werden kann.

Vor fünf Jahren hatte er einen besonderen Einsatz: Ein Großcontainerschiff war vor Lühesand auf Grund gelaufen. Die „Bugsier 9“ war einer von sieben Schleppern, die es zurück in die Fahrinne geschleppt haben. Und Christian Fischer stand auf der Brücke.

Dass er da schon immer hinwollte, stand für ihn früh fest. Aufgewachsen unweit von Nord-Ostsee-Kanal und Nordsee war er seit seiner Kindheit in Booten unterwegs – meist zu Angelausflügen. Schon als

**„Ein harter Job, aber genau der richtige für mich ...!“  
Christian Fischer**



Christian Fischer, Schlepperkapitän

FOTO: FAIRPLAY TOWAGE GROUP

Schüler hat er sein Taschengeld bei der Hafengesellschaft Brunsbüttel verdient. Nach seiner Ausbildung zum Schiffsmechaniker studierte Christian Fischer Seeverkehr, Nautik und Logistik an der Hochschule Flensburg, und nach sieben Jahren als Steuermann bei der Bugsier Reederei hat er sich dort um eine Kapitänsstelle beworben – erfolgreich.

Jeweils zwei Wochen arbeitet er auf dem Schlepper, 24/7 im Einsatz. Dann ist er zwei Wochen zuhause. Ein harter Job, aber genau der richtige für ihn, sagt er. Und noch immer genießt er es, in den Sonnenauf- oder -untergang zu fahren – und in den Hamburger Hafen zurückzukommen, „den schönsten Hafen Deutschlands.“

## ► **Jörg Pollmann, Hafenskapitän, „Ich war nicht sicher, ob ein Job in einer Behörde das Richtige für mich ist...“**

**F**ast 25.000 Schiffsbewegungen verzeichnet der Hamburger Hafen im Jahr. Koordiniert werden sie in der Nautischen Zentrale – einer der weltweit technisch und personell am besten ausgestatteten Verkehrsleitzentralen ihrer Art. „Chef“ des Oberhafenamtes und damit neben der Nautischen Zentrale von fünf weiteren Bereichen ist Jörg Pollmann, seit über 25 Jahren Hafenskapitän des Hamburger Hafens.



**„Nun fahrt mal weiter.**

**Ich steige an der Hafengrenze aus ...!“** Jörg Pollmann

FOTO: HPA/GEORG SCHLÄGER



Jörg Pollmann, Hafenskapitän

Als er sich auf den Posten bewarb, war er bereits zwölf Jahre zur See gefahren, hatte in einer Stauerei gearbeitet und einen Kaibetrieb geleitet. Trotzdem war er in Europa mit damals 35 Jahren der jüngste Hafenskapitän. Und er war sich noch nicht wirklich sicher, ob „so ein Job in einer Behörde“ das Richtige für ihn sei. Heute ist Jörg Pollmann 62 und weiß: „Das ist mein Traumjob!“. Nicht nur, weil der Hamburger Hafen der drittgrößte in Europa ist, sondern auch wegen der Vielseitigkeit: „Ich bin zuständig für alle nautischen Fragen.“ Die Entwicklung des Hafens und Vorgaben zu den Anlaufbedingungen für die weltweit größten Containerschiffe zählen ebenso dazu wie die Frage, wie eine Barkasse ausgestattet sein muss, um die Speicherstadt befahren zu können. Dabei steht ihm ein Team zur Seite, auf das er sich 24 Stunden am Tag verlassen kann. Zum Beispiel, wenn er nach Feierabend mit Familie und Hund im Alten Land spazieren geht. Und auch das genießt er, denn als er noch zur See fuhr, war er oft viele Monate unterwegs. Geht er heute an Bord eines Schiffes, dann, um den Kontakt zu Schiffen und Besatzung zu halten. Am Ende heißt es: „Nun fahrt mal weiter. Ich steige an der Hafengrenze aus.“

**„Im Hafen bin ich zuständig für alle nautischen Fragen ...!“**  
**Jörg Pollmann**

► **Christian Helms, Wasserschutzpolizist**  
**„... im maritimen Bereich arbeiten, ohne monatelang von zuhause weg zu sein.“**

**V**om Containerriesen bis zum Sportboot – im Hamburger Hafen sind sie alle unterwegs. Das geht nicht immer glatt. Kommt es zu einem größeren Unfall, sei es aus Rücksichtslosigkeit, technischen oder anderen Gründen, landet der Fall bei Christian Helms. Das gilt auch, wenn es im Umschlagsbetrieb zu einem Arbeitsunfall kommt. Die Elbe bis St. Margarethen und die westlichen Teile des Hamburger Hafens bis zur Landesgrenze sind sein Revier. Und da geht ihn alles was an, was mit Schifffahrt zu tun hat – auch an Land. Der 40-Jährige ist Erster Schifffahrtsermittler beim Wasserschutzpolizeikommissariat 1 – Hafen Hamburg. Er war auch vor Ort, als Ende 2020 ein über 100 Meter langer Chemie-Tanker die Kaimauer am Anleger Neumühlen gerammt hat. Christian Helms hat sich technische Aufzeichnungen angesehen, Mitschnitte von der Brücke angehört, Fotos vom Schaden gemacht, Zeugen befragt – „Ermittlungsarbeit eben, wie man sie auch aus Fernsehkrimis kennt“.

So spektakulär sei seine Arbeit zwar nicht immer, abwechslungs-



# „Kommt ein Lotse an Bord, hat er 50 Sekunden Zeit, um sich zu orientieren ...!“

Ben Lodemann



Christian Helms, Wasserschutzpolizist



Ben Lodemann, Elblotse

reich dafür schon, sagt der Polizeihauptkommissar. Grenzkontrollen, Ladungskontrollen, ISPS-Kontrollen, Umweltschutzkontrollen – all das fällt in den Zuständigkeitsbereich der Wasserschutzpolizei.

**„Ich mache Ermittlungsarbeit – wie man sie auch aus dem Fernsehen kennt ...“**

**Christian Helms**

Auch Christian Helms ist mehrere Jahre auf der Unterelbe Streife gefahren und hat sechs Jahre im Bereich der Umweltschutzkontrollen gearbeitet, bevor er Erster Schiffsermittler wurde.

Heute ist er überwiegend am Schreibtisch. „So kann ich im maritimen Bereich arbeiten

ohne monatelang von zuhause weg sein zu müssen.“ Und Zuhause, das ist Hamburg, beruflich und privat.

► **Ben Lodemann, Elblotse**  
**„Kommt ein Lotse an Bord, muss er wissen, wo es langgeht ...“**

**W**ie verläuft die Uferböschung? Welche Strömungen sind zu erwarten? Das und viel mehr muss ein Lotse wissen, um Schiffe sicher an ihr Ziel leiten zu können – bei jedem Wetter, zu jeder Tages- und Nachtzeit. Das Revier der Lotsenbrüderschaft Elbe reicht von der Deutschen Bucht bis in den Hamburger Hafen. „Das ist in etwa so, als müsste man auf über 100 Kilometern Au-

tobahn jede Ausfahrt exakt kennen – bis hin zu ihrem Krümmungsgrad.“

Ben Lodemann weiß, wovon er spricht. Der 54-Jährige ist Ältermann der Lotsenbrüderschaft, einer der weltweit ältesten Lotsenvereinigungen. Davor ist er 18 Jahre zu See gefahren und war zehn Jahre als Lotse im Einsatz. Er hat großen Respekt vor der Leistung der über 300 Mitglieder, darunter zwei Frauen, „die einzigen Lotsinnen in Deutschland“.

Der Job erfordere höchste Konzentration, bis zu 14 Stunden am Stück und vom ersten Moment an: „Kommt ein Lotse an Bord, hat er rund 50 Sekunden, um sich zu orientieren. Dann muss er wissen, wo es langgeht.“

60.000 Einsätze fahren die Elblotsen im Jahr.

Aufgabe des Ältermanns ist es, Praxis und Verwaltungsentscheidungen in Einklang zu bringen.

„Wenn wir das nicht schaffen, hat Hamburg ein Problem.“

Dabei ändern sich die Anforderungen ständig, nicht nur aufgrund der technischen Entwicklung

und des Größenwachstums der Schiffe. Um den Lotsenberuf attraktiver zu machen – auch für Frauen – arbeiten die Lotsen zusammen mit der Verwaltung unter anderem an einer Anpassung der Zugangswege zur- und an der Ausbildung. Ziele wie diese hat er noch viele – auf jeden Fall genug für eine weitere Amtszeit.

**„Wenn wir das nicht schaffen, hat Hamburg ein Problem ...“**

**Ben Lodemann**

FOTO: BEATE ZOELINER

FOTO: WSP



# „Im Hafen herrscht ein lockerer Umgangston. Wir sitzen ja alle im gleichen Boot ...!“ Frank Kremser

## ► Frank Kremser, Festmacher „Wenn ich gewusst hätte, wieviel Spaß das macht...“

**F**ranks Kremser ist Quereinsteiger. Der gelernte Gas-Wasser-Installateur hatte sich „nicht so erfolgreich“ als Gastronom versucht und suchte einen Job. Ein Freund holte ihn kurzerhand als Festmacher in den Hafen. Das war vor 14 Jahren. Seit sechs Jahren ist er Betriebsleiter bei der H.S.H. Festmachergesellschaft. „Hätte mir vorher einer gesagt, wieviel Spaß das macht, wäre ich viel früher hier angekommen.“ Der 50-Jährige kümmert sich um die Disposition und steht auch selbst mit am Poller.

Festmacher agieren meist von Land aus: Vom Schiff wird ein dünnes Seil geworfen, an dem die „Affenfaust“ hängt, ein Gewicht, das das Seil beschwert. Mit dieser Wurfleine zieht der Festmacher die dicke Festmacherleine zu sich und sichert sie am Poller – oft mit Hilfe einer Winde. Wird das Schiff an einer Dalbe befestigt, findet das Manöver vom Festmacherboot aus statt. Tagsüber zieht

das oft Schaulustige an. Von Kreuzfahrern gibt es auch schon mal Applaus.

Der Job ist gefährlich. „Wenn dir die Affenfaust ins Gesicht knallt oder ein Tau reißt, ist schnell mal ein Nasenbein gebrochen – oder Schlimmeres.“ Frank Kremser

Nase ist heile: „Ich weiß ja, was da geflogen kommt.“ Sicherheit steht an oberster Stelle. Dazu kommen weitere Herausforderungen, zum Beispiel, wenn schon ein Schiff am Poller festgemacht hat und die Festmacher „stricken“ müssen. „Die Leinen dürfen sich nicht berühren, sonst kommt es schnell zu Schäden.“

**„Die Leinen dürfen sich nicht berühren ...!“**

Am meisten gefällt dem Hafen-Quereinsteiger das kollegiale Miteinander. „Im Hafen herrscht ein lockerer Umgangston. Wir sitzen ja alle im gleichen Boot.“

## ► Oliver Wilde, Hafenslotse, „Wir sind Freiberufler, organisieren uns selbst, gehören aber zu Hamburg ...“



**O**liver Wilde kommt vom Niederrhein. In seiner Familie ist vor ihm niemand zur See gefahren. Aber Schiffe haben ihn schon immer interessiert, „und ich wollte raus aus der Enge“. Sein Wunsch führte ihn direkt rein in die Kajüte – ein zwar ebenfalls beengter Ort, aber einer, von dem aus sich gut die weite Welt entdecken lässt. Die Seefahrt hat er „von der Pike auf“ gelernt: Seinen „Matrosen“ (heute:

Schiffsmechaniker) hat er in Bremen gemacht, ist lange zur See gefahren, zuletzt als Kapitän. Mit der eigenen Familie kam der Wunsch nach mehr Sesshaftigkeit auf – und die Stelle als Hafenslotse. Seit 2003 ist der 63-Jährige Mitglied bei der Hafenslotsenbrüderschaft Hamburg. „Wir sind Freiberufler, organisieren uns selbst, gehören aber fest zu Hamburg.“

**„Ich wollte raus aus der Enge ...!“**

Oliver Wilde arbeitet im Wochenrhythmus. In seiner Dienstwoche lotst er mit seinen Kollegen die Aufkommer, Abgänger und Verholer durch den Hafen. „Da ist jede Größenordnung dabei.“

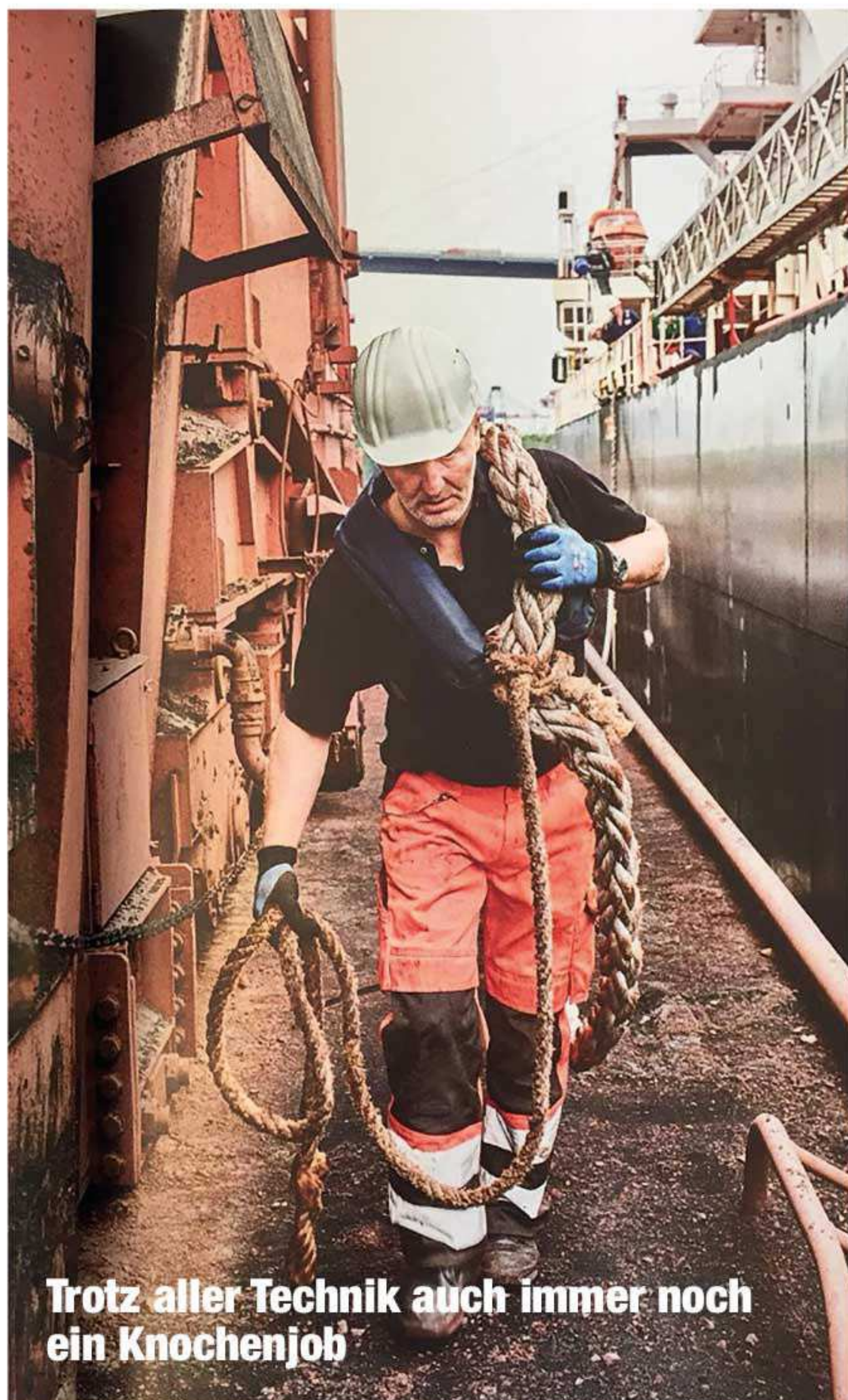
Mit 115 Metern Länge gehört die „Peking“ zwar nicht zu den Riesen, ein besonderer Moment war es trotzdem, als die 1911 gebaute Viermastbark nach Jahren in New York und einer aufwendigen Sanierung in der Peters Werft Ende 2020 in ihren Heimathafen Hamburg einfuhr. Oliver Wilde hat als Lotse an Bord die beiden Schlepper koordiniert, die die „alte Dame“ an ihren vorübergehenden Liegeplatz gezogen haben. Vor der Elphi hat er das „Schmuckstück“ gedreht und für die Schaulustigen noch einmal kurz angehalten. Nun hofft er, dass sie bald einen Liegeplatz bekommt, an dem sie sich besser präsentieren kann.



FOTO: KREMSE/HS.H.

Frank Kremser, Festmacher





Trotz aller Technik auch immer noch ein Knochenjob



Die Festmacher sind bei jedem Wind und Wetter verlässlich im Einsatz

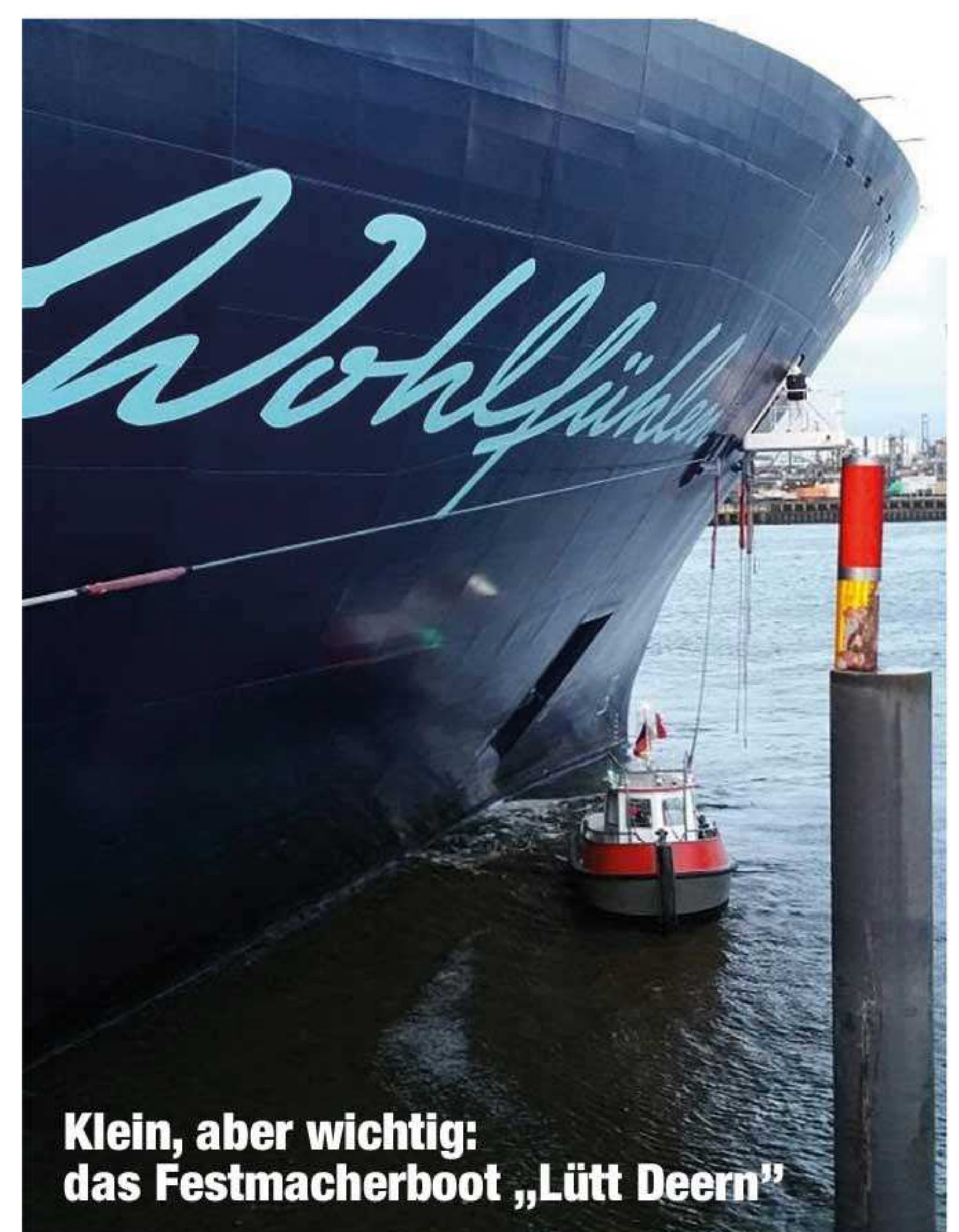
FOTOS: H.S.H.

Trotz stetem Wandel

## Der Festmacher bleibt Euch auch in Zukunft erhalten

H.S.H. Festmachergesellschaft mbH ist ein inhabergeführtes, in 2007 gegründetes, kleines Hamburger Familienunternehmen mit ca. 30 Mitarbeitern, welches diverse Dienstleistungen rund um das Seeschiff anbietet. Neben dem Fest- & Losmachen aller Schiffsgrößen an allen Liegeplätzen an 365/24/7 im Hamburger Hafen bieten wir auch Lukenreinigung, Runnergang, den guten alten Wäscheservice sowie in Kooperation mit einer Hamburger Werft einen mobilen, mit GL Zertifikat bestätigten Schweißservice an. Auch die Besetzung mit deutschen Patentträger/innen auf Seeschiffen ist eine unserer Spezialitäten. Das allgemeine Bild des „harten Hamburger Jung“ als Festmacher im Hafen, der die dicken Pötte mit bloßen Händen an die Kaikante zieht, ist natürlich nur noch bedingt richtig. Heute übernehmen sogenannte Windenautos mit kräftigen Hydraulikpumpen, die die Winde antreiben, die meiste Arbeit. Es sind natürlich auch die „harten Jungs“ geblieben, da einiges an dem Job bis heute eben nicht durch die vorantreibende Automatisierung erledigt werden kann. Die weltweite Schiff-

fahrt ist im Punkte Größe, Art, Ladung, Rumpfform genauso vielfältig und unterschiedlich wie die weltweite Ausführung der Kaianlagen. Eine generelle Automatisierung für unseren Beruf ist daher, aus heutiger Sicht, nicht durchsetzbar. Themen wie überdimensionale Magnete, die die Schiffe an der Pier festhalten (man denke bei einem großen Containerfrachter mit einer Länge von 390 Metern und einer Höhe von 70m an die nötige Energie) oder feste Arretierungen der Schiffe mittels Stahlarmen an der Kai sind derzeit nicht realisierbar. Dennoch denken auch wir über weitere Möglichkeiten der Themen Automatisierung und Technisierung nach. Den vermehrten Einsatz von technischem Gerät sehen wir da aber nicht als Ersatz des Menschen, sondern als nötiges Hilfsmittel der immerzu wachsenden Schiffsgrößen. Wir sind uns durchaus unserer sozialen Verantwortung gegenüber unseren Mitarbeitern und ihren Familien bewusst. Und wer weiß, vielleicht übernimmt ja irgendwann eine meiner beiden Töchter in der dann 2. Generation die H.S.H. Festmachergesellschaft mbH.



Klein, aber wichtig: das Festmacherboot „Lütt Deern“

Neben ordentlich frischem Wind, den ein Generationswechsel in der Regel mit sich bringt, täte es unserer Frauenquote auch gut. Wir freuen uns alle auf die vor uns liegenden Aufgaben und sind auf die Zukunft der Schifffahrt und des Hamburger Hafens sehr gespannt. Moin Hamburg!

**H.S.H.**  
HAFEN SERVICE HAMBURG

**Benito di Racca, H.S.H.  
Festmachergesellschaft mbH,  
Geschäftsführer**







**H**amburgs Geschichte ist eine maritime Geschichte. Hafen und Schifffahrt haben die Stadt über die Jahrhunderte geprägt – und sind bis heute bestimmende Faktoren der Stadtentwicklung.

Von jeher besteht in der Hamburger Bevölkerung großes Interesse an der Seefahrt. Das Kulturerbe von alten Lastenseglern, Fischereifahrzeugen, Stückgutfrachtern, Hafenschleppern, Lotsenschonern oder Feuerschiffen wird in Hamburg an mehreren Standorten gepflegt.

Im Museumshafen Oevelgönne, im Traditionsschiffhafen in der Hafencity, im Bereich Landungsbrücken oder an den 50er Schuppen am Bremer Kai, wo die Stiftung Hamburg Maritim ihren Sitz hat, können diese Zeitzeugen bewundert werden. Organisiert in Vereinen präsentieren meist ehrenamtliche Crews den Besuchern und Einheimischen der Stadt voller Stolz ihre durchweg fahrfähigen Schiffe und nehmen sie mit auf Gästefahrten. Allein die Stiftung Hamburg Maritim mit ihren Betriebsvereinen zählt mehr als 1.400 Ehrenamtliche.

Die Crews der Museumsschiffe pflegen die schwimmenden Denkmäler, erzählen die Historie der geschichtlich wertvollen Kulturgüter und machen diese erlebbar. Von der Brücke bis zur Maschine, von der Kombüse bis zum Deck können die historischen Schiffe erkundet werden. Wohl in keinem anderen Hafen der Welt gibt es so viele historische Schiffe, die Gäste einladen können. Höhepunkt sind die großen Schiffsparaden anlässlich des Hafengeburtstages oder des Elbfestes.

Und obwohl die Schiffe so originalgetreu wie möglich restauriert sind, verfügen sie über alle Einrichtungen, die für die Sicherheit und den Komfort der Gäste unerlässlich sind. Die Einnahmen aus Gästefahrten und Kulturveranstaltungen an Bord sichern neben Spenden den Erhalt der Hamburger Traditionsschiff flotte. Durch die Corona Krise fallen diese Einnahmen seit über einem Jahr ersatzlos aus und die anhaltende Situation bereitet den Betreibern der Schiffe zunehmend große Sorgen.

An einem milden Dienstagnachmittag im Jahre 1905 in der Speicherstadt – Güteranlieferung im Freihafen

# Hamburgs historische Flotte





FOTO: STIFTUNG HAMBURG MARITIM

Die PEKING kommt nach Hause

## Peking Kurs Heimat

**D**er Anblick war so trist wie das Wetter. Als Joachim Kaiser an einem nebligen Vormittag des Jahres 2015 am Ufer des East River in Manhattan stand und die PEKING begutachtete, sah er nicht mehr viel von der ehemals stolzen Viermastbark, die 1911 bei Blohm + Voss vom Stapel gelaufen war. Und das lag nicht am Nebel.

Kaiser hat den Verfall der PEKING miterlebt. Der gelernte Nautiker, 1947 geboren, war als Kapitän viel auf den Weltmeeren unterwegs und hatte dem ehemaligen Flying P-Liner der Reederei F. Laeisz immer wieder mal einen Besuch abgestattet. Doch an jenem Novembertag gab es dafür einen besonderen Grund. Der marode Frachtsegler, nur noch knapp schwimmfähig, sollte zurück in seinen Heimathafen Hamburg.

Es war der Beginn eines mehrjährigen und 38 Millionen teuren Abenteuers, dem der Schiffskenner Kaiser zunächst skeptisch

gegenüberstand. Auf der einen Seite des Atlantiks der ausgeschlachtete Segler, auf der anderen die Stiftung Hamburg Maritim, die ihn überführen und wieder flottmachen sollte. Und zwar unter Leitung des Experten im Vorstand – Joachim Kaiser. „Ich sah das traurige Wrack und ahnte schon, was da auf uns zukommen würde. Und da habe ich mir richtig Sorgen gemacht“, erinnert er sich.

Zum Glück ging alles gut aus: Dank der Expertise Kaisers, der das Projekt PEKING durch unzählige bürokratische Untiefen und vorbei an zahlreichen Zweiflern lotste, dem Einsatz seines Teams und der Bundesförderung konnte die fragile Bark 2017 in einem Dockschiff über den Atlantik transportiert werden. Drei Jahre intensiver Restaurierung in der Wewelsflether Peters Werft folgten.

Die Einfahrt in den Hamburger Hafen im September 2020 wurde zum Triumph-

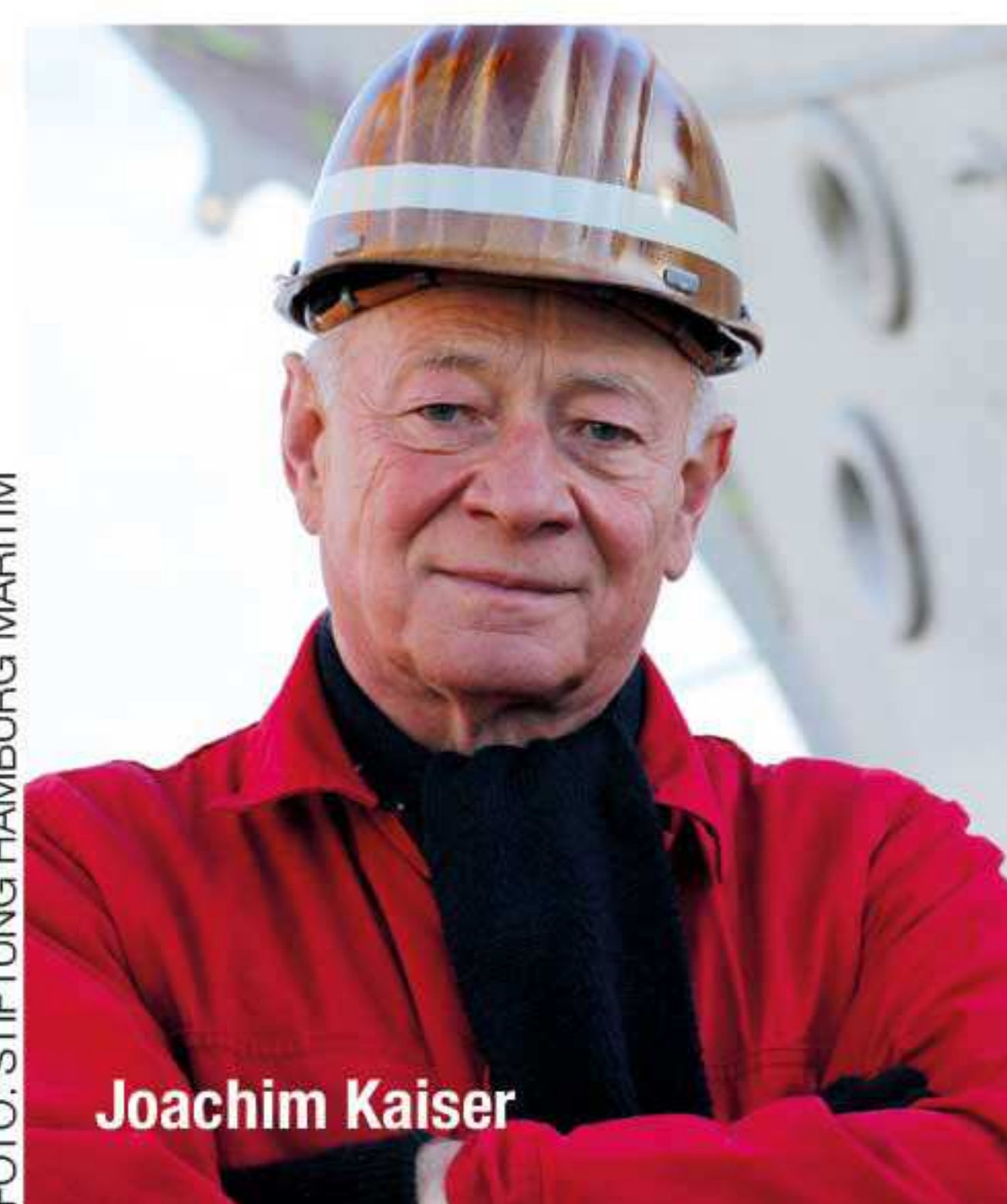


FOTO: STIFTUNG HAMBURG MARITIM

Joachim Kaiser

zug – auch für Joachim Kaiser. Inzwischen liegt der Frachtsegler am Bremer Kai im Hansahafen. Eigentümerin ist seither die Stiftung Historische Museen Hamburg.

Wenn Kaiser heute den 115 Meter langen „Hamburger Veermaster“ betrachtet, muss er sich bisweilen ungläubig die

Augen reiben. „Damals im New Yorker Nebel überwogen die Zweifel, die Liste der Probleme war einfach zu lang. Aber nun ist sie da, wo sie hingehört und wieder die PEKING.“

## Cap San Diego Traumjob

**E**igentlich war klar, dass Ann-Kathrin Cornelius eines Tages auf einem Schiff arbeiten würde. Dass es die Cap San Diego wurde, findet die 29-Jährige umso schö-





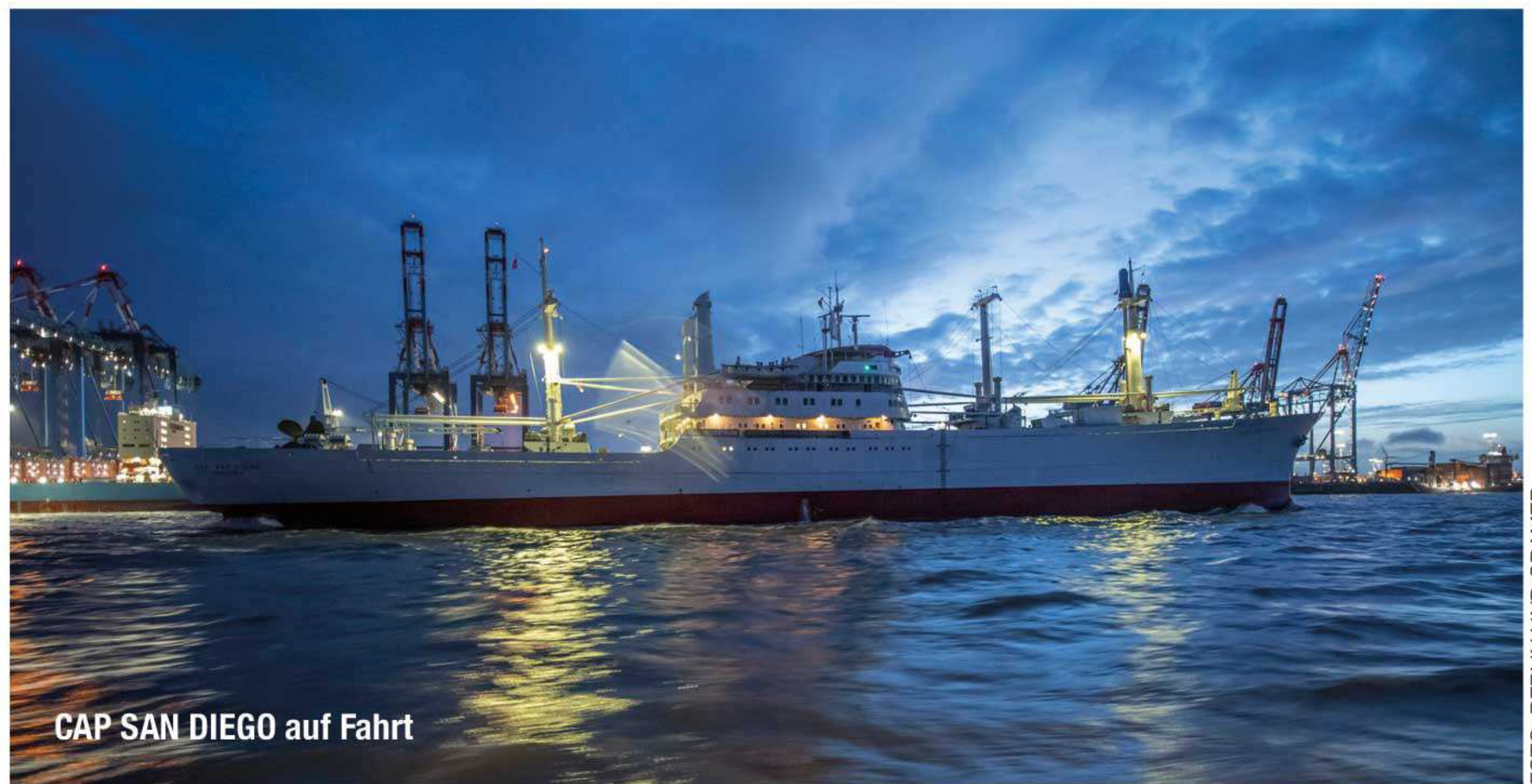
FOTO: BERLIN UND CRAMER

Ann-Kathrin Cornelius

ner. Aufgewachsen auf der Halbinsel Budjadingen, wo die Weser in die Nordsee mündet, machte sie sich nach dem Abi auf nach Leer, um dort Schiffs- und Reedereimanagement zu studieren. Nach dem Bachelor-Abschluss folgten drei Jahre bei einer Schlepp- und Bergungsfirma und der Master „Maritime Management“.

Ihre Abschlussarbeit schrieb sie bei der Reederei Claus-Peter Offen. Deren Geschäftsführer sitzt auch im Vorstand des Cap San Diego-Besitzers Stiftung Hamburger Admiralität. Und da der Chef erstens einen neuen Geschäftsführer für die Betreibergesellschaft des größten fahrtüchtigen Museumsfrachtschiffs der Welt suchte und zweitens von der Arbeit der Master-Studentin begeistert war, kamen schnell zwei Dinge zusammen, die zusammengehören.

Seit drei Jahren hat Ann-Kathrin Cornelius nun ihr Büro auf der Cap San Diego und leitet von dort aus das Geschehen an Bord – das Museum, das Hotel, die Escape-Rooms und die kulturellen Veranstaltungen. „Ein Traumjob auf meinem persönlichen Traumschiff“, sagt die Geschäftsführerin über ihre Tätigkeit und betont dabei die „tolle Zusammenarbeit“ mit der Crew. Das sind erfahrene Seemänner, die die alte Schiffstechnik noch bedienen können und die „Cap“ ehrenamtlich in Bewegung halten. Genau das bereitet ihr etwas Sorge: Die Männer werden nicht jünger, die Technik auch nicht. „Wir brauchen dringend Nachwuchs, dem sie ihr Know-how weitergeben können“, so Ann-Kathrin Cornelius.



CAP SAN DIEGO auf Fahrt

FOTO: BERLIN UND CRAMER

## MS Bleichen Stückgutfrachter

Die MS BLEICHEN repräsentiert eine Generation von Frachtschiffen, die vor der Zeit der Containerschiffe das Bild des Hamburger Hafens prägten. Auch an den 50er Kaischuppen im Hansahafen – hier befindet sich der heutige Liegeplatz der BLEICHEN – wurden solche Schiffe regelmäßig abgefertigt.

1958 wurde die BLEICHEN speziell nach den Forderungen des Auftraggebers – der Hamburger Reederei H.M. Gehrcens – gebaut. Das Hauptfahrtgebiet war die Ostsee, auf der das 93 Meter lange und 12 Meter breite Schiff von Hamburg aus Stückgut nach Schweden und Finnland transportierte.

Auf dem Rückweg nahm es Papierrollen und Holz an Bord. Um diese Route auch im Winter befahren zu können, musste der Frachter extrastark konstruiert sein, sodass er die höchste Eisklasse erhielt. Allerdings, in Zeiten schwächerer Beschäftigung in der Ostsee wurde die BLEICHEN auch schon mal nach Westafrika geschickt, um Holz nach Westeuropa zu bringen. 1971 wurde das Schiff nach Italien verkauft.

Die Eignerin Stiftung Hamburg Maritim holte im Januar 2007 den Frachter nach einer wechselvollen Geschichte aus der Türkei nach Hamburg zurück und restaurierte das geschichtlich wertvolle Schiff mit Hilfe von Bundesmitteln. Bei der aufwendigen, mehrjährigen Restaurierung wurde besonders darauf geachtet, viel Originalsubstanz aus der Bauzeit der BLEICHEN zu erhalten.



Stückgutfrachter MS BLEICHEN

FOTO: DRSTEFAN BEHN/SHM



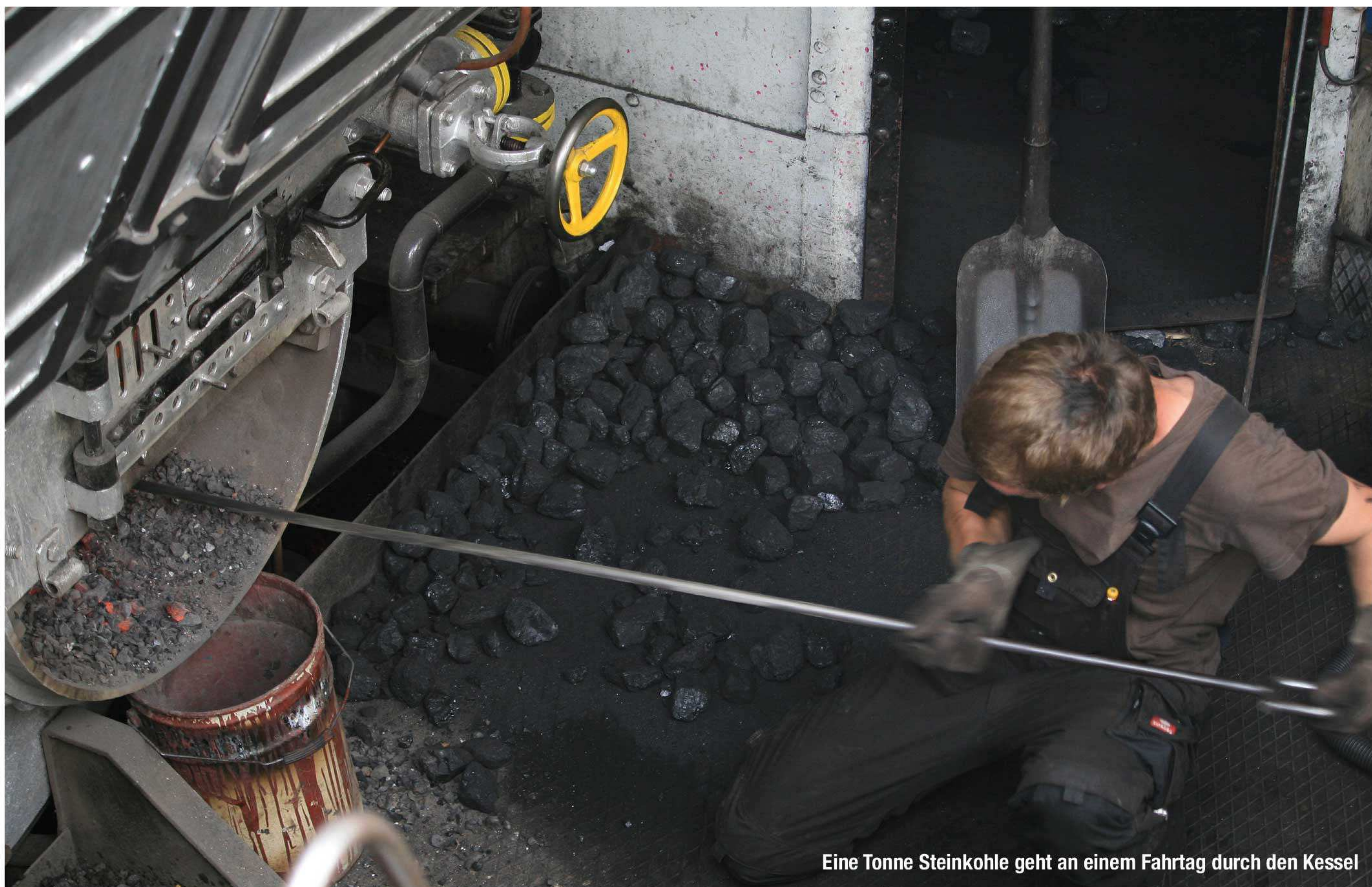


FOTO: MICHAEL HOTZE

Eine Tonne Steinkohle geht an einem Fahrtag durch den Kessel

Für die Instandhaltung und den Betrieb als fahrendes Museumsschiff gründete sich der Verein "Freunde des Stückgutfrachters MS Bleichen e.V." Viele der ehrenamtlichen Mitglieder sind ehemalige Seeleute oder sogar „Bleichen-Fahrer“. Als Botschafter der Stadt Hamburg unternimmt die unter Denkmalschutz stehende BLEICHEN seit 2018 Fahrten mit Gästen – anstatt Stückgut.

Zu besonderen Anlässen wird Stückgutumschlag mit dem voll funktionsfähigen bordeigenen Ladegerüst vorgeführt. Tief im Schiffsbauch der BLEICHEN liegt die Luke II. Der ehemalige Laderaum des Stückgutfrachters wurde unter Berücksichtigung seiner ursprünglichen Nutzung mit viel Feingefühl zu einer außergewöhnlichen Eventlocation ausgebaut.

**Mithilfe von Maschinentelegraf und Sprachrohr sicher durch sein Revier.**

## Eisbrecher ELBE Dampf ablassen

**I**m März erhielt der Dampfeisbrecher „Elbe“ auf der Werft Buschmann am Peuter Elbdeich einen neuen Unterwasser-Anstrich. Anschließend wurde die Fahrerlaubnis für die nächsten fünf Jahre erteilt. Es könnte also wieder losgehen. Könnte ...

Normalerweise legt Eigner Matthias Kruse mit dem europaweit letzten fahrtüchtigen Dampfeisbrecher für Flüsse zwischen Mai und Oktober mehrmals in der Woche zu Vergnügungsfahrten durch die Elbtalaue ab.

Stationen der beschaulichen Flussfahrt vom Anleger Sandtorhöft in der Speicherstadt nach Lauenburg sind Geesthacht, Tespe, Tesperhude und Artlenburg.

Auch Fahrten rund um Wilhelmsburg stehen auf dem Programm. Und wer mag, kann den Eisbrecher chartern und mit bis zu 150 Freunden oder Kollegen zu einer Tour der besonderen Art aufbrechen.

An Bord des liebevoll restaurierten Schiffs von 1911 kann man zusehen, wie die Heizer unermüdlich Steinkohlebrocken verfeuern – eine Tonne schaufeln sie an einem Fahrtag in den Kessel –, während der Maschinist die über 100 Jahre alte Dampfmaschine bedient und Kapitän Kruse mithilfe von Maschinentelegraf und Sprachrohr das Schiff sicher durch sein Revier führt.

Die „Elbe“ gehörte zu einer Flotte von acht Schiffen, die die preußische Elbstromverwaltung in den Jahren 1888 bis 1911 für den Eisbrecher-Dienst auf der Oberelbe bauen ließ.

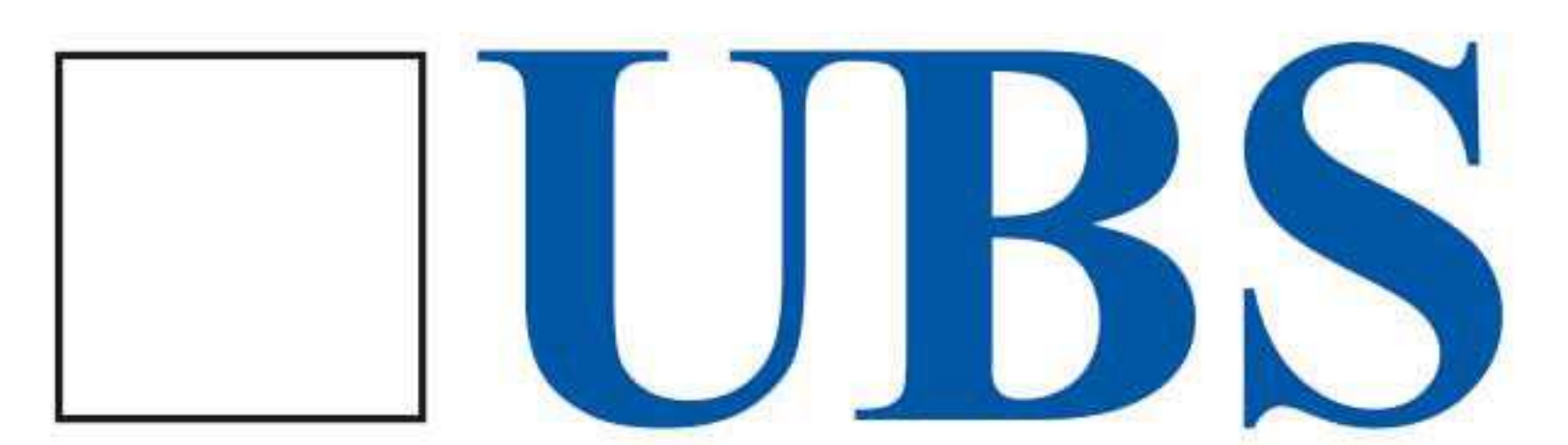
Die Rümpfe der Flusseisbrecher waren so konzipiert, dass sich die Schiffe auf das Eis schoben und es durch ihr Eigengewicht brachen.

Seit den 1950er-Jahren ersetzen nach und nach leistungstärkere Motorschiffe die Dampfeisbrecher.

Die „Elbe“ schob noch bis 1972 Dienst bzw. Eis.

Michael Hotze





# Moin.

**Wir liefern Ideen zur Problemlösung:**

Strategien und Umsetzungen in den Bereichen

- Finanzen
- Organisation
- Marketing und
- Vertrieb

Unternehmens-Beratung Schümann GmbH  
Wilhelm-Busch-Weg 6, 25355 Barmstedt  
Telefon 04123/959 333, Fax 04123/959 334  
E-Mail [ubs-gmbh@t-online.de](mailto:ubs-gmbh@t-online.de)  
[www.ubs-gmbh.de](http://www.ubs-gmbh.de)



FOTO: MAPICS\_ADOBESTOCK





Nicht nur Touristen schätzen die gastronomische Vielfalt im und am Hamburger Hafen. Die stimmungsvolle Kulisse bietet auch Kunst, Kultur und Kaffee auf schwankendem Untergrund. Die Sightseeing-Klassiker nicht zu vergessen, die auch für jeden echten Hamburger auf dem Freizeitprogramm stehen.

Die gesellige Szene

# Zwischen Fischbrötchen und großer Elbtour







Platz für alle: Schuppen 52 an der Australiastraße

**D**as Herz eines Blazer-tragenden Pfeffersacks schlägt auch schon mal höher, wenn er gelegentlich kraftvoll ins Fischbrötchen beißt. Das ansonsten eher der touristischen Pflicht überlassene Kulturgut von der norddeutschen Küste findet sich auch im Hafen selbstredend wieder.

Dass Fischbrötchen nun nicht gleich Fischbrötchen ist, diskutieren Fachwelt und Laie seitdem es den zwischen zwei

Rundstückhälften platzierten Hering gibt – Hauptsache er schmeckt nach Meer, Fisch, Hafen und Fernweh.

Selbstverständlich findet sich an den Landungsbrücken der Rest der Welt zum Große-weite-Welt-schnuppern. Und eben da breitet sich das diesbezügliche Angebot in voller Pracht aus, um misstrauisch (Bayern), skeptisch (Friesen), interessiert (Sachsen), zweifelnd (Franzosen) oder bewundernd (Rest der Welt) geordert zu werden.

Während der Hafen-Gast dem Genuss eher zufällig über den Weg läuft, ist der heimische Fischbrötchenessen zielstrebig unterwegs – und zügig wieder weg, denn er weiß, was er will. Es kommt auch vor, dass ein beauftragter Chauffeur eiligen Schrittes die Brücke hinabläuft, um beim individuell geschätzten Angebot Selbige „... mal eben!“ für die Chefetage zu organisieren. Auf das Rad oder die Vespa schwingen sich Berufstätige aus umliegenden Büros in der Mittagspause, um im

**Erfahrung  
Leidenschaft  
Können**



**STANDARD  
FLEISCH**

*Komm zu den Fleischmeistern.*

**Standard-Fleisch GmbH & Co. KG**

Lagerstraße 17  
20357 Hamburg

Telefon +49 (0)40 43 25 88-0  
Telefax +49 (0)40 43 25 88-88

info@standard-fleisch.de  
www.standard-fleisch.de



Frischeshop Wilhelm Goedecken das Fischbrötchen direkt am Ort des Geschehens zu verzehren. Hafenklänge und steife Brise gibt es gratis zu Backfisch, Matjes und Co dazu. Das ist die Kür, während der Aufenthalt in der Firmenkantine lediglich Pflicht sein kann. Die knusprigen Fischbrötchen aus der Großen Elbstraße sind mehrfach zu den besten Hamburgs gewählt worden.

Den Chef selbst findet der stille Beobachter dann eher zur Mittagszeit gleichgesinnt an den weißen Tischdecken des Fischereihafenrestaurants mit Geschäftsfreunden wieder. Mehr oder wenig ständig ausgebucht bietet die Kowalke-Küche alles rund um die Früchte des Meeres; serviert im gediegenen Ambiente einer erfolgreichen Gastronomie. Spontan mal eben auf eine Scholle vorbeischaun ist für Ahnungslose und Touristen frustrierend, denn ohne Reservierung geht nichts. Ausgebucht.

Das gelegentlich respektlos als „Kantine



Kowalkes Außenterrasse – elegant und mittendrin im Geschehen

FOTO: FISCHEREIHAFEN RESTAURANT KOWALKE

der Hamburger Wirtschaft“ betitelt Fischrestaurant an der Großen Elbstraße steht im Gegensatz zu einer anderen Küche – der Oberhafenkantine an der Stockmeyerstraße im Oberhafen.

Das kleine Haus wirkt wie an die Bahnüberführung geklebt. Es ist erst einmal so

schief, dass die Oberhafenkantine mühelos als schrägste Besonderheit der Stadt durchgeht.

Eine gewisse Anita hat von ihrem zwölften Lebensjahr an in der Kantine gearbeitet. Sie war von der Eröffnung im Jahr 1925 bis zu ihrem Tod 1997 die



**GERRESHEIM**  
SCHUPPEN 52

Mitten im Hafen –  
wo Hamburg  
am hamburgischsten ist!

Ihre Eventlocation für bis zu  
3.000 Personen auf 6.000qm  
Gesamtfläche.

Gerresheimserviert GmbH & Co. KG  
Australiastraße 52b  
20457 Hamburg

Telefon 040 600 17-0  
info@schuppen52.de  
www.schuppen52.de

## HAFEN-KLUB HAMBURG GASTRONOMIE GmbH

In einer der exklusivsten Hafen-Locations der Stadt vereinen sich hochwertige Gastronomie mit dem traumhaften Blick auf Elbe und Elbphilharmonie.

Unser modern gestaltetes Restaurant und unsere geschmackvolle Terrasse laden zum Verweilen und Genießen ein.

Reservieren Sie gleich Ihren Tisch unter: 040 - 31 79 05 80

Ab sofort ist unser Restaurant  
freitags und samstags ab 17.00 Uhr  
auch für Nicht-Mitglieder geöffnet!



„Hafen-Klub Hamburg“ Gastronomie GmbH  
Bei den St. Pauli Landungsbrücken 3 · 20359 Hamburg  
www.hafen-klub-gastronomie.de





Für Liebhaber – Stimmung im Hafen

personalisierte Zuverlässigkeit – 72 Jahre lang. Heute ist die „schräge“ Gastronomie im Oberhafen in der Hand von jungen erfahrenen Gastronomen, die die Küche nicht nur mit Klassikern und Begeisterung betreiben, sondern auch mit dem notwendigen Selbstverständnis für eine ganz besondere Einrichtung.

Als ganz großen Sport kann man den Schuppen 52 mit den Event-Möglichkeiten von Klaus Gerresheim bezeichnen. Sein Partyservice samt Location macht vor keiner Größe halt. Mit dem „Schuppen 52“ an der Australiastraße finden auch bis 1.000 Teilnehmer eine lockere Atmosphäre mitten im Hafen.

Beliebt und stets kräftig ausgebucht ist neben dem bereits erwähnten Fischereihafenrestaurant auch das „Frischeparadies“. Hier lassen sich nicht nur hervorragend Spezialitäten aus aller Welt erwerben, eine genussvolle Mittagspause im gediegenen Barbereich des Edel-Supermarktes bietet Qualität aus der oberen Schublade. Nachteil: Spontan ist schwierig, denn auch hier herrscht Gedrängel.

Gourmets und Hobby-Köche an der Grenze zum Profi sind hier Stammgäste.

Beliebt und entsprechend angemessen frequentiert ist das Angebot bei Steffen Hennsler, bei Hummer Petersen oder, wer was erleben will, bei Eier-Carl auf dem wenige Meter anschließenden Fischmarkt.

Dieser Supermarkt unter freiem Himmel ist Kult, und das schon über Generationen. Marktschreier wie „Aale Dieter“ preisen ihre Ware wortreich und laut an und haben mittlerweile bundesweit Promi-Status. Touristen und Einheimische lieben dieses Spektakel zwischen allerlei Waren von Flechtkörben über Bananen bis zu fangfrischen Schollen zum Schnäppchenpreis. Bummeln, Staunen und Kaufen mit Mowengescrei über den

**Etwas über eine Million Gäste genießen jedes Jahr die einzigartige Atmosphäre auf dem Hamburger Fischmarkt.**

Köpfen (und ab und an einem Glücksklecks von oben) machen diese morgendliche Tour bei nachtschlafender Zeit zu einem besonderen Erlebnis. 70.000 Besucher lockt dieser traditionsreiche Markt jeden Sonntag an und ist aus Hamburg so wenig wegzudenken, wie der Hafen. Früh aufstehen lohnt sich, denn dieser Ort des ausgeprägten maritimen Charmes ist ein Lebensereignis – und wer bislang glaubte, dass ihm ein Fischbrötchen als Frühstückshappen um 5 Uhr nicht schmeckt, wird hier eines Besseren belehrt.

Was wäre der Hafen, wenn man ihn nur von Land aus bewundern würde? Ehrliche Antwort: Nur halb so schön, denn auf schwankendem Untergrund erhält der Besucher unbekannte, faszinierende Ansichten mit hohem Spaßfaktor und auch noch lehrreiches Kopffutter dazu. Bei Maike Brunk gibt es keine Geschichten von krummen Bananen, dafür wahre Begebenheiten von Hamburger Persönlichkeiten aus dem Hafenrevier. Per Barkasse oder Fahrgastschiff lotst sie Gäste mit unterhaltsamen Informationen und stets



FOTO: VRD\_ADOBESTOCK



Ein "Bügeleisen" auf dem Wasser - HADAG-Fähre im Einsatz

strahlend gut gelaunt über das Wasser. Ihre Touren heißen „Bille Tour“, „Rund um Wilhelmsburg“ und für dieses Jahr neu die „Finkenwerder-Tour“. Die Hamburger Hafenkennnerin macht das seit 2007 und war im ersten Leben Software-Vertrieblerin. Mit 35 Jahren sprang sie ins kalte Wasser und ist so tief in ihren Sehnsuchtsort eingetaucht, dass sie darüber ein Buch schrieb. („Meine große Freiheit. Wie ich das Glück im Hamburger Hafen

**Etwa 600.000 Passagiere und 160 Schiffsankünfte machen Hamburg zum wichtigsten Reiseziel für Kreuzfahrer.**

fand“ /Eden Books, ET 7. Mai 2021). Der Hafen der schönsten Stadt der Welt macht eben auch Träume wahr und ist oftmals das Tor in eine andere Lebenswelt, die glücklich und zufrieden macht.

Auf dem schwankenden Ponton der Brücken 1 bis 10 an den Landungsbrücken geht's raus zur Großen Hafenerundfahrt. Vorbei an mächtigen Container-Terminals und in die beschaulich romantische Speicherstadt sorgt dieses XXL-Erlebnis für höchstes Vergnügen und steht auch auf dem Freizeitprogramm von echten Hanseaten mit tiefer Verbundenheit zu ihrer Stadt auch von der Wasserseite aus. Hubert Neubacher, seit 27 Jahren Chef von Barkassen-Meyer, hat sich der Kunst und Kultur verschrieben und das nicht nur als großzügiger Spender entsprechender Projekte in der Stadt. Der gebürtige Österreicher ist bekannt für

so mild kann  
anregend sein.

100% mild. 100% koffein.

The advertisement features a central illustration of a white coffee mug filled with black coffee. The mug is anthropomorphized with a brown, textured mustache and a small anchor logo above it. The text "MS IDEE" is written on the mug's body. Below the mug is a white coffee package with a circular logo that says "IDEE KAFFEE" and the tagline "Der Menschenfreundliche". A small blue label on the package reads "MILDER GENUSS VOLLES KOFFEIN".

<p>Schonend verfeinert IDEE KAFFEE von Darboven</p>	<p>Dank der Darboven Dampfveredelung mit reinem Wasserdampf bietet IDEE KAFFEE milden Genuss bei vollem Koffeingehalt.</p>
	<p>IDEE-KAFFEE.com </p>





FOTO: SPUNO\_ADBESTOCK

Immer faszinierend – Hamburgs Weltkulturerbe Speicherstadt

seine bunten Sonder- und Charterfahrten – und kreativen Kooperationen. Elke Winter, Queen of Comedy aus dem Schmidt Theater, gestaltet die frivolste Kaffeefahrt Hamburgs und Cem-Ali Gültekin nimmt im Comedy-Boot Platz. Lesungen und Klassik mit Star-Klarinetistin Sabine Grofmeier wurden ebenfalls schon für 2021 eingetütet.

Beim Verlassen der Geschäftsräume von Barkassen-Meyer stößt der aufmerksame Besucher des Hamburger Hafens mit der Nase voran auf ein nostalgisches Stück Geschichte in Form eines markant-quadratischen Kuppelbaus: Der „Alte Ebtunnel“, eröffnet im Jahre 1911 und gefeiert als Krönung damaliger Ingenieurbaukunst, hat von seiner Faszination

kaum etwas verloren. Vier große Fahrkörbe brachten Mensch und Fahrzeuge (1911 auch noch Pferdewagen) in fast 24 Metern Tiefe. Von dort aus ging es durch zwei Tunnelröhren insgesamt 426 Meter lang zur Elbinsel Steinwerder. Diese Tour ist heutzutage per pedes oder per pedales möglich und so mancher Elbtunnel-Fan staunt über die schmale Radspur für die



Automobile, auf denen heutzutage jeder SUV stecken bleiben würde. Dieses Missgeschick ist jedoch ausgeschlossen, weil sich der Verkehr seit 1974 in den Neuen Elbtunnel verlagert hat. Der „Alte Elbtunnel“ ist geblieben als autofreie Sehenswürdigkeit mit seinen Details an den Wänden, wie den berühmten Fischkacheln.

## Wenn es dann noch ein knackig-frisches Fischbrötchen dazu gibt, schlägt das Hanseatenherz zufrieden in der Brust.

Fisch, wieder also Fisch. Ohne den geht es nicht im Hamburger Hafen. Er gehört zwischen zwei Rundstückhälften eingeklemmt in vollendeter Matjesform zum Hafen, wie das Pötte gucken. Auf dem Poller sitzen, schweigen und in die Ferne



Dicht am Wasser – der Hafen-Klub

FOTO: HAFEN-KLUB

blinzeln – das machen nicht nur Touristen, sondern auch die Hamburger. Während diese Vorliebe beide über Landesgrenzen hinweg eint, entflieht der lärmempfindliche Hanseat einmal im Jahr den Menschenmassen an einem Mai-Wochenende, wenn der Hafengeburtstag die Meile für ihn zu bunt macht. Von stillen Plätzen aus genießt der Einheimische

dennoch die Einlaufparade bis zum Schlepperballett. Gern mit einem gepflegten Bier oder einem gekühlten Weißwein in der Hand. Wenn es dann noch ein knackig-frisches Fischbrötchen dazu gibt, schlägt das Hanseatenherz zufrieden in der Brust. So fühlt sich Heimat an.

*Nicola Sieverling, Klaus Schümann*



## DIE KRAFTQUELLE IN HAMBURGS NATUR!

Nach umfassenden Pflege- und Revitalisierungsmaßnahmen und mit neuem Konzept ist der citynahe 9-Loch-Platz mit Elb-Lodge und in unmittelbarer Nähe zur Golf Lounge eine echte Bereicherung. Neben Golf ist das Natur- und Freizeiterlebnis an der Elbe eine Kraftquelle in herausfordernden Zeiten.



[www.redgolf.de](http://www.redgolf.de)  
[www.golflounge.de](http://www.golflounge.de)







## Internationales Maritimes Museum

# Das Haus der Superlative

**D**er Hamburger Hafen Empfang ist eine Institution in der Hansestadt. Schon seit 2010 lädt die Schümann-Gruppe Entscheider aus Wirtschaft und Politik, Verbänden und Behörden ins Internationale Maritime Museum ein. Es ist ein ebenso geschichtsträchtiger wie op-

timaler Ort an der Grenze zwischen Speicherstadt und Hafencity. Während im Foyer Geschäfte angebahnt und Smalltalk betrieben wird, laden oben neun Decks zu einer Reise durch 3.000 Jahre Schifffahrtsgeschichte.

Das 3,50 Meter lange Modell der „Wapen von Hamburg“, die stolz im

Atrium schwebt, gibt dazu einen Vorgeschmack.

Ein Museumsbesuch lohnt sich, auch ohne Empfang. Denn Prof. Peter Tamms private maritime Sammlung ist einmalig auf der ganzen Welt. Über 1.000 große und rund 45.000 kleine Schiffsmodelle aus aller Herren Länder umfasst die





FOTO: IMMh



FOTO: IMMh

**Bild oben: Das Museum in der Speicherstadt**

**Bild links: Anlässlich des Stapellaufs des Supertankers »Al-Malik Saud Al-Awal« der Reederei »Olympic Maritime« kamen Aristoteles Onassis, seine Frau Athina, ihre beiden Kinder Christina und Alexander, dann die Taufpatin Fürstin Ann-Marie von Bismarck und ihre Tochter Gunilla sowie Scheich Abdullah Ali Reza aus dem saudischen Königshaus auf das Werftgelände der Howaldts Werft**

**Bild unten: Das Modell im IMMh**



FOTO: IMMh

Flotte. Dazu kommen 5.000 Gemälde, Grafiken und Aquarelle, Urkunden und Dokumente. 120.000 Bücher und Atlanten stehen in der Bibliothek, 50.000 Konstruktionspläne, 2.000 Filme, 500.000 maritime Fotos und viele Raritäten.

Zum Beispiel der Goldschatz auf Deck 8. Das Modell der „Santa Maria“, das Flaggschiff mit dem Christopher Kolumbus 1492 Amerika entdeckte, wurde von der Hamburger Firma Wilm 1992 in ca. 3.000 Arbeitsstunden ganz aus Gold gefertigt. Ebenso faszinierend ist die einzigartige

Sammlung seltener Knochenschiffe. Von Deck zu Deck wechseln die Themen. Es geht um Meeresforschung, die internationale Marinegeschichte, Handwerk und Technik des Schiffbaus oder um Drachenboote, Galeonen, Fregatten und Windjammer, um Piraten und mutige Entdecker.

Bis zum 22. August verlängert wurde die Sonderausstellung „Howaldtswerke Hamburg – Werft im Wirtschaftswunder“. Eine seltene Fotodokumentation und ein

spannendes Stück Hamburger Hafengeschichte. Hier begegnet man den kernigen Werftarbeitern ebenso wie der Vorstandssekretärin, der Küchenmannschaft und prominenten Gästen wie Konrad Adenauer, Willy Brandt und Aristoteles Onassis nebst illustrem Gefolge.

Der Höhepunkt des Museumsjahres ist für die zweite Jahreshälfte geplant: die große Sonderausstellung zum 150-jährigen Bestehen der Reederei Hamburg Süd. Gezeigt werden Bilder, Dokumente und viele Schiffsmodelle rund um die Historie der Hamburger Traditionsreederei.

*Michael Bellmann,  
Tamm Media*





FOTO: CARLSBERG DEUTSCHLAND GMBH

## Die Holsten-Brauerei

# Da tut sich einiges ...

Zwei Jahre nach dem Spatenstich wurde im November 2019 offiziell der neue Standort in Hamburg-Hausbruch eröffnet.

**E**benfalls zwei Jahre dauerte die Vorbereitungszeit für das neue Erscheinungsbild der Traditionsmarke: Stolzer Ritter, mutiger Auftritt – Holsten erfindet Hamburger Original neu.

Zentrales Relaunch-Element war die Neugestaltung des ikonischen Holsten-Ritters. Mit Liebe zum Detail illustriert und deutlich vergrößert wird er zum authentischen Abbild des Wahrzeichens der historischen Brauerei in Hamburg-Altona. Als prominentes Symbol prägt er markant die neuen Flaschenetiketten und das Corporate Design. Der fein gestaltete Schriftzug unterstreicht die Modernisierung ebenso wie die zeitgemäßen Markenfarben.

„Seit 140 Jahren steht Holsten für Brautradition mit Erfahrung und Leidenschaft.

Schon immer ist es unser Anspruch, ein gutes und authentisches Bier für viele Bierfans zu brauen“, erklärt Svenja Wohlers, Senior Brand Managerin Holsten.

### Der ikonische Holsten-Ritter wird neu interpretiert

Seit Gründung der Brauerei 1879 und Abfüllung des ersten Holsten Bieres prägt der legendäre Ritter den Auftritt der Marke. Zu Beginn noch mit viel Detailreichtum ausgestattet, wurde er über die Jahre stark verkleinert und trat in den Hintergrund. In den 1960er und 70er Jahren in Siegelform eingesetzt, erfolgte zwischen den 80er und 2000ern eine deutliche Simplifizierung des Logos. Bei der letzten Überarbeitung 2012 erhielt

das Etikett eine Schild-Form und Struktur in technischer Anmutung. Im September letzten Jahres wurde das neue Erscheinungsbild deutschlandweit im Handel eingeführt.

### Stärkerer Bezug zur Hansestadt Hamburg

Der neue Holsten Ritter ist nicht mehr länger nur das reine Markensymbol, sondern erhält eine bedeutende Aussagekraft und wird zum Ausdruck der tiefen Verbundenheit zwischen Marke und lokaler Kultur.

Sein fest nach vorne gerichteter Blick und der stolze Ritt voran stehen für den visionären Charakter der Holsten-Brauerei, die mit ihrem neuen, modernen



Standort in Hamburg-Hausbruch die Weichen für die Zukunft in der Hansestadt gestellt hat. Eine Fahne, die Stolz und Pioniergeist symbolisiert, ersetzt das traditionelle Schwert, welches als Symbol für Schutz und Verteidigung heute nicht mehr zeitgemäß erscheint. Das Logo erstrahlt in neuen Farben, wobei das moderne Kupfergrün markant heraussticht. In Anlehnung an den Ritter auf dem historischen Sudhaus in Altona designt, stellt es sowohl die Verbindung zur Brauerei, aber auch zu Hamburg dar – wo kupfergrüne Dächer das Stadtbild prägen. Durch starke Farbkontraste findet eine ausgeprägte Sortendifferenzierung statt. Das neu gestaltete Schild mit rot-weißem Holsten- „H“ ziert prominent den Flaschenhals.

### Neuer Standort

In Hamburg-Hausbruch werden seit Inbetriebnahme stolze eine Million Hektoliter



GRAFIK: CARLSBERG DEUTSCHLAND GMBH

Bier im Jahr gebraut. Das ergibt dann eine beeindruckende Zahl von Flaschen und Fässern, die dort für durstige Kehlen abgefüllt werden. „Mit dem Umzug nach Hausbruch entstehen neue logistische, technische und ökonomische Möglichkeiten mit modernstem Standard, die zugleich Arbeitsplätze in Hamburg sichern“, so Dr. Peter Tschent-

scher anlässlich der Eröffnung.

Die Marke Holsten ist Werbepartner zahlreicher Veranstaltungen in und um Hamburg. Dazu gehören auch die beiden Events der Unternehmensgruppe Schümann: Der Hamburger Hafen Empfang im IMMH und der Maritime Sommertreff in Kiel, traditionell im August.

**WW**  
**WILHELM WULFF**  
DIE WÄSCHEREI

# WIR LEGEN AUCH IN HAMBURG AN!

Als ursprünglich hanseatisches Unternehmen versorgen wir täglich Hotels sowie die Gastronomie mit Mietwäsche (Tischwäsche, Bettwäsche, Berufsbekleidung u.v.m.).

Sicherlich haben Sie auch schon einmal einen unserer LKWs beim Verladen sehen können. Wenn Sie mehr über uns erfahren möchten, dann erhalten Sie einen sauberen Überblick auf:

[www.wilhelm-wulff.de](http://www.wilhelm-wulff.de)

**Wilhelm Wulff GmbH**  
Paul-Ehrlich-Str. 7  
29633 Munster  
Tel.: 051929848-0

Spende und werde ein Teil von uns.  
**seenotretter.de**

Einsatzberichte, Fotos, Videos und Geschichten von der rauen See erleben.

#teamseenotretter

Spendenfinanziert





FOTO: MARTIN FODDANU

Cruise-Inn 2020, Autokino im Cruise-Center-Steinwerder

## Hamburg als starker Partner der Kreuzfahrt

# In guten wie in schlechten Zeiten

Über viele Jahre ist die Kreuzfahrt am Standort Hamburg stetig und stark gewachsen. Die Destination begeistert mit abwechslungsreichen Routen und ist für Kreuzfahrtgäste attraktiver Start- und Endpunkt ihrer Reise.

**S**eit 2008 bis 2019 hat sich das Passagieraufkommen verzehnfacht – zuletzt gingen 815.000 Passagiere in Hamburg an und von Bord. Dann kam der März 2020 – und die Pandemie brachte weite Teile des öffentlichen Lebens zum Stillstand – so auch die Kreuzfahrtbranche, zumindest vorübergehend.

Hamburg hat die Kreuzfahrtreedereien immer schon als Partner, nie nur als Kunden gesehen. Im ersten Lockdown im vergangenen Jahr, als die Schiffe ruhten, wurde dies deutlich.

Als einer von wenigen Häfen weltweit hielt Hamburg seinen Hafen durchgehend

geöffnet – und bot damit auch Kreuzfahrtreedereien mit ihren Schiffen und Crews eine Heimat auf Zeit. Das normale Alltagsgeschäft der Cruise Gate Hamburg GmbH (CGH) fand von heute auf morgen nicht mehr statt, stattdessen war das „daily business“ vorrangig bestimmt von der Betreuung der Auflieger an den

**„Wie schaffen wir es, unter Einhaltung der neuen Regelungen wieder sichere Kreuzfahrten ab Hamburg zu ermöglichen ...?“**

Kreuzfahrtterminals und der Crews, die noch auf den Schiffen verblieben waren.

Es war ein Ausnahmezustand, Stillstand jedoch herrschte zu keinem Zeitpunkt. Der Blick nach vorne und die Suche nach Chancen war die maßgebliche Motivation, als der Betreiber der Kreuzfahrtterminals sich bereits im April 2020 mit den Behörden in Hamburg und Stakeholdern aus der Branche virtuell zusammensetzte und überlegte: Wie schaffen wir es, unter Einhaltung der neuen Regelungen wieder sichere Kreuzfahrten ab Hamburg zu ermöglichen?

Die Zusammenarbeit und Vernetzung aller Beteiligten und in der Branche war





FOTO: MARTIN FODDANU

Show-Act beim Cruise-Inn 2020 im Hamburg-Cruise-Center-Steinwerder



FOTO: CATRIN-ANJA EICHINGER

Simone Maraschi

bemerkenswert und erwies sich als sehr konstruktiv: Mit definierten Leitsätzen und Infektionsschutzkonzepten konnten bereits Ende Juni 2020 die ersten Kreuzfahrtgäste ab Hamburg wieder auf Kreuzfahrt gehen.

Reisen ohne Landgang zwar zunächst, aber mit sicherlich unvergesslichen Momenten auf See – und begeisterten Passagieren. Der Weg, den Hamburg mit seinem nachhaltigen Restart-Konzept beschritten hat – 81 Reisen konnten in der Saison 2020 ab Hamburg stattfinden –, fand international große Beachtung – und fungierte als Vorbild für andere Häfen, die ebenfalls einen Restart planen bzw. planen.

Auf diese gemeinsame Leistung aller Beteiligten kann Hamburg stolz sein.

Mit Stolz kann CGH aber auch auf weitere Projekte zurückblicken, die in der Krise vorangetrieben und zum Abschluss gebracht wurden. Dazu zählt die erfolgreiche Zertifizierung der „Europa 2“ von Hapag-Lloyd Cruises für die Nutzung von

Landstrom genauso wie die Inbetriebnahme des Kreuzfahrtterminals Baakenhöft in der HafenCity oder aber die Ermöglichung von Lebensmittelspenden der Reedereien an die Hamburger Tafel. Was außerdem möglich ist, wenn man Ideen, Know-how und Ressourcen bündelt, zeigt das „Cruise Inn“:

Mehr als 30.000 kulturhungrige HamburgerInnen konnten bei Live-Konzerten und im Autokino verbindende Momente

**„In gemeinsamer Anstrengung mit den Reedern und Stakeholdern haben wir in der Saison 2020 gezeigt, dass sichere Kreuzfahrten ab/nach Hamburg auch in Pandemiezeiten möglich sind.“**

**Simone Maraschi**

Geschäftsführer Cruise Gate Hamburg GmbH

in einer angespannten Zeit erleben.

Nun währt die Pandemie bereits über ein Jahr – und es ist schwer abschätzbar, wie sich die Situation für die Hochsee- und Flusskreuzfahrt in der Saison 2021 und darüber hinaus entwickeln wird.

Trotz der Unwägbarkeiten und der vielen unbeeinflussbaren Faktoren ist der Blick der CGH in die Zukunft von Zuversicht geprägt:

Maßgeblich beruht dies auf den Erfahrungen und dem positiven Feedback nach dem erfolgreichen Restart der vergangenen Saison.

In gemeinsamer Anstrengung mit den Reedern und Stakeholdern hat Hamburg in der Saison 2020 gezeigt, dass sichere Kreuzfahrten ab/nach Hamburg auch in Pandemiezeiten möglich sind. Die Weiterverfolgung dieses partnerschaftlichen Wegs und das gegenseitige Vertrauen, gemeinsam wieder zu starten, sind eine gute Basis dafür, diese Krise gemeinsam zu meistern und gestärkt aus ihr hervorzugehen.



# ... man sieht sich!



FOTO: M.MPHOTO\_ADOBESTOCK

## Meldungen

### MCN Cup 2021 – Innovationen gesucht

Für 2021 hat sich das Maritime Cluster Norddeutschland, MCN, etwas Neues überlegt: „In diesem Jahr werden wir erstmals den MCN Cup durchführen“, freut sich Jessica Wegener, Geschäftsführerin des MCN. „Prämiert werden die besten Ansätze für maritime Innovationen von unseren Mitgliedern aus Wissenschaft und Wirtschaft. Damit möchten wir das Augenmerk auf nachhaltige Innovationen der maritimen Branche und deren Entwickler\*innen lenken.“ Bewerben können sich Mitglieder des MCN oder Konsortien, in denen mindestens ein Mitglied tätig ist.

Der Schwerpunkt der insgesamt vier Preiskategorien liegt 2021 auf klugen Ideen für mehr Nachhaltigkeit entlang der maritimen Wertschöpfungskette. Dabei ist eine große Bandbreite möglich – von nachhaltigen Produkten und Dienstleistungen über Ansätze für neue Geschäftsmodelle ebenso wie Businesspläne für Start-ups bis hin zu neuen Formen der Zusammenarbeit.

Bewerbungen sind seit dem 25. März und bis einschließlich 31. Juli 2021, 16 Uhr, auf der Internetseite des MCN möglich. Die Fachjury: Lucius Bunk (Auerbach Schifffahrt GmbH & Co. KG), Christian Cammin (Julius Marine GmbH), Prof. Dr.-Ing. Axel Hahn (OFFIS e. V.), Robert Howe (bremenports GmbH & Co. KG), Dr. Steffen Knodt (Fraunhofer Institut für Graphische Datenverarbeitung IGD), Heiko Landahl-Gette (German Naval Yards Kiel GmbH) und Matthias Wiese (Siemens Energy AG).

### Duckdalben – Spenden gesucht

Der DUCKDALBEN international seamen's club im Hamburger Hafen braucht für seine Arbeit jährlich gut 300.000 € an Spenden, die normalerweise durch große Öffentlichkeitsarbeit erarbeitet werden. Seit über einem Jahr ist es den Mitarbeitern nicht mehr möglich, den Club zu zeigen und von ihrer Arbeit und den Seeleuten zu erzählen. Für die Öffentlichkeit ist der Club zurzeit komplett geschlossen. Dadurch gab es erheblich weniger Spenden und andere Einnah-

men, weil eben weniger oder keine Besucher kommen konnten und können.

Liebe Leserschaft, viele von Ihnen wären in diesem Monat bei uns zu Gast auf dem Hafen Empfang gewesen – und hätten ein Los zugunsten der guten Sache gekauft. Also: Fassen Sie sich ein Herz und auf Ihr Konto. Die IBAN der Seemannsmission Hamburg-Harburg e. V.:

DE37 5206 0410 0006 4079 35

Verwendungszweck: DUCKDALBEN  
Weil es gut tut. (siehe auch Seite 22)

### Dieses Magazin hat Spaß gemacht

Es war uns ein Fest, mit all den „Rednern“, Schreibern und Fotografen zur reden und zu schreiben; Ihnen allen vielen Dank für das Mitmachen. Sie haben so viele und vielfältige Ansichten, Meinungen und auch Fakten geliefert, dass es mit Sicherheit auch unseren Leserinnen und Lesern Spaß macht, zu blättern. Und dabei hätten wir noch viel mehr zu erzählen. Die Gespräche und Mails zu diesen 100 Seiten gingen oft weit über den gewünschten Artikel hinaus und Anzeigenkunden sprachen länger mit uns über Aktuelles in der maritimen Welt; die Platzierung der Anzeige war eher Nebensache.

Wenn Sie noch Exemplare für Freunde und Partner brauchen, melden Sie sich bei uns unter Telefon 040 86 66 69-19.



Atelier Schümann stellt fest:

**„Wenn man Spaß an einer Sache hat, dann nimmt man sie auch ernst.“**

**Haben**

**wir ...**



... denn wir lieben Erfolge. Als mittelständische Agentur begegnen wir den gestellten Aufgaben mit kreativer Neugier und professionel-

ler Gelassenheit. Wir verhelfen Ihrer Unternehmensdarstellung zu einem neuen Erscheinungsbild und präsentieren Ihr Unternehmen auf

Papier und im Netz. Und weil Ihre Erfolge dann auch unsere Erfolge sind, haben wir viel Spaß an dem, was wir tun. Vielleicht auch für Sie.

**Atelier Schümann – der Blankeneser Unternehmensausstatter.**



Atelier Schümann GmbH  
Idee, Konzept, Grafikdesign, Text  
Sülldorfer Kirchenweg 2, 22587 Hamburg  
Telefon 040/86 66 69-10 · atelier-schuemann.de





**WIR MACHEN HAFEN**

**PORT IS WHAT WE DO**