

Hamburg · 2022 · € 9,50

Hafen

Der Jahresband zum Hamburger Hafen Empfang



● Wirtschaft, Technik
**Schiff. Maschine.
Meerestechnik. Die
SMM in Hamburg**

● Ein schwieriges Jahr
**Pandemie, Krieg in
Europa und Sanktionen mit Folgen**

● Hafen aktuell
**Hamburg zeigt
Stärke und stellt
sich der Zukunft**

► **Bürgermeister Tschentscher:** „Der Senat wird einen neuen Hafenentwicklungsplan vorlegen.“ ► **Claudia Müller** (Maritime Koordinatorin der Bundesregierung): „Über 100 Mio. Euro für die Landstromversorgung.“ ► **Jens Meier** (HPA): „Wir müssen zusammenhalten!“ ► **Axel Mattern** (Hafen Marketing): „Moderne Antriebe für die städtische Flotte.“ ► **Rolf Habben Jansen** (Hapag-Lloyd): „Wir investieren konsequent in Nachhaltigkeit.“ ► **Bernd Auferheide** (HH Messe): „Grüner Wasserstoff wird Basis für Klimaneutralität.“ ► **Dr. Hans Fabian Kruse** (AGA): „Gesunder Außenhandel lebt von unternehmerischer Freiheit.“ ► **Astrid Petersen** (TÜV NORD): „Es geht um den Aufbau leistungsfähiger Systeme.“ ► **Rasmus Stute** (DNV): „Partner des grünen Wandels.“

Vorweg betrachtet ...

Der Jahresband der Hansestadt für den Hamburger Hafen

„... alles wird anders sein, vieles muss neu gedacht werden, denn die Zeiten sind andere geworden ...!“

Selbstverständlich ist jedes Jahr ein besonderes Jahr. Mutmachendes und gesundes Ärmelaufkrepeln gehen mit dem notwendigen Optimismus zu jeglichem Jahreswechsel Hand in Hand. Doch für 2022 gilt das nicht mehr.

FOTO: BRATE ZOBELNER



Unglaubliches hat sich zugetragen. Seit dem 24. Februar 2022 ist die Welt nicht mehr die, wie wir sie kennen. Wladimir

Putin startet einen Krieg in Europa und greift die Ukraine an. Und wie stets in solchen Fällen ist das erste, was stirbt, die Wahrheit. Das Datum wird sich in den Geschichtsbüchern wiederfinden.

Eine Welle der Solidarität erfasst die Menschen in aller Welt und Europa kümmert sich um die zunehmenden Flüchtlinge. Der diplomatische Weg gerät zur unbeantworteten Einbahnstraße, Lügen finden sich im Alltag wider, Bomben und Tod bleiben im Gedächtnis.

Die Politik hat sich den Veränderungen der Welt gestellt und sich den neuen Anforderungen gewidmet. Es stehen ausreichend Themen auf der Agenda, die mit der Energieversorgung, dem Status der Bundeswehr und dem Wirtschaftsstandort Deutschland nur einige Überschriften bilden.

Alles wird anders sein, vieles muss neu gedacht werden, denn die Zeiten sind andere geworden. Es zeigen sich Versäum-

nisse, erstaunliche Nachlässigkeiten, aber auch neue Strategien. Überraschend zügig widmeten sich Deutschlands Politiker – im Wesentlichen parteiübergreifend – den gestellten Aufgaben und fanden Wege zu notwendigen Entscheidungen.

Wirtschaftssanktionen gegen Russland, so notwendig sie sind und so wirkungsvoll sie auch sein werden, treffen nicht nur die heimische Wirtschaft der europäischen Verbündeten, sondern die ganze Welt. Eine Herausforderung, dem zu begegnen.

Über allem schwebt der ständige Ausbau digitaler Prozesse, der eigentlich kein Zurücklehnen erlaubt, sondern ständige Anpassung, Aktualisierung, und Herausforderung bedeutet, denn Kriege finden auch digital statt

Behalten wir Raum für den zwischenmenschlichen Austausch und das, was uns ausmacht: Zuversicht, Motivation und Engagement. Schließlich ist der Mensch keine Software ...

In diesem Sinne,
Ihr Klaus Schümann
Chefredakteur und Herausgeber

*Übrigens:
„Die Zukunft hat viele Namen:
Für Schwache ist sie das Unerreichbare,
für die Furchtsamen das Unbekannte,
für die Mutigen die Chance“.*

Victor Hugo



**DIGITAL VOLL
AUF EMPFANG**

© HPA, Paul Kellthake

© HPA, Caroline Thoms

© HPA, Andreas Schmidt-Wiethoff (2-Bilder)

www.hamburg-port-authority.de

AS Seit 2010 bittet die Schümann-Gruppe zum Hafen Hafen Empfang in das Internationale Maritimum Museum Hamburg. 2021 fiel der Hamburger Hafen Empfang pandemiebedingt aus. Jeweils rund um den Empfang erscheint das Magazin **Hafen 2022** · Der Jahresband 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:** 7.000 Exemplare **Verbreitung:** Postversand rund um die Hafenvirtschaft, 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 ZUM HAMBURGER HAFEN EMPFANG 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

Das steht drin ...



Der Jahresband für den Hamburger Hafen. Meinungen, Kommentare, Perspektiven und andere Ansichten.

Das Vorwort **3**

Vorweg gesagt ...
Impressum

Der Inhalt **4**

Das steht drin ...

DIE MARITIME WELT

Grußworte, Meinungen und mehr

Erster Bürgermeister
Dr. Peter Tschentscher **11**

Koordinatorin der Bundesregierung
Claudia Müller **12**

CEO der Hamburg Port Authority
Jens Meier **14**

Vorstand Hamburg Hafen Marketing
Axel Mattern **15**

Vorstandsvorsitzender der Hapag-Lloyd AG
Rolf Habben Jansen **16**

Geschäftsführer der Hamburg Messe und Congress
Bernd Aufderheide **17**

Präsident des AGA Unternehmensverbands
Dr. Hans Fabian Kruse **18**

Personalvorständin TÜV NORD AG
Astrid Petersen **19**

Area Manager Deutschland von DNV Maritime
Rasmus Stute **20**

Maritimes Cluster Norddeutschland

Nachhaltige Innovationen **58**



SMM Die Weltleitmesse der maritimen Wirtschaft
Mittelpunkt der maritimen Welt **60**

DER EMPFANG



Hamburger Hafen Empfang 2022
– was nicht sein durfte **22**

DAS TOR ZUR WELT

Hamburgs Hafen in Rückblick und Prognose **26**

Hamburg Port Authority
Kurs auf Klimaneutralität **34**

Hamburger Hafen und Logistik AG
Innovativer, digitaler und nachhaltiger **38**

Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V.
Hafenpolitik in Hamburg – Quo vadis? **43**

DER KRIEG



The Show must go on?
Ein Kommentar **46**

Der traditionelle Hamburger Hafen Empfang fiel auch in diesem Jahr den Corona-Bedingungen zum Opfer. Der letzte Abend fand 2019 statt. Bleibt die Hoffnung auf ein Treffen im Jahre 2023.



Situationsbericht über Transporte und Lieferketten
Aus der Sicht der NAVIS AG **48**

Wenn das Leben nicht einfach ist
Spendenauftrag für den Duckdalben und die Seemannsmission **50**

DER SCHIFFBAU

Brennstoff
Chemie und Politik der Energiewende
Aus der Sicht von Ramboll in Rostock **54**



Aus Alt mach Neu
Digitale Konstruktion
Aus der Sicht von Becker Marine Systems **66**

SWATH-Schiffe
Abgetaucht
Von Abeking & Rasmussen **70**

Wasser statt Öl
Umweltfreundliche Propeller
Von Piening Propeller **74**

DIE ARBEITSWELT



Mehr als Bällebad und Tischkicker
New Work
Aus der Sicht von Con Cubo **78**



Ein Wahrzeichen Hamburgs
Die Rickmer Rickmers **86**

Vor 60 Jahren
Sturmflut in Hamburg **88**

DAS HISTORISCHE

Stiftung Hamburg Maritim
Schiffe, Kaianlagen und mehr **82**



Museumshafen Övelgönne
Schmucke Stücke **84**

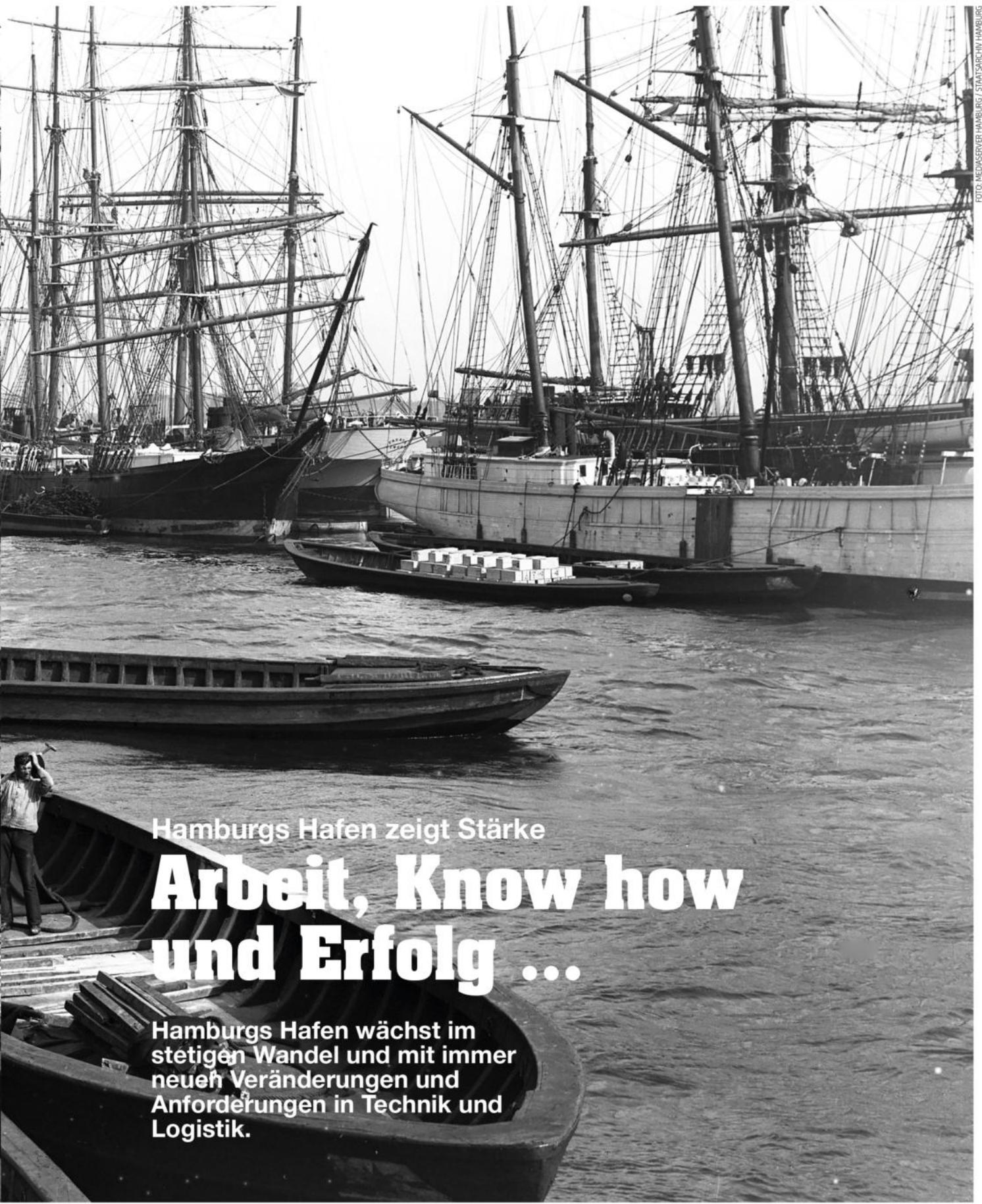
DIE MENSCHEN

„Wir sind ein Vollsortimenter“
Christoph Schaade
Leiter Hauptzollamt Hamburg **94**

Ehrenamt mit Blick auf die Elphi
Horst Zimmermann
Hafenmeister im Sandtorhafen **95**

LETZTE MELDUNGEN **96**





Hamburgs Hafen zeigt Stärke

Arbeit, Know how und Erfolg ...

Hamburgs Hafen wächst im stetigen Wandel und mit immer neuen Veränderungen und Anforderungen in Technik und Logistik.



**Wandlungsfähigkeit. Anpassung
und Innovation sind die Voraus-
setzungen für eine erfolgreiche
Zukunft im Hamburger Hafen**



Hamburgs Hafen demonstriert Stärke

... gestern, heute und auch morgen

FOTO: MEDIASERVER HAMBURG / KONSTANTIN BECK



Dr. Peter Tschentscher



Erster Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg

„Der Hafen ist eine wichtige Säule für den gesamten Wirtschaftsstandort ...“

Der Hamburger Hafen ist ein starker Motor für die Wirtschaft und erzielt eine Bruttowertschöpfung von bundesweit mehr als 50 Mrd. Euro. Er ist nicht nur für Hamburg unerlässlich, sondern auch von nationaler Bedeutung. Als größter deutscher Seehafen bietet Hamburg der deutschen Volkswirtschaft für ihre Im- und Exporte einen sicheren und unabhängigen Zugang zum Weltmarkt.

Auch um den Bedarf an Warentransporten mit den Pariser Klimaschutzzielen in Einklang zu bringen, haben unser Hafen und die maritime Logistik insgesamt eine wichtige Funktion. Denn es gibt keine umwelt- und klimaschonendere Art, Waren zu transportieren, als mit dem Schiff. Wie kein anderer Hafen in Europa verbindet Hamburg den Seeweg mit einer

guten Hinterlandanbindung durch die ebenfalls klimafreundliche Bahn. Jeder zweite Container, der den Hamburger Hafen über den Seeweg erreicht, wird schon heute mit dem Güterzug in das Hinterland weiter transportiert. Ohne unsere Hafenbahn wären in Deutschland jedes Jahr mehr als 4 Mio. Lkw zusätzlich unterwegs.

Der Senat wird in diesem Jahr einen neuen Hafenentwicklungsplan vorlegen, der die zukünftige Entwicklung des Hafens beschreibt und neue Perspektiven für die maritime Wirtschaft aufzeigt. Hamburg soll als großer, leistungsfähiger Universalhafen erhalten bleiben, der eine wichtige Säule für die Industrie und den gesamten Wirtschaftsstandort darstellt. Er soll weiter modernisiert werden, noch digitaler und nachhaltiger arbeiten und neue Geschäftsfelder erschließen.

Bei der Weiterentwicklung unseres Hafens sind die Unternehmen der maritimen Wirtschaft wichtige Partner, die ihre große Innovationsbereitschaft und Expertise einbringen können. Eines der wichtigsten Branchentreffen unserer Stadt ist der Hamburger Hafen-Empfang, der wegen der Pandemie leider noch einmal verschoben werden musste. Dieses Jahrbuch greift stattdessen viele aktuelle Themen auf und lässt damit die Hafengewirtschaft zu Wort kommen. Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre und alles Gute für das Hafenjahr 2022. #

„Ohne unsere Hafenbahn wären in Deutschland jedes Jahr mehr als 4 Mio. Lkw zusätzlich unterwegs ...!“

„Hamburg soll als großer, leistungsfähiger Universalhafen erhalten bleiben, der eine wichtige Säule für die Industrie und den gesamten Wirtschaftsstandort darstellt ...“

Claudia Müller



FOTO: STEFAN KAMINSKI

Koordinatorin der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft und Tourismus

„Mit erneuerbaren Energien das ‚Tor zur Welt‘ öffnen ...“

Der 24. Februar 2022 markiert den Beginn einer neuen Zeitrechnung in Europa. Wer hätte gedacht, dass sich die Welt im Jahr 2022 mit einem Krieg mitten in Europa konfrontiert sieht. Dass offene Handelswege vermint werden und durch Sanktionen lange gewachsene Handelsbeziehungen jäh gekappt werden. Das alles ist seit dem 24. Februar zur bitteren Gewissheit geworden, seitdem Putin die Ukraine mit einem Angriffskrieg attackiert hat. Seit diesem Tag haben sich Prioritäten und Sichtweisen grundlegend geändert. Wir haben schmerzhaft erfahren, wie abhängig wir uns in Deutschland von russischer Energie – von Kohle, Öl und Gas – gemacht haben. Und wir haben verstanden, dass wir die Bemühungen, unsere Energieversorgung auf viele Pfeiler zu stützen, massiv verstärken müssen. Kurz- und mittelfristig brauchen wir Gas aus anderen Teilen dieser Welt, um russisches Gas zu ersetzen. Langfristig müssen wir den Ausbau unserer eigenen erneuerbaren Energien vorantreiben.

Aber Deutschland wird trotz allem ein Energieimportland bleiben, so dass wir erneuerbare Energien, z.B. als grünen Wasserstoff, zukünftig aus den sonnen- und windreichen Gebieten dieser Welt werden importieren müssen. Für alle diese Szenarien spielen die Häfen und spielt der Hafen Hamburg eine große Rolle. Die Häfen werden zu Energiedrehscheiben.

Der Hamburger Hafen war und ist von je her das Tor in die Welt. In Zukunft wird

der Hamburger Hafen auch ein Tor zu den Energienetzen in Deutschland sein. Der Punkt, an dem Energieimporte ankommen und in das Hinterland weiter verteilt werden.

”

Die Investitionen in Landstrom sind wertvolle Investitionen in die Zukunft. Sie zahlen nicht nur auf den Klimaschutz ein, sondern auch auf die Wettbewerbsfähigkeit des Hafens ...”

Hamburg reiht sich mit seinen Umschlagszahlen im europäischen Vergleich hinter Rotterdam und Antwerpen ein. Als Multimodal-Hafen ist er für die Versorgung ganz Deutschlands von großer Bedeutung. Zwei Drittel der in Hamburg umgeschlagenen Waren verbleiben in Hamburg oder gehen von dort in das Hinterland. Im Containerumschlag verlassen 46 Prozent den Hafen auf dem Lkw, 52 Prozent mit der Bahn und die restlichen zwei Prozent auf dem Binnenschiff. Bei umgeschlagenen 8,7 Millionen TEU in 2021 zeigen die Zahlen, wie wichtig für

den Hamburger Hafen eine gute Hinterlandanbindung ist.

Mit der Nationalen Hafenstrategie, die wir im Koalitionsvertrag vereinbart haben und die wir derzeit erarbeiten, setzen wir nicht nur die Leitlinien für die Zukunftsfähigkeit der deutschen Häfen, sondern wir schaffen damit die Basis für eine weiter prosperierende deutsche Volkswirtschaft. Deutschland als exportorientierte Nation befördert den Großteil seiner Waren und Güter mit dem Schiff. Bereits heute ist das Schiff, gemessen an der transportierten Ladung, der umweltfreundlichste Verkehrsträger. Und dass, obwohl wir von einer klimaneutralen Schifffahrt noch ein gutes Stück entfernt sind. Aber genau dort wollen wir hin. Die International Maritime Organization (IMO) hat sich bis 2050 eine Halbierung der CO₂-Emissionen zum Ziel gesetzt.

Der Internationale Reederverband hat sich sogar dafür ausgesprochen, bis 2050 mit klimaneutralen Schiffen zu fahren. Denn saubere, klimaneutrale Schiffe werden in Zukunft das Haupttransportmittel für die weltweiten Warenströme sein. Für unsere Warenströme brauchen wir Häfen, in denen hocheffizient gearbeitet wird, in denen klimaneutrale Kraftstoffe verfügbar sind und die eine gute Anbindung an das Hinterland haben. Mit der multimodalen Ausstattung und dem Automatisierungsgrad der Containerterminals ist Hamburg Vorreiter, auch bei den Themen Digitalisierung und effiziente Arbeitsprozesse.

Digitalisierung und Automatisierung sind der Schlüssel zu mehr Effizienz.

Auch in der Schifffahrt ist Effizienz ein entscheidender Faktor, denn solange Null-Emissionen-Kraftstoffe noch nicht verfügbar sind, führt der Weg zu mehr Klimafreundlichkeit auch über die Vermeidung von Emissionen aus fossilen Kraftstoffen.

Die Optimierung von Schifffahrtsrouten, von Anlaufgeschwindigkeiten und Liegezeiten sind Stellschrauben für einen effizienteren Schiffsbetrieb. Landstrom aus grünen, erneuerbaren Energien trägt in den Häfen zur Vermeidung von Emissionen bei – nicht nur CO₂, Stickoxide und Feinstaub, auch Lärmemissionen werden dadurch verringert. Mit dem Förderprogramm für Landstromanlagen in See- und Binnenhäfen hat das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz den Bundesländern ein Instrument an die Hand gegeben, um direkt in den Häfen für Verbesserung zu sorgen.

Für die Jahre 2022 bis 2024 stellt der Bund über 100 Millionen Euro für die Förderung zur Verfügung und auch für die Jahre ab 2025 sind weitere Haushaltsmittel beantragt.

Denn die Investitionen in Landstrom sind wertvolle Investitionen in die Zukunft. Sie zahlen nicht nur auf den Klimaschutz ein, sondern auch auf die Wettbewerbsfähigkeit des Hafens. In Brüssel werden derzeit in Rahmen des „Fit for 55“-Pakets zahlreiche Richtlinien und Verordnungen verhandelt und diskutiert, die den Klima- und Umweltschutz in Europa verbessern sollen, wie z. B. die „Alternative Fuel Infrastructure Regula-

tion“ (AFIR), die für die Häfen eine Landstromangebotspflicht für bestimmte Schiffstypen und -größen vorsieht, oder die FuelEU Maritime-Verordnung, die verbindliche Minderungsziele für die Teibhausgasintensität der an Bord verbrauchten Energie ab 2050 festlegt. Hinzu kommt die schrittweise Erweiterung des Anwendungsbereichs des Emissionshandelssystems EU-ETS auf den Seeverkehr bis 2026.

Das bedeutet, dass Emissionen von Fahrten innerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums am Liegeplatz dann vollständig erfasst werden sollen. Bei Fahrten, die aus dem Ausland in der EU ankommen oder von der EU ins Ausland abgehen, soll die Hälfte der Emissionen in den ETS einbezogen werden.

Diese Regelungen wirken sich auch auf den Wettbewerb aus. Auf den Wettbewerb zwischen den Reedereien und auf den Wettbewerb zwischen den Häfen. Eine der wichtigsten Aufgaben für die Politik ist es deshalb, sich für ein faires Level Playing Field in Europa und weltweit einzusetzen. Diese Aufgabe steht auch ganz oben auf meiner To Do-Liste.

Auf der anderen Seite liegt es aber auch an den Häfen selber, sich eine gute Position im Wettbewerb zu schaffen. Für unsere deutschen Häfen sehe ich da durchaus noch Potenzial. Auch wenn ein faires Level Playing Field in Europa eine wichtige Basis ist, so können auch die Häfen selber ihre Position verbessern, indem sie sich auf ihre Stärken konzentrieren.

Durch Hafenkooperationen können sich unsere deutschen Häfen gegenüber der Konkurrenz aus Europa noch besser aufstellen. Ansätze für solche Kooperationen sind bereits vorhanden. Ich bin davon überzeugt, dass der Hamburger Hafen hier mit gutem Beispiel vorangehen kann. Damit wird der Hafen Hamburg auch zukünftig das sein, was er schon immer war: Das Tor zur Welt. 🚢



Die Optimierung von ... Anlaufgeschwindigkeiten und Liegezeiten sind Stellschrauben für einen effizienteren Schiffsbetrieb.“

Jens Meier

FOTO: HPA / CHRISTIAN BRUCH



CEO Hamburg Port Authority

„Gemeinsam anpacken – jetzt erst recht ...“

Vor einem Jahr machte es die Corona-Pandemie erstmals notwendig, dass anstelle des beliebten Hafeneinfangs mit persönlichem Austausch unter Freunden, Partnern und Kunden ein Magazin erschien. Damals waren alle Beteiligten – mich eingeschlossen – zuversichtlich, dass wir im Jahr 2022 wieder

Neben der Pandemie, die der Hafen glücklicherweise dank aller Beteiligten bis heute gut überstanden hat, beschäftigt uns ein weiteres Thema: Die Entwicklungen in Russland und der Ukraine. Im Namen der Hamburg Port Authority möchte ich mein tiefes Mitgefühl für alle Menschen zum Ausdruck bringen, die von dem Konflikt in der Ukraine – in welcher Form auch immer – betroffen sind.

höhe begegnen, oder im Hinblick auf den Austausch der Häfen untereinander zu nationalen und internationalen Themen und Entwicklungen. Mein Motto ist und bleibt daher heute mehr denn je: Wenn wir etwas erreichen wollen, müssen wir Grenzen überwinden – seien es bürokratische oder gedankliche. Lassen Sie uns dies gemeinsam tun! 🚢

Wie schon seit Beginn der Pandemie zeigt sich in dieser veränderten Situation, wie wichtig der Austausch mit unserem nationalen und internationalen Netzwerk ist.

Als Geschäftsführer der Hamburg Port Authority und seit einigen Jahren auch als Vice President Europe der International Association of Ports and Harbors ist es mir stets ein Anliegen gewesen, den Austausch der Häfen untereinander zu fördern – sei es zum Thema Dekarbonisierung, Lieferketten oder – und das nicht erst seit kurzem – Cyber Security and Digital Trust.

Was mir die vergangenen zweieinhalb Jahre besonders verdeutlicht haben ist: Wir müssen zusammenhalten.

Sei es bei der Realisierung langjähriger Projekte wie der Fahrrinnenanpassung, die wir mit einem großartigen Team in der HPA und in Zusammenarbeit mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes dieses Jahr zu großen Teilen erfolgreich abgeschlossen haben.

Sei es im Rahmen eines neuartigen Allianzmodells an der Kattwykbrücke, bei dem sich alle Projektpartner auf Augen-

”

Wie schon seit Beginn der Pandemie zeigt sich in dieser veränderten Situation, wie wichtig der Austausch mit unserem nationalen und internationalen Netzwerk ist ...!“

in Präsenz zusammentreffen würden. Auch wenn es mittlerweile Lockerungen gibt, vielerorts die Maskenpflicht bereits gefallen ist, ein unbeschwertes Zusammenkommen wäre derzeit nicht möglich gewesen, und daher halte ich die Entscheidung der Veranstalter für gut und richtig, in diesem Jahr den Hafeneinfang erneut abzusagen, auch wenn ich es gleichermaßen bedauere, dass dies notwendig ist.

”

Was mir die vergangenen zweieinhalb Jahre besonders verdeutlicht haben ist: Wir müssen zusammenhalten.“

Axel Mattern



Vorstand Hamburg Hafen Marketing e. V.

„Hafen bleibt Knotenpunkt ...“

Die aktuellen Krisen zeigen mehr als deutlich, wie wichtig der Hamburger Hafen für den internationalen Handel Deutschlands und für viele europäische Nachbarländer ist. Über den Seeweg erreichen uns mehr als 90 Prozent aller Waren. Der Hamburger Hafen ist dafür die Drehscheibe. Damit das auch so bleibt, ist es eine fundamentale Aufgabe, den Hamburger Hafen auch zukunftsfähig zu gestalten. Die Rede des Ersten Hamburger Bürgermeisters Peter Tschentscher vor dem Übersee-Club war ein klares Bekenntnis zum Hafen. Er betonte, dass wir die Chancen und Perspektiven des Hafens erkennen und nutzen müssten. Dies gelingt nach seiner Ansicht mit einer strategisch klugen Hafenpolitik, die die Grundlage für Wertschöpfung, Wohlstand und Beschäftigung in Hamburg und ganz Deutschland sichere. Diese Rede sollte das politische Startsignal einer konstruktiven Hafenpolitik sein.

Dabei muss der Universalhafen Hamburg nicht von vorn anfangen. Die Akteure im und um den Hafen sind schon auf dem Weg, den Hafen klimaneutral, digital und viel nachhaltiger zu gestalten. So installiert die Hamburg Port Authority (HPA) bereits seit vielen Jahren Landstrom. Was mit den Kreuzfahrtschiffen begann, wird jetzt auf alle Schiffstypen ausgedehnt. Damit ist der Hamburger Hafen weltweit einer der führenden Universalhäfen, die ein funktionsfähiges Landstromnetz besitzen und weiter ausbauen.

Darüber hinaus stellt die städtische Flotte ihre Schiffe auf moderne Antriebe um. So können die im vergangenen Jahr getauften Feuerlöschboote PRAG und DRESDEN mit ihren Plugin-Hybrid-Antrieben emissionsfrei unterwegs sein. Auch andere Schiffe der Flotte Hamburg werden zunehmend emissionsfrei betrieben.

Ein weiterer Bestandteil künftiger Hafenpolitik muss die Digitalisierung bleiben. So ist die HPA bereits dabei, den Verkehr im Hafen optimaler zu steuern. Grundlage hierfür ist ein intermodales Port-Traffic-Center für den Schiffs-, Bahn- und LKW-Verkehr.

Zudem plant und testet die HPA viele intelligente Transportsteuerungssysteme. Auch die Unternehmen der Hafenwirtschaft sind mit Hochdruck dabei, ihre Prozesse zu digitalisieren und zu automatisieren. Zu den beeindruckendsten Lösungen gehören die Anwendungen des Softwarehauses Dakosy, das seit Jahren dabei ist, die Hafenprozesse zu digitalisieren. Einmalig ist auch das Hamburg Vessel Coordination Center (HVCC).

Es bietet nach eigener Aussage den Terminals und Reedern seine betrieblichen Koordinierungsleistungen für Schiffe im Zulauf auf den Hamburger Hafen, bei der Rotation im Hafen und beim Auslaufen nach der Abfertigung an und fungiert als Kommunikationsschnittstelle zur Nautischen Zentrale Hamburg sowie zu den Lotsenbrüderschaften.

Andere Unternehmen investieren hohe Summen in neue Technologien. Sie alle

haben zum Ziel, durch besser fließende Verkehre aller Verkehrsträger, die CO₂-Emissionen zu reduzieren.

Dabei spielt auch die Hafenbahn eine bedeutende Rolle. Mittlerweile gehen über 50 Prozent des Hinterlandverkehrs über die Schiene. Dieser Anteil kann noch weiterwachsen, wenn die Systeme entsprechend modernisiert und ausgebaut werden. Auch hier ist die Politik gefragt.

Eine Entscheidung hin zu alternativen Energiequellen ist bereits gefallen. Hamburg arbeitet intensiv daran, die Wasserstofftechnologie in der Praxis einzusetzen. Moorburg bietet die Chance, Kern einer großen Elektrolyseanlage zu werden.

Ein Meilenstein für die Zukunft des Hamburger Hafens wurde zu Beginn des Jahres abgeschlossen – die Fahrrinnenanpassung. Jetzt gilt es auch auf politischem Weg die beste Lösung zu finden, diese aufrecht zu halten. So lange der politische Wille vorhanden ist, den Universalhafen für die Zukunft bereit zu machen, bleibt dieser ein zentraler Bestandteil des internationalen Warenverkehrs. #

”

... alle haben zum Ziel, durch besser fließende Verkehre aller Verkehrsträger, die CO₂-Emissionen zu reduzieren.“

Rolf Habben Jansen



Vorsitzender des Vorstandes Hapag-Lloyd AG

„Am stärksten ist unsere Branche, wenn sich alle Akteure miteinander austauschen.“

Hamburg ist und bleibt unser Heimathafen. Hier ist Hapag-Lloyd seit 175 Jahren verankert. Unsere Schiffe transportieren Waren für Menschen. Wir verbinden Welten und erweitern so kontinuierlich unsere eigene Welt.

In den vergangenen zwei Jahren hat sich diese stärker verändert, als wir uns je hätten vorstellen können. Die Coronapandemie hat zu einer außergewöhnlich starken Nachfrage nach Containertransporten geführt. Gleichzeitig setzen die Nachfrage und das hohe Sendungsaufkommen die gesamten Lieferketten massiv unter Druck. Das zeigt sich auch in den stark gestiegenen Transportkosten. Wir bei Hapag-Lloyd tun alles, um die Auswirkungen für unsere Kundschaft so gering wie möglich zu halten. Jedes unserer Schiffe und jeder Container ist im Einsatz und voll ausgelastet. Auch wenn es schwer zu prognostizieren ist, hoffen wir, dass sich die Lage im Laufe dieses Jahres entspannen wird.

Unsere vom Wandel geprägte Geschichte und nun auch unsere schnelle Anpassung in der Pandemie bestätigen uns, dass wir handlungsfähig sind und Lösungen finden. Am stärksten ist unsere Branche, wenn sich alle Akteure miteinander austauschen und wo immer möglich noch enger zusammenarbeiten – ob Terminal, Reederei, Logistikdienstleister oder auch Wissenschaft, Forschung und Politik.

Um unsere Prozesse einfacher und effizienter zu gestalten, treiben wir bei Hapag-Lloyd die Digitalisierung weiter voran und dank unserer außerordentlich guten Finanzergebnisse für 2021 sind wir in der stabilen Lage, in eine wettbewerbsfähige und nachhaltige Zukunft zu investieren. Was heißt das konkret?

Wir investieren verstärkt in Wachstumsmärkte. Im März haben wir mit der Hamburger Reederei Deutsche Afrika-Linien (DAL) einen Rahmenvertrag unterzeichnet, nach dem Hapag-Lloyd das Container-Liniengeschäft übernehmen soll. Die DAL hat ihre Wurzeln in unserer Hansestadt und wir freuen uns sehr, wenn wir unsere neuen Kolleginnen und Kollegen willkommen heißen dürfen. Mit ihrer umfassenden Erfahrung und Marktkenntnis können sie uns maßgeblich unterstützen, in Afrika weiter zu wachsen.

Auf Partnerschaft und Qualität setzen wir auch mit unserer Beteiligung am Tiefwasserhafen Wilhelmshaven, was den Hafenstandort Deutschland stärken wird. Wilhelmshaven und Hamburg sehen wir als Partner, nicht als Konkurrenten. Wir schätzen, dass wir weiterhin 85 bis 90 Prozent unseres Containervolumens in Deutschland über den Hamburger Hafen umschlagen werden.

Dabei sind wir uns unserer besonderen Verantwortung bewusst und investieren konsequent in Nachhaltigkeit, die als feste Säule in unserer Unternehmensstrategie verankert ist. Unser gesamtes Handeln orientiert sich an unseren Nachhaltigkeitszielen, insbesondere was die Dekar-

bonisierung betrifft. Unser Ziel ist es, bis 2045 klimaneutral zu sein und für den Schiffsantrieb alternative Brennstoffe zu verwenden. Auf diesem Weg werden wir bis 2030 als Zwischentappe die Treibhausgas-Intensität unserer gesamten Flotte um 30 Prozent senken, indem wir verstärkt CO₂-ärmere Energiequellen nutzen.

Dafür haben wir als erste Reederei weltweit unser Großcontainerschiff „Brussels Express“ auf Dual-Fuel-Antrieb umgerüstet und können seine CO₂-Intensität damit um 15 bis 25 Prozent senken. Zudem haben wir in zwölf neue Dual-Fuel-Schiffe investiert, die auch mit Methangas betrieben werden können. Übergangsweise setzen wir dabei auf fossiles Methangas wie LNG – bis erneuerbares Methangas in ausreichender Menge mit passender Infrastruktur vorhanden ist.

Den Krieg in der Ukraine verfolgen wir mit Unglauben und Traurigkeit. Unsere Gedanken sind bei allen Menschen, die davon betroffen sind, insbesondere bei unseren Kolleginnen und Kollegen in Odessa. Zurzeit laufen keine Schiffe von Hapag-Lloyd ukrainische Häfen an, und wir haben alle Transporte von und nach Russland sowie Belarus eingestellt. Dieser Krieg hat zu einer humanitären Krise jenseits aller Vorstellungskraft geführt – und es ist leider nicht der einzige Krieg rund um den Globus. Wir stehen an der Seite der internationalen Gemeinschaft und helfen, wo immer wir können. 🇺🇦

Bernd Aufderheide

FOTO: HAMBURG MESSE UND CONGRESS-MICHAEL ZIPP



Vorsitzender der Geschäftsführung Hamburg Messe und Congress

„SMM: Hoffnung trotz trauriger Umstände ...!“

Nach zwei Jahren Berg- und Talfahrt, zwischen Corona-Lockdowns und Öffnungsmaßnahmen, hatten wir bei der Hamburg Messe und Congress mit Zuversicht nach vorn geblickt. Wir waren und sind im Neustart-Modus. Und nun hat uns etwas erreicht, das zumindest für Europa eindeutig ins vorige Jahrhundert zu gehören schien: Krieg! Das unendliche menschliche Leid der Betroffenen bewegt uns alle. Noch ist die Corona-Krise nicht überwunden, da ist der Krieg ein erneuter schwerer Schlag für die internationale Gemeinschaft.

Betroffen sind einmal mehr auch die weltweite Schifffahrt, die Logistikketten und Häfen, die für die Versorgung der Menschen auf allen Kontinenten so wichtig sind: Schiffe sitzen im Schwarzen Meer fest, Reedereien laufen russische Häfen nicht mehr an, die Terminals im Hamburger Hafen schlagen keine Boxen aus oder nach Russland mehr um. Wir von der Hamburg Messe und Congress verurteilen den Angriffskrieg gegen die Ukraine aufs Schärfste und schließen uns den Sanktionen an. Wir haben sämtliche wirtschaftliche Beziehungen zu Russland eingestellt und lassen bis auf Weiteres keine russischen Aussteller auf unseren Messen zu – das gilt auch für die Weltleitmesse der maritimen Industrie, die SMM, auf der ursprünglich ein russischer Pavillon geplant war.

Wie schon die Corona-Pandemie führt uns dieser Krieg vor Augen, wie stark wir international vernetzt sind. Wie sehr die

Staaten auf internationale Handelsbeziehungen angewiesen sind. Das gilt für eine Hafenstadt wie Hamburg als „Tor zur Welt“ immer schon in besonderer Weise. Ausdruck dieser Weltoffenheit ist die maritime Konzentration, die Hamburg zu einer der bedeutendsten Metropolen der internationalen Schifffahrt macht.

So gehört die Hansestadt nach der Studie „The Leading Maritime Cities of the World 2022“ von DNV und Menon Economics zu den drei attraktivsten maritimen Standorten in Europa. Der Report stuft die Stadt als fünftwichtigstes Schifffahrtszentrum unter 50 Städten weltweit ein.

Der Hafen mit seinen Umschlagsunternehmen, die Reedereien mit ihren Zentren, aber auch ein dichtes Netzwerk von Technologie- und Beratungsunternehmen mit maritimem Schwerpunkt stehen zugleich für Vielfalt und räumliche Konzentration. Dazu passt, dass wir als Messeveranstalter alle zwei Jahre mit der SMM die Weltleitmesse der maritimen Wirtschaft veranstalten – in Hamburg, wo sonst?

Im September 2022 ist es nach einem virtuellen Zwischenspiel endlich wieder so weit: Wir freuen uns anlässlich der 30. SMM auf rund 2.000 Aussteller aus mehr als 100 Ländern, die unter dem Motto „Driving the maritime transition“ den etwa 40.000 Fachbesuchern ihre Innovationen für eine digitalisierte und emissionsarme Schifffahrt präsentieren.

Es ist wichtig, dass wir auch in diesen Zeiten die Zukunftsthemen im Blick behalten. Ganz oben auf der Agenda steht

zweifellos der Kampf gegen den Klimawandel.

Auf der SMM, aber auch auf den begleitenden Fachkonferenzen, wird es deshalb vor allem um die Frage gehen, mit welchen Brennstoffen die Schifffahrt künftig klimaneutral unterwegs sein wird. Klar ist: „Grüner“ Wasserstoff wird dabei als Basis eine Schlüsselrolle einnehmen. Deshalb trifft es sich gut, dass sich die Stadt Hamburg im Rahmen einer Wasserstoffstrategie massiv engagiert – und dass wir als Hamburg Messe im Anschluss an die SMM mit der WindEnergy Hamburg und der parallel stattfindenden H2Expo & Conference wichtige Akzente setzen können. Wir freuen uns auf eine rege Beteiligung – gerade auch aus Hamburgs maritimer Community! 🚢

”

Grüner Wasserstoff wird als Basis für Klimaneutralität eine Schlüsselrolle in der Schifffahrt einnehmen“

Dr. Hans Fabian Kruse

FOTO: LURICH PERREY



Präsident AGA Unternehmensverband

„Wir müssen uns vom Konkurrenzgedanken lösen ...“

Der Hafen bleibt das Herz der Hamburger Wirtschaft. Durch ihn sind wir eine welt-offene Handelsmetropole mit optimistischen Bürgerinnen und Bürgern sowie Unternehmen. Mit seiner jahrhundertelangen Außenhandels-tradition ist Hamburg eine zentrale Drehscheibe des Handels – eben unser Tor zu Welt.

”

Die Erfolgsgeschichte des Hamburger Hafens war nie ein Selbstläufer ...!”

Die Rahmenbedingungen für den Außenhandel waren schon immer dynamisch, aktuell arbeiten wir leider im Krisenmodus. Der Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine hat den Frieden in Europa beendet und schadet den Menschen und dem Handel weltweit. Dies bei andauernder Corona-Pandemie, die unsere Lieferketten stark durcheinandergebracht und Frachtraten exorbitant hat steigen lassen.

Gesunder Außenhandel lebt von unternehmerischer Freiheit. Das unbeirrte Schnüren des bürokratischen Korsetts –

mit gutgemeinten kleinen und großen Knoten – war und bleibt ein Fehler. Das nationale Lieferkettengesetz etwa ist in seiner jetzigen Form ein unnötiges Hindernis. Das geplante Pendant auf EU-Ebene verheißt noch Schlimmeres. Es gibt aber auch Lichtblicke: Der längst überfälligen Ratifizierung des Freihandelsabkommen CETA steht nach der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts eigentlich nichts mehr im Wege.

Der Handelsstandort muss nachhaltig gestärkt werden. Es gilt für die norddeutschen Länder, die Hafenkooperationen zu forcieren. Wir müssen uns vom Konkurrenzgedanken untereinander lösen. Strategisch braucht Hamburg den Schulterschluss mit den Häfen in Bremen/Bremerhaven und Wilhelmshaven. Gemeinsam sind die norddeutschen Häfen um ein Vielfaches stärker und wettbewerbsfähiger. Nur zusammen können wir weltweit mithalten.

Die Erfolgsgeschichte des Hamburger Hafens war nie ein Selbstläufer. Sie wurde geschrieben von tatkräftigen und mutigen Unternehmerinnen und Unternehmern, die von der Politik die nötige Unterstützung für ihren Erfolg erhalten haben. Damit diese Erfolgsgeschichte weitergeht, müssen wir alle gemeinsam unsere Kräfte mobilisieren und einsetzen. 🚩

”

Das unbeirrte Schnüren des bürokratischen Korsetts – mit gutgemeinten kleinen und großen Knoten – war und bleibt ein Fehler.“

Dr. Astrid Petersen



Personalvorständin TÜV NORD AG

„Hamburg kann Drehkreuz für den Wasserstoff-Import werden ...“

Am Thema Energie kommt derzeit niemand vorbei. Die neue sicherheitspolitische Lage in Osteuropa und die damit verbundenen weltwirtschaftlichen Auswirkungen führen uns die Bedeutung einer sicheren, verlässlichen, bezahlbaren und zukunftsfähigen Energieversorgung deutlich vor Augen. Wasserstoff als Energiespeichersystem und Produktionsmittel könnte eine technologische Antwort darauf sein, die Nutzung von Kohle, Öl und Erdgas abzulösen. Vor allem der „grüne“ Wasserstoff aus erneuerbaren Energiequellen gilt als entscheidender Beitrag zur Dekarbonisierung und damit perspektivisch als Hoffnungsträger im Einsatz gegen den Klimawandel.

“

Es muss auch ehrlich angesprochen werden, dass wir noch länger nicht autark sind und Wasserstoff importieren müssen ...”

Hamburg mit seiner Hafenwirtschaft und den verknüpften Industrien bietet aus unserer Sicht viel Potenzial dafür. Bis 2030 will die Hansestadt einen Elektrolyseur mit einer Kapazität von 550 Mega-

watt aufbauen und damit Deutschlands größter Produzent von grünem Wasserstoff werden.

Die gesteckten Ziele sind zu Recht ambitioniert, aber es muss auch ehrlich angesprochen werden, dass wir noch länger nicht autark sind und Wasserstoff auf regionaler und überregionaler Ebene importieren müssen.

Vor einigen Wochen hat Wirtschafts-senator Michael Westhagemann die neue Wasserstoff-Importstrategie Hamburgs offiziell vorgestellt. Die Hansestadt ist auf dem besten Weg, sich als bedeutendes europäisches Drehkreuz für den Wasserstoff-Import zu etablieren.

Als TÜV NORD-Konzern begrüßen wir diese eigenständige und überzeugende Strategie sehr. Kolleginnen und Kollegen aus unserem Haus haben mit ihrer jahrelangen Industrieerfahrung daran mitgewirkt und das Gutachten zu wirtschaftlichen, technischen, sicherheits- und nachhaltigkeitsrelevanten Anforderungen erstellt. Vor mehr als 150 Jahren nahe des Hafens gegründet, ist es uns ein Herzensanliegen, den Wandel der Energieinfrastruktur in der Metropolregion mitzugestalten. Jetzt geht es um den Aufbau leistungsfähiger Systeme für den Einsatz von grünem Strom in Industrie und Mobilität, unter Sicherstellung der angesiedelten Industrien.

Hamburg hat die besten Aussichten, seinen Hafen samt Industrieareal klimaneutral zu entwickeln und damit zukunftsfähig und ein Vorbild für andere Hafenstandorte zu sein. 🏠

”

Bis 2030 will die Hansestadt einen Elektrolyseur mit einer Kapazität von 550 Megawatt aufbauen und damit Deutschlands größter Produzent von grünem Wasserstoff werden.“

Rasmus Stute

FOTO: DNV



Area Manager Deutschland, DNV Maritime

„In Zeiten des Wandels sind alle gefordert ...“

Die Energiewende ist in vollem Gange und alle müssen einen Beitrag leisten. Besonders hart trifft es die Schifffahrtsbranche, die sich bereits seit einigen Jahren in einem schwierigen Marktumfeld befindet. Wir stehen vor einer Mammutaufgabe und müssen zukünftig Wachstum von Energieverbrauch trennen, und die derzeitigen weltpolitischen Ereignisse beeinflussen das leider negativ. Ein direkter und persönlicher Austausch zwischen Kunde und technischem Experten ist daher wichtiger denn je. In unserem Hamburger Büro arbeiten rund 600 maritime Experten und

Gemeinsam möchten wir versuchen, die Frage zu beantworten, welcher alternative Kraftstoff der Richtige sein kann, um die Klimaziele zu erreichen. Sicher ist in jedem Fall, dass es jetzt Zeit ist, zu handeln. Die Schifffahrt muss sich jetzt auf einen Weg in Richtung Dekarbonisierung begeben und die Vorbereitungen sollten heute beginnen. Vieles in der vor uns liegenden Transformation ist noch unbekannt, da die EU und die Gesellschaft auf eine Erhöhung der Klimaziele drängen. Die ursprüngliche GHG-Strategy der IMO wird 2023 überarbeitet, was zu strengeren Zielen führen könnte. Alle Stakeholder in der Deutschen maritimen Industrie wie in der Politik sollten hier an einem Strang ziehen und schnellstmöglich bei Forschung und Entwicklung alternativer Brennstoffe mitwirken. Für die anstehenden Projekte sollten umfassende Fördermöglichkeiten geschaffen und auch genutzt werden.

Der DNV sieht sich als Partner des „Grünen Wandels“ und vertritt die Ansicht, dass der Weg zu den IMO-Zielen mit Gas beginnt. LNG wird zunehmend die Öl-Kraftstoffe aus dem Markt verdrängen. Um das Jahr 2050 werden neue CO₂-neutrale bzw. -freie Brennstoffe wie Ammoniak ihre Anteile am Kraftstoff-Mix deutlich ausweiten.

Auch beim Thema Digitalisierung ist der DNV führend in vielen Bereichen und wir verfügen über die nötige Expertise an unserem Standort in Hamburg und weltweit. Digitalisierung, das ist eine Herausforderung, die nicht jeder gleich nennt.

”

Digitalisierung: Schlecht ist sie schnell gemacht, aber gut braucht sie Aufmerksamkeit.“

Hier gilt: Schlecht ist sie schnell gemacht, aber gut braucht sie Aufmerksamkeit. Die Herausforderung besteht in der Datenqualität – und es geht um Sicherheit und Zuverlässigkeit. Wird Digitalisierung gut gemacht, werden Unternehmen sicherer, effizienter und zuverlässiger, auch resilienter in Krisen. Die Corona-Pandemie hat deutlich gezeigt, dass Firmen, die digital gut aufgestellt sind, viel besser durch eine Krise kommen. Resilienz wird somit zum Erfolgsfaktor für alle Marktteilnehmer.

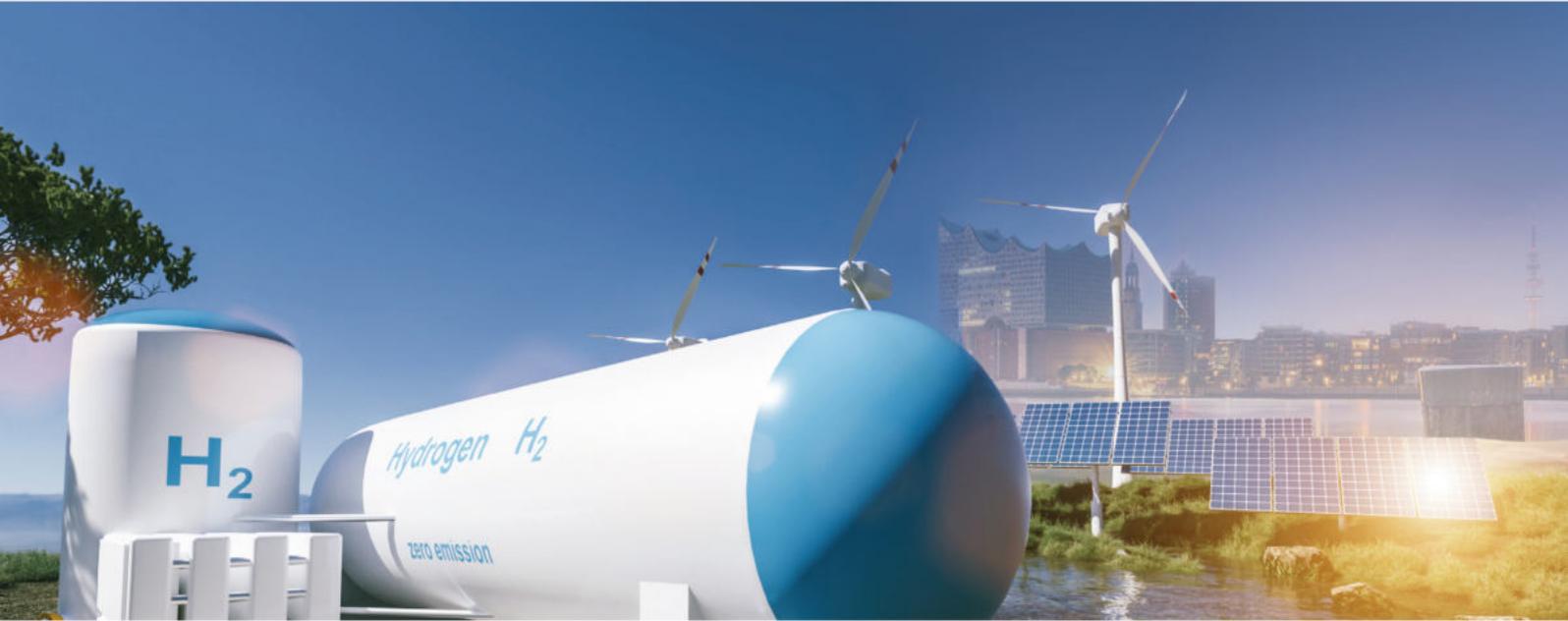
Unsere Türen sind weit geöffnet und wir laden unsere Kunden herzlich ein, sich vor Ort davon ein Bild zu machen. In unserem „Operational Center“ in Hamburg haben wir auf einer Etage alle wichtigen Abteilungen, wie Neubau Approval über Operation bis hin zu den HAZMAT zusammengefasst. Alles ist offen und auch unsere DATE und TSM Center sind „geöffnet“ und unsere Besucher können die entsprechenden Kollegen und Besichtigter persönlich treffen. Das gibt es in Hamburg sicher kein zweites Mal. #

”

Die Corona-Pandemie hat deutlich gezeigt, dass Firmen, die digital gut aufgestellt sind, viel besser durch eine Krise kommen ...”

alle möchten unsere Kunden dabei unterstützen, die aktuellen Herausforderungen zu meistern. Dabei stehen unsere Türen weit auf und wir laden unsere Kunden ein, die räumliche Nähe als Vorteil zu nutzen.

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-Fachleute. Technisch, digital, vernetzt. So unterstützen wir zum Beispiel Hamburg, das europäische Rückgrat einer sicheren Versorgung mit Wasserstoff zu werden.



Unter der Erde



Auf der Erde



Über der Erde



Unsere Wasserstoffkompetenz haben wir im HydroHub gebündelt, eine Initiative von Unternehmen der TÜV NORD GROUP.
www.hydrohub.de



Hamburger Hafen Empfang 2022

So hätte es wieder sein
sollen, wie in 2019.
Aber all unsere
Gäste mit Masken?
Nein.






HAMBURGER
HAFEN
EMPFANG
2022

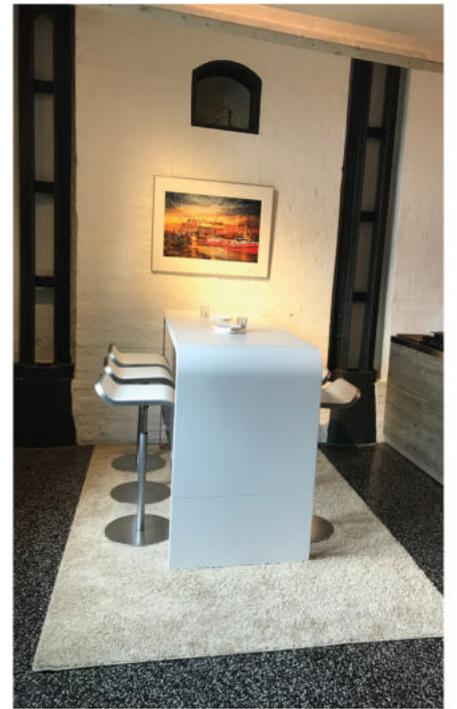
FOTO: BEATE ZOBELNER






HAMBURGER
HAFEN
EMPFANG
2022

So vorbereitet, hätte das Museum unsere Gäste erwartet. Einladungen wurden verschickt, ein Ortstermin mit Partner und Lieferanten vereinbart, – denen wir an dieser Stelle noch einmal „Danke“ sagen für ihr Verständnis. Denn kurz danach mussten wir absagen. Wir freuen uns auf den Hamburger Hafen Empfang 2023! Der findet statt. Ganz bestimmt.



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, with its large ears spread out. 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

Zahlen, Daten, Fakten

Die wichtigsten Daten aus 2021 des Hamburger Hafens zeigen ein positives Bild des zweiten Corona-Jahres. Die Prognose ist schwerer als sonst.



Der Hamburger Hafen in Zahlen

FOTO: HAMBURG HAFEN MARKETING



Ein Rückblick und über die Unmöglichkeit der Vorhersage

Der Seegüterumschlag im Hamburger Hafen entwickelte sich nach dem vorjährigen Einbruch durch die Pandemie in 2021 positiver als erwartet. Der Seegüterumschlag fiel mit einem Ergebnis von 128,7 Mio. Tonnen und somit einem Plus von rund 2 % besser aus als 2020. Der Containerumschlag erreichte mit 8,7 Mio. TEU (20-Fuß-Standardcontainer) ein Plus von 2,2 %.

Für ein Rekordergebnis im Jahr 2021 sorgte der Güterverkehr auf der Schiene. Die Hamburger Hafenbahn konnte im vergangenen Jahr ein Transportvolumen von 48,5 Mio. Tonnen (+4,0 %) abfertigen. Beim Containertransport wurde mit 2,79 Mio. TEU sogar ein Plus von 8 % erreicht.

Zusätzliche Containerzugverbindungen und zunehmende Transporte im mittleren Distanzbereich bis 300 Kilometer förderten das Wachstum auf der Schiene. Der Anteil der Eisenbahn liegt in Hamburg beim Containertransport inzwischen bei 51,5 %. Der Lkw-Anteil geht in Hamburg zurück und beträgt 46,1 %, das Binnenschiff erreicht beim Containertransport einen Anteil von 2,4 %.

Starkes Wachstum bei Containertransporten auf der Neuen Seidenstraße

In Ergänzung zum Seetransport werden immer zahlreicher auch Container auf der Schiene zwischen China und Hamburg transportiert. Hamburg ist in Deutschland der führende Start- und Endpunkt für Containertransporte per Seeschiff und für Containerzugverbindungen auf der Neuen Seidenstraße. „Auch wenn für die mehr als 12.000 Kilometer lange Strecke zwischen China und Hamburg derzeit rund 20 Tage für den Transport per Eisen-

bahn benötigt werden, ist der Landweg über die Neue Seidenstraße schneller als mit dem Seeschiff. Für zeitkritische Güter bieten die Containerzugverbindungen zwischen Hamburg und China somit eine attraktive Transport-Alternative. Rund 160.000 TEU wurden im vergangenen Jahr per Eisenbahn zwischen Hamburg und mehr als 25 Zielorten in China befördert. Das ist ein starkes Plus von 51 %. Von verschiedenen Anbietern werden insgesamt mehr als 290 Chinazugverbindungen von und nach Hamburg vermarktet“, erläutert Axel Mattern, Vorstand von HHM, auf der Jahrespressekonferenz Ende Februar.

Der Seegüterumschlag im Hamburger Hafen im Jahr 2021

Die weltweit spürbaren Auswirkungen der Corona-Pandemie beeinflussten auch im Jahr 2021 die Umschlag- und Verkehrsentwicklung in Deutschlands größ-

weiter auf Seite 30

Der feine Unterschied.



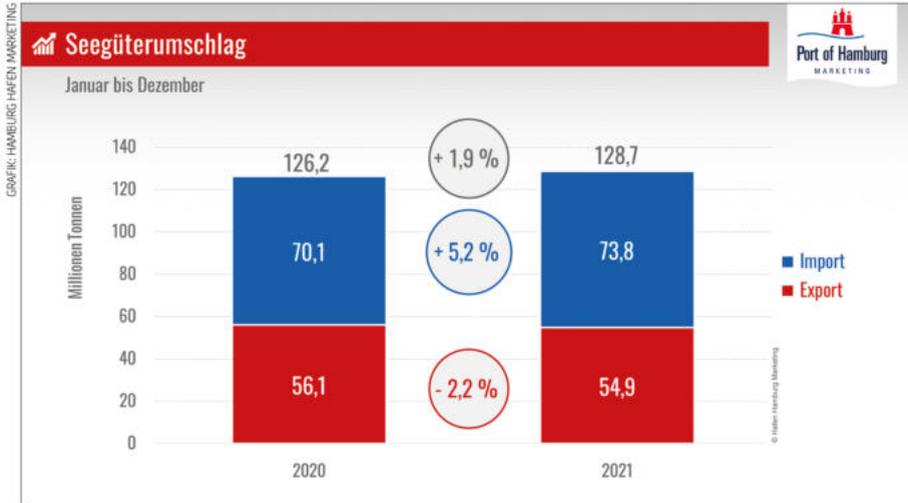
Es besteht ein feiner Unterschied zwischen schönen Nächten
und Nächten, die Sie nie vergessen werden.

Es besteht ein feiner Unterschied zwischen Kreuzfahrten und Reisen mit Cunard.

Entdecken Sie ihn auf cunard.com



CUNARD



tem Universalhafen. Im gesamten Jahr 2021 wurden im Hamburger Hafen 128,7 Mio. Tonnen Seegüter an den Terminals geladen oder gelöscht. Das ist im Vergleich zum Vorjahresergebnis ein Plus von 1,9 %. Sowohl der Stückgutumschlag, der mit 88,9 Mio. Tonnen ein Plus von 1,3 % aufweist, als auch der Massengutumschlag mit 39,8 Mio. Tonnen (+3,3 %), trugen dazu bei. Im Segment Containerumschlag wurden im Jahr 2021 in Hamburg insgesamt 8,7 Mio. TEU umgeschlagen. Im Vergleich zum Vorjahr ist das ein Plus von 2,2 %.

Innerhalb des Segments Massengut entwickelte sich der Umschlag von Greifergut mit insgesamt 21,6 Mio. Tonnen positiv und erreichte ein Plus von 11,2 %. Zu diesem Wachstum trug vor allem der Import von Kohle mit 5,5 Mio. Tonnen (+15,9 %) und Erz mit 10,5 Mio. Tonnen (+10,6 %) bei. Im Agribulk-Bereich wurden im Jahr 2021 insgesamt 6,4 Mio. Tonnen Sauggut umgeschlagen. Der Rückgang von insgesamt 14,7 % ist auf weniger Umschlag von Getreide zurückzuführen. Im Segment Flüssiglading lag der Umschlag im Jahr 2021 insgesamt bei 11,8 Mio. Tonnen (+1,7 %). Mehr Exporte bei Mineralölprodukten sind vor allem für das leichte Plus in diesem sich insgesamt sehr stabil entwickelnden Segment zu nennen. „Zusätzlich zur Betrachtung der im Hafen umgeschlagenen

Gütermengen sollte man auch berücksichtigen, dass über den Hamburger Hafen allein aus deutscher Produktion jährlich Waren im Wert von rund 116 Milliarden Euro in alle Welt exportiert werden. Der Hamburger Hafen sichert in Deutschland rund 607.000 Arbeitsplätze“, sagt Ingo Egloff, bis Ende März Vorstand von HHM.

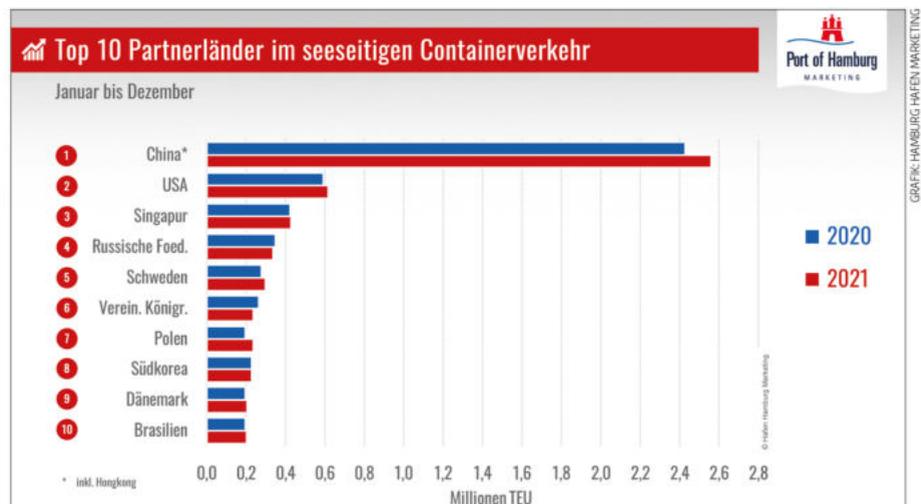
China, die USA und Singapur führen in der Rankingliste der Top 10 Partnerländer Hamburgs im Containerumschlag

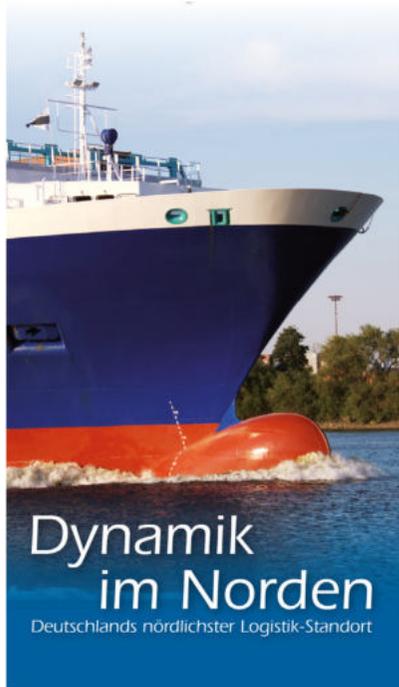
Beim Containerumschlag der zehn wichtigsten Partnerländer des Hamburger

Hafens blieben die Länder auf den Positionen von Platz eins bis sechs unverändert. Der noch im Vorjahr zu verzeichnende Mengenrückgang im seeseitigen Containerumschlag mit China wurde gestoppt. Im Jahr 2021 wurde mit 2,6 Mio. TEU ein Plus von 5,5 % erreicht. Damit festigt China die Position als Hamburgs mit Abstand wichtigstem Handelspartner. „Wir freuen uns sehr, dass Hapag-Lloyd mit dem neuen China Germany Express (CGX) ab April den Hamburger Hafen wöchentlicher mit dem südchinesischen Terminal Dachan Bay, welches zum Hafen Shenzhen gehört, verbinden wird. Mit diesem neuen Containerliniendienst wird das Angebot von insgesamt dann 18 Liniendiensten, die Hamburg mit chinesischen Häfen verbinden, weiter ausgebaut und Hamburgs Position als führender China-Hafen gefestigt“, sagt Mattern.

Die abgeschlossene Fahrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe bringt Vorteile

Die ein- und auslaufende Schifffahrt profitiert jetzt im Vergleich zum Zustand vor der Fahrinnenvertiefung – je nach Schiffsabmessung – von einer Tiefgangweiter auf Seite 32





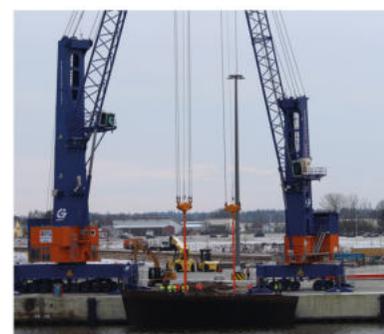
Die Initiative der Wirtschaft und des Landes

- ▶ 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

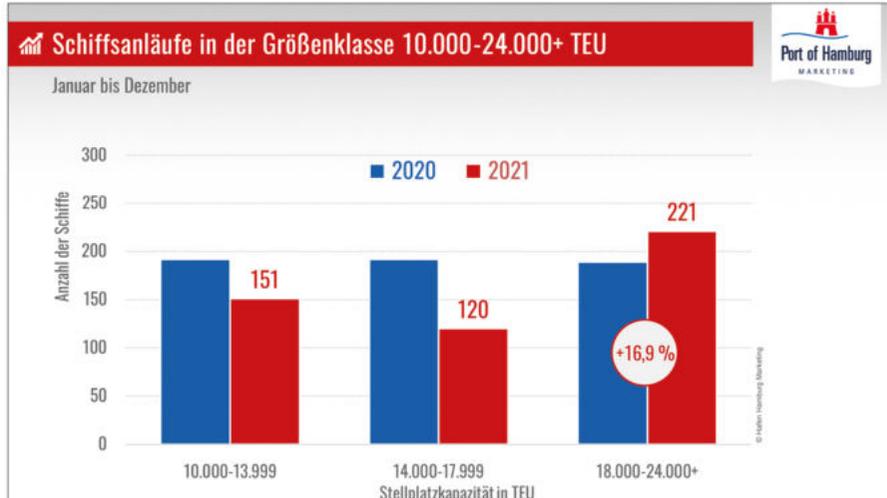



LOGISTIK INITIATIVE
 Schleswig-Holstein

erhöhung zwischen 1,00 Meter und 1,90 Meter. So können zum Beispiel Megamax-Schiffe mit einer Breite bis zu 62,50 Meter oder einer Länge von 400 Meter tideunabhängig mit einem Tiefgang von bis zu 13,10 Meter den Hafen befahren. Vor der Anpassung waren es lediglich 11,40 Meter. Tideabhängig ausgehend sind es jetzt 14,10 Meter. Einkommend ist sogar ein Tiefgang von 15,40 Meter möglich. Hier waren es zuvor lediglich 13,60 Meter.

Ein weiterer Vorteil ist die jetzt geschaffene Möglichkeit für eine bessere Begegnung großer Schiffe. So wurde bei Wedel auf einer Länge von acht Kilometern eine Begegnungsbox gebaut. Sie macht es möglich, dass Schiffe mit einer addierten Breite von weniger als 104 Meter aneinander vorbeifahren können. Zudem wurde die Fahrrinne zwischen Wedel und der Störmündung von 300 Meter auf 320 Meter erweitert. Hier können Schiffe mit einer addierten Breite von weniger als 92 Meter jetzt sicher aneinander vorbeifahren.

Die beiden Vorstände von Hafen Hamburg Marketing, Axel Mattern und Ingo Egloff, begrüßen die jetzt erfolgreich abgeschlossene Fahrinnenanpassung der Elbe. „Für die Schifffahrt und unsere Hafenkunden aus der Wirtschaft bringen die



Erleichterungen bei der Erreichbarkeit von Deutschlands größtem Universalhafen auch den Vorteil, mehr Ladung via Hamburg zu routen.“

„Mit leistungsfähigen Verkehrswegen, smarten Logistiklösungen und zunehmenden Einsatz emissionsarmer Energieträger und Technik sind wir in Richtung nachhaltiges Wachstum auf dem richtigen Kurs“, sagt Mattern. Auf der Landseite übernimmt die umweltfreundliche Eisenbahn den Hauptanteil beim Transport von Gütern und verbindet die Marktregionen im Binnenland schnell und zuverlässig mit dem Hafen.

Prognosen sind schwierig, besonders wenn sie die Zukunft betreffen

Sämtliche Studien in den letzten 15 Jahren zur Entwicklung des Seeverkehrs und des Güterumschlags in (deutschen) Häfen waren umfangreich, von Profis geschrieben und von Expertenmeinungen umzingelt. Und sie waren auf jeden Fall immer zu positiv.

Natürlich konnte niemand die Finanzkrise 2008/2009 vorhersagen und wenn die Corona-Pandemie noch eine höchst negative Überraschung war (und ihre Entwicklung immer noch neue birgt), ist der Krieg in der Ukraine ein Schock. So bleibt der Ausblick für das laufende Jahr 2022 in den Worten von Vorstand Axel Mattern absolut ungewiss, aber ehrlich:

„Der Krieg in der Ukraine wird sich auch auf die Umschlagentwicklung des Hamburger Hafens auswirken. Aktuell lässt sich jedoch noch nicht sagen, inwieweit die Sanktionen gegenüber Russland die Umschlagentwicklung beeinflussen werden. Eine realistische Prognose für das laufende Jahr lässt sich zu diesem Zeitpunkt nicht geben, denn auch die Corona-Pandemie könnte weiterhin Einfluss auf den seeseitigen Außenhandel nehmen“, erklärt Mattern. 🚩

Dirk Schümann



FOTO: ADOBE STOCK - JIRSAK

Elektromobilität in Deutschland auf dem Vormarsch

E-Mobilität entscheidend für eine grüne Energiezukunft

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 wir übernehmen dies als Ihr Elektrofachbetrieb vor Ort. „Bedenken Sie, dass unser Service als Elektrofachbetrieb für die E-Mobilität weit über die Installation der Ladestation hinausgeht!“

Wir als Ihr Elektrofachbetrieb kümmern uns neben der Installation der Ladestation nämlich auch um die damit in Verbindung stehenden Faktoren wie die



Marc André Armbrecht-Meyer, Andreas Armbrecht-Meyer und das Team von Elektrobau Henry Kaulfuß GmbH (von links)

vorhandene Hausinstallation und prüfen, ob die erhöhten Belastungen durch die Ladestation ein Problem darstellen.

„Geprüfte Sicherheit für Ihre Ladestation“

Es freut sich das Team E-Mobilität der Elektrobau Henry Kaulfuß GmbH auf Ihre Kontaktaufnahme.

Wir sind Fachpartner von „The Mobility House“
www.mobilityhouse.com

Zertifikat



E-MF-041578

Weiterbildung zum E-Mobilität Fachbetrieb

Vollter Title
Elektrobau Henry Kaulfuß GmbH, Reinbek
hat vom 16. - 11.06.2021 an der Weiterbildungsmaßnahme

E-MOBILITÄT
Fachbetrieb 

teilgenommen

Es wurden folgende Themen behandelt:

- ✓ Einführung in das Geschäftsfeld Elektromobilität
- ✓ Elektrofahrzeuge und Antriebsarten
- ✓ Ladeinfrastruktur
- ✓ Ladesysteme und Ladekomponenten
- ✓ Steckverbindungen und Ladekabel
- ✓ Basiskommunikation mit dem Fahrzeug
- ✓ Chancen für die E-Handwerke
- ✓ Normative Vorlagen
- ✓ Planungen und Installation von Ladepunkten
- ✓ Inbetriebnahme und Prüfungen

Hamburg, 11. Juni 2021

Bildungs-Zentrum Elektrotechnik Hamburg

WFE Norddeutscher Fachverband
Elektro- und Elektronikhandwerk

Viele Hauseigentümer kennen den E-CHECK von der Hausinstallation her. So soll in Zukunft auch in Sachen E-Mobilität die größtmögliche Sicherheit gewährleistet werden. Die komplette E-Mobilitäts-Infrastruktur wird von uns somit auf einwandfreie Funktion und Sicherheit geprüft. Bestätigt wird diese Prüfung mit der gut sichtbaren E-CHECK Prüfplakette und einem Prüfprotokoll von uns. „Auch beim Thema E-Mobilität steht die Sicherheit unserer Kunden an erster Stelle“.

Für ausreichende Sicherheit, was das Laden angeht, ist also gesorgt. Wie geht es nun weiter? Vereinbaren Sie mit uns einen Beratungstermin per Telefon oder mit einer E-Mail.



 **Elektrobau Henry Kaulfuß GmbH** 

**Elektroinstallation - E-Mobilität
Krantechnische Dienste**

Scholtzstraße 8 - 21465 Reinbek
Telefon 040 / 728 169 30

www.kaulfuss-elektrobau.de
e-mobility@kaulfuss-elektrobau.de

HPA nimmt Kurs auf Klimaneutralität

Der Hafen soll grüner, sauberer und widerstandsfähiger werden

Mit ihrem ganzheitlichen Konzept hält die Hamburg Port Authority (HPA) den Hafen und die Menschen in Bewegung. Als kundiger Hafenmanager und modernes Dienstleistungsunternehmen gewährleistet die Anstalt des öffentlichen Rechts eine zuverlässige Hafeninfrastuktur. Gemeinsam mit ihren Tochtergesellschaften sorgt die HPA für sichere Verkehrswege, einen attraktiven Kreuzfahrtstandort und eine effiziente Kommunikation auf dem Wasser und an Land. Innovative Technik und intelligente Lösungen helfen ihr dabei, den Hafen über die gesamte Wertschöpfungskette zu einem wichtigen wirtschaftlichen Motor für das ganze Land zu machen, Entwicklungschancen zu nutzen und seine internationale Position langfristig auszubauen.

Die HPA ist sich ihrer Verantwortung für die Umwelt und ihrer Vorbildfunktion in der Metropolregion bewusst. Deshalb arbeitet sie gemeinsam mit lokalen, nationalen und internationalen Stakeholdern am ‚klimaneutralen Hamburger Hafen‘. Auf dem Weg dorthin unterstützt sie umweltfreundliche Technologien und versteht sich als Testfeld für innovative Konzepte. Ein Schwerpunkt ist der Aufbau einer Wasserstoff-Wertschöpfungskette für eine klimaneutrale Energieversorgung Hamburgs und der umliegenden Metropolregion.

Anfang Februar unterzeichnete die HPA



(v.l.n.r.): Mark Russell (CEO Nikola), Gerrit Marx (CEO IVECO), Iris Scheel (Strategy and External Affairs), Jens Meier (CEO, beide Hamburg Port Authority) vor Brennstoffzellen-LKW

eine Vereinbarung mit Air Products, dem weltgrößten Wasserstoffproduzenten, um die Möglichkeiten für den Aufbau einer umfassenden Wasserstoff-Wertschöpfungskette im gesamten Hamburger Hafen zu erkunden. Gemeinsames Ziel ist, den Ausbau der Produktion, der Lieferketten und des Verbrauchs von Wasserstoff in Norddeutschland und in der Freien Hansestadt Hamburg zu beschleunigen. In ihrer Zusammenarbeit werden sich beide Partner darauf konzentrieren, realisierbare Möglichkeiten zu finden, um die Nachfrage nach Wasserstoff zu erhöhen und somit die Dekarbonisierung von Schwerlastfahrzeugen (auch in der Hafenlogistik) und der Industrie voranzutreiben.

Ausbau von Landstromanlagen

Ein weiteres Element der HPA-Strategie ist der Ausbau von Landstromanlagen

und einer Versorgungsinfrastruktur für nachhaltige alternative Kraftstoffe, um ein Angebot zur emissionsfreien Energieversorgung von Schiffen am Liegeplatz zu schaffen. Mit dem Ausbau der Landstromversorgung durch die Planung und Errichtung von entsprechenden Anlagen auf den Containerterminals des Hamburger Hafens setzt die HPA ein deutliches Zeichen für mehr Umweltschutz. Zudem steigert sie damit die Attraktivität des Hafens im Hinblick auf die global stetig wachsende Nachfrage nach klimaneutralen und umweltschonenden Logistikketten und Schiffsreisen. Ab 2023 soll in einer ersten Testphase die Versorgung der Terminals beginnen.

„Mit dem Ausbau der Landstromversorgung für die Containerschiffahrt gehen wir einen wichtigen Schritt bei der Dekarbonisierung des Hamburger Hafens und tragen weiter dazu bei, die Luftqualität in der Stadt nachhaltig zu verbessern“, sagt Jens Meier, CEO der HPA. „Mit unserer

FOTO: HPA / ANDREAS SCHMIDT-WIETHOFF



Ich bin davon überzeugt, dass in nicht allzu ferner Zukunft die Möwen in Hamburg lauter sein werden als der Hafенbetrieb.“

Jens Meier

2016 eingeweihten Landstromanlage für Kreuzfahrtschiffe in Altona haben wir diesbezüglich wertvolle Erfahrungen gemacht, die nun in die weiteren Landstromprojekte einfließen.“

Um die festgelegten Ziele, vor allem in Bezug auf Stickoxide (NOx) einhalten zu können, kommt der Nutzung von Landstrom durch Seeschiffe während ihrer Liegezeit im Hamburger Hafen eine große Bedeutung zu. Eine netzgebundene Landstromanlage kann jedoch nicht für jeden Hafen, jeden Liegeplatz oder für jedes Schiff eine Lösung sein. Daher engagiert sich die HPA als Vertreterin des Hamburger Hafens beim Innovationswettbewerb ‚ZeroEmission@Berth‘ dahingehend, weitere innovative Lösungen, Konzepte und Ideen kennenzulernen, um den Schiffsbetrieb am Liegeplatz so emissionsarm wie nur möglich gestalten zu können. Gesucht sind im Rahmen des Wettbewerbs innovative Ideen, Konzepte und technologieoffene Lösungsansätze, die alternativ zu stationären Landstromanlagen, Energieversorgungsansätze von Schiffen am Liegeplatz aufzeigen. Hierbei sind auch Lösungen von Interesse, die im Fahrtbetrieb zur Emissionsreduzierung beitragen können.

Flotte Hamburg kooperiert mit TU Hamburg

Weniger Emissionen ist auch das Ziel der Flotte Hamburg, einem 100-igen Tochterunternehmen der HPA, das in

einem übergreifenden Flottenmanagement die städtischen Binnenschiffe betreibt. Emissionen von klima- und gesundheitsgefährdenden Luftschadstoffen wie Kohlendioxid, Stickoxid, Schwefeloxid und Rußpartikel sollen durch einen umweltbewussten Einsatz der Schiffe nachhaltig reduziert werden. Um einen weiteren Beitrag zu leisten, kooperiert die Flotte Hamburg (FLH) seit Anfang April 2022 mit der Technischen Universität Hamburg. Die Vernetzung des Hamburger Knowhows sowie die wissenschaftliche Begleitung ihrer Nachhaltigkeitsanstrengungen legen den Grundstein für einen klimaneutralen Betrieb der Schiffsflotte. Durch vielfältige Maßnahmen wie zum Beispiel die Umstellung auf

emissionsarme Kraftstoffe, innovative Antriebslösungen und Abgasnachbehandlungen konnte die Flotte Hamburg den Ausstoß von Schadstoffen wie Stickoxiden und Feinstaub bereits deutlich reduzieren. In Zusammenarbeit mit den Experten der TU-Arbeitsgruppe Schiffsmaschinenbau (ASM) soll nun gemeinsam darauf aufgebaut und die aktuelle Umweltstrategie der Flotte Hamburg zu einem „Zero-Emissions-Konzept“ weiterentwickelt werden. Da es zum Teil erhebliche Unterschiede zwischen den Fahrprofilen der Schiffe der FLH gibt, untersucht die ASM im Zuge der Kooperation, welche Antriebsart und welcher alternative Kraftstoff zu welchem Schiffstypen passt.



FOTO: FLOTTE HAMBURG / ANDREAS SCHMIDT-WETHOFF

Konnte dank der Zusammenarbeit mit Experten der TU Hamburg ihren Schadstoffausstoß bereits deutlich reduzieren: Flotte Hamburg

Die Bestrebungen der HPA beziehen sich jedoch nicht nur auf die Schifffahrt, sondern auch beispielsweise auf die Erforschung und Anwendung von Lösungsansätzen gegen Lärmemissionen. Das stetige Bestreben ist, den Hafen sauberer, grüner sowie widerstandsfähiger gegen Klimaveränderungen zu gestalten. Unter anderem spielt hierbei auch Elektromobilität eine Rolle.

Im September 2021 unterzeichnete die HPA daher mit der Nutzfahrzeugmarke IVECO und der NIKOLA Corporation ein Memorandum of Understanding. Die Vereinbarung regelt einen zweiphasigen Testlauf und die Lieferung von insgesamt 25 vollelektrischen NIKOLA TRE BEV Sattelzugmaschinen, die in diesem Jahr an den Hafen ausgeliefert werden sollen.

In der ersten Phase wird der Hafen die Sattelzugmaschinen im täglichen Transport- und Logistikbetrieb zusammen mit einer leistungsstarken Ladesäule testen. In der zweiten Phase werden die BEV-Fahrzeuge vollständig in den Hafenbetrieb integriert. Unter Einbeziehung der Servicedienstleistungen der wichtigsten Lieferanten wird die



FOTO: HPA / ANDREAS SCHMIDT-WETHOFF

(v.l.n.r.): Kurt Lefevere (Vice President of Air Products for Northern Continent), Michael Westhagemann (Senator für Wirtschaft und Innovation), Jens Meier (CEO Hamburg Port Authority), Stephan König (Director Operations and Supply Chain Performance Europe and Africa)

Ladeinfrastruktur installiert.

Bei den für beide Phasen zur Verfügung gestellten Fahrzeugen handelt es sich um die US-Version des NIKOLA TRE BEV mit einer Sondergenehmigung für den Betrieb im Hafen.

„Der Fokus des Hafens liegt darauf, eine Vorreiterrolle mit Pilotprojekten bei der Anwendung technischer Innova-

tionen zu übernehmen. Wir sehen eine große Übereinstimmung zwischen unseren Anforderungen und dem Lkw, der in Ulm gebaut wird, um unsere Ziele zu erreichen“, sagt Jens Meier. „Ich bin davon überzeugt, dass in nicht allzu ferner Zukunft die Möwen in Hamburg lauter sein werden als der Hafenbetrieb.“ 🚚



Sicher ans Ziel

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

Ziel: Hafen Hamburg

ABEKING & RASMUSSEN

www.abeking.com

FOTO: HUA / THIES RÄTZKE



Durch das neue Buchungsportal Modility wird der Zugang zu kombiniertem Verkehr deutlich vereinfacht



Innovativer, digitaler und nachhaltiger

Wie die Hamburger Hafen und Logistik AG in herausfordernder Zeit ihre Resilienz stärkt

Krisen verändern die Welt. Ob Kriege, Katastrophen oder gesellschaftliche Umbrüche – die Verhältnisse in der Zeit danach gleichen nie denen davor. Schon mit dem Ausbruch der Corona-Pandemie vor zwei Jahren stand fest, dass diese Naturkatastrophe nicht einfach die Unterbrechung eines seit der Finanzkrise 2008 anhaltenden Wachstumskurses sein würde. Von einer „neuen Realität“ war schnell die Rede oder was einmal zu „new normal“ werden könnte. Die Zukunft, so viel stand fest, würde weniger berechenbar sein.

Diese Prognose hat sich inzwischen in einer Art und Weise bestätigt, wie wir es uns kaum vorstellen konnten. Mitten in Europa wird wieder Krieg geführt. Der völkerrechtswidrige Angriff Russlands auf die Ukraine ist mehr als ein bewaffneter Konflikt zwischen zwei Nachbarstaaten. Er ist zugleich die erste militärische Auseinandersetzung eines sich zuspitzenden, möglicherweise neuen Kalten Krieges. Seit dem Fall des Eisernen Vorhangs als selbstverständlich empfundene Gewissheiten von der Überlegenheit freiheitlich-demokratischer Werte und Prinzipien scheinen mit einem Mal obsolet.

Wir machen uns Sorgen, um die verlässliche Versorgung mit Rohstoffen und Energie und wundern uns, weshalb eine eben bestellte Ware nicht sofort lieferbar ist. Wegen Corona geschlossene Häfen in China, ein gestrandeter Containerfrachter im Suezkanal, eine arktische Kaltfront mit

Folgen für die Ölförderung in Texas oder ein Käferbefall in Kanadas Wäldern, wodurch die für die Bau- und Möbelindustrie wichtige Holzernte ausfällt, und ein Brand in einer japanischen Chipfabrik haben im vergangenen Jahr zu Engpässen geführt, die in einer Überflussesgesellschaft undenkbar schienen. Dabei wird häufig übersehen, dass Wirtschaft und Gesellschaft bereits vor der Ausbreitung von Corona vor tiefgreifenden Umbrüchen standen. Globalisierung, Digitalisierung und Klimawandel waren schon zuvor Megatrends. Nur wurden deren Auswirkungen entweder ausgeblendet, wie etwa die zunehmende Erderwärmung, oder wir hofften insgeheim, die notwendigen Veränderungen ließen sich behutsam und staatlich gesteuert umsetzen. Die Pandemie und nun der Krieg in der Ukraine beschleunigen den Wandel.

Krisen seien ein Geschenk an den schaffenden Menschen, hat Stefan Zweig geschrieben. Die Frage lautet, wie geht die Menschheit mit diesem Geschenk um? Wie nimmt ein Unternehmen wie die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) die Krise als Chance wahr? Wie stärken wir unsere Resilienz, wenn politische Unsicherheiten zunehmen, das Marktumfeld sich immer stärker wandelt und die Globalisierung ihr Gesicht weiter verändert? Die Antwort ist einfach: Nur ein leistungsfähiges Unternehmen schafft Resilienz! Nur ein innovatives und nachhaltiges logistisches Netzwerk kann als kritische Infrastruktur den wachsenden Anforderungen gerecht werden.



Mehr als 100 Beschäftigte des Container Terminals Odessa und ihre Familien konnten per Bus nach Hamburg geholt werden

Die HHLA ist Teil der systemkritischen Infrastruktur in Deutschland und Europa. Sie leistet einen wesentlichen Beitrag zur Versorgungsstabilität von Unternehmen und Verbrauchern. Diesen Auftrag erfüllt die HHLA auch in so schwierigen Zeiten, wie wir sie gerade erleben. Der Betrieb auf unseren Anlagen in Hamburg, Triest, Tallinn – und bis zum Ausbruch des Krieges auch in Odessa – war und ist gewährleistet genauso wie auf den Hinterlandverbindungen. In beiden Pandemie-Jahren hat die HHLA ein positives Geschäftsergebnis erwirtschaftet. Davon hat die Freie und Hansestadt als Mehrheits-eigentümer profitiert genauso wie unsere anderen Aktionärinnen und Aktionäre sowie unsere Beschäftigten.

Dies ist nicht die erste Krise, die unsere Geschäftsaktivitäten berührt. Logistik heißt auch immer, Volatilität zu managen. Wir können die Richtung, aus der der

Wind weht, nicht ändern, aber wir können unsere Segel entsprechend ausrichten. Und dieser Herausforderung hat sich die HHLA in ihrer fast 140jährigen Geschichte immer wieder erfolgreich ge-



Nur ein innovatives und nachhaltiges logistisches Netzwerk kann als kritische Infrastruktur den wachsenden Anforderungen gerecht werden.“

stellt. Wir können uns dabei auch auf eine Belegschaft verlassen, die unter dem Eindruck der russischen Aggression ein beeindruckendes Zeichen für gelebte Solidarität mit ihren Kollegen und Kolleginnen und deren Angehörige in Odessa gesetzt hat.

Nur eine Woche nach Kriegsbeginn wurden über 100 CTO-Beschäftigte (Container Terminal Odessa) und deren Angehörige nach Hamburg geholt. Mehrheitlich kamen sie hier bei Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der HHLA unter. Viele Mitarbeitende haben Kleidung, Möbel, Fahrräder, Spielzeug und vieles mehr zur Verfügung gestellt oder sich an einer konzernweiten Spendenaktion beteiligt. Da wir davon ausgehen, dass die Geflüchteten nicht so schnell wieder in ihre Heimat zurückkehren können, müssen wir die Hilfe verstetigen und langfristig sichern. Es ist unsere wirtschaftliche



FOTO: HHLA / THIES RAETZKE

Der größte Containerterminal der Ukraine: HHLA Container Terminal Odessa (CTO)

Stärke und finanzielle Solidität, die ein solches Engagement möglich macht.

Um auch künftig im Wettbewerb mit den anderen maritimen Standorten in Europa bestehen zu können, müssen wir die Vorteile des Hamburger Hafens nutzen. Wir werden nicht der größte Hafen der Welt sein, aber wir können der Beste in

Sachen Innovation und Nachhaltigkeit sein. Dass dies ein wesentlicher Baustein der „neuen Hafenspolitik“ des Senats sein wird, die der Erste Bürgermeister Peter Tschentscher Anfang April in einer Rede im Überseeclub vorstellte, bestärkt uns in unseren Anstrengungen. Wir wollen die HHLA in den kommenden Jahren innova-

tiver, digitaler und nachhaltiger weiterentwickeln. Wir wollen damit das Tor zur Zukunft im Hamburger Hafen weit öffnen.

So unterstützen wir durch eigene Initiativen, aber auch in Kooperation mit Partnern das Ziel, Hamburg als einen führenden Standort für Wasserstofftechnolo-



**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



Mehr als 100 Drohnen für verschiedene Missionen werden über den Leitstand von HHLA Sky gesteuert

gie zu etablieren. Mit Unterstützung von wissenschaftlichen Einrichtungen und anderen Unternehmen wollen wir ein Clean&Logistics-Cluster aufbauen. Ziel dieses Innovationsclusters soll es sein, den Einsatz wasserstoffbrennstoffzellenbetriebener Großgeräte für den Hafenumschlag zu erproben. Dazu soll ein Testcenter auf unserem Terminal Tollerort entstehen. Um profitables und nachhaltiges Wachstum in neuen, insbesondere digitalen Geschäftsfeldern zu erreichen, gleichzeitig aber auch Mehrwerte im Kerngeschäft schaffen, haben wir die HHLA Next gegründet. Unter dem Dach von HHLA Next sollen nicht nur innovative Geschäftsmodelle entwickelt werden. Zugleich bieten wir hier die notwendigen Rahmenbedingungen, Strukturen und Prozesse für Ausgründungen und Beteiligungen innerhalb der HHLA. Beispielsweise stehen dafür unsere Tochter HHLA sky oder modility, das Buchungs- und Vermittlungsportal für intermodale Transporte in Europa.

Durch den Krieg in der Ukraine wird deutlich, dass beim Umbau der europäi-



Angela Titzrath



Wir können die Richtung aus der der Wind weht nicht ändern, aber wir können unsere Segel entsprechend ausrichten"

schon Energieversorgung in doppelter Hinsicht Tempo gefordert ist: Einerseits, um Abhängigkeiten zu reduzieren und andererseits, um die Klimaziele erfüllen zu können. Bei der HHLA tragen die weitere Elektrifizierung der Terminal- und Logistikprozesse und der zunehmende Einsatz von Strom aus erneuerbaren Energien wesentlich dazu bei, diese Ziele zu erreichen. 2021 konnten wir so unsere Treibhausgasemissionen um knapp 20 Prozent im Vergleich zum Vorjahr reduzieren, bis 2040 wollen wir konzernweit klimaneutral produzieren. All diese Unternehmungen dienen auch dazu, Beschäftigung im Hamburger Hafen zu sichern und neue zu schaffen. Wir erleben schwierige, beunruhigende Zeiten. Aber gerade deshalb sollten wir Veränderung als etwas Positives begreifen und die Chancen des digitalen Wandels und der klimaneutralen Transformation entschlossen und konsequent nutzen. 🚢

Angela Titzrath,
Vorstandsvorsitzende der HHLA

Hamburger Hafenpolitik – Quo vadis?

Ein Kommentar zur Lage der Dinge

Der Hamburger Hafen als Universalhafen ist mit 10% Fläche des Hamburger Staatsgebietes einer der größten Häfen und Industriegebiete Europas. Er war immer dann sehr erfolgreich, wenn die Rahmenbedingungen stimmten und eine gute Wirtschaftspolitik zu seiner Stärkung beigetragen haben. Spätestens seit der Finanzkrise von 2008/2009 sind jedoch erhebliche Mängel und Fehlentscheidungen zu verzeichnen.

Durch die COVID-Pandemie und den völkerrechtswidrigen Überfall Russlands

auf die Ukraine treten die negativen Folgen dieser Fehler für den Hafen besonders deutlich hervor.

Wettbewerbspolitik

Die deutschen Überseehäfen haben erhebliche Wettbewerbsnachteile vor allem gegenüber Rotterdam und Antwerpen: insbesondere die Einfuhrumsatzsteuer und die steuerrechtliche Privilegierung reedereigener Terminals in Belgien und den Niederlanden.

Anders als in unseren Konkurrenzhäfen hat die deutsche Bundespolitik das System der deutschen Einfuhrumsatzsteuer nicht an die besseren EU-rechtlichen Regelungen angepasst. Während in Rotter-

dam oder Antwerpen der Importeur nicht Schuldner der Einfuhrumsatzsteuer wird, haftet bei Importen über deutsche Seehäfen hier der Importeur. Es gibt einige in Hamburg ansässige Importeure, die allein aus diesem Grunde seit Jahren keinerlei Importe aus Übersee mehr über den Hamburger Hafen steuern. Seit Jahrzehnten (!) ist die deutsche Bundespolitik nicht in der Lage, diesen Wettbewerbsnachteil durch Änderung der deutschen Rechtslage zu beseitigen – ein Trauerspiel!

Erst jüngst ist aufgedeckt worden, dass die EU-Kommission unter Verstoß gegen europäisches Recht beginnend ab 1996 gebilligt hat, dass u. a. in den Niederlanden und Belgien die sogenannte Tonnage

Hafenplanung “future-proof”

Gemeinsam mit unseren Partnern setzen wir neue Maßstäbe für Häfen & Wasserstraßen sowie den Küsten- & Hochwasserschutz.

Ramboll verfügt über jahrzehntelange Erfahrung in der Planung und Optimierung von maritimer Logistik und zählt zu den Frontruntern bei der Projektierung von wasserstoffbasierten Energieträgern.

Services:

- Ingenieur- & Wasserbau
- Geotechnik
- Hafenplanung & -simulationen
- Erneuerbare Energien
- Umweltgutachten
- Terminal-Optimierung
- Projekt- & Baumanagement
- Digitale Planung

RAMBOLL

Bright ideas.
Sustainable change.



Steuer (Steuerprivileg für den Schiffsbetrieb) auch auf reedereigene Terminals ausgeweitet worden ist. In meiner Funktion als Präsident von FEPORT (Federation Europäischer Terminalbetriebe) gehen wir hiergegen auch mit allen juristischen Mitteln an – ein langes Verfahren steht uns bevor.

Allein in den letzten zehn Jahren hat der Hamburger Hafen auch aufgrund dieser Wettbewerbsnachteile erhebliche Marktanteile in der Größenordnung von über 15 % an Rotterdam und Antwerpen verloren.

Hafenentwicklungsplan

Seit Jahren wird von der Hamburger Politik ein neuer Hafenentwicklungsplan angekündigt. Unzählige Workshops, Foren und Beteiligungsprozesse auch mit Gegnern der bisherigen Hafenpolitik haben HPA und Wirtschaftsbehörde durchgeführt. Wichtige Zeiträume für Entscheidungen hin zu neuen Entwicklungen wurden dabei versäumt.

Exemplarisch sei das Thema Energiepolitik/LNG-Terminal erwähnt. Vor über sechs Jahren haben wir als Hafenwirtschaft die Schaffung einer LNG-Infrastruktur im Hamburger Hafen für Lagerung und Umschlag von LNG gefordert, z. B. im Mittleren Freihafen. Während in den Niederlanden und Belgien hier rechtzeitig Terminals und Infrastrukturen aufgebaut worden sind, ist in Deutschland und Hamburg nichts passiert. Diese Energieform passte bisher nicht in die vor allem ideologisch geprägte sogenannte Energiewende.

Durch die fürchterlichen Ereignisse des Krieges in der Ukraine vollzieht die Politik jetzt ein Umdenken, leider zu spät und zu zaghaft. Hamburg hat als einziges norddeutsches Bundesland noch immer keinen Rechtsrahmen für Lagerung und Umschlag von LNG.

Leider hat Hamburg in diesem Zukunftsfeld den Anschluss verloren. Hinzu kommt die völlig unverständliche Ent-



FOTO: BATE ZÖLLNER

scheidung, eines der modernsten und CO₂-effizientesten Kohlekraftwerke Europas in Hamburg Moorburg vorzeitig abzuschalten und zurückzubauen. Bis zur vollständigen Realisierung der Energiewende werden entsprechende Grundlastkapazitäten für die Stromerzeugung dringend benötigt.

Deutschland und Hamburg gehen hier einen sehr gefährlichen Weg mit dem hohen Risiko, wegen nicht gesicherter und zu teurer Grundlastenergie wichtige Industriezweige wie Stahl- und Aluminiumproduktion an Indien oder den arabischen Raum zu verlieren. Dem Weltklima wäre damit auch kein Gefallen getan.

Vernachlässigung hafenpolitischer Pflichtaufgaben

Hamburger Hafenbetriebe müssen im Wettbewerbsvergleich mit Häfen in der

Nordrange die höchsten Kosten für Mieten und Pachten verkraften – teilweise über 100 % mehr als z. B. in Antwerpen. Die von schwarz/grün 2008/2009 gewollte Politik „Hafen finanziert Hafen“ hat der HPA notwendige Mittel aus dem Haushalt für Pflichtaufgaben entzogen und sie versucht dies durch höhere Mieten teilweise auszugleichen.

Vor wenigen Wochen ist die Problematik vernachlässigter Kaimauern öffentlich bekannt geworden. Zumindest rückblickend muss der Politikansatz „Hafen finanziert Hafen“, der in keinem unserer Wettbewerbshäfen verfolgt wird, als krachend gescheitert bewertet werden.

Vor acht Jahren hat die Hamburger Hafenwirtschaft dem damaligen Wirtschaftssenator umfangreiche Studien, Ideen und Konzepte für eine neue Strategie für die Baggertgutunterbringung unterbreitet. Mit großem Zeit- und Kostenaufwand hatten wir in unzähligen Sitzungen mit dem Se-

nator und der HPA auf eine Änderung des bisherigen Konzeptes der Baggergutunterbringung gedrungen. Alle unsere Vorschläge wurden damals vom Tisch gewischt.

Erst jetzt – weil die HPA bei der Baggergutunterbringung mit dem Rücken zur Wand steht – muss der Bürgermeister in schwierigsten Verhandlungen mit dem eigenen Koalitionspartner und den Nachbarländern versuchen, die notwendige Neuausrichtung der Baggergutunterbringung umzusetzen. Von den finanziellen Folgen und Mehraufwendungen ganz zu schweigen.

Die Hafenvirtschaft muss mit teilweise eingeschränkter Funktionstüchtigkeit von Kaimauern und den Mindertiefen leben – trotz Elbevertiefung kein guter Zustand.

Blick nach vorn

Auch wenn die beschriebenen Fehler schmerzen: Die Hafenvirtschaft baut ihre Stärken aus. In der großräumigen Steuerung ein- und auslaufender Schiffe sind wir mit dem von Hafenbetrieben gegründeten Hamburg Vessel Coordination Center (HVCC) auch europaweit Spitze. Prozesse bis hin zu den Terminals werden effizient gestaltet und optimiert. Diese Prozesse werden durch Einbindung der Binnenschifffahrt und der Fahrtroute durch den NOK noch weiter verbessert – zum Vorteil für alle Beteiligten.

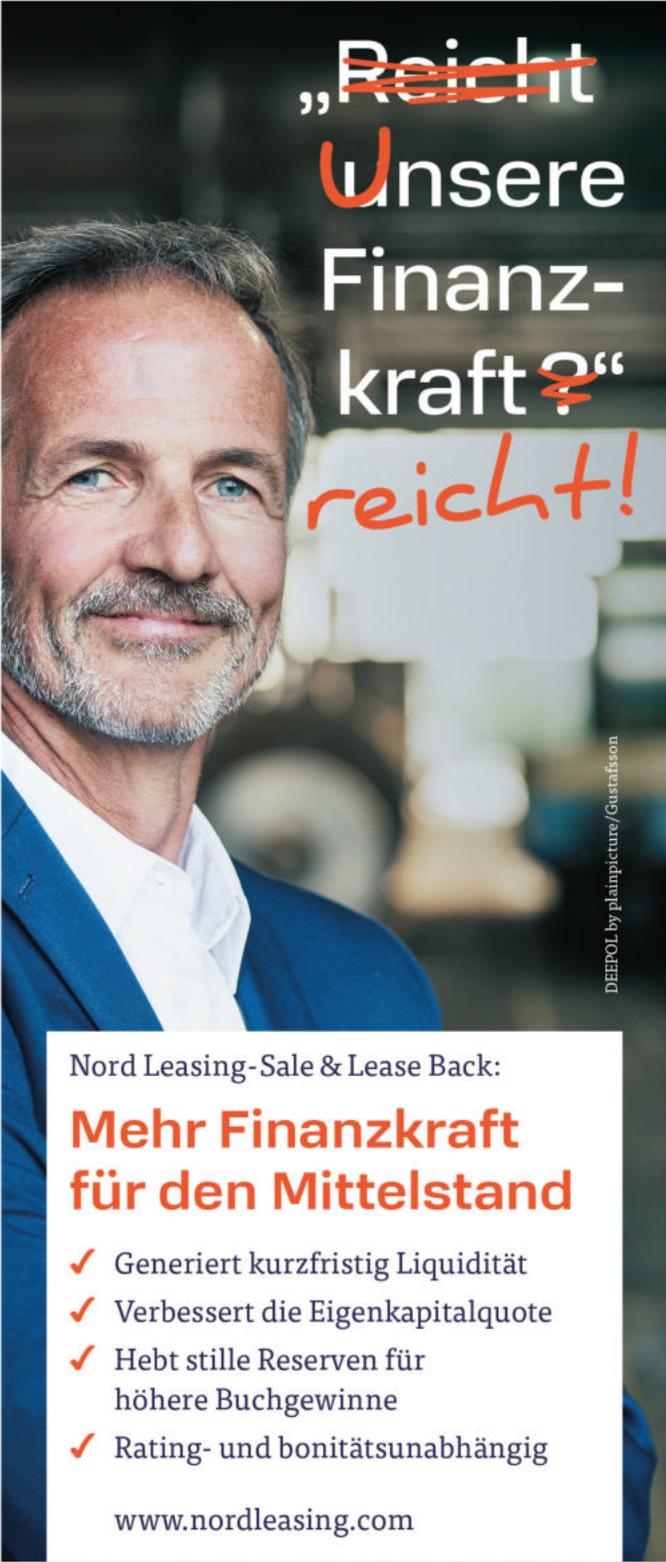
Mit dem System Dakosy sind wir in der Digitalisierung der Im- und Exportprozesse in Europa ebenfalls an der Spitze. Spediteure, Hafenbetriebe, Reeder und Hinterlandverkehre sind digital für Ladungs- und Zolldaten so verknüpft, dass viele Prozesse automatisch, effizient und kostengünstig ablaufen. Es werden ständig neue Module und Prozesse entwickelt, um im Wettbewerb weiter vorn zu sein.

Eine der großen Stärken ist die Bahnhinterlandanbindung, auch ökologisch von großem Wert. Mit mittlerweile weit über 2 Mio. TEU hat der Hamburger Hafen den größten Anteil im Bahnhinterlandverkehr aller europäischen Häfen. Im Zusammenwirken aller Akteure wird dies weiter ausgebaut. Allerdings besteht die Befürchtung, dass für die Nutzung der Hafenhinterlandgleise die HPA die Gebühren weiter erhöht und dadurch insbesondere Hamburgs Position im Hinterlandverkehr u. a. gegenüber Danzig erheblich geschwächt wird.

Für die nahe Zukunft wünsche ich mir, dass die wichtigen Hafenakteure in Deutschland enger zusammenrücken, sowohl die Hafenverwaltungen als auch HHLA und EUROGATE. Denn die Konkurrenz besteht vor allem mit den Häfen in Rotterdam und Antwerpen. Auch dort werden Schritte engerer Zusammenarbeit gegangen und vorbereitet. 🚧

Gunther Bonz

Präsident Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V.



„~~Reicht~~
Unsere
Finanz-
kraft? ~~?~~“
reicht!

DEEPO.L by plainpicture/Gustafsson

Nord Leasing-Sale & Lease Back:
**Mehr Finanzkraft
für den Mittelstand**

- ✓ Generiert kurzfristig Liquidität
- ✓ Verbessert die Eigenkapitalquote
- ✓ Hebt stille Reserven für höhere Buchgewinne
- ✓ Rating- und bonitätsunabhängig

www.nordleasing.com

NordLeasing 

The Show must go on?

Ein Kommentar

Im letzten Jahr erschien dieses Magazin weitestgehend ohne Krise. Alle Autoren waren sich einig, möglichst nicht über die Pandemie zu schreiben, Lockdown und Maskenpflicht waren kein Thema. Anfang Februar 2022 begannen die Arbeiten zu dieser Ausgabe und wir waren uns wieder einig: Corona lassen wir mal beiseite. Es reicht, z. B. generell über den Fachkräftemangel zu reden, die Verschärfung der Situation durch Quarantäne-Zeiten muss nicht thematisiert werden; das Homeoffice ist auch ohne Würdigung von Schnelltests ein interessantes Thema. Und überhaupt, die Unsicherheit über angekündigte Lockerungen sind sowieso nicht beschreibbar. Also, her mit den Themen rund um den Hamburger Hafen und der maritimen Welt.

Dann war es Donnerstag, der 24. Februar 2022 und es war Krieg in Europa

Russlands Angriff auf die Ukraine ist keine Krise, er ist eine Ungeheuerlichkeit. Eine Katastrophe. Ja, wir haben mehr Katastrophen auf der Welt und nach einstimmiger Redaktionsmeinung sind wir immer noch wütend über die Behandlung der ehemaligen Mitarbeiter der Bundeswehr in Afghanistan, um nur einen Krisenherd zu nennen. Aber nun Krieg in Europa? Hier in unserer Nachbarschaft, ausgelöst von einem Aggressor, mit dessen Volk wir doch in Freundschaft leben und arbeiten wollen? Das ist eine andere Dimension. Es gibt eine Vielzahl von Beziehungen zur Ukraine (ja, auch zur Russischen Föderation) in der Wirtschaft, der

Kultur, der Wissenschaft – und im Privaten, viel mehr als nach Afghanistan, um im Bild zu bleiben.

So war jedes Gespräch und fast jeder Mailverkehr zur Erstellung dieses Magazins geprägt vom Thema Krieg. Ausnahmslos alle sind entsetzt, mehr oder weniger geschockt. Und wir hören und erleben viele Geschichten aus dem privaten Bereich, vor allem zur Hilfe für Geflüchtete hier in Norddeutschland. Die Unterbringung einer vierköpfigen Familie in einer zufällig nicht vermieteten, möblierten Wohnung. Eine anstrengende, sich aber auch gut anfühlende Gute Tat – bis zu dem Augenblick, als die hier fremde Mutter von drei Kindern in holprigem Englisch den Helfern alles Gute für die Familie und die Zukunft wünscht. „Da bleibt einem doch alles im Hals stecken“, erzählte einer der Helfer, „Die wünschen uns Glück!“.

Einige Autoren unserer Artikel haben ihrer Betroffenheit Ausdruck verliehen, andere wollten das nicht. Dürfen wir denn jetzt über andere Themen schreiben? Ist es angesagt, ohne Weiteres unsere Innovationen zu feiern und über die Herausforderungen zu stöhnen? Am 21. März mussten wir den Hafen Empfang

absagen, natürlich wegen der Masken. Ich habe mich ordentlich über die vergeblichen Vorbereitungen geärgert. Dann erzählte mir jemand mit Tränen in den Augen von einer ukrainischen Mutter mit einem acht Monate alten Kind, gerade in Hamburg angekommen. Ich habe mich nicht mehr geärgert.

Aber die große Frage: Geht das Leben weiter? Ja, haben wir gesagt. Nicht wie sonst, nicht wie vorher, aber es geht weiter. Mit einem neuen Bewusstsein über die eigene Situation und mit Unterstützung für die Menschen aus und in der Ukraine. Lesen Sie die nächsten vier Seiten, seien Sie so gut. 🕯

Dirk Schümann





Spende und werde ein Teil von uns.
[seenotretter.de](https://www.seenotretter.de)

OHNE
DEINE
SPENDE
GEHT'S
NICHT

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

    [#teamseenotretter](https://www.instagram.com/teamseenotretter)



Spendenfinanziert

Russlands Krieg gegen die Ukraine

Auswirkungen auf Transporte und Lieferketten

Bereits gleich zu Beginn des am 24.02.2022 begonnenen Angriffskrieges durch Putins Russland gegen die Ukraine erlebten wir die direkten Auswirkungen auf die Logistikbranche in Deutschland und Europa. Da ein hoher Anteil europäischer Transportunternehmer Ukrainer und auch Weißrussen beschäftigt, sind zahlreiche dieser Fahrer vom Krieg persönlich betroffen. Insbesondere viele Ukrainer sind in ihre Heimat zurückgeeeilt, um ihren Familien und ihrem Land vor Ort zu helfen. Dieses nachvollziehbare Verhalten in einer erdrückenden Krisenlage hat auch direkte Folgen für den Güterverkehr in Deutschland und der EU, da diesem dadurch weitere Fahrer fehlen. Das wiederum hat einen nicht unerheblichen Einfluss auf die Verfügbarkeit von Lkw-Laderaum in Deutschland und in der ganzen EU.

Zunächst einmal froh über sicheren Zufluchtsort

Auch für die NAVIS sind im Rahmen unserer europäischen Landverkehre ukrainische Fahrer im Einsatz. Einige Familien von den Fahrern sind zwischenzeitlich aus den Kriegswirren in der Ukraine nach Polen und Deutschland geflüchtet und sind trotz der zum Teil schrecklichen Zustände in ihrer Heimat zunächst einmal froh, einen sicheren Zufluchtsort gefunden zu haben.

In den vergangenen Jahrzehnten wurden die wirtschaftlichen Verflechtungen unter der Voraussetzung, dass Krieg sehr



unwahrscheinlich ist, derartig vorangetrieben, dass die jetzige Kriegslage in der Ukraine zum Zusammenbruch vieler etablierter, weltweiter Routen der Land-, Luft- und Seetransporte führt. Es sind auch viele Lieferketten gestört, die weder ihren Anfang noch ihr Ende im direkten Krisenherd haben. Viele Unternehmen in der EU wie z. B. Automobilhersteller beziehen wichtige Vorprodukte aus Produktionsstätten in der Ukraine. Kriegsbedingt sind diese Lieferketten weitgehend unterbrochen. Zwischenzeitlich haben viele europäische Unternehmen ihre Produktion in Russland und Belarus gestoppt sowie die Geschäftsbeziehungen abgebrochen. Auch die NAVIS bietet bis auf Weiteres keine Komplett- oder Stückgut-Transporte nach Russland und Belarus an.

Bekanntermaßen hat der Krieg Russlands gegen die Ukraine große Auswirkungen auf die Versorgung und Versorgungssicherheit mit Rohöl und Erdgas in Europa. Tatsächliche und erwartete

Versorgungsengpässe haben auf den internationalen Energiemärkten zu drastischen Preiserhöhungen bei zahlreichen Roh-, Hilfs-, und Betriebsstoffen geführt. Im Verkehrssektor ist vor allem ein sprunghafter Anstieg der Dieselpreise für Lkw zu verzeichnen. Das Ausmaß und die Schnelligkeit des aktuellen Preisanstiegs für Lkw-Diesel führen dazu, dass die überwiegende Mehrzahl der Transportunternehmen mit Ad-hoc-Zuschlägen reagierten, da Diesel-Floater in aller Regel erst mit einer Verzögerung von mehreren Wochen auf die aktuellen Dieselpreise wirken.

Fast alle Reedereien haben einen Buchungstopp für fast alle Containerverladungen per Seeschiff nach Russland umgesetzt. Der Buchungstopp umfasst alle Fahrtgebiete einschließlich des Baltikums, des Schwarzen Meeres und des Fernen Ostens Russlands. Buchungen für die Lieferung von lebenswichtigen Gütern wie Lebensmittel, medizinischer Ausrüs-



FOTO: SASCHA WAMINSKI, NAVIS AG



tung und humanitären Gütern werden je nach Reederei nach entsprechender Prüfung teilweise angenommen. Auch Seefracht-Verladungen in die Ukraine sind nicht mehr möglich, da die Häfen entweder geschlossen wurden oder die Hafenanlagen von der russischen Armee zerstört wurden. Container, die sich bereits auf dem Weg in die Ukraine befinden, wurden zu anderen Häfen umgeleitet und dort zwischengelagert.

Wasser, Schiene, Straße, Luft – überall wirkt sich der Krieg aus

Die EU-Länder, die USA und viele andere Länder haben den Luftraum für russische Maschinen gesperrt und den gesamten Flugverkehr von und nach Russland eingestellt. Russland hat seinerseits mit Überflugverboten gekontert. Die Sperrung des russischen Luftraumes hat gravierende Folgen für unsere Luftfracht-



FOTO: SASCHA WAMINSKI, NAVIS AG

kunden, denn damit ist der schnellste Weg zwischen Europa, Nordamerika und Asien blockiert, Airlines müssen ihre Flüge weiträumig umleiten. Die Flugzeuge umfliegen Russland nun südlich. Für die Luftfahrt, die auf eine Erholung nach der Corona-Pandemie hofft, sind Luftraumsperrungen ein herber Schlag. Sowohl die Ticketpreise für Passagiere als auch die Luftfrachtraten sind durch diese Maßnahmen weiter angestiegen.

Die Containerverkehre per Bahn zwischen Europa und China im Rahmen der sogenannten „Neue Seidenstraße“ laufen derzeit noch planmäßig. Aber wir erleben, dass einige unserer Kunden jetzt wie-

der auf Seefracht umschwenken, da ihnen der Bahntransport über die Nordroute via Russland zu unsicher ist und die Südroute via Aserbaidschan und die Türkei über zu geringe Kapazitäten verfügt.

Bei all diesen logistischen und wirtschaftlichen Themen im Zusammenhang mit dem Krieg in der Ukraine ist und bleibt ein sofortiger Stopp des Angriffskriegs Russlands gegen die Ukraine das wichtigste aller Ziele, um weiteres menschliches Leid zu verhindern. #

Heino Beimgraben,
Leiter Qualitäts- und
Umweltmanagement NAVIS AG

Wenn das Leben nicht einfach ist

Seefahrer in der Krise – ein Spendenaufruf

Im Entwurf der Überschrift stand mal „Arbeits-Leben“. Aber das trifft die Situation der Seemänner und -frauen nicht. Denn ihr Arbeitsort ist auch ihr Wohnort – das Schiff. Das Leben an Bord dauert häufig neun Monate und ist nicht immer einfach.

Wir sind Kameraden, fahren seit Jahren zusammen, funktioniert gut. Wir verstehen das alles nicht!

Die lange Abwesenheit von zu Hause, Einsamkeit gepaart mit hoher Arbeitsbelastung, wenig Freizeitmöglichkeiten oder gar Ereignisse wie Feuer oder Havarien führen zu Belastungen, die nicht einfach weggesteckt werden. Wenn ggf. körperliche Verletzungen überstanden sind, bleiben oft genug Schäden an der Seele: die psychischen Störungen bis zur posttraumatischen Erkrankung.

Nun verstärkt eine große Katastrophe diese Belastung an Bord: Der Krieg in der Ukraine. „Da erzählt mir ein ukrainischer Koch, er möge nicht mehr für seine russischen Kollegen kochen. „Das stimmt hier an Bord nicht mehr“, sagt er unglücklich“, so Anke Wibel, Leiterin der DUCKDALBEN Seemannsmission in Hamburg. Viel Einfühlungsvermögen und Fingerspitzengefühl sei dann notwendig, um hilfreich zu antworten. Sie berichtet von fünf Seeleuten, die im DUCKDALBEN sitzen, zwei Ukrainer, drei Russen, alle schauen traurig. „Wir sind Kameraden, fahren seit Jahren zusammen, funktioniert gut. Wir verstehen das alles nicht!“

Die Deutsche Seemannsmission hilft, wo sie kann, nicht nur hier in Hamburg, sondern weltweit, siehe Kasten. Dazu ge-



FOTO: MIGUEL FERRAZ/TAC

Koordiniert 30 Fachkräfte weltweit: Dirk Obermann, Stabsstelle PSNV

hört die Seelsorge und das, was heute Psychosoziale Notfallversorgung (PSNV) genannt wird. Kein besonders attraktives Kürzel, aber die Bezeichnung ist korrekt. Es geht um Notfälle, die psychische und soziale Auswirkungen haben. Es geht um Erste Hilfe für die Seele!

Unsere größte Ressource ist das Vertrauen der Seeleute in unsere Mitarbeitenden.

Mittlerweile arbeiten 30 speziell für diese Aufgabe psychosozial geschulte Fachkräfte im In- und Ausland, die über

die Stabsstelle PSNV der Seemannsmission von Dirk Obermann koordiniert werden. Sie haben nicht nur das notwendige Fachwissen, sie kennen sich in der Welt der Seeleute aus. „Unsere größte Ressource ist das Vertrauen der Seeleute in unsere Mitarbeitenden. Seeleute kennen die Seemannsmission und schätzen das Angebot sehr. Neben den Arbeitskolleginnen und -kollegen an Bord ist die Seemannsmission häufig das einzige soziale Umfeld während des gesamten Einsatzes“, sagt Obermann. Der Diakon hat jahrelang Erfahrungen im Ausland sammeln können.

Neben der 24/7-besetzten Notrufnummer gibt es seit kurzem vor allem für die Begleitung auf See die Möglichkeit des Chats, also im besten Fall die Verbindung mit Bildübertragung zu einem Diakon. Das ermöglicht mehr Einsicht in die Situation, mehr Hilfe. „Wir haben das hier einfach mal gemacht, Auslöser war die Corona-Pandemie. Da brauchte es etwas Neues und wir hatten auch etwas Zeit“, erzählt Anke Wibel und ist dabei sehr stolz auf ihr Team im DUCKDALBEN. Das System steht und der internationale Datenschutz auch. Für diese digitale Seelsorge ist noch einiges an Schulung

notwendig, für viele Mitarbeitende eine neue Dimension.

Wir respektieren jede Person als einzigartigen Menschen

DSM.care ist der Name und die Adresse im Internet, der Kontakt ist wie in allen Gesprächen vertraulich und für alle Nationalitäten, Kulturen und Religionen offen. „Wir respektieren jede Person als einzigartigen Menschen“, so Dirk Obermann. 🏠

Dirk Schümann



Die **Deutsche Seemannsmission** ist seit über 135 Jahren für die Seefahrer da, heute in 17 deutschen und 16 ausländischen Häfen aktiv. Durch das internationale Netzwerk der Seemannsmissionen mit über 1.000 Mitarbeitenden in 450 Einrichtungen kann sie weltweit helfen.

SPENDENAUFTRUF

Für die Aus- und Weiterbildung in Sachen **PSNV / DSM.care** und ihre anderen Arbeiten braucht die Seemannsmission Geld! Bekommen wir mindestens die Hälfte der jetzt benötigten 20.000 € zusammen? Machen Sie mit und überweisen auf das **Konto der Deutschen Seemannsmission e. V.**

DE70 5206 0410 0006 4058 86

Stichwort: **HAFEN DSM.care**

Liebe Gäste des leider abgesagten Hamburger Hafens Empfangs:

Sie sparen Reisekosten, vielleicht gar eine Übernachtung, werden nicht zum Kauf eines Loses überredet und haben einen freien, gemütlichen Abend – das ist doch etwas wert ...

Die Summe der Spenden veröffentlichen wir auf unserer Internetseite „**Hamburger-Hafen-Empfang.de**“.



FOTO: ADEJAR SCHULKE, DSM-SANTOS



WIR MACHEN HAFEN

AN LAND ZU WASSER UND IN ZUKUNFT



Chemie und Politik der Energiewende

Thomas Rust und Heiko Wenzel, Lead Consultant bei Ramboll mit Sitz in Rostock



FOTO: ADOBE STOCK - ALEXANDER LIMBACH

HAFEN: Herr Wenzel, Wasserstoffproduktion ist eigentlich einfach erklärt. Man lege Strom an ein mit Wasser gefülltes Becken. Durch die stattfindende Elektrolyse im Becken wird der Wasserstoff vom Sauerstoff getrennt. Das ist doch einfache Chemie und umweltgerecht, wenn der Strom „grün“ ist. Und mit diesem grünen Wasserstoff lassen sich schon heute Schiffe oder Lkw antreiben. Also, warum führen wir dieses Gespräch?

WENZEL: Im Prinzip richtig. Allerdings müssen wir davon ausgehen, dass zwischen dem Ort einer wirtschaftlichen grünen Produktion und der anschließenden industriellen oder verkehrlichen Anwendung von Wasserstoff und seiner Derivate meist mehrere 1.000 km und oft auch ein Ozean liegen. Pipelines sind da nur selten ein Lösungsansatz. Wir brauchen also passende „Knoten“ und „Kanten“, um die Energien verladen, transportieren und

entladen zu können. Passend muss das Logistikkonzept auch deshalb sein, da so ein Wasserstoffmolekül alles andere als ein genügsames Transportgut ist.

HAFEN: Genügsame Moleküle – das müssen Sie erklären.

RUST: Zum einen weist Wasserstoff bei atmosphärischen Bedingungen eine äußerst geringe volumetrische Energiedichte¹ auf, d. h. man muss ihn unter sehr hohem Druck komprimieren oder besser noch tiefkalt verflüssigen, um für ein gegebenes Tankvolumen zumindest in die Nähe eines vernünftigen Energiedichtenverhältnisses zu kommen. Hoher Druck heißt mindestens 700 bar. Tiefkalt bedeutet mindestens -253 °C. Zur Einordnung:

¹ Volumetrische Energie: Energie pro Volumen, also kWh pro m³. Wasserstoff bei normalem Luftdruck hat ca. 3 kWh/m³, Dieseldieselkraftstoff ca. 9.700 kWh/m³.

Der absolute Nullpunkt² beträgt rund -273 °C, also nur etwa 20 °C weniger.

Um Wasserstoff auf diese Temperatur herunter zu kühlen und diese dann auch zu halten, bedarf es recht viel Energie. Außerdem sind der Materialaufwand und das damit verbundene Gewicht für das Tanksystem hoch, was die eigentlich gute gravimetrische Energiedichte³ von Wasserstoff wiederum stark negativ beeinflusst. Die notwendige zylindrische Tankform wirkt sich wiederum negativ auf den Raumbedarf des gesamten Tanksystems und damit die volumetrische Energiedichte insgesamt aus. Kurz gesagt werden wir die Transportkapazität eines Schiffes viel schlechter ausnutzen können, als das bei anderen „Tankern“ der Fall ist.

² Absoluter Nullpunkt: Tiefste Temperatur, die nur theoretisch erreicht werden kann.

³ Gravimetrische Energiedichte: Energie pro Gewichtseinheit, also kWh pro kg. Wasserstoff hat ca. 33 kWh/kg – Diesel ca. 12 kWh/kg.

Zum anderen bildet Wasserstoff bei atmosphärischen Bedingungen in einem anteiligen Verhältnis zwischen etwa vier und 75 % ein zündfähiges Gemisch. Gasförmiger Wasserstoff ist zwar sehr flüchtig, allerdings auch farb- und geruchlos. Raucher zu sein, könnte in der Nähe einer nicht bemerkten Leckage also auch indirekte gesundheitsschädliche Folgen haben.

HAFEN: Es gibt diverse Anbieter, die Wasserstoff-Lieferungen oder Tankstellen in Häfen und Logistikunternehmen anbieten. Die HPA (Hamburg Port Authority) hat im Februar eine Absichtserklärung mit Air Products unterschrieben, um die Infrastruktur im Hafen zu entwickeln. In der Nähe von Rostock sitzt die APEX Group, die Ähnliches bietet. Das waren zwei Anbieter mit „A“ – haben diese Unternehmen die Probleme nicht im Griff?

WENZEL: Der Ingenieur würde von technischen Herausforderungen sprechen. Die Grenze markiert hierbei die Physik. Aber ernsthaft: Es ist wichtig und richtig, dass wir uns gesellschaftlich, politisch und wirtschaftlich der nachhaltigen Gesteuerung von Wasserstoff widmen. Und das möglichst seit gestern. Das Wasserstoffmolekül ist der Ausgangspunkt für eine grüne Energieversorgung überall dort, wo Strom aus erneuerbaren Energien nicht sinnvoll direkt genutzt werden kann. Es sollte aber für jeden Bereich ganz sachlich analysiert werden, ob reiner Wasserstoff wirklich die bestmögliche Antwort ist und wo sich ggf. mögliche Derivate empfehlen. Nicht nur aus der Nachfrage- und Anwendungsperspektive, sondern auch aus Sicht der Logistik bzw. des Angebotes.

HAFEN: Die Sicht der Logistik ist klar, aber was meinen Sie mit dem Angebot?

RUST: Ich denke, man muss kein Prophet sein, um zu erkennen, dass synthetische Energieträger mindestens die nächsten zwei oder vielleicht auch drei Dekaden eine knappe Ressource sein werden. Denn ein großer Teil der Welt will den ambitionierten Dekarbonisierungszielen auch möglichst schnell Taten folgen lassen. Das Angebot wird aber eine Zeit benötigen, um global ein signifikantes Niveau zu erreichen, denn die ganzen Energiefarmen müssen ja auch erst gebaut werden. Es wird sich also sehr wahrscheinlich ein Verkäufermarkt herausbilden. Das bedeutet nicht nur, dass wir uns auf hohe Preise einstellen sollten, sondern auch, dass die Anbieter die Produktpalette bestimmen. Und diese Palette



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

wird sich überwiegend daran orientieren, Energie möglichst effizient und wirtschaftlich zu erzeugen und zu den Nachfrageorten weltweit zu transportieren. Damit wären wir auch wieder bei unserem Eingangsthema, denn erneuerbare Energien lassen sich am besten an wind- und sonnenreichen Küstenabschnitten insbesondere auf der Südhalbkugel produzieren.

WENZEL: Und das bringt uns dann zu der Frage, was die beste Möglichkeit zur Bindung der grünen Energie ist, denn Stromtrassen wird es nach Europa z. B. aus Westafrika, Südamerika oder Australien nicht geben. Hierzu wird derzeit viel diskutiert und geforscht. LOHC, LNG, Methanol und Ammoniak erscheinen die vielversprechendsten Derivate-Optionen, denn reiner Wasserstoff bietet sich aus den zuvor genannten Gründen kaum an. Für die Produktion von Methanol und synthetischem LNG wird eine Kohlenstoffquelle benötigt, da die Entnahme aus der Atmosphäre sehr aufwendig ist. Stickstoff, der zur Herstellung von Ammoniak⁴ erforderlich ist, ist dagegen auch in der Luft in großer Menge vorhanden.

Darüber hinaus gibt es insbesondere für Ammoniak schon heute einen mehrere 100 Millionen Tonnen großen globalen Markt in der Düngemittel- und chemischen Industrie, der ebenso dekarbonisiert werden will. Das sind für die Anbieter niedrighängende Früchte. Diese stoffliche Konzentration spiegelt sich bereits auch in dem geplanten weltweiten Projektportfolio für nachhaltig produzierte Energieträger wider.

HAFEN: Also nehmen wir an, im Norden Mauretaniens wird grünes Ammoniak produziert und ziemlich sicher und wirtschaftlich per Tanker nach Hamburg gebracht. Dann haben wir hier eine Tankstelle für Schiffe?

⁴ Ammoniak hat eine Energiedichte von 3,200 kWh/m³ bzw. von 5,71 kWh/kg. Vergleichen Sie mit Fußnote 1 und 3!



RUST: Zunächst wird ein Importterminal benötigt, um Ammoniak in großer Menge anzulanden. So ein Terminal könnte dann theoretisch auch als „Tankstelle“ dienen. In der Seeschifffahrt ist es aber eher unüblich, an einen Tankanleger zu verholen. Um Schiffe mit Ammoniak zu bebunkern, bedarf es also neuer Ammoniak-Bunkerschiffe und im einfachsten Fall bzw. bei kleinerer Nachfrage auch Tank-Lkw mit Ammoniak. Nur mit der Technik beim Bunkern ist es aber nicht getan, Schiffe müssen auch im Hafengebiet mit Ammoniak bebunkert oder überhaupt grundsätzlich angetrieben werden dürfen. Damit sind wir dann bei der Vorschriftenlage, die an veränderte Energieträger angepasst werden muss.

HAFEN: Nun werden ja nicht nur in sehr weiter Entfernung von Hamburg Energiefarmen entstehen, sondern auch quasi vor der Haustür an Land oder auf See. Verschiebt sich dadurch nicht Ihr Ansatz, dass Wasserstoff für einen weiten Transport erstmal bereit gemacht bzw. umgewandelt werden muss?

RUST: Darauf können wir mit einem klaren „Nein“ antworten. Die Wasserstoff- und Derivate-Produktion aus erneuerbaren Energien in Deutschland ist ein elementarer Baustein, aber auch eben auch nur ein kleiner in unserem gesamten Energiebedarf. Den Löwenanteil der Energie werden wir auch langfristig über unsere Seehäfen importieren müssen. Das hat nicht nur mit der endlichen Anzahl attraktiver Erzeugerstandorte in Deutschland zu tun, sondern auch mit der

preislichen Wettbewerbsfähigkeit der Produktion. Stückkosten von 1,5 – 2,0 \$/kg Wasserstoff werden wir in Deutschland leider nicht erzielen können, wind- und sonnenreiche Länder jedoch schon.

WENZEL: Nicht unberücksichtigt sollte zudem auch die aktuelle Situation bleiben. Alles was in Deutschland an Wasserstoff und Co. aus erneuerbaren Energien produziert wird, sollte der Versorgungssicherheit und der Sicherung der Industrieproduktion dienen und nur in der zweiten Reihe der Schifffahrt.

HAFEN: Fassen wir zusammen. Grüner Wasserstoff ist gut, mit ebenfalls grünem Strom wird grünes Ammoniak daraus. Wann sind wir in der Schifffahrt soweit?

WENZEL: Erste Mengen werden stoffunabhängig sicher zwischen 2025 und 2030 „in den Markt tropfen“. Auf ein wirklich signifikantes Angebotsniveau zur Versorgung der Schifffahrt in der Fläche werden wir aber vielleicht bis Mitte der 30er Jahre warten müssen.

RUST: Das sehe ich ähnlich. Jede Tonne grüner Kraftstoff, die früher zur Verfügung steht, ist ein Erfolg. Und wer möchte bzw. für wen es Sinn ergibt, kann sich diese Mengen in Lieferkontrakten für die Zukunft auch schon heute sichern.

HAFEN: Danke, meine Herren. Das war ein unbefriedigendes Fazit in einem guten, lehrreichen Gespräch. 🍷

Dirk Schümann



Immobilien besser verkaufen. Mit Engel & Völkers.

Der Verkauf der eigenen Immobilie ist eine persönliche Angelegenheit. Deshalb kümmert sich Ihr Berater vor Ort auch persönlich um Ihr Anliegen und übernimmt für Sie den kompletten Verkaufsprozess. Wir ermitteln den optimalen Verkaufspreis Ihrer Immobilie und entwickeln eine individuelle Vermarktungsstrategie. Unseren vorgemerkten Interessenten präsentieren wir Ihre Immobilie von der besten Seite und Ihr Berater hält Sie stets transparent auf dem Laufenden. Ist der passende Käufer gefunden, verhandeln wir die Vertragsmodalitäten in Ihrem Sinne und sorgen für einen erfolgreichen Vertragsabschluss.

Kontaktieren Sie uns gerne – telefonisch, online oder vor Ort.

Engel & Völkers Residential GmbH
Telefon +49-(0)40-36 13 10
www.engelvoelkers.com



ENGEL & VÖLKERS

Inkubator für nachhaltige Innovationen

Das Maritime Cluster Norddeutschland



FOTO: SILVHEIDER-PHOTOGRAPHIE

Die Preisträger im MCN-Cup 2021

Nachhaltigkeit bleibt auch 2022 ein Top-Thema der maritimen Branche. Das Ziel, die gesamte Wertschöpfungskette nachhaltiger zu gestalten, hat das Maritime Cluster Norddeutschland (MCN) früh unterstützt. „Die aktuelle geopolitische Lage führt nun dazu, dass die Energiewende einen weiteren enormen Schub und erhöhte Nachfrage erfährt“, betont MCN-Geschäftsführerin Jessica Wegener. „Unsere langjährigen Aktivitäten im Bereich der alternativen Brennstoffe und Antriebe sowie unser Ansatz, Menschen aus unterschiedlichen maritimen Bereichen zu vernetzen, Kooperationen zu fördern und Projekte zu initiieren, bewährt sich in dieser durchaus schwierigen Zeit. Nun ist gemeinsames, zielorientiertes Agieren gefragt“.

Wie stark das Interesse an Zukunftsstrategien ist, zeigte zuletzt eine MCN-Veranstaltung zu alternativen Antrieben und Kraftstoffen. 110 Teilnehmer:innen aus Wirtschaft, Forschung, Verbänden und Politik kamen dafür Ende März in den Hamburger Hafen-Klub. Hochkarätige Impulsvorträge und ein Interview mit Hamburgs Wirtschaftssenator Michael Westhagemann boten Stoff für sehr lebendige Diskussionen bei freiem Blick auf den Hamburger Hafen.

Wie das MCN bei Nachhaltigkeitsthemen als Impulsgeber agiert, demonstrierte auch der 2021 erstmals ausgeschrieben MCN Cup. Mitglieder aus Wissenschaft und Wirtschaft waren aufgerufen, innovative Ansätze zu präsentieren. Eine hochkarätige Fachjury vergab Preise in drei Kategorien. „Die Bandbreite und Qualität der Einreichungen war im-

ponierend“, würdigt Wegener die Teilnehmer:innen. Ein zweiter MCN Cup ist für 2023 geplant, potenzielle Teilnehmer:innen erfahren Ende 2022 mehr.

Lösungen und Chancen stehen im Fokus weiterer Projekte und Initiativen, die vom MCN ausgehen oder von diesem in Kooperation mit anderen Organisationen vorangetrieben werden. Ob Schifffahrt, Offshore-Windenergie, Hafenvirtschaft oder andere maritime Wirtschaftszweige – der Bedarf an Innovationen ist riesig.

Der laufende Wettbewerb „ZeroEmission@Berth“, mit dem MCN als Mitorganisator und Impulsgeber, ist ein weiteres ambitioniertes Projekt auf der Suche nach bahnbrechenden Lösungen, in diesem Fall für die Dekarbonisierung des Hafenbetriebs. Bei dem von der EU geförderten Projekt „GreenOffshoreTech“ ziehen kleine und mittlere Unternehmen, Cluster und Regionen transnational an einem Strang, um Offshore-Technologien umweltverträglicher aufzustellen. Das MCN gestaltet als Partner das Projekt aktiv mit. Starke Beachtung findet auch das vom MCN initiierte Innovationsnetzwerk Green Meth, das nach Methanol-basierten Antriebslösungen für kleine Schiffe sucht. Schon zu einer festen Größe geworden ist das 2015 gegründete Kompetenzzentrum GreenShipping Niedersachsen.

„Wir zeigen, dass die maritime Branche beim Thema Nachhaltigkeit nicht erst auf externen Druck reagiert, sondern branchenübergreifend und zusammen mit der Wissenschaft mit viel Kraft und Enthusiasmus innovative Lösungen entwickelt und zur Marktreife führt. Das Maritime Cluster Norddeutschland versteht sich in diesem Netzwerk auch als Inkubator für gute Ideen“, betont Geschäftsführerin Wegener. 🚢

Holsten.
Seit 1879 in
Hamburg.



AUF DAS, WAS BLEIBT.



Im September findet in Hamburg die Weltleitmesse der maritimen Wirtschaft statt. Nach zwei Jahren Zwangspause begegnen sich Aussteller und Besucher aus mehr als 100 Ländern endlich wieder persönlich.



SMM: Mittelpunkt der maritimen Welt

„Die SMM ist ein ganz wesentlicher Faktor für den maritimen Standort Hamburg“

Das Tor zur Welt: Der Hamburger Hafen ist ein wichtiger Faktor für Deutschlands Wirtschaft – weit über die Metropolregion hinaus. Einer Studie zufolge sichert er bundesweit mehr als 600.000 Jobs. Eine solche Multiplikator-Funktion haben auch Messen. So geben nach einer Berechnung des Münchner ifo-Instituts für Wirtschaftsforschung die Aussteller und Besucher der Hamburg Messe und Congress 411 Millionen Euro pro Jahr in der Hansestadt aus – ein beachtlicher Mehrwert. Gerade die Events mit internationalem Fachpublikum strahlen auf die Stadt und ihre Wirtschaft ab – vor allem, wenn es auch thematisch passt.

„Die SMM ist ein ganz wesentlicher Faktor für den maritimen Standort Hamburg“, sagt Bernd Aufderheide, Vorsitzender der Geschäftsführung der Hamburg Messe und Congress (HMC). Die Weltleitmesse der maritimen Wirtschaft profitiert vom Ruf der Stadt als Schifffahrtsstandort – und festigt ihn zugleich. Im September erwarten die SMM-Macher rund 2.000 Aussteller aus mehr als 100 Ländern. Zusammen mit den rund 40.000 Fachbesuchern machen sie Hamburg für vier Tage zum maritimen Mittelpunkt der Welt.



SMM-Macher Claus Ulrich Selbach (li.) und HMC-Chef Bernd Aufderheide bei der SMM 2018

Nachdem die letzte Messe aufgrund der Corona-Pandemie als SMM Digital stattfand, rechnet das SMM-Team nun wieder mit einer kompletten Belegung der Hallen. „Die Nachfrage ist sehr hoch“, sagt Aufderheide. Umfragen bestätigten, dass Präsenzmessen unverzichtbar seien und nicht durch digitale Formate ersetzt werden könnten. „Die Menschen kommen gerne in die Hallen“, so Aufderheide. „Jeder freut sich darauf, wieder Menschen persönlich zu treffen.“

Diskussionsstoff gibt es genug: Die Schifffahrtsbranche steht vor gewaltigen

Herausforderungen, die enorme Investitionen erfordern – und auf der führenden maritimen Messe erwartet die Verantwortlichen ein großes Aufgebot an Vertretern von Werften, Komponentenh Herstellern und der Zuliefererindustrie.

Immer grüner und digitaler

Das Motto der SMM „Driving the maritime Transition“ gibt hier den Kurs vor: Die Leitmesse begleitet die internationale Schifffahrt auf ihrem Weg zur Klimaneutralität, die sie sich bis 2050 vorgenom-

men hat. Eine Schlüsselstellung nimmt dabei die Erforschung alternativer Brennstoffe ein. Voraussetzung dafür werden etwa synthetische Kraftstoffe auf Basis von „grünem“ Wasserstoff sein, der aus erneuerbaren Energien gewonnen wird – eines der Schwerpunktthemen der SMM. Neben Methanol gilt Ammoniak als potenzieller „Game Changer“. Eine interessante Schnittstelle ergibt sich hier zur WindEnergy Hamburg, die Ende September auf die SMM folgt. „Der massive Ausbau von Windenergie an Land und auf See ist Voraussetzung für die Produktion alternativer Brennstoffe für die Schifffahrt“, erläutert Claus Ulrich Selbach, Geschäftsbereichsleiter Maritime und Technologiemesen bei der HMC. Passend dazu findet parallel zur WindEnergyHamburg die „H2 Expo & Conference“ statt, bei der es um Technologien und Anwendungen für Wasserstoff und Brennstoffzellen geht. Im Rahmen ihrer Wasserstoffstrategie sondiert die Hansestadt gerade die Möglichkeiten, am Standort des abgeschalteten Kohlekraftwerks Moorburg „grünen“ Wasserstoff zu produzieren. Schon 2026 könnte die Anlage betriebsbereit sein – und auch Impulse für maritime Anwendungen geben. Dass Klima- und Umweltschutz das bestimmende Thema für die Branche ist, dokumentiert im Rahmen des Konferenzprogramms der SMM der hochkarätig besetzte gmec, the global maritime environmental congress.



FOTO: HMC / MICHAEL ZAPF

LNG als Brücke

Um dem Ziel einer kohlenstofffreien Schifffahrt näherzukommen, muss die maritime Branche an zahlreichen Schrauben drehen – und das schnell. Wenn die „Null“ im Jahr 2050 stehen soll, müssen in den kommenden Jahren entsprechende Schiffstypen marktreif sein, da die Lebensdauer eines Frachters üblicherweise 20 bis 25 Jahre beträgt.

Für den Übergang gilt (fossiles) LNG als gangbarer Weg – führende Reedereien wie CMA CGM oder Hapag-Lloyd haben bereits zahlreiche Großcontainerschiffe im Betrieb oder bestellt, die mit Flüssigerdgas fahren. Der Vorteil: „Motoren und Kraftstoffsysteme, die auf LNG ausgelegt sind, erfordern keine Änderungen, um biologisch oder synthetisch erzeugtes LNG zu nutzen“, sagt Mikael Wideskog, Director Sustainable Fuels & Decarbonisation beim finnischen Motorenhersteller Wärtsilä. Allerdings ist nicht zuletzt infolge des Kriegs in der Ukraine das verflüssigte Erdgas weltweit zu einem besonders begehrten Gut geworden. Außer als Treibstoff für Schiffe wird es auch für industrielle Anwendungen und zum Heizen von Häusern gebraucht. Um vom russischen Pipeline-Gas unabhängig

zu werden, forciert die Bundesregierung nun den Bau von LNG-Terminals unter anderem in Brunsbüttel und Wilhelmshaven. Das bei minus 162 Grad verflüssigte Gas sollen Spezialtanker etwa aus Katar oder Norwegen bringen. Dadurch dürfte auch die Nachfrage in diesem Schiffbausegment steigen – allerdings hat sich das Emirat Katar bereits 60 Prozent der Produktionskapazitäten bis 2027 gesichert.

Investitionen in die Zukunft

Verzögerte Crewwechsel, geschlossene Häfen, überlastete Lieferketten: Trotz der nach wie vor spürbaren Auswirkungen der Corona-Pandemie und des Russland-Ukraine-Krieges erhält die maritime In-



**WindEnergy
Hamburg**
The global on & offshore event
27–30 September 2022
windenergyhamburg.com



**H₂ EXPO &
CONFERENCE**
27.–30. SEPTEMBER 2022 | HAMBURG
h2expo.de

FOTO: HMC/HARTMUT ZIEBE



Der Propeller auf dem Messeplatz wird auf Hochglanz gebracht

dustrie im Vorfeld der SMM durchaus positive Impulse. So hat sich die finanzielle Situation zahlreicher Reedereien nach der langen Schifffahrtskrise stark verbessert: Im vergangenen Jahr machte allein die Containerschifffahrt einen Gewinn von schätzungsweise rund 150 Milliarden Dollar. Da die Fracht- und Charraten auch in einigen anderen Segmenten höher als in den Vorjahren ausgefallen sind, dürften die Unternehmen in der Lage sein, auch größere Investitionen zu stemmen. Neben neuen Schiffen mit alternativen Antrieben und weiteren Verbesserungen der Umweltbilanz, etwa durch die Installation von Ballastwasser-managementsystemen, steht die Digitali-

sierung ganz oben auf der Agenda: „Die effektive Nutzung großer Daten kann Schiffsbetreibern helfen, die Leistung ihrer Flotte deutlich zu verbessern, die Sicherheit ihrer Schiffe zu erhöhen, die Betriebskosten zu senken und effizienter zu werden“, sagt Knut Ørbeck-Nilssen, Vorstandschef der führenden Beratungs- und Klassifikationsgesellschaft DNV-Maritime, dem Hauptsponsor der SMM.

Effizienz durch Digitalisierung

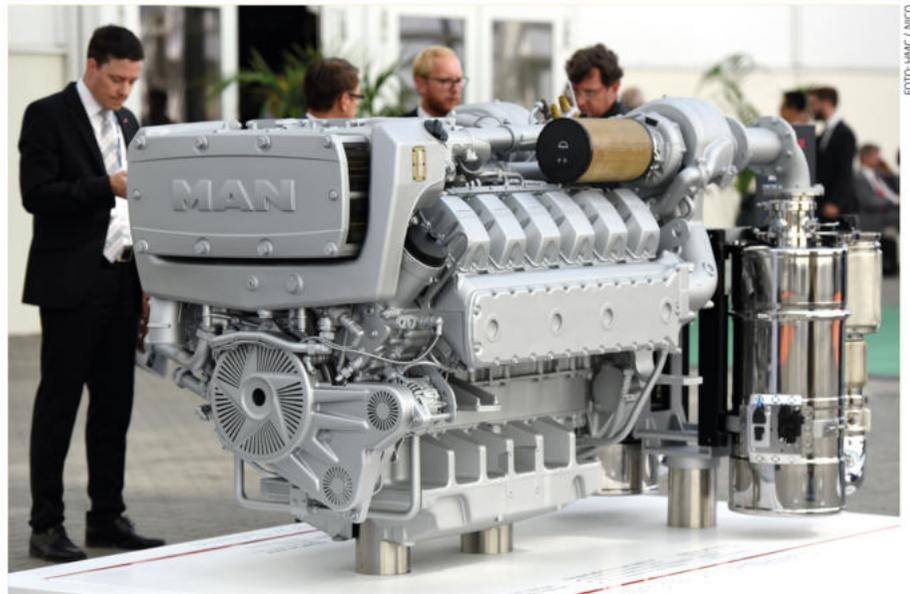
Big Data und der Einsatz von Künstlicher Intelligenz sind wichtige Instrumente, um den Ressourceneinsatz zu minimieren. Im

küstennahen Verkehr wird sogar bereits mit autonomen Schiffen experimentiert. „Dabei muss das Thema Cyber-Security immer gleich mitgedacht werden, denn die zunehmende Vernetzung von Schiffen und Flottenmanagement macht die Systeme auch anfälliger für Eingriffe von außen“, sagt Selbach. Den Risiken und Chancen der digitalen Transformation und möglichen praktischen Einsatzfeldern widmen sich Expertinnen und Experten auf dem Fachkongress „Maritime Future Summit“ am Vortag der SMM. In den Messehallen präsentieren Aussteller entlang der „Digital Route“ vom innovativen Start-up bis zum etablierten Marktführer ihre High-Tech-Lösungen.



Beeindruckende Halle und beeindruckte Gäste

FOTO: HAFEN/HEIPHAUSER



Fortschritt ganz hautnah erleben

FOTO: HMC/NECO

Zukunftsweisend ist auch der 3-D-Druck, da er einen wesentlichen Beitrag zur Steigerung der Anlagenverfügbarkeit leisten kann: Dank der additiven Fertigung müssen notwendige Ersatzteile nicht mehr über Länder und Kontinente hinweg zum Schiff transportiert werden, sondern lassen sich passgenau im nächsten Hafen oder sogar an Bord herstellen. Auf der SMM können Besucher live erleben, wie das funktioniert – und welche Vorteile die Technologie für die Performance der Schiffe bringt.

Es macht den besonderen Charme der SMM aus, dass Besucherinnen und Besucher auf dem Hamburger Messegelände die gesamte Wertschöpfungskette der

internationalen maritimen Industrie erleben können. Neben Schiffbauunternehmen, die komplexe Aufträge wie Fähren, Megayachten oder U-Boote realisieren, ist auch ein breites Spektrum an Zulieferern vertreten, ohne deren Expertise kein Schiff sicher, komfortabel und zuverlässig auf den Weltmeeren unterwegs sein könnte. „Das Wichtigste ist, dass sich die wichtigen Akteure der Branche auf der

SMM endlich wieder persönlich begegnen können“, sagt SMM-Macher Claus Ulrich Selbach. Der Austausch über die relevanten Themen, das Netzwerken und schließlich auch der ganz konkrete Abschluss von Geschäften – er funktioniert Face-to-Face einfach am besten, so Selbach. „Ich freue mich sehr darauf, die maritime Community im September endlich wieder in Hamburg willkommen zu heißen.“ #



FOTO: BECKER MARINE SYSTEMS GMBH

Aus Alt mach Neu

Digitale Konstruktion im Schiffbau

Digital zu arbeiten ist im Schiffbau heutzutage eine Selbstverständlichkeit. Zwischen Werften und Zulieferern werden am Computer erstellte Zeichnungen und Dokumente ausgetauscht. Um das Zusammenspiel komplexer Geometrien einwandfrei zu ermöglichen, wird auf 3 D-Modelle zurückgegriffen. Hierbei werden Dateiformate benutzt, die sich in verschiedene Systeme einlesen lassen. Die Werft ist dadurch in der Lage, die Komponenten der Zulieferer im Zusammenspiel mit ihrer Schiffsstruktur zu prüfen, so dass schon in einer frühen Designphase Schnittstellenprobleme erkannt werden können.

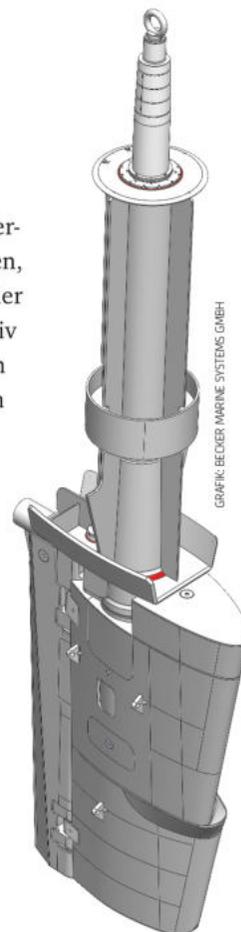
Zur technischen Optimierung werden numerische Struktur- und Strömungs-

berechnungen eingesetzt. Das Gewicht kann so reduziert und die Hydrodynamik individuell an das Schiff angepasst werden, um eine optimale Leistung zu erzielen.

Wie an so viele Dingen unseres modernen Lebens haben wir uns an diese technischen Möglichkeiten gewöhnt. Viele Prozesse basieren auf der Anwendung dieser Hilfsmittel und der Verfügbarkeit von Daten.

Interessant wird es, wenn uns diese Hilfsmittel gar nicht oder nur teilweise zur Verfügung stehen. Im Schiffbau trifft das vor allem im Service oder bei Umbauten zu. Hier gibt es oft keine digitalen Zeichnungen oder gar 3 D-Modelle, die die Arbeit erleichtern. In vielen Fällen muss dann mit alten Scans von hand-

gezeichneten 2 D-Unterlagen gearbeitet werden, denen die Jahre oder Jahrzehnte im Archiv nicht immer gut getan haben. Zeichnungen können schlecht lesbar sein, sind unter Umständen nicht maßstäblich oder zeigen nicht den aktuellen Bauzustand, im schlimmsten Fall lassen sich Detailzeichnungen von Komponenten nicht auftreiben und fehlen.



GRAFIK: BECKER MARINE SYSTEMS GMBH



FOTO: HENSTL/WMPEDIA

Der erfahrene Konstrukteur kramt auch in alten Kommoden

Als vergleichbare Situation stellen Sie sich vor, dass Sie in den Urlaub fahren wollen, aber leider ist das GPS komplett ausgefallen. Sie kramen aus irgendeiner alten Kommode einen Atlas hervor und müssen damit Ihren Weg zum Ziel finden.

Ältere Leser mögen hier sagen: „Kein Problem, früher sind wir auch nur mit Karten ans Ziel gekommen, dass bekomme ich schon hin.“

An dieser Stelle möchte ich wieder die Brücke zum Schiffbau schlagen: Ein Unternehmen mit Erfahrung kann auch ohne die modernen technischen Hilfsmit-

tel ans Ziel kommen und dem Kunden ein Produkt liefern, mit dem er abschließend zufrieden ist. Auch gerät der Konstrukteur nicht gleich in Panik, sollte er sich unterwegs verfahren, sondern sucht gezielt nach einem neuen Weg, der zum Ziel führt.

Für die Firma Becker Marine Systems war ein solcher Fall zum Beispiel der Umbau des Kreuzfahrers AMERA, ein 204 Meter langer Klassiker aus den 80er Jahren. Das Schiff sollte umfassend modernisiert werden und so eine attraktive Alternative zu den modernen großen Kreuzfahrern bieten.

Neben vielen anderen Umbauarbeiten wurde das Schiff von Halbschweberudern auf moderne getwistete Flosserudern

umgebaut, um die Manövrierfähigkeit bei einem möglichst geringen Treibstoffverbrauch deutlich zu erhöhen.

Vom Projektstart, bis zur Auslieferung der Ruder waren es nur sechs Monate. Das ist eine Zeitspanne, die auch mit viel Wohlwollen bestenfalls als „sportlich“ bezeichnet werden kann.

Aus 30 Jahre alten Zeichnungen wurden 3 D-Modelle

Basierend auf den 30 Jahre alten Konstruktionszeichnungen wurden 3 D-Modelle der zu fertigenden Bauteile sowie Konstruktionszeichnungen erstellt und mit dem Eigner und der Werft abge-



FOTO: BECKER MARINE SYSTEMS GMBH

stimmt. Der digitale Abgleich der Schiffsstruktur mit den Komponenten der Zulieferer fiel an dieser Stelle natürlich weg. Hier trafen nun zwei Welten aufeinander. Um bei unserem Vergleich zu bleiben: Wir hatten uns mit einem alten Atlas unser Ziel gesucht und nutzten nun ein modernes Navigationssystem, um schnell und sicher ans Ziel zu kommen.

Durch die Verwendung von 3 D-Modellen und darauf basierenden Zeichnungen können Änderungen des Kunden und Anforderungen der Produktion schnell und sicher eingebracht sowie kommuniziert werden.

Für komplexe Geometrien kann der Fertigung ein 3 D-Modell der Komponente zur Verfügung gestellt werden und moderne Messmethoden, wie beispielsweise eine Vermessung durch Laser, ermöglichen einen direkten Abgleich des gefertigten Bauteils mit den Konstrukti-

onsdaten. Diese Verfahren sind besonders hilfreich bei komplexen Geometrien. Im Schiffbau beispielsweise dreidimensional verformte Platten, die sich mit klassischen Methoden nur schwer exakt vermessen lassen. Exakt gefertigte Teile können Anpassungsarbeiten auf der Werft vermindern und damit viel wertvolle Zeit sparen.

Ein modernes Datenmanagement-System hilft dabei, die notwendigen Daten zu verwalten, so dass benötigte Unterlagen inklusive Änderungen nachvollziehbar erfasst werden können, auch wenn diese bei zeitkritischen Projekten in schneller Reihenfolge eingehen.

Absprachen mit Kunden und Fertignern erfolgen per E-Mail oder auch durch Videokonferenzen, ein Kommunikationsmittel, das durch die Pandemie gerade in den letzten Jahren deutlich an Bedeutung gewonnen hat. Die Freigabe von Bildschirminhalten hilft hier enorm, um Pro-

bleme gezielt zu erfassen und schnell direkt im Meeting zu lösen.

Insbesondere bei solchen zeitkritischen Projekten mit eventuell unklarer Datenlage wegen der alten Zeichnungen ist es wichtig, schnell Entscheidungen treffen zu können, um keine Zeit zu verlieren.

Durch die Fähigkeit, sich sowohl in der alten Welt der Papierzeichnungen zurechtzufinden als auch durch die Nutzung moderner Verfahren und Technologien war Becker Marine Systems in der Lage, mit knapper Zeitvorgabe neue Ruder an die Werft zu liefern, sodass das Schiff wie geplant an den Kunden übergeben werden und ein neues Leben als modernisierter Kreuzfahrer beginnen konnte. 🚢

Christoph Wonerow,
Becker Marine Systems



NAVIS® THE CARGO COMPANY
NAVIS SCHIFFAHRTS- UND SPEDITIONS-AKTIENGESELLSCHAFT

WELTWEITE SEEFRACHT
INTERNATIONALE SEEHAFEN-SPEDITION

LANDVERKEHRE
33 LÄNDER IN EUROPA UND NORDAFRIKA

WELTWEITE LUFTFRACHT
ALS REGISTRIERTER IATA-LUFTFRACHTAGENT

WWW.NAVIS-AG.COM
HAMBURG · BREMEN · HANNOVER · FREIBERG · ROTTERDAM · ANTWERPEN · BARCELONA

WIR VERBINDEN **DIE WELT**




#zusammengross

Der AGA setzt sich mit vereinten Kräften für Unternehmen ein, die gemeinsam besser werden wollen. Unter anderem mit dem Expertennetzwerk für KMU im **TeamMittelstand**. Von allen Beratungsleistungen sowie Mobilitäts-, Versicherungs- und Finanzservices profitieren unsere Mitglieder.

Folgen Sie uns in den Sozialen Netzwerken.    

WIR ZIEHEN UM!



Neue Platzreife-kurse ab 1. April

EVENT – FREIZEIT – GOLF

Golf Lounge Resort
Vorlandring 16 – 22113 Hamburg
Fon: (0 40) 819 78 79-0
mail@golflounge.de – www.golflounge.de

DIE GIGAFACTORY FÜR IDEEN IN DER LOGISTIK

Zuckerberg, Bezos, Musk...
are not moving in here.

But you should join the Digital Hub Logistics.
New Opening: Fall 2022

More information at:
mail@digitalhublogistics.hamburg

DIGITALHUBLOGISTICS.HAMBURG

Abgetaucht

Sicherheit über der Wasserlinie

Schon von weitem sind sie zu erkennen – rot-leuchtende Lotsentender bringen in der Deutschen Bucht bei jedem Wetter die Lotsen sicher an und von Bord. Der Lotsenversetzdienst verlässt sich dabei auf eine besondere Schiffbau-Technologie: SWATH@A&R.

Zwei Gründe waren dafür entscheidend: Tödliche Unfälle bei der Lotsenversetzung in der Deutschen Bucht und steigende Versetzkosten durch erhöhten Hubschraubereinsatz. Die Lotsen brauchen dringend ein sicheres, zuverlässiges und wirtschaftliches Versetzsystem für einen gefahrlosen Überstieg auf See. Denn auch bei signifikanten Wellenhöhen bis 3,5 m, bei Vereisungsgefahr oder Nebel muss der Versetzdienst in der Deutschen Bucht zuverlässig und sicher funktionieren.

Eine Anfang des letzten Jahrhunderts erfundene Schiffsförm wurde als Lösung erkannt – Dopperrümpfe mit geringer



FOTO: A&R

Wasserlinienfläche, auf Englisch „Small Waterplane Area Twin Hull“, abgekürzt SWATH.

Von außen sehen sie aus wie Katamarane, denn ihr „Geheimnis“ liegt unter Wasser. SWATH-Schiffe haben keine traditionellen Rümpfe. Stattdessen sind sie Halbtaucher – die Auftriebskörper sind tief getaucht unter der Wasserlinie. Der Aufbau steht mit „Stelzen“ auf diesen Auftriebskörpern. Fachleute bezeichnen diese Verbindungsstellen als „Struts“, auf Deutsch „Streben“. Im Vergleich zu herkömmlichen Fracht-, Fähr- oder Passagierschiffen mit einem oder mehreren Rümpfen ist die Wasserlinienfläche der Struts erheblich geringer.

Vorteil der geringen Wasserlinienfläche: SWATH-Schiffe werden durch Seegang erheblich weniger bewegt. Auch bei schwerem Wetter können die Lotsen in der rauen Nordsee an und von Bord übersteigen. Nebeneffekt für Nicht-Seeleute: Komfort und „magenschonende“ Seefahrt.

Bereits 1940 war in Bremen ein Versuchsfahrzeug dieses Schiffstyps erprobt worden. In den 60er Jahren entstanden die ersten einsatztauglichen SWATH-Schiffe. Alle führenden Schiffbau-Natio-

nen entwickelten damals Prototypen – als Zeichenbrett-Projekt, im Modell-Maßstab für Seegangsuntersuchungen oder gebaut mit um die 40 m Länge als Forschungsschiff oder Passagierfähre.

Mehr Gewicht heißt eintauchen

Die Herausforderung bei der Umsetzung des SWATH-Prinzips ist das Gewichtsmanagement. Verändert sich das Schiffsgewicht, ändert sich der benötigte Auftrieb. Bei den gängigen Ein- oder Dopperrümpfen taucht der Rumpf dafür tiefer in der Wasserlinienfläche ein. Durch die große Fläche ist deren Eintauchungsänderung somit gering. Bei SWATH-Fahrzeugen ist diese Eintauchungsänderung durch die geringe Wasserlinienfläche der Struts erheblich größer. Denn ausschließlich an den Struts kann sich der Auftrieb ändern und damit die Gewichtsänderungen ausgleichen. In der Fähigkeit, diesen Faktor professionell zu managen, zeigt sich die erfahrene SWATH-Werft.

Die ABEKING & RASMUSSEN Schiffs- und Yachtwerft hat diese Schiffbau-Technologie optimiert. Dafür entwickelten die A&R-Schiffbauer gemeinsam mit Fach-

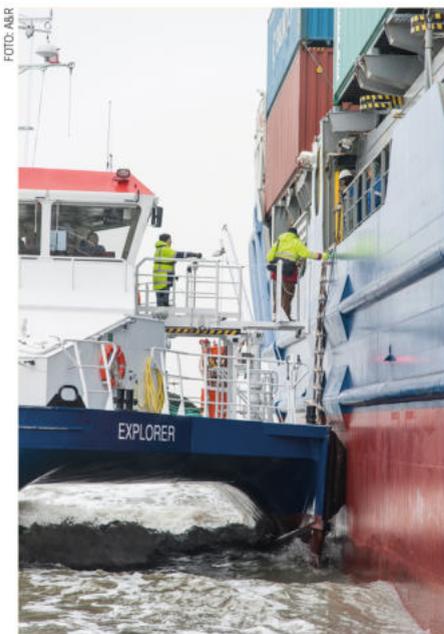


FOTO: A&R

Vergleich der Wasserlinien

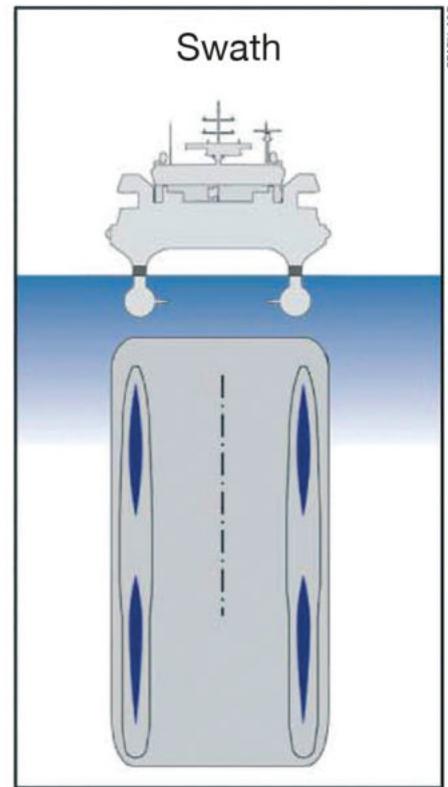
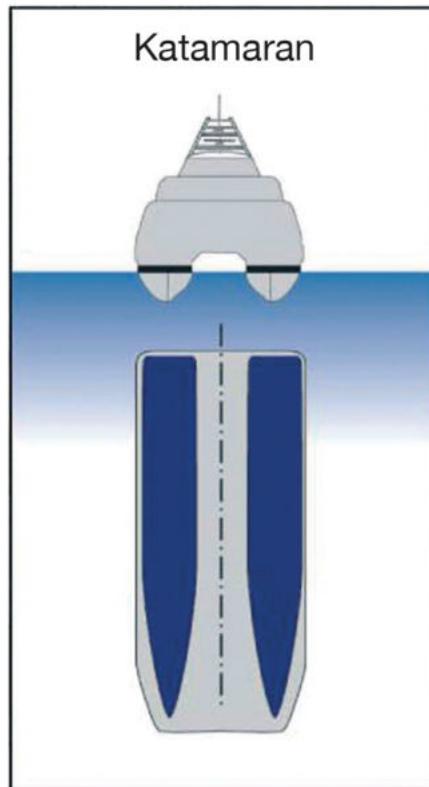
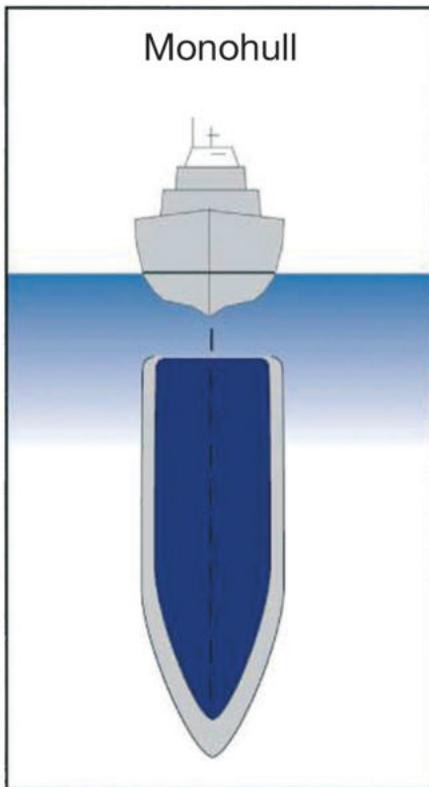


FOTO: A&R

leuten aus Forschung und Industrie zu nächst die notwendigen Berechnungs-Programme. Deren Ergebnisse wurden aufwendig in Modellversuchen überprüft. Bis zu 120 Mal durchläuft ein SWATH@A&R-Entwurf die „Entwurfsspi-rale“.

Entscheidend für den SWATH@A&R-Erfolg ist, die Konstruktionsberechnungen und -Planungen beim anschließenden Bau umzusetzen und einzuhalten. Mit strikten Kontrollen der verbauten Materialien und Komponenten sorgt A&R für das notwendige Gewichtsmanagement.

Inzwischen hat A&R am Standort an der Unterweser im niedersächsischen Lemwerder mehr als 25 SWATH@A&R-Schiffe abgeliefert. Bisher gebaute SWATH@A&R-Varianten haben zwischen 19 und 65 m Länge. Sie sind weltweit erfolgreich im Einsatz: als Lotsen-Stationsschiffe oder Lotsen-Versetzender, Yachten, Patrouillenboote, Vermessungsschiffe oder Windpark-Versorger.

In der Deutschen Bucht sind zurzeit insgesamt drei Stationsschiffe und fünf Versetzender mit der Technologie verfügbar. Bis zu 50 Lotsen bieten die beiden 60 m-Stationsschiffe ELBE und WESER (beide Baujahr 2010) wie auch das 50 m-Stationsschiff HANSE (2000) Unterkunft. Die

fünf 25 m langen Versetzender befördern die Lotsen zuverlässig zwischen Stationsschiff und zu lotsenden Schiffen. Jedes Jahr ermöglichen DÖSE und DUHNEN (beide 1999), WANGEROOG und BOR-KUM (beide 2004) sowie GRODEN (2011) Tausende sichere Lotsen-Überstiege.



FOTO: A&R



FOTO: A&R

Das Lotsenversetzsystem in der deutschen Bucht hat sich bewährt. Inzwischen haben auch die holländischen und belgischen Seelotsen mehrere SWATH@A&R-Tender und ein SWATH@A&R-Stationsschiff aus Lemwerder.

Auch eine „grüne“ Version der 25m-SWATH@A&R-Größe haben unsere innovativen Schiffbauer auf dem Reißbrett. Sie wird umweltschonend von Methanol-Motoren angetrieben. Aus umweltfreundlich erzeugtem Wasserstoff hergestelltes Methanol ist – so die Einschätzung der A&R-Fachleute – ein für seegehende Arbeitsschiffe besonders gut geeigneter Treibstoff.

SWATH@A&R bedeutet zunächst erheblich mehr Aufwand. Mehr Konstruktions- und Berechnungsaufwand, mehr Kontrolle beim Gewichtsmanagement, mehr Zusammenarbeit und Abstimmung mit Komponenten-Zulieferern, mehr Präzision bei der Fertigung. Aber nur so ist das gewünschte Ergebnis zu erzielen – weniger Schiffsbewegungen durch eine verringerte Wasserlinienfläche.



FOTO: A&R

Ausschlaggebend für den SWATH@A&R-Einsatz im Lotsenversetzdienst in der Deutschen Bucht: Die A&R-Schiffbauer nutzen für ihre Technologie die physikalischen Auftriebs-Gesetze, statt sie durch Elektronik und Technik auszugleichen. Denn Physik kann nicht ausfallen, Auftrieb oder Schwerkraft versagen nicht. Das gibt den Lotsen bei Schlechtwetter-Einsätzen die notwendige Sicherheit.

Und daher bringen die rot-leuchtenden

Lotsentender täglich bis zu 100 Lotsen an und von Bord, seit über 20 Jahren einige Zehntausendmal erfolgreich ohne Unfälle: ein zuverlässiges Glied in der Logistikkette des Hamburger Hafens und Schiffbau „Made in Germany“.

Carsten-S. Wibel,
Sales Director Special Vessels,
Abeking & Rasmussen
Schiffs- und Yachtwerft SE



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.



FOTO: OTTO PIENING GMBH

Pienings Werk im Dock

Pioniere an der Elbe

Umweltfreundliche Innovationen für die Schifffahrt

In der Firmengeschichte der Otto Piening GmbH war 2016 ein ganz besonderes Jahr. Damals überreichte die weltweit führende Klassifikationsgesellschaft der maritimen Industrie DNV GL (seit 2021: DNV) dem in der Gemeinde Blomesche Wildnis bei Glückstadt an der Elbe ansässigen Hersteller von Schiffsschrauben und Wellenanlagen eine Zulassungs-Urkunde für den Piening Controllable Propeller

(PCP). Dieser steht seither für den weltweit ersten und bis heute einzigen Propellertyp, der auf Wunsch keinerlei Mineralöle benötigt und ausschließlich mit Wasserhydraulik betrieben werden kann – den verstellbaren Propeller PCP von Piening.

Die Geschichte dieses Meisterstücks begann bereits einige Jahre zuvor. Als Repräsentant der ZF Friedrichshafen AG versorgte Otto Piening Schiffe mit Getrie-

ben und verstellbaren Propellern aus den Werken des weltweit führenden Unternehmens für Antriebstechnik vom Bodensee. Die wachsende Nachfrage von Jachtbesitzern und Navies nach fünfblügeligen Verstellpropellern konnte Piening allerdings nicht befriedigen, da ZF nur Modelle mit vier Flügeln herstellte. Die Situation änderte sich 2013. Als die Friedrichshafener die Produktion von Verstellpropellern einstellten, sahen sich die Spezialisten von der Elbe aufgefordert zu handeln. Zwar war man weiterhin als Repräsentant für ZF-Getriebe tätig (und ist es auch heute noch), wollte den Kunden – in der Regel Werften – aber weiterhin Verstellpropeller liefern.

FOTO: OTTO PIENING GMBH



Das Gießen bei Piening: Herstellung aus einer Hand

Neues Design für einen Verstellpropeller

In dieser Situation entstand der ambitionierte Plan, Herstellung und Vertrieb eines solchen Typs mit sogar fünf Flügeln komplett selbst in die Hand zu nehmen. „Als großer Vorteil erwies sich damals, dass wir vom Fach waren und die Dinge von Grund auf neu angehen konnten“, erinnert sich der geschäftsführende Gesellschafter Mathias Pein. „Sehr hilfreich waren dabei unsere Expertise in der Gusstechnik und unsere langjährigen Erfahrungen mit Reparaturen und Instandsetzungen von Verstellpropellern.“ Mit Unterstützung des ehemaligen ZF-Kon-

strukturs, der an die Elbe wechselte, entwickelte Piening ein komplett neues Design für einen Verstellpropeller mit vier oder fünf Flügeln.

Dieser Piening Controllable Propeller sollte, so der Anspruch des Unternehmens, in vielerlei Hinsicht mehr Qualität haben als die gängigen Modelle dieses Typs. Vor Augen hatte man dabei unter anderem Komponenten, die problemlos austauschbar sein würden, unabhängig davon, ob der Propeller links oder rechts herum dreht, sowie ein Nabendesign, das eine einfache Anfertigung ermöglichen würde. Auch dem sensiblen Thema Dichtungen widmeten sich die Entwickler. Da Schiffspropeller üblicherweise mit Ölhy-

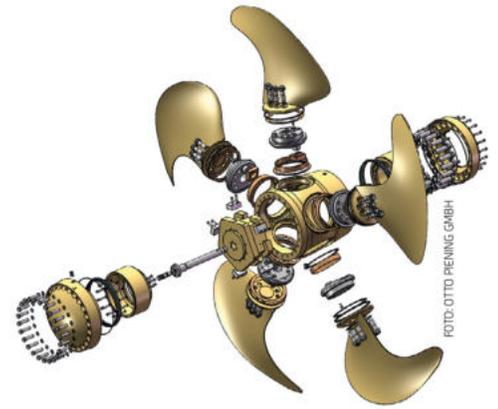


FOTO: OTTO PIENING GMBH

Der verstellbare Propeller in einer Explosionszeichnung

draulik betrieben werden, droht immer dann Öl ins Wasser auszutreten, wenn eine Dichtung etwa durch Angelschnüre oder Netze beschädigt wird. Im Wissen darum, dass ein betroffenes Schiff in Zeiten eines wachsenden Umweltbewusstseins unverzüglich aus dem Verkehr gezogen werden würde, suchte man bei Piening nach einer Alternative zum Schmierstoff Öl. So entstand die zunächst kühn anmutende Idee, es mit Wasser als Basis zu probieren.

Speziell hergestellte Composite-Werkstoffe

Hinsichtlich der Hydraulik war das kein Problem, die ließ sich für den Propeller adaptieren, wohl aber hinsichtlich der erforderlichen Schmiereigenschaften. Nach zahlreichen Tests fand man schließlich speziell hergestellte Composite-Werkstoffe, die die Anforderungen erfüllten und die mechanisch besonders beanspruchten Stellen des Propellers wie Öl schützten. Ein vom DNV penibel überwachter Testlauf in 2016 mit mehr als zwei Millionen Verstellzyklen unter Voll-



FOTO: OTTO PIENING GMBH

Mathias Pein, seit 1989 im Unternehmen, ist geschäftsführender Gesellschafter der Otto Piening GmbH

last und inklusive der besonders kritischen Kurz- und Wechselbewegungen zeigte ein exzellentes Ergebnis – der Verschleiß war äußerst gering. Der erste ausschließlich mit Wasserhydraulik betriebene Schiffspropeller war Wirklichkeit geworden und konnte auch zum Patent angemeldet werden.

„Unser PCP vereint zwei großartige Vorzüge: Er schützt die Umwelt und senkt die Kosten des Betreibers“, sagt Mathias

Pein. „Zum sicheren und nachhaltigen Betrieb sind die Bestandteile der Nabe aus korrosionsbeständigen Werkstoffen gefertigt und die dynamisch belasteten Flächen aus selbstschmierendem Material. Für Servicearbeiten muss nicht die gesamte Nabe demontiert werden, sondern es können im angebauten Zustand verschlissene Komponenten ausgetauscht werden. Das verkürzt die Zeit, die ein Schiff im Dock verbleiben muss, deutlich.“

Keine Umweltverschmutzung, geringerer Wartungsaufwand

Seither etabliert das Unternehmen aus der Blomeschen Wildnis seinen umwelt- und wartungsfreundlichen PCP auf dem internationalen Markt und passt ihn regelmäßig den verschiedenen Anforderungen der Betreiber an Größe und Flügelzahl an. Wertvolle Dienste leistet

der Propeller beispielsweise an einem dänischen Baggerschiff, das im Dauerbetrieb Schlick und Sand schaufelt. In der Vergangenheit hatte die permanente mechanische Belastung der Propelleranlage immer wieder Probleme bereitet. Seitdem sich der PCP unter dem Schiff dreht, ist damit Schluss. „Mittlerweile ist unsere Anlage dort vier Jahre im Einsatz und der Betreiber ist hochzufrieden. Wie er uns berichtete, hat dieses Arbeitsschiff noch nie so lange Betriebszeiten gehabt wie mit unserem Propeller“, erzählt Mathias Pein.

Ebenfalls sehr effizient, sicher und umweltfreundlich drehe sich der PCP seit knapp zwei Jahren unter mehreren polnischen Eisbrechern. Zudem werde er in diesem Jahr auch erstmalig in Deutschland von der Fassmer Werft auf einem Forschungsschiff installiert, ergänzt der Geschäftsführer.

Neben der Konstruktion, Fertigung und Wartung des PCP sowie von Festpropellern und Wellenanlagen liegt eine große Stärke der Otto Piening GmbH in der Bereitstellung von ganzheitlichen, indivi-

duell zugeschnittenen Systemlösungen inklusive des ZF-Getriebes und Hybridantrieben, bei denen alle Komponenten präzise aufeinander abgestimmt sind. Dabei arbeitet das Unternehmen eng mit den Werften und Schiffsbauversuchsanstalten zusammen. Für einen Kunden bedeutet das: Wenn der Auftrag in den Händen von Piening liegt, kann er sich darauf verlassen, dass sein Propeller perfekt mit dem Getriebe harmonisiert und den optimalen Wirkungsgrad erreicht.  Michael Hotze

Zeittafel

1928:

Otto Piening, Gründer der Firma, eröffnet eine Maschinenschlosserwerkstatt für Motorräder. Die Reparatur des ersten Propellers für einen Glückstädter Elbfischer gleicht dabei eher einem Zufallsprodukt. Der kaufmännische Geist erkennt jedoch schnell das vorhandene Potenzial dieses Geschäftsfeldes. Mit logistischer Bravour wurden in den Anfängen des Unternehmens die ersten größeren Arbeiten verrichtet: So wurden die Propeller in Neumünster gegossen, in Elmshorn gedreht und in Glückstadt geschliffen.

1930:

Mit der frühen Ausweitung des Unternehmens ist es möglich, eine größere Dreherei und Werkstatt zu betreiben. Die kundennahe Produktion und höhere Kapazitäten stärken das Geschäft und eröffnen eine prosperierende Zeit.

1952:

In der Zeit des „Wirtschaftswunders Deutschland“ wird auch in Glückstadt kräftig in die Hände gespuckt. Mit der Errichtung der Gießerei können nun auch die Propeller in eigener Fertigung hergestellt werden. Damit ist ein wesent-



Die Belegschaft mit Chef in der Mitte und Wasser in den Händen – und stolz auf ihre Produkte

licher Schritt in die Unabhängigkeit von anderen Betrieben getan, der sich bis heute nachhaltig auswirkt.

1990:

Mit Erfolg kann sich Piening Propeller auch auf dem internationalen Markt etablieren. Dabei macht sich das Unternehmen insbesondere einen Namen in der Herstellung von besonders leistungsfähigen und lauf ruhigen Propellern für hochmotorisierte Motoryachten.

2009:

Im Februar bescheinigt die Zertifizierungsgesellschaft Germanischer Lloyd

Certification GmbH, dass Piening Propeller das Qualitätsmanagement für den Geltungsbereich Entwicklung, Herstellung und Vertrieb von Propellern und Wellenanlagen sowie für Reparatur und Service von Antriebsanlagen gem. ISO 9001:2000 anwendet.

2016 / 2017:

Piening hat den ersten verstellbaren Propeller mit Wasserhydraulik zur Marktreife entwickelt. Das Unternehmen lässt die umweltfreundliche Weltneuheit patentieren und liefert erstmals Antriebsanlagen mit eigenen Verstellpropellern aus.



Mehr als Bällebad und Tischkicker

New Work als Erfolgsfaktor in Zeiten des Fachkräftemangels

Schon lange wissen Arbeitgeber:innen in Deutschland, dass man mit kostenlosem Wasser und Obst keine:n Bewerber:in mehr hinter dem Ofen herlockt. Besonders junge Unternehmen, die sich noch keine (positive) Arbeitgebermarke aufbauen konnten, stehen in Zeiten des Fachkräftemangels vor der Herausforderung, potentiellen Mitarbeiter:innen die passenden Mehrwerte zu bieten. Ein Schlüsselwort, das schon seit einiger Zeit nicht mehr aus den Recruiting-Ratgebern wegzudenken ist, lautet „New Work“.

Diese neue Arbeitswelt bedeutet nicht etwa, dass es mehr Tischkicker und Bällebäder in den Aufenthaltsräumen unserer Arbeitsstätten braucht. New Work bedeutet vielmehr, dass Beschäftigte verstärkt nach dem Sinn der eigenen Aufgabe suchen. Sie wünschen sich eine Beschäftigung, die sie erfüllt und ihnen die Möglichkeit der Selbstverwirklichung gibt.

Ist unsere neue Arbeitswelt mobile first?

Eine besonders häufige Anforderung von (potentiellen) Arbeitnehmer:innen ist ortsunabhängiges Arbeiten. Eine Studie von Softgarden aus dem Jahr 2021 zeigt, dass fast drei Viertel (70,6 Prozent) der Bewerber:innen gezielt auch nach remote Jobs gesucht haben. Ortsunabhängiges

Arbeiten ermöglicht Mitarbeiter:innen eine Entkopplung von Firmensitz und Wohnort, was auch mit Blick auf steigende Mieten und Immobilienpreise einen weiteren (finanziellen) Vorteil bedeutet. So kann ein:e Mitarbeiter:in bei einem Hamburger Unternehmen arbeiten und gleichzeitig in Dithmarschen auf dem Land zu deutlich günstigeren Konditionen wohnen. Gleichzeitig können Pendelstrecken reduziert werden, wenn Mitarbeiter:innen nicht mehr täglich zum Firmensitz kommen müssen. Das spart Zeit und Geld.

Wenngleich mobiles oder remote Arbeiten theoretisch bedeutet, dass Mitarbeitende von überall aus arbeiten können, ist dieses „Überall“ in den häufigsten Fällen nicht der Strand in der Karibik, sondern das heimische Wohn- oder idealerweise Arbeitszimmer. Während Homeoffice-

Fans die bessere Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben schätzen und in der Flexibilität eine Steigerung ihrer Work-Life-Balance sehen, birgt die Verschmelzung von Wohn- und Arbeitsort auch Risiken, die in den seltensten Fällen mit Faulheit oder fehlender Disziplin der Mitarbeitenden zu tun haben. Vielmehr besteht für Mitarbeiter:innen das Risiko des zu langen Arbeitens. Zum Beispiel, weil sie nicht sehen, dass Kolleg:innen ebenfalls Feierabend machen. Auch führt die fehlende räumliche Trennung von Arbeit und Privatleben bei einigen Mitarbeitenden dazu, dass sie auch nach Feierabend nicht richtig abschalten können. Nicht zuletzt hängt die Produktivität von Mitarbeitenden in den eigenen vier Wänden auch schlicht und einfach von der Arbeitsweise und der Arbeitsumgebung des Einzelnen ab. Während einige zuhause ohne Ablenkung (z.B. durch Kolleg:innen im Großraumbüro) konzentrierter arbeiten können, fehlt anderen die Arbeitsatmosphäre des Büros.

Hier gilt es, gemeinsam mit den Mitarbeitenden individuelle Lösungen zu finden, die die Arbeitsaufgabe, Arbeitsweise und Lebenssituation des:r Einzelnen bestmöglich berücksichtigen, sodass eine für Mitarbeitenden und Unternehmen passende Konstellation entsteht und die ist häufig so individuell wie der Mensch und das Unternehmen selbst. Hier gibt es keine Patentlösung.

Von der Unternehmenszentrale zum Coworking-Space?

Wenn nicht mehr alle Mitarbeitenden gleichzeitig ins Büro kommen, liegt aus Unternehmenssicht der Gedanke nah, Büroflächen zu reduzieren, um Kosten zu sparen. In der Praxis birgt das Prinzip des geteilten Arbeitsplatzes aber durchaus Herausforderungen, die berücksichtigt und idealerweise im Voraus geklärt werden sollten, um für alle Beteiligten eine Lösung zu finden, mit der sie nachhaltig

glücklich sind: Typische Fragen sind zum Beispiel das Lagern der persönlichen Arbeitsmittel und Unterlagen. Dies wird in der Praxis in den meisten Fällen durch abschließbare Rollcontainer gelöst und die Mitarbeitenden arbeiten mit individuellen Laptops, die am Arbeitsplatz mit Dockingstations verbunden werden.

Eine größere Herausforderung ist die Verteilung auf zeitlicher Basis. Hier zeigt sich häufig ein klarer Trend: Ein Großteil der Beschäftigten möchte vorzugsweise am Vormittag ins Büro kommen, es droht ein Ungleichgewicht zwischen überbesetzten Vormittagen und verwaisten Nachmittagen. Konzepte, die hier je nach Unternehmen helfen könnten, sind zum Beispiel ein festgelegter Schichtplan mit tage- oder wochenweisem Wechsel zwischen Mitarbeitenden oder Teams, ein flexibles Buchungssystem, in dem freie Schreibtische durch die Mitarbeitenden reserviert werden können oder auch Kooperationen mit anderen Unternehmen oder Bildungsträgern, die die freien Räumlichkeiten am Nachmittag nutzen. Auch hier gilt wieder: die eine richtige Lösung gibt es nicht, gefragt sind vielmehr Kreativität und Flexibilität, sich auf neue Konzepte und Arbeitsformen einzulassen.



Trotzdem ist die Bedeutung echter Treffen nicht von der Hand zu weisen.“

Teambuilding trotz räumlicher Distanz

In Sachen Personalsuche ist klar: Flexibles, ortsunabhängiges Arbeiten vergrößert die Auswahl an passenden Bewerber:innen um ein Vielfaches. Gerade in den klassischen Bürojobs, in denen vor allem Wissensarbeit gefordert ist, braucht es häufig nur eine stabile Internetverbindung und Strom – beides finden Ihre Mitarbeitenden auch abseits von Bürogebäuden.

Natürlich erfordert dieses Organisationsmodell eine neue Art der Arbeitsorganisation und Abstimmung, die langfristig sinnvoll und nachvollziehbar integriert und gelebt werden sollte.

In der Praxis haben sich regelmäßige Statusmeetings bewährt, in dem sich die unterschiedlichen Abteilungen auf den neuesten Stand ihrer Arbeit bringen. Eine kleine Regel mit großer Wirkung ist dabei die Verwendung der Webcam, damit sich das Team während des Meetings sehen kann. Digitale Tools erleichtern die Vernetzung unterschiedlicher Arbeitsbereiche, bieten Transparenz über die aktuelle Situation der eigenen Abteilung und des Unternehmens und ermöglichen Kollaboration und Austausch.

Trotzdem ist die Bedeutung echter Treffen für das Teambuilding nicht von der Hand zu weisen. Hier gilt es, die richtigen Themen, den passenden Rhythmus und einen angemessenen Rahmen zu finden. Insbesondere der Beginn eines neuen Projekts, Strategie- und Planungsworkshops aber auch der (erfolgreiche) Abschluss einer besonders herausfordernden Phase können passende Anlässe für ein persönliches Treffen sein.

Natürlich bedeutet der Wunsch nach räumlich flexibler Arbeit nicht entweder/oder. Häufig bieten sich hybride Modelle an. Ein Großteil der Beschäftigten schätzt den persönlichen Kontakt und Austausch mit den Kolleg:innen. Flexibilität bedeutet hier vor allem, eigenverantwortlich entscheiden zu können, für



Ihr Geschäft ist die digitale Steuerung und Gestaltung der täglichen Arbeit:
Denise Hank (links) und Johanna Bartels, Con Cubo GmbH

welche Aufgabe die Anwesenheit am Arbeitsplatz sinnvoll ist und welche Arbeiten sich besser von anderen Arbeitsorten aus erledigen lassen.

New Work abseits von Homeoffice und Büro

Übrigens hört New Work nicht bei Bürojobs und Wissensarbeiter:innen auf. Auch in Arbeitsumfeldern, in denen persönlicher Service und physische Anwesenheit zu festen Arbeitszeiten notwendig sind, ist ein Neudenken von Strukturen und Prozessen möglich und stellt einen echten Mehrwert für (zukünftige) Mitarbeiter:innen dar. Gefragt sind ein vertrauensvolles, wertschätzendes Mit-

einander, flache Hierarchien und die Möglichkeit, sich selbst einzubringen und mit dem eigenen Einsatz gesehen zu werden. Mitarbeiter:innen wünschen sich Möglichkeiten zur Weiterbildung und -entwicklung und auch Unternehmen profitieren, wenn diese neue Impulse einbringen.

Neue Arbeit – neue Führung

So erfordert New Work auch ein neues Verständnis von Führung. New Work ist definiert durch den Abbau von Hierarchien und durch selbstverantwortliches Arbeiten. Das bedeutet für Führungskräfte eine Veränderung ihrer Aufgabe: Statt Arbeitsweisen vorzugeben und die Arbeitsergebnisse zu kontrollieren, agieren sie als Sparringspartner ihrer Mitarbeitenden und unterstützen diese bei der Erreichung von Zielen.

Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser? Das war einmal! Zumindest wenn es nach den Anforderungen heutiger und zukünftiger Fachkräfte geht. Gleichzeitig gibt es die gesetzlichen Vorgaben wie zum Beispiel das Arbeitszeitgesetz, das einer geliebten Vertrauensarbeitszeit häufig im Weg steht. Hier ist es wichtig, im Dialog

mit den Mitarbeitenden klarzustellen, dass es bei der Forderung nach einer Arbeitszeiterfassung nicht darum geht, sie zu kontrollieren, sondern vielmehr sie vor Überlastung zu schützen.

Kommunikation und Transparenz sind zwei wichtige Schlüssel für zukunftsfähige Organisationsstrukturen und Teams. Was in kleinen Unternehmen noch leicht durch regelmäßige Abstimmungen mit dem gesamten Team funktioniert, wird in größeren Organisationen schnell zu einer großen Herausforderung. Moderne Tools können hier helfen, wichtige Informationen transparent einsehbar zu veröffentlichen und zu verteilen. Wichtig ist für die Unternehmensführung, die eigenen Abteilungs- und Teamleiter:innen zu befähigen, ihre Mitarbeitenden transparent zu informieren und Offenheit vorzuleben. Denn eines muss klar sein: Transparenz ist nicht (nur) Aufgabe der internen Kommunikation, sondern jede:r Mitarbeiter:in und insbesondere jede Führungskraft trägt die Verantwortung, hier einen Beitrag zu leisten.

Durch Offenheit für flexible Arbeitsmodelle und die Bereitschaft, gemeinsam mit den Mitarbeiter:innen eine Organisation zu schaffen, in der und für die alle Beteiligten gerne arbeiten, schaffen Unternehmen einen echten Wettbewerbsvorteil am Markt und bei der Suche nach neuen Mitarbeiter:innen. 🚀

Denise Hank und Johanna Bartels,
Con Cubo GmbH



**Vertrauen ist gut,
Kontrolle ist besser?"**



Unser Heimatmarkt liegt uns besonders am Herzen und das nicht nur wegen unserer langjährigen Tradition in Deutschland. Seit über 150 Jahren stehen wir unseren Kunden in der deutschen maritimen Industrie beim Bau und Betrieb von Schiffen als zuverlässiger Klassifikationspartner zur Seite und setzen uns für mehr Sicherheit und Nachhaltigkeit ein. Unsere 500 maritimen Experten vor Ort helfen Ihnen bei anstehenden Herausforderungen und globalen Transformationen der heutigen Zeit. Darauf können Sie sich verlassen.

www.dnv.de





**Lufthansa
Industry Solutions**

Auf Kurs zu Smart Port & Smart Shipping

➤ Das digitale Zeitalter hat längst begonnen und Sie benötigen IT-Experten für Häfen, Terminals und Reedereien? Von Smart Logistics, Digital Twin, AI, Security bis Sustainability – wir haben innovative Lösungen für Sie.



Hamburgs maritimes Erbe

Traditionsschiffe und historische Hafenanlagen



FOTO: MICHAEL HOTZE

Tradition trifft Moderne: Der Schlepper „Fairplay VIII“ liegt im Sandtorhafen, umgeben von der modernen Architektur der HafenCity

Segel-, Dampf und Motorschiffe mit über einhundertjähriger Geschichte, historische Hafenkranen, Kaischuppen, die das Erinnern an den Im- und Export des 19. Jahrhunderts lebendig halten: Hamburg hat so viele erhaltenswerte Erbstücke seiner maritimen Vergangenheit. Ihre Pflege will gut organisiert sein, damit sie auch in Zukunft noch bezeugen können, was früher einmal war. Aus diesem Grund gibt es Stiftungen wie die Hamburg Maritim. Im Jahr 2001 gegründet, um die Einzelinteressen des maritimen Erbes in einer fes-

ten Institution zu bündeln, kümmert sie sich seither um den Erhalt und den Betrieb von historisch wertvollen Schiffen, Kaischuppen, Hafenkranen und Hafenanlagen. Auch erhaltenswerte Fahrzeuge der Hafeneisenbahn gehören zur Stiftung, in der sich heute 1.335 Ehrenamtliche engagieren. Ihre Reviere sind der Hansahafen auf dem Kleinen Grasbrook mit den denkmalgeschützten Kaischuppen 50 bis 52 sowie die Anlegestellen für zahlreiche Traditionsschiffe – der 2018 im Hansahafen in Betrieb genommene Bremer Kai und der Sandtorhafen im Herzen der HafenCity.

Die „Bleichen“ – Stolz der historischen Flotte

Aushängeschild der Stiftungsflotte ist die „MS Bleichen“. Sie repräsentiert eine ganze Generation von Stückgutfrachtern, die vor der Zeit der Containerschiffe das Bild des Hamburger Hafens prägten. 1958 lief die „Bleichen“ in Rendsburg für die Reederei H.M. Gehrckens vom Stapel. Für die „Papierfahrt“ auf der Ostsee wurde der Rumpf nach der höchsten finnischen Eisklasse 1 A gebaut, um diese Route im Winter ohne Hilfe von Eisbrechern befahren zu können. Im Januar 2007 rettete die Stiftung Hamburg Maritim das Schiff, das nach 49 Jahren in Fahrt verschrottet werden sollte, und holte es aus dem Schwarzen Meer nach Hamburg zurück. Der Ankauf der „Bleichen“ wurde durch Spenden von Hamburger Kaufleuten finanziert. Die aufwendige Restaurierung mit reichlich Originalsubstanz aus der Bauzeit gelang mit Bundesmitteln in Höhe von drei Millionen Euro, 1,5 Millionen Euro Eigenmitteln der Stiftung sowie Sach- und Geldspenden. 2013 wurde die „Bleichen“ als „Denkmal von nationalem Rang“ in die Hamburger Denkmalliste aufgenommen. Als Botschafter der Stadt Hamburg unternimmt das Frachtschiff seit 2018 Fahrten mit Gästen. Diese fanden in den vergangenen Jahren aus allseits bekannten Gründen kaum statt, doch in diesem Jahr will die ehrenamtliche Crew wieder durchstarten.

Als 600-PS-Schlepper noch Kraftprotze waren

Die „Fairplay VIII“ gehörte zu den Kraftprotzen im Hafen. 1962 auf der Theodor Buschmann Werft am Reiherstieg gebaut, lief der Schlepper als eines von sechs Schwesterschiffen vom Stapel.



FOTO: STIFTUNG HAMBURG MARITIM / FRANK ZEDLER HANFEN

Seit 2019 kann der Schienenbus „Fridolin“ auch im Miniatur Wunderland in der Speicherstadt besichtigt werden – dort im Maßstab 1:87

Der Einschrauben-Kortdüsenschlepper zählte mit seinen 600 PS und 12 t Pfaflzug in den 1960er- und 70er-Jahren zu den Hightech-Fahrzeugen seiner Art im Hamburger Hafen. Als jedoch die Containerfrachtschiffe immer größer wurden, ging der „Fairplay VIII“ die Puste aus – für das Bugsieren der Riesen erwies sie sich als zu schwach. Die Reederei verlegte den Schlepper nach Wismar, wo er noch bis Mai 2009 im Einsatz war. Ihren nächsten Dienst trat die „Fairplay VIII“ als Traditionsschiff bei der Stiftung Hamburg Maritim an. Auf Elbfahrten erleben Gäste die Arbeitsbedingungen und Technik des ehemaligen Hafenschleppers, der in diesem Jahr sein 60-jähriges Jubiläum feiert.

1927 lief die „Lühe“ der Lühe-Schulau-Fähre GmbH vom Stapel. Bis 1981 wurde das stählerne Fährmotorschiffs regelmäßig auf der Fährlinie Lühe-Schulau eingesetzt und diente in der Folge noch als Reserveschiff. Nach 62 Jahren wurde das Schiff außer Dienst gestellt und anschließend als stationäres Museums- und Gaststättenschiff im Hafen von Steinkirchen betrieben. Als die „Lühe“ 2005 verschrottet werden sollte, erwarben vier

Einzelpersonen unter Führung des Steinkirchener Reeders Hans Heinrich das Schiff und beauftragten eine Werft in Bremerhaven mit der weitgehenden Herstellung des Ursprungszustands. Nach der Restaurierung wurde die „Lühe“ für gelegentliche Fahrten auf der Elbe und im Hamburger Hafen genutzt. Anfang 2021 übernahm die Stiftung Hamburg Maritim das Schiff im Rahmen einer großzügigen Spende. In diesem Jahr bietet sie erstmals Gastfahrten an, im kommenden Jahr kann die „Lühe“ auch gechartert werden.

Historische Hafensbahn: Schienenbus „Fridolin“

Weil zum maritimen Erbe Hamburgs nicht nur Schiffe, Kaianlagen, Schuppen, Krane und Straßen gehören, sondern auch die Eisenbahn, hat die Stiftung 28 Fahrzeuge der historischen Hafensbahn in ihrem Bestand. Immerhin war diese Bahn seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts die wichtigste Verbindung zwischen dem Hafen und dem Hinterland. Erhalten und einsatzbereit sind u.a. zwei Dampf-speicherloks, Werkstattwagen, verschie-



FOTO: STIFTUNG HAMBURG MARITIM / DR. STEFAN BEHN

Das historische Motorschiff Lühe, zu Hause am Bremer Kai, legt in diesem Jahr erstmals zu Gastfahrten im Hamburger Hafen ab

dene Güterwagen, ein Transportwagen mit einem Handkran von 1869, eine Draisine und der rote Schienenbus „Fridolin“.

Wer den Güterumschlag der 1960er- und 1970er-Jahre erleben möchte: Am Bremer Kai finden Vorführungen mit historischen Lkw, Van-Carrier, der Hafensbahn sowie dem Ladegeschirr des Stückgutfrachters „Bleichen“ statt. Zudem lädt die Stiftung Hamburg Maritim am 2. und 3. Juli zu einem Tag der offenen Tür auf ihr Gelände an der Australiastraße ein. Infos unter www.stiftung-hamburg-maritim.de 📍 Michael Hotze

Ein Zuhause für Legenden der Berufsschifffahrt

Seit 1976 betreut und restauriert der Verein Museumshafen Oevelgönne historische Wasserfahrzeuge

Sie heißen „Tiger“, „Mathilda“ und „Präsident Freiherr von Maltzahn“. „Claus D.“, „Ottenstreuer“ und „Otto Lauffer“. „Elbe 3“, „Möwe“ und „Altona“. Auch wenn die klangvollen Namen auf den ersten Blick keinerlei Gemeinsamkeiten vermuten lassen, gibt es davon jede Menge. Es handelt sich hier nämlich durchweg um Schiffe, die einst für Norddeutschland und den Hamburger Hafen in Hinblick auf Versorgung, Infrastruktur und Dienstleistungen bedeutsam waren. Allerdings verloren sie, als sie nicht mehr benötigt wurden, ihren Wert für den Menschen. Und der überließ die einst geschätzten Arbeitsschiffe ihrem maritimen Schicksal, was bedeutete: Sie dümpelten irgendwo vor sich hin und verrotteten.

Das änderte sich jedoch als engagierte Liebhaber, denen das Bewahren eines maritimen Erbes am Herzen liegt, sich dieser Schiffe annahmen und ihnen zu altem Glanz verhalfen.

Heute liegen die genannten Wasserfahrzeuge, und das ist die wichtigste Gemeinsamkeit, allesamt im Museumshafen Oevelgönne. Dessen Eigner und Betreiber, der gemeinnützige Verein Museumshafen Oevelgönne e. V., hat sie nach seiner Gründung im Jahr 1976 nach und nach vor allem mithilfe von Spendengeldern erworben und restauriert. In oftmals jahrelanger Arbeit haben ehrenamtlich tätige Vereinsmitglieder die Schiffe anhand von historischer Literatur, Modellen und



FOTO: ANDREAS SCHMIDT-WIETHOF

Da liegen sie, die schmucken Stücke

Zeichnungen originalgetreu wiederhergestellt – den 1928 gebauten Finkenwerder Hochseekutter „Präsident Freiherr von Maltzahn“ oder den ölbefeuerten Dampfschlepper „Claus D.“ von 1913. Auch Besanewer „Möwe“, der ab 1907 mit Kohle und Zement auf der Elbe unterwegs war, die Dampfpinasse „Mathilde“ aus dem Jahr 1912, die 1928 gebaute Dampfbarkasse „Otto Lauffer“, der kohlebefeuerte Dampfschlepper „Tiger“ von 1910, die 1926 in Hamburg-Wilhelmsburg gebaute Barkasse „Altona“ oder das Polizeiboot „Ottenstreuer“ von 1958 konnten so wieder auf Vordermann gebracht werden. Das legendäre Feuerschiff „Elbe 3“

von 1888 liegt derzeit zwecks Reparaturen im Dock der Peters-Werft. Ergänzt wird die Flotte mit Privatschiffen von Vereinsmitgliedern und Schiffen anderer Vereine. Dazu gehört beispielsweise der Dampfseibrecher „Stettin“.

Lebendiges Museum mit Leuchtturm und Schwimmkran

Es sind jedoch nicht nur Schiffe, die den besonderen Charme des Museumshafens ausmachen. Auch der Leuchtturm „Pagensand Süd“, den Vereinsmitglieder 2015 aufgestellt haben, trägt dazu bei.

FOTO: ANDREAS WALLBRACHT



Björn Nicolaisen ist hauptamtlicher Geschäftsführer des Museumshafen-Vereins

Das elf Meter hohe Schifffahrtszeichen wies einst am Haseldorfer Elbufer Wasserfahrzeugen den Weg. Oder der Schwimmkran HHLA I „Karl Friedrich Steen“. Der 1928 gebaute Koloss nahm bis 1986 täglich schwere Lasten an den Haken. 2011 hat ihn der Verein mithilfe vieler seiner 600 Mitglieder instand gesetzt.

Für den HHLA 1 gilt das Gleiche wie für die meisten der Museumsschiffe in Oevelgönne: Sie sind nicht immer da. So gleitet der Schwimmkran hin und wieder mit bis zu 80 Gästen über die Elbe Richtung Hamburger Hafen. Und die Schiffe sind bisweilen in der Werft oder zwecks Sightseeing unterwegs auf dem großen Strom – mal nur mit ihren Eignern, mal mit Gästen, die eine Fahrt gebucht haben.

Eine Gewähr, dass sie alle Wasserfahrzeuge gleichzeitig zu sehen bekommen, haben Besucher des Museumshafens daher nicht. Man sei kein Schiffsmausoleum, kein staatlicher Museumsbetrieb, sondern ein lebendiger Hafen mit restaurierten und funktionstüchtigen segelnden

und dampfenden historischen Wasserfahrzeugen, erklärt Björn Nicolaisen, der als Zehnjähriger dem Museumshafen-Verein beitrug und seit 2008 als hauptamtlicher Geschäftsführer das Steuerrad in der Hand hat. Als ein Verein, der hauptsächlich von der ehrenamtlichen Tätigkeit seiner Mitglieder, von Beiträgen und Spenden getragen werde, können man leider keine geregelten Besichtigungszeiten für alle Schiffe anbieten.

Ein Besuch des maritimen Treffpunkts neben dem Fähranleger Neumühlen lohnt sich trotzdem: Mit einem Fischbrötchen in der Hand das rege Hafentreiben zu beobachten und einen Klönschnack mit dem einen oder anderen Besatzungsmitglied zu halten – das hat was. Noch interessanter dürfte es im Verlauf dieses oder spä-

stens im kommenden Jahr werden, wenn das neue Informationszentrum eröffnet wird. In dem auf einem Ponton schwimmenden Haus sollen Hamburger und Touristen auf vielfältige Weise in die maritime Kultur eintauchen können. 🚢

Michael Hotze



FOTO: MUSEUMSHAFEN OEVELGÖNNE E. V.

Das 1888 gebaute Feuerschiff „Elbe 3“ im Dock

Großprojekt „Elbe 3“

Nach mehr als 130 Betriebsjahren war eine umfangreiche Teilsanierung der „Elbe 3“ fällig. Seit dem vergangenen Jahr wird an dem ältesten noch fahrfähigen Feuerschiff der Welt, das seit 1979 dem Museumshafen Oevelgönne e. V. gehört, mit Akribie gewerkelt, um die Substanz des technischen Denkmals zu erhalten. Schließlich soll das Traditionsschiff auch in Zukunft Gästefahrten in küstennahen Gewässern unternehmen und maritime Großveranstaltungen besuchen können.

Aufgrund des Baujahrs und der Bauart des Feuerschiffs ist die Sanierung eine Herausforderung, denn es müssen die Anforderungen der BG Verkehr, des Denkmalschutzes und der musealen Betriebsart vereint werden.

Im Frühsommer dieses Jahres soll die „Elbe 3“ wieder im Museumshafen Oevelgönne festmachen.

Alle mal zuhören!

Unter diesem Motto stellt der Museumshafen Oevelgönne e. V. seit Herbst vergangenen Jahres einen kostenlosen Audioguide für das Smartphone bereit. Damit können Besucher einen 50-minütigen Rundgang unternehmen und dabei Wissenswertes über die in Neumühlen beheimateten Traditionsschiffe erfahren. Der Mann oder die Frau im Ohr erzählt wahlweise in deutscher oder englischer Sprache vom technischen Wandel der Schifffahrt und von der Entstehung des Hafens.



FOTO: MUSEUMSHAFEN OEVELGÖNNE E. V.

Das schwimmende Wahrzeichen Hamburgs



FOTO: SARAH-ISABEL CONRAD

Gehört mit zur Skyline Hamburgs: Der Dreimaster an seinem Liegeplatz an den Landungsbrücken

Vom Frachtsegler zum Museumsschiff

Die drei Masten, die sich nahe den St. Pauli Landungsbrücken bis zu einer Höhe von knapp 50 Metern gen Himmel strecken, sind weithin sichtbar. Sie gehören zur RICKMER RICKMERS, dem – da widerspricht wohl niemand – schwimmenden Wahrzeichen Hamburgs. Das Schöne an diesem 1896 gebauten Frachtsegler ist, dass er nicht einfach nur daliegt, um sich bestaunen und fotografieren zu lassen, sondern dass er auf vielfältige Weise entdeckt und erlebt werden kann. Seit 1987 bewahrt die RICKMER RICKMERS Hamburgs Vergangenheit als Stadt der Kauffahrt und Schifffahrt in lebendiger Erinnerung

Unter Deck geben liebevoll restaurierte Crew- und Offiziersquartiere, Schautafeln, alte Fotos und nautische Exponate spannende Einblicke in das Seemannsleben des vergangenen Jahrhunderts. In

wechselnden Sonderausstellungen in der „Galerie unter der Elbe“ widmen sich Künstler maritimen Themen, und im Bordrestaurant werden den Gästen hanseatische Gerichte serviert. Jede Menge Nervenkitzel versprechen die Escape Rooms im Bauch des Museumsschiffes. Gruppen, die sich dorthin begeben, müssen beispielsweise in der Kapitänskajüte spielerisch einen gut versteckten alten Goldschatz suchen und rechtzeitig vor Piraten in Sicherheit zu bringen, während unter ihren Füßen die Holzplanken bedrohlich knarren und die rettende Tür bereits ins Schloss gefallen ist. Viel Mut erfordern auch die Kletter-Abenteuer, die auf der RICKMER RICKMERS angeboten werden. Die Takelage des Großmastes in 35 Metern Höhe zu erklimmen, kann Herzklopfen und feuchte Hände verursachen, belohnt aber auch mit einem tollen Blick über den Hafen.

Stählernes Vollschiiff von 1896

Mindestens so aufregend, aber sicherlich weniger unterhaltsam war das wahre Seemannsleben an Bord der RICKMER RICKMERS. Der 97 Meter lange und 12,20 Meter breite Großsegler, 1896 auf der Werft der Rickmers Reederei in Bremerhaven als Vollschiiff aus Stahl gebaut, hat eine wechselvolle Geschichte hinter sich.

In den ersten 27 Jahren beförderte der Dreimaster, der 3.067 Tonnen Ladung aufnehmen konnte, Waren nach Indochina, Australien, Südamerika und in die USA. Zur Besatzung gehörten der Kapitän, zwei Steuerleute, ein Koch, ein Zimmermann, ein Segelmacher und ein Donkeyman, dessen Aufgabe darin bestand, eine kleine Dampfmaschine für die Ballastwasserpumpe und das Ankerspill zu bedienen. Außerdem mit an Bord: zwölf Voll- und drei Leichtmatrosen sowie vier Schiffsjungen.

Im August 1904 geriet die RICKMER RICKMERS vor dem Kap der Guten Hoffnung in einen schweren Taifun. Die La-



FOTO: JAN SEE PHOTOGRAPHY

Technische Daten der Rickmer Rickmers

Länge:

97 Meter

Breite:

12,20 Meter

Durchschnittliche Raumtiefe:

6,0 Meter

Einstige Segelfläche als Vollschiiff:

3.500 qm

BRT:

2007

derung verrutschte und das Schiff drohte zu kentern. Die Crew rettete es, indem sie den oberen Teil des dritten Mastes kappte. So gelang es, Kapstadt als Nothafen anzulaufen, wo man das Vollschiiff zur Bark umtakelte.

1912 kaufte die Hamburger Reederei Krabbenhöft das Schiff und schickte es unter dem Namen MAX auf neue Reisen. Als sich die Crew 1914 auf der Heimreise von Chile befand, wurde sie mitten im Atlantik vom Ausbruch des Ersten Weltkriegs überrascht. Der Kapitän suchte Zuflucht auf den neutralen Azoren. Doch zwei Jahre später beschlagnahmten die

Über die Stiftung

Die gemeinnützige Stiftung „Rickmer Rickmers – Stiftung des Vereins Windjammer für



Hamburg“ hat es sich zur Aufgabe gemacht, mit dem Museumsschiff Hamburgs Vergangenheit als Stadt der Kauffahrthei und Schifffahrt in lebendiger Erinnerung zu erhalten. Ziel der Museumsarbeit ist es, das Interesse der Besucher für das Schiff als Motor von Handel und weltweiten Wirtschaftsbeziehungen einerseits und als Arbeits- und Lebensort andererseits zu wecken. Die Stiftung finanziert ihre Arbeit durch Spenden und das Engagement von zahlreichen Ehrenamtlichen.



Sieht aus, als hätten Kapitän und Steuerleute den Kartenraum nur kurz für ein Segelmanöver verlassen

Portugiesen das Schiff und setzten es bis 1922 als Frachtensegler ein.

Schulschiiff der portugiesischen Marine

1924 erwarb die portugiesische Marine die Bark und rüstete sie zum Schulschiiff um. Auf der SAGRES, wie sie jetzt hieß, wurde der Nachwuchs ausgebildet. Um 1930 wurden in Kiel als Hilfsantrieb zwei 350 PS starke Diesel-Motoren mit den dazugehörigen Hilfsmaschinen eingebaut, was die Nutzung des Schiffs deutlich komfortabler machte.

Das Dasein als Schulschiiff endete 1962, die Bark wurde abgetakelt und dümpelte von nun an als Depotschiiff SANTO ANDRE im Marinehafen Alfeite unweit von Lissabon vor sich hin. Der weitere Verfall und das Abwracken des Schiffes wurden erst verhindert, als 1983 der Verein „Windjammer für Hamburg e. V.“ überraschend ankündigte, den Segler zu restaurieren und als Museumsschiiff im Hamburger Hafen einzusetzen.

1983 zurück in Hamburg

Noch im gleichen Jahr wurde die nicht mehr fahrtüchtige und wenig ansehnliche

Bark nach Hamburg geschleppt, wo sie pünktlich zum 794. Hafengeburtstag eintraf. Anschließend machten sich rund 50 Freiwillige in Wochenendschichten ans Werk, um die RICKMER RICKMERS wieder aufleben zu lassen. Nach umfangreicher Restaurierung und leichter Modifizierung – unter anderem wurde einer der ursprünglich zwei Dieselmotoren durch eine Dampfmaschine ersetzt, um den Besuchern drei Antriebsarten der letzten 100 Jahre (Wind, Dampf und Diesel demonstrieren zu können – übernahm 1987 die neu gegründete Stiftung „Rickmer Rickmers – Stiftung des Vereins Windjammer für Hamburg“ das Schiff und machte es am Fiete-Schmidt-Anleger fest. Seither kann es dort täglich besichtigt werden.

Übrigens ist die RICKMER RICKMERS seit 2006 offizielle Schiffspoststelle der Deutschen Post mit einem eigenen Sonderstempel. Nur die Besatzung und eingeschiffte Gäste dürfen diese Poststelle benutzen. Da jedoch alle Besucher an Bord dazu zählen, können diese ihre Briefe und Ansichtskarten, die sie aus der Hansestadt in alle Welt verschicken wollen, auf dem Museumsschiiff in den Briefkasten einwerfen. 📧
Michael Hotze

„Wassermassen wie Raketen“



Landunter im Verschiebebahnhof Wilhelmsburg

Heute Nacht sehr schwere Sturmflut, Wasserstand bis 2,5 Meter über mittlerem Tidehochwasser. +++ Für die gesamte deutsche Nordseeküste besteht die Gefahr einer sehr schweren Sturmflut. Das Nachthochwasser wird etwa 3 Meter höher als das mittlere Hochwasser eintreten. +++ Das DHI warnt die Hamburger Baubehörde vor Wasserständen bis zu 5,20 Meter über NN...

Es ist der 16. Februar 1962. Als die ersten Meldungen zum bevorstehenden Hochwasser bekannt gegeben werden, sollen die Hamburger sich Berichten nach zunächst wenig Sorgen gemacht haben. Die Küste ist weit weg, am Fischmarkt gehören nasse Füße in den Herbstmonaten längst zum Alltag, und es gibt ja schließlich auch noch die Deiche. Dass die Lage diesmal ernster ist, wird vielen Menschen wohl erst bewusst, als Böllerschüsse aus Sturmkanonen und Feuerwehrsirenen eingesetzt werden und Polizisten von Haus zu Haus gehen, um vor der drohenden Gefahr zu warnen. Auch zu diesem Zeitpunkt ahnen aber nur wenige, was die Hansestadt tatsächlich erwartet.

Gegen Mitternacht ist es dann soweit: Es gibt erste Deichbrüche. An über 60 Stellen werden die Schutzwälle gegen das Wasser in den kommenden Stunden versagen. Gegen ein Uhr früh wird es in

vielen Teilen der Stadt auch in den Häusern dunkel. Stromausfall. Rund ein Sechstel des Stadtgebietes ist überschwemmt. Land unter heißt es in ganzen Stadtteilen. Auch in Waltershof, wo später der Container-Terminal „Burchardkai“ entsteht. Hier haben sich zu diesem Zeitpunkt zahlreiche ausgebombte Hamburger in notdürftig zusammengeschraubten Gartenlauben ein neues Heim geschaffen. Schutz vor den Wassermassen bieten diese Behausungen jedoch nicht.



FOTO: HHLA



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



company of
SCHRAMM
GROUP

www.schrammgroup.de

Brunsbüttel Ports GmbH



EVENTS IN HAMBURGS NATUR!

Mit neuem Konzept ist die citynahe Golfanlage nicht nur für Golfer eine echte Bereicherung. Die offene Elb-Lodge mit großzügiger Sonnenterrasse im Grünen, die rustikale Speisekarte und die außergewöhnliche Willkommenskultur sorgen für einen entspannten und anregenden Freizeitgenuss.

Golf Lounge Resort
Vorlandring 16 – 22113 Hamburg
Fon: (0 40) 819 78 79-0
mail@golflounge.de – www.golflounge.de



Deutsche Bank
Unternehmensbank



Mit uns sind Sie global zu Hause.

#PositiverBeitrag

Wir vernetzen Exporteure und Märkte in nah und fern. So bieten wir Unternehmen die Lösungen, die sie für den globalen Handel brauchen und die ihr Geschäft vorantreiben – von der Strategie bis zur Lieferkette, von der Handelsfinanzierung bis zum Treasury Management. Gerade jetzt unterstützen wir unsere Kunden, durch diese ungewisse Zeit zu kommen. Sprechen Sie mit uns.

Machen möglich machen. Weltweit und zukunftsorientiert.

deutsche-bank.de/unternehmensbank

Deutsche Bank AG
Firmenkunden
Mönkedamm 7
20457 Hamburg

Rafaela Korczewski
Telefon 040 3701-1500
rafaela.korczewski@db.com



Bahnhof, Straßen: Wasser überall und nichts geht mehr

Am Hamburger Hafen sieht das Bild ganz anders aus: Weil die meisten Flächen hier rund 5,60 Meter über Normalnull liegen, richtet die Flut kaum Schäden an. Wegen eines Stromausfalls ist der Betrieb zwar vorübergehend lahmgelegt. Aus einem Bericht des Hamburger Senats zur Flutkatastrophe wird jedoch zitiert: „Die Hafenanlagen waren fast vollständig intakt.“ Größeren Schaden richtete hier die Sturmflut von 1976 an.

Denkmale, Dokumente und Dokumentationen

Eine grobe Vorstellung davon, wie weitgehend die Wassermassen im Februar 1962 die Stadt dennoch im Griff haben, geben Sturmflutmarken, die verteilt in der Stadt die Pegelstände von damals anzeigen. Sie sind unter anderem in der Kirche St. Katharinen, an den Landungsbrücken und an einem Backsteingebäude in der Harburger Chaussee angebracht. An die Opfer der Sturmflut erinnert

zudem ein Denkmal aus drei stilisierten Wellen, das heute am Vogelhüttendeich in Wilhelmsburg seinen Platz hat. Der Stadtteil war am schwersten betroffen: Über 200 der insgesamt 315 Todesopfer kamen hier ums Leben.

Ein weiteres Denkmal steht auf dem Ohlsdorfer Friedhof. Die Gräber der dort bestatteten Flutopfer werden bis heute gepflegt. Zwischen zwei Steinblöcken auf dem Weg zu den Grabstätten ist in den Fußboden eine Platte eingelassen, „Flut 1962“ steht darauf. Ergänzt wird dieses Denkmal durch Gedenksteine mit den Namen der Flutopfer.

Dazu, dass sich der Orkan „Vincinette“ und die Sturmflut zu einer solchen Katastrophe entwickelten, haben mehrere Sachverhalte beigetragen. Unter anderen war dies die Tatsache, dass einige der im zweiten Weltkrieg beschädigten Deiche nur notdürftig geflickt worden waren. Erschwerend kam hinzu, dass starker Wind bereits am 16. Februar dafür sorgte, dass die mittägliche Haupttide nicht gut ablau-

fen konnte. Auf das Nachthochwasser folgte dann noch eine besonders hohe Nachtide.

Wie war das vor 60 Jahren, als die Menschen ohne Strom, Gas und Telefon in ihren Häusern saßen, der Sturm tobte und das Wasser stieg? In dem ZDF-Dokumentarfilm „Sturmflut 1962. Die Katastrophe von Hamburg“ sind Bilder von Menschen zu sehen, die sich auf die Dächer ihrer Häuser flüchten. Helfer, die Sandsäcke füllen, um die Deiche zu verstärken. Polizeibeamte in der Telefonzentrale, in der ein Notruf nach dem nächsten eingeht. Zeitzeugen berichten davon, wie sie als Kinder aus ihren Betten gerissen wurden, das Wasser in den Straßen aus den Sielen drückte. Sie erinnern sich an das laute Rauschen und Wasser, das „wie eine Rakete“ durch Tore schoss. Und Helmut Schmidt kommt zu Wort, der damals noch recht frisch den Posten als Hamburgs Polizeisenator übernommen hatte. Er sollte in diesen zwei Tagen eine Schlüsselrolle spielen. Am 17. Februar,



Von den Gleisen ist nichts mehr zu sehen

morgens um 6:40 Uhr, trifft er im Polizeipräsidium ein. Kurz zuvor hatten Beamte ihn zuhause angerufen und über die Lage informiert. Die Hansestadt befindet sich da schon längst im Ausnahmezustand.

Rettungsaktionen, Solidarität und persönliche Tragödien

Vor Ort angekommen, setzt sich der spätere Bundeskanzler über die vorgeschriebenen Abläufe und Wege hinweg. „Helmut Schmidt übernimmt“ lautet die Überschrift in der Chronologie der Ereignisse, die die Stadt Hamburg auf ihren Seiten zusammengestellt hat. Einen Tag später sind rund 26.000 Helfer in Hamburg im Einsatz. Mit dabei: 8.000 Bundeswehrsoldaten, 6.000 Soldaten von NATO-Streitkräften, darunter der US Air Force und der Royal Air Force. „Ich habe die einfach alle selbst angerufen und mit Funksprüchen und Fernschreiben in Bewegung gesetzt“, erinnert Schmidt sich in einem späteren Interview.

Und dann sind da noch die vielen kleinen und großen Hilfseinsätze der lokalen Kräfte: Polizei, Feuerwehr, Hilfsdienste, Nachbarn. Wer sich selbst retten konnte, hilft oft anderen, wo er kann. Wie dramatisch diese Aktionen zum Teil verliefen, lassen Einsatzprotokolle und andere Zeitdokumente erahnen, die die Bundeskanzler-Helmut-Schmidt-Stiftung (BKHS-Stiftung)



**HAFEN-KLUB
HAMBURG**

GASTRONOMIE GmbH



IHR UNVERGESSLICHES EVENT IM HAFEN-KLUB

Sie haben etwas zu feiern?

Ob Geburtstag, Hochzeit oder Jubiläum - unsere zahlreichen Räumlichkeiten bieten einen einmaligen Ausblick auf den Hamburger Hafen und die Elbphilharmonie.

Auch als Nicht-Mitglied können Sie sich von unserem professionellen Team verwöhnen lassen und mit Ihren Gästen ein einzigartiges Event im Hafen-Klub erleben!

Rufen Sie uns an, wir beraten Sie gerne!
040 - 3179 05 80



Preisbeispiel:

Hafen-Kuppel (derzeit max. 30 Personen zum Speisen)
gastronomischer Mindestumsatz 1.200,- € (inkl. USt)

Sie zahlen **keine separate Raummiete**. Diese ist mit Erreichen des Mindestumsatzes abgegolten. Wird der Mindestumsatz nicht erreicht, wird die Differenz zwischen erzieltm Umsatz und Mindestumsatz zusätzlich fällig.



**HAFEN-KLUB
HAMBURG**

GASTRONOMIE GmbH

info@hafen-klub-gastronomie.de

“Hafen-Klub Hamburg“ Gastronomie GmbH
Bei den St. Pauli Landungsbrücken 3
20359 Hamburg

www.hafen-klub-gastronomie.de



FOTO: L. SING

Tonnenschweres Sperrwerktor am Haken

anlässlich des 60. Jahrestag auf Twitter zusammengestellt hat.

An einer Stelle wird von einer missglückten Rettungsaktion auf Neßsand berichtet: „Personen auf dem Neßsand eingeschlossen“ lautete die eingehende Meldung. Frau und Kinder des Vogelwartes Japp waren vom Wasser eingeschlossen. Bei dem Rettungsversuch, bei dem der Mann selbst anwesend war, kenterten zwei Feuerwehrmänner im Schlauchboot in starker Strömung. Sie konnten zwar lebend geborgen werden, doch „Die Suche nach den eingeschlossenen Personen wurde nach der Rettung der beiden Feuerwehrmänner ergebnislos abgebrochen. Herr Japp fuhr mit zur Feuerwache Finkenwerder und verblieb dort die Nacht über.“ Zwei Sätze nur, in einem nachträg-

lich am 6. März 1962 mit Schreibmaschine getippten Einsatzprotokoll der Feuerwache 15 Finkenwerder. Sie stehen stellvertretend für die zahlreichen persönliche Tragödien, die sich an diesen zwei Tagen in Hamburg abspielen.

Hochwasserschutz heute

Etwa 45 Prozent der Hamburger Stadtfläche ist durch Sturmfluten gefährdet. Hochwasserschutz ist daher längst eine Daueraufgabe in Hamburg. Dazu trägt auch die Sorge vor steigenden Pegelständen bei, die angesichts des Klimawandels erwartet werden. Deichbau spielt dabei nach wie vor eine entscheidende Rolle.

Der Haulander Hauptdeich in Wilhelmsburg hat heute zum Beispiel auf

330 Metern eine Höhe von rund 8,80 Metern über dem Meeresspiegel. Der Klütjenfelder Hauptdeich wurde erst 2019 auf einer Länge von 450 Metern auf 8,60 Meter erhöht. Der Deich am Wilhelmsburger Spreehafen, der 1962 gleich an sechs Stellen brach, auf 8,70 Meter aufgestockt.

Zu den größeren Maßnahmen mit klarem Bezug zur Sturmflut 1962 gehört zudem die Instandsetzung des Nikolai-Sperrwerks. Dieses Bauwerk wurde direkt nach der großen Flut errichtet und 2020/21 umfangreich modernisiert. Die Kosten: 11,6 Millionen Euro. „Die Hamburger Innenstadt ist nun noch besser vor Sturmfluten geschützt“, wird Umweltsenator Jens Kerstan zitiert. 🚧
Imke Voigtländer

Atelier Schümann stellt fest:

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



... 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 sind ein ‚Vollsortimenter‘“



Zollboot ERICUS hat's eilig

Christian Schaade (63), Leiter des Hauptzoll- amtes Hamburg

Zoll stellt Kokain im Wert von 350 Millionen Euro sicher“.
(Februar 2022) Solche Zeitungsmeldungen freuen Christian Schaade. „Das sind Momente, da bin ich auf meine Kolleginnen und Kollegen besonders stolz. Aber auch jedes Gramm Kokain, das nicht auf den Markt kommt, ist ein Erfolg!“ Der 63-Jährige ist Leiter des Hauptzollamtes Hamburg, mit Ausnahme des Flughafens zuständig für das gesamte Hamburger

Stadtgebiet und rund 2.000 Beschäftigte. Gebürtig in Hamburg, wächst Christian Schaade im Rheinland auf, studiert Jura und kommt 1988 als Referent in der Zollverwaltung der ehemaligen Oberfinanzdirektion Hamburg zurück in seine Heimatstadt. Es folgen weitere Leitungsfunktionen in der Zollverwaltung – u. a. im Bayrischen Wald. Bevor er 2019 Leiter des neuen Hauptzollamtes Hamburg wird, führt der Jurist zehn Jahre das Referat Zollrecht-Einfuhr der ehemaligen Bundesfinanzdirektion Nord und späteren Generalzolldirektion.

Als Leiter des bundesweit personell und Einnahmenstärksten Hauptzollamtes schätzt Schaade besonders die familiäre



Christian Schaade

Kollegialität, die er in seiner Zoll-Laufbahn immer wieder erfahren hat. Und die Aufgabenvielfalt. „Das Hauptzollamt ist ein echter ‚Vollsortimenter‘ – von der Abfertigung im Hafen über die Abgabenerhebung und die Kontrolle des Warenverkehrs, den Prüfdienst, die Bekämpfung der Schwarzarbeit bis zur Vollstreckung von Geldforderungen und die Ahndung zollrechtlicher Verstöße.“

Zu den konkreten Aufgaben des Hamburgers zählt es neben anderem, die Weiterentwicklung des Hafens zollseitig zu unterstützen. Dazu gehört das nationale Pilotprojekt Border One Stop Shop, kurz BOSS. Die Idee: veterinär- und lebensmittelrechtliche Einfuhrkontrollen, Pflanzengesundheitskontrollen, Konformitäts- und Zollkontrollen sollen in Hamburg an einem Standort gebündelt werden. „Das bedeutet nicht nur eine weitere Optimierung der Verfahrensabläufe. Es bringt auch für die LKW-Fahrer, die dann nicht mehr von einer Stelle zur nächsten fahren müssen, einen enormen Zeitvorteil.“

In seiner Freizeit genießt Christian Schaade nach wie vor gern einen Bummel am Hafen. „Der Hafen hat einfach eine besondere Faszination. Die wird er auch nie verlieren.“

Imke Voigtländer

Ehrenamt mit Blick auf die Elphi

18 Frauen und Männer sorgen als Hafenmeister für einen reibungslosen Betrieb im Sandtorhafen

Mit Schiffen und der Seefahrt hatte Horst Zimmermann nie etwas am Hut. Beruflich sowieso nicht. Der Mittsiebziger war während der gesamten Zeit seiner Erwerbstätigkeit selbstständiger Kaufmann. Der Kontakt zur maritimen Welt beschränkte sich auf Wochenendspaziergänge entlang der Hamburger Hafenkante.

Doch das änderte sich im Jahr 2014. „Du, die suchst einen Hafenmeister für den Sandtorhafen. Wäre das nicht etwas für dich?“, fragte ihn seine Tochter eines Tages, nachdem sie einen entsprechenden Hinweis in der HafenCity gelesen hatte. Das passte. Horst Zimmermann, damals Mitte 60 und beruflich nur noch in Teilzeit tätig, war bereit für eine neue Aufgabe. Und im Hamburger Hafen hatte er sich sowie schon immer wohlfühlt, was ja auch ohne Schiffskennnisse möglich ist.

Mittlerweile kennt sich der Niendorfer ganz gut aus mit Wasserfahrzeugen, vor allem mit den historischen. Zusammen mit 17 Kolleginnen und Kollegen, alle zwischen Mitte 50 und 80, wacht er als ehrenamtlicher Hafenmeister der Stiftung Hamburg Maritim über das Geschehen im Sandtorhafen.

Moderner Ponton im ältesten Hafenbecken der Stadt

Im 1866 eingeweihten ältesten Hafenbecken Hamburgs, in dem 2008 der Traditionsschiffhafen mit einer geschwungenen Pontonanlage eröffnet



Seit 2014 ist Horst Zimmermann ehrenamtlicher Hafenmeister im Sandtorhafen

wurde, haben die historischen Schiffe der Stiftung ihren festen Liegeplatz. Oft machen aber auch Besucher, meist sind es Segler, fest. „Mindestens 30 Jahre alt muss ein Schiff sein, wenn es bei uns anlegen will“, erklärt Zimmermann. Und es sollte zum Charakter dieses Traditionshafens passen. Erst nach Begutachtung von Fotoaufnahmen und Check der zur Verfügung stehenden freien Liegeplätze entscheiden die Hafenmeister, ob sie Einlass gewähren.

Bei der Ein- und Ausfahrt gelten strenge Regeln, denn jedes Mal, wenn ein Schiff kommt oder geht, muss die über den Sandtorhafen führende Mahatma-Gandhi-Brücke, die seit 2016 klappbar ist, geöffnet werden. „Wir stehen in permanentem Kontakt mit dem Brückenbetreiber Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, melden jede Ein- und Ausfahrt an“, erklärt der Hafenmeister. Ganz so einfach ist das Prozedere nicht, denn die Brücke klappt nicht bei Bedarf hoch. „Fünfmal am Tag, um

9.15 Uhr, 11.15 Uhr, 13.15 Uhr 15.15 Uhr und 17.15 Uhr wird sie geöffnet. Jedes Schiff, das hindurch will, muss sich mindestens sieben Tage vorher bei uns anmelden“, so Zimmermann.

Nicht immer geht es im Hafenmeister-Büro so penibel zu. „Wir sind Ansprechpartner für die Schiffer, versorgen sie mit Landstrom und Wasser, helfen bei Problemen und sorgen dafür, dass die auf dem Ponton geltenden Regeln eingehalten werden“, erzählt Zimmermann, der sich als einer von zwei Betriebsleitern zudem noch um Personalangelegenheiten und um die Zuweisung von Liegeplätzen kümmert.

Von Mai bis Oktober ist das Büro von 10 bis 18 Uhr besetzt, von November bis April von 10 bis 15 Uhr. „Länger und mehr zu tun haben wir natürlich, wenn im Hafen groß gefeiert wird – beim Elbfest, beim Hafengeburtstag oder bei den



Inmitten moderner Architektur liegt der Sandtorhafen. In Sichtweite: die Magellanterrassen und die Elphi

Cruise Days. Dann ist hier jeder Liegeplatz belegt“, so der Hafenmeister. Die Arbeit an den Festtagen sei zwar stressiger, aber auch besonders interessant. „Wobei sie das eigentlich immer ist“, merkt der ehemalige Kaufmann an. „Ein Ehrenamt zwischen historischen Schiffen, umgeben von der modernen HafenCity, mit Blick auf die Elphi – was gibt es Schöneres?“  Michael Hotze

... kurz angebunden

Foto: Thies Ranzke



Rolf Habben Jansen,
Vorstandsvorsitzender Hapag-Lloyd AG

Am stärksten ist unsere Branche, wenn sich alle Akteure miteinander austauschen und wo immer möglich noch enger zusammenarbeiten - ob Terminal, Reederei, Logistikdienstleister oder auch Wissenschaft, Forschung und Politik.“

Die **HHLA** hat im abgelaufenen Geschäftsjahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr den Konzernumsatz um 12,7 Prozent auf 1,46 Mrd. Euro und das Betriebsergebnis um 84,7 Prozent auf 228,2 Mio. Euro gesteigert. Der Containerumschlag wuchs um 2,5 Prozent auf 6.943 Tsd. Standardcontainer (TEU), das Transportvolumen um 10 Prozent auf 1.690 TEU. **Angela Titzrath**, seit 2017 Vorstandsvorsitzende der HHLA, kann zufrieden sein.



Nicht lustig verliefen für die **Kreuzfahrtbranche** die Pandemiezeiten. Das soll nun wieder ganz anders werden, der Silberstreif am Horizont ist unübersehbar. Der Hamburger Hafen erwartet für 2022 wieder deutlich mehr als **300 Anläufe**. Motor für den Optimismus sind auch die Freunde der Seereisen, denn die Buchungslage erlaubt zusätzlichen Optimismus.

Noch 2020 verzeichnete Hamburg 112 Anläufe, 2021 schritten die Festmacher stolze 326 Mal zur Tat. Die **Corona-Regeln** werden allerdings weiterhin groß geschrieben, auch wenn die Mahner in diesem Bereich stiller werden.



FOTO: MEDIASERVER HH / JÖRG MADROW

Direkt am Hafen, an den St. Pauli Landungsbrücken, befindet sich der **Hafen-Klub Hamburg** in einer der schönsten Lagen der Hansestadt. Der Klassiker für geselligen oder geschäftlichen Austausch rund um die maritime Szene. Mehr Hafen geht fast nicht. Und obwohl man es denken könnte – auch Nicht-Mitgliedern stehen zu bestimmten Zeiten die hochwertige Gastronomie und verschiedene Veranstaltungsflächen für Firmen-Events oder private Familienfeiern zur Verfügung. Einfach mal nachfragen:

Telefon 040/31 79 05 80.



Am 24. Januar 2022 wurde die zweite Stufe der **Fahrinnenanpassung** freigegeben. Damit ist das Ziel, eine bessere, tideunabhängige Erreichbarkeit des Hamburger Hafens zu ermöglichen, verwirklicht. Für die ein- und auslaufende Schifffahrt bedeutet dies – je nach Schiffsabmessung – eine **Tiefgangerhöhung** zwischen 1,00 m und 1,90 m.

Megamax-Schiffe mit einer Breite von bis zu 62,50 m und einer Länge von bis zu 400 m können jetzt tideunabhängig mit einem Tiefgang von bis zu 13,10 m den Hafen anlaufen. Vor der Anpassung war lediglich ein Tiefgang von 11,40 m möglich. Auch **Tideabhängig** ist durch den Ausbau jetzt mehr machbar: ausgehend ein Tiefgang von 14,10 m und einkommend sogar 15,40 m (vorher nur 13,60 m).



Zum 1. April hat die **Hatecke Group** ihre Geschäftsführung erweitert. Der weltweit führende Anbieter von **Rettingsbooten und Davit-Systemen** gab bekannt, dass Mandus Witt künftig neben Peter Hatecke die Geschäftsführung übernehmen wird. Rund 350 Mitarbeitende beschäftigt das Unternehmen, das seine Rettungsboot-systeme für die Frachtschiffahrt und Rettungs- und Tenderboote für den Kreuzfahrtsektor ausschließlich an seinem Standort in Drochtersen produziert.



Die Mauern gehören der Stadt, was auf ihnen steht, den Unternehmen. Soviel zur Ausgangslage in Sachen **Kaimauern** im Hamburger Hafen. Sie sind schlichtweg marode und auf den Hund gekommen.

Mit Vorwürfen wie „Sanierungsstau“ sind zwingend notwendige Bauten in jedwedem Hafen Hamburgs zum Politikum geworden. **Der Senat**, der sich Vorwürfe gefallen lassen muss, bittet um Geduld. Schließlich sind von mehr als 2,5 Milliarden Euro die Rede.



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
www.ubs-gmbh.de



MAN SIEHT SICH ... Hafen 2022

Tschüß ...

”

... und auf Wiedersehen im April 2023 beim Hamburger Hafen Empfang. Und natürlich beim Wiederlesen im Jahresband HAFEN 2023. Möge sich bis dahin mal viel Gutes ereignen. Es wird Zeit ...!”



Wir verbinden Euch mit

T GLASFASER

Schnell. Stabil. Zukunftssicher.

540.000 Haushalte bis 2025

Alles Gute zum Hafengeburtstag



ERLEBEN, WAS VERBINDET.

* Bei Beauftragung eines Glasfaser-Hausanschlusses bis zum 31.12.2022 entfallen die einmaligen Kosten von 799,95 €. Die Bereitstellung erfolgt, wenn Hauseigentümer/Hausverwaltung dem Ausbau nicht widersprechen und eine finale Prüfung den Ausbau bestätigt. Das geplante Ausbaugelände kann nach Auswahl ihres Wohnorts der Internetseite telekom.de/glasfaser entnommen werden. Ein Angebot von Telekom Deutschland GmbH, Landgrabenweg 161, 53227 Bonn.

smm-hamburg.com /trailer

the leading international
maritime trade fair



hier trifft sich die globale maritime welt

Wie keine andere Stadt hat sich Hamburg zum Global Leader des maritimen Messebusiness entwickelt. Den Grundstein dafür legte die Hamburg Messe und Congress mit der **SMM**. Seit Jahrzehnten bietet sie als Weltleitmesse der maritimen Wirtschaft eine einzigartige Plattform für Austausch und Innovation.

Um sie herum bauen spezialisierte Fachmessen die Stellung Hamburgs weiter aus, so etwa im Kreuzfahrtsegment die **Seatrade Europe** und die **MARINE INTERIORS** Cruise & Ferry Global Expo. Wichtige Anlaufpunkte für Akteure der maritimen Wirtschaft sind außerdem die **WindEnergy Hamburg**, die Weltleitmesse der on- und offshore-Windindustrie, sowie die noch junge **H2 Expo & Conference**, der internationale Treffpunkt für die Erzeugung, Verteilung und Nutzung von grünem Wasserstoff.

Wir freuen uns, Sie auf unseren Veranstaltungen begrüßen zu können.

6–9 September 2022:

27–30 September 2022:

6–8 September 2023:

