

Hafen

Der Jahresband zum Hamburger Hafen Empfang



FOTO: WESTPIC_ADOBESTOCK.COM

● Logistik

Intermodaler Güterverkehr Schlüssel für Verkehrswende

● Hafen Empfang

Über 600 Gäste im Internationalen Maritimen Museum

● Hafenzukunft

Umdenken und Zeit für planvolles Handeln

▶ **Dr. Hans Fabian Kruse, Nordhandel:** „Bürokratischen Ballast abwerfen.“
▶ **Dr. Astrid Petersen, TÜV Nord:** „Hafen ist wichtiger Arbeitgeber.“ ▶ **Bernd Aufderheide, HMC:** „Hamburg Messe als Plattform für maritime Innovationen.“
▶ **Dr. Heiko Fischer:** „Politischer Gestaltungswille ist gefordert.“ ▶ **Bengt van Beuningen:** „Zeitenwende erfordert ein Umdenken unter den norddeutschen Häfen.“ ▶ **Jakob Ovens, Institut für Seeverkehrswirtschaft:** „Die Zukunft europäischer Häfen.“ ▶ **Knut-Michael Buchalle, S.M.I.L.E Engineering:** „Die Demenz des deutschen Schiffbaus“ ▶ **Hafengeburtstag** „Drei tolle Tage im Mai“ ▶ **Hafenmuseum** „Ein Museum der Globalisierung“ ▶ **Hafenschlick** „Volle Peilung“ ▶ **Internationales Maritimes Museum** „15 Jahre Erfolgsgeschichte“

An elephant is sitting on a thick, horizontal tree branch that extends across the middle of the frame. The elephant is seen from the back, 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 symbol 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

Vorweg betrachtet ...

Der Jahresband der Hansestadt für den Hamburger Hafen

„Moin, endlich mal wieder!“

Der 11. Hamburger Hafen Empfang, der nach 2019 nun endlich einmal wieder stattfinden konnte, ergab ein volles Haus im Internationalen Maritimen Museum Hamburg. Empfänge dieser Art gelten ja schon fast wie eine Wiedergeburt.

FOTO: FRANK WAHLBERG



Die Zeiten verlangen nach Aufmerksamkeit und verdienen vor allen Dingen den Austausch untereinander. Wir können per Videoschleife austauschen, wir sind in der Lage zunehmend mehr Künstliche Intelligenz in Prozesse einordnen, um unserer Wirtschaft auf die Sprünge zu helfen. Doch der menschliche Austausch untereinander, der Blick in die Augen des Gegenübers, das argumentative Austauschen lassen sich damit nicht ersetzen.

Wir wissen es alle: Genügsamkeit, Aussetzen und Wegdiskutieren sind Eigenarten, die nun wirklich nicht in die aktuelle Zeit passen. Oder um es kurz zu sagen: Wir haben Handlungsbedarf. Und das auf gleich vielen Ebenen.

Gerade ein sensibler Standort wie der Hamburger Hafen ist ein Seismograf der damit verbundenen Hamburger Wirtschaft, der deutschen Wirtschaft und der Weltwirtschaft.

Da können alle mitsingen. Beim Hamburger Hafen Empfang am 13. April 2023 nutzten die rund 650 geladenen Gäste die Zeit zum Reden, zum Austausch und zum Handeln. Alles über

den Empfang lesen Sie bitte in dieser Ausgabe auf Seite 57.

In diesem Sinne,
Ihr Klaus Schümann
Chefredakteur und Herausgeber

Übrigens:

„Der Träge sitzt, weiß nicht ein noch aus, und über ihm stürzt ein das Haus; doch mit mutig gespannten Segeln munter fährt der Frohe das Leben hinunter.“

(Ludwig Tieck, 1773 – 1853)



FOTO: HHUA, THIES RÄTZKE



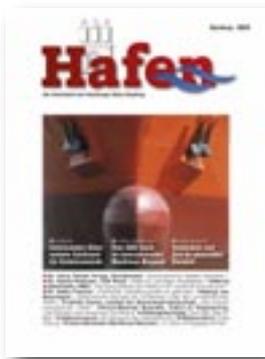
Seit 2010 bittet die Schümann-Gruppe zum Hafen Hafen Empfang in das Internationale Maritimum Museum Hamburg. 2020-2022 fiel der Hamburger Hafen Empfang pandemiebedingt aus. Jeweils rund um den Empfang erscheint das Magazin

Hafen 2023 · Der Jahresband zum Hamburger Hafen Empfang

Herausgeber: Klaus Schümann (klaus.schuemann@atelier-schuemann.de) **Chefredaktion:** Dirk Schümann, Klaus Schümann **Autoren:** Michael Hotze (mh) **Anzeigen:** Beim Verlag **Herstellung und Layout:** Atelier Schümann GmbH **Druck:** Verlag Carl H. Dieckmann **Auflage:** 5.000 Exemplare **Verbreitung:** Postversand rund um die Hafenvirtschaft, 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 zum Hamburger Hafen Empfang im IMMH
Verlag: Atelier Schümann GmbH, Sülldorfer Kirchenweg 2, 22587 Hamburg, Tel. 040 86 66 69-19

Das steht drin ...



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

Das Vorwort **3**
Endlich wieder ...
Impressum

Der Inhalt **4**
Das steht drin ...

GRUSSWORTE

Meinungen und mehr

- Präsident NORDHANDEL
Dr. Hans Fabian Kruse
Bürokratischen Ballast abwerfen **11**
- Personalvorständin TÜV NORD Group
Dr. Astrid Petersen
Teams und Zusammenarbeit **12**
- Vorsitzender Geschäftsführung
Hamburg Messe
Bernd Aufderheide
Messe als Plattform
für maritime Innovation **13**

LOGISTIK

Intermodaler Güterverkehr
Schlüssel für eine erfolgreiche
Verkehrswende **14**

MARITIME WELT

Hamburg Messen
In Hamburg laufen
viele Fäden zusammen **18**



FOTO: HHLA/CIB

HAFENZUKUNFT

- Zeit für gemeinsames
Handeln und Planen**
Auf der Suche nach
Zukunftslösungen **22**
- Im Trend**
Die Zukunft
europäischer Seehäfen **31**



FOTO: HAMBURG MESSE UND CONGRESS

HAFENGEBURTSTAG

Drei tolle Tage
Volksfest auf und am Wasser **34**

HAFENMUSEUM

Ein Museum der Globalisierung
Das Deutsche Hafenmuseum
auf dem Grasbrook **40**

HAFENSCHLICK

Volle Peilung
Spezialschiffe der HPA
auf der Elbe **45**



FOTO: BWM

DIGITALE WELT

Schöne neue Welt!
Was ist eigentlich ChatGPT? **50**



ABBILDUNG: LUFTHANSA INDUSTRY SOLUTIONS

Nach drei langen Jahren der „Abstinenz“ konnte der Hamburger Hafen Empfang endlich wieder im Internationalen Museum stattfinden.



FOTO: FSG

SCHIFFBAU

Die Demenz des deutschen Schiffbaus

Kompetenz im Schiffbau geht verloren

55

HAFENEMPFANG

Der Hamburger Hafen Empfang 2023

Über 600 Gäste im Gespräch

57



FOTO: BEATE ZOELLNER

ENERGIE

Es braucht mehr Schiffe

Energieimporte über See

66



FOTO: MEDIASERVER HAMBURG KONSTANTIN BEEK

DAS MUSEUM

Das Internationale Museum hat Geburtstag

Positive Bilanz und optimistischer Blick nach vorn

74



FOTO: LANDESKOMMANDO HAMBURG/HERBERT BOEHM

HAFENGÄSTE

Maritimer Host Nation Support

Das Landeskommmando Hamburg als Anlaufstelle für Marineschiffe

78



FOTO: LANDESKOMMANDO HAMBURG/ULLA MATTHES

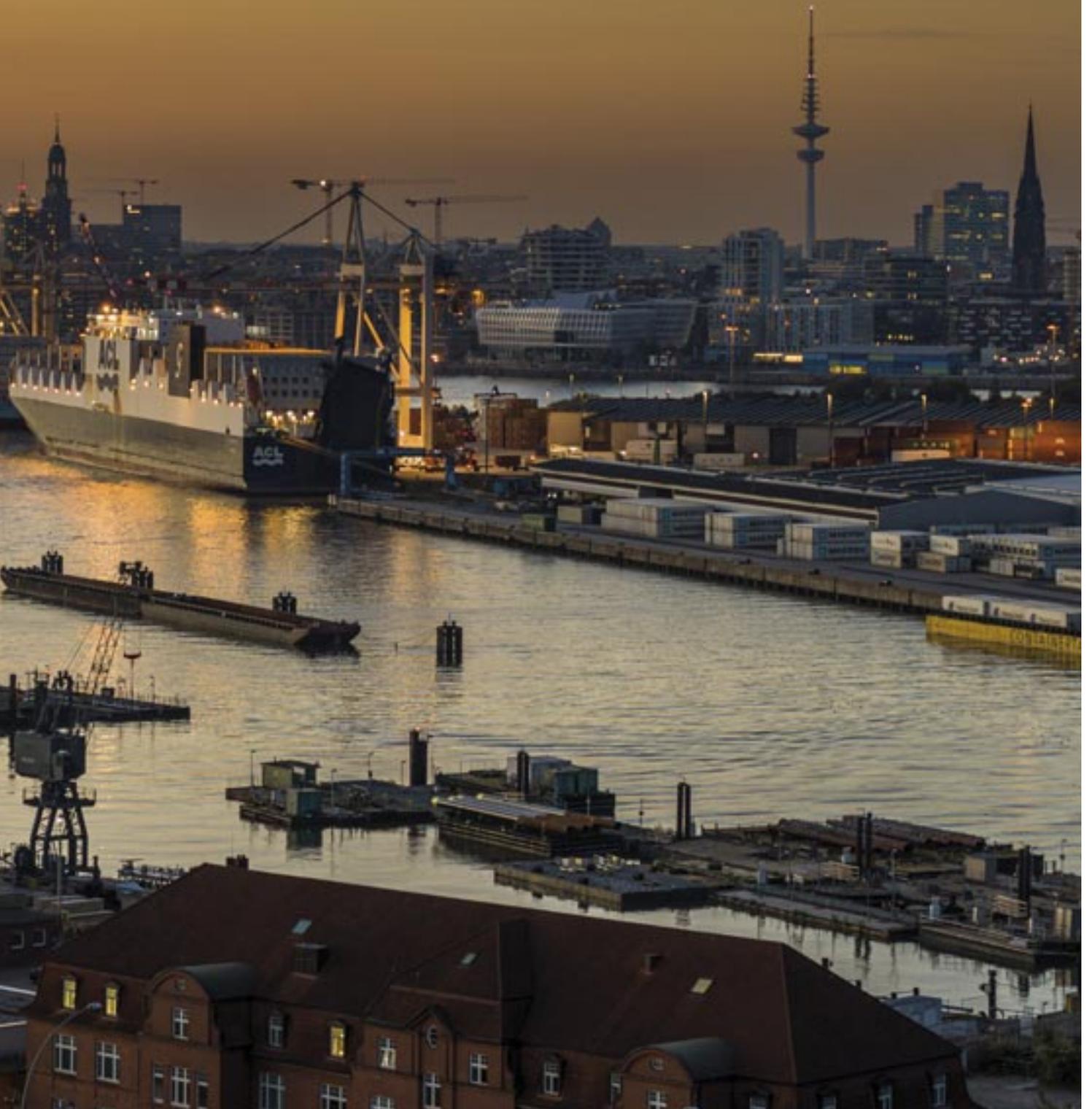
Hamburg

Im Hafen brennt noch Licht

Dämmerung über dem Kleinen Grasbrook



Der Hafen schläft nie: Die Dämmerung ist zwar schon eingebrochen, aber nicht nur am Container Terminal Tollerort wird noch gearbeitet. Zwei Schiffe werden dort noch „abgefrühstückt“. Ganz klein wirkt da die PEKING, vertäut an ihrem Liegeplatz im Hansahafen.



Hamburg

Ein Blick auf eine Hamburgensie

Die Welt traf sich in der Speicherstadt in Kontoren und auf Böden. Es roch nach Kaffee, Tee, Gewürzen, es kamen Teppiche aus dem Orient. Die Lagerung von Teppichen nimmt heute 20 Prozent der Gesamtfläche der Speicherstadt ein und ist damit das größte Orientteppichlager der Welt.



Atelier Schümann stellt fest:

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

Haben

wir ...



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

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

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

Atelier Schümann – der Blankeneser Unternehmensausstatter.



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

Dr. Hans Fabian Kruse

FOTO: ULRICH PERREY



Präsident NORDHANDEL

„Bürokratischen Ballast abwerfen“

Wir reden zu Recht immer wieder darüber, wie unser Außenhandelsstandort gestärkt und für die Zukunft entwickelt werden kann. Die Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit ist das A und O.

Wachsende bürokratische Herausforderungen machen den Handelsunternehmen dabei das Geschäft zunehmend schwerer. In vielerlei Hinsicht sind wir zu schwerfällig, wir müssen bürokratischen Ballast abwerfen. Selbst Probleme, bei denen zur Lösung im Kern Konsens herrscht, können aufgrund von mangelnder Digitalisierung und verkrusteter Strukturen nicht schnell genug umgesetzt werden.

„

Mangelnde Digitalisierung und verkrustete Strukturen verhindern, dass Lösungen schnell umgesetzt werden können.“

Ein anschauliches Beispiel dafür ist die Einfuhrumsatzsteuer in Deutschland. Deutschland wendet zur Erhebung der Steuer ein Verfahren an, das vermeidbare Bindung von Liquidität und damit erhöhte Kosten für Importeure verursacht. Diese Kosten fallen in anderen EU-Staaten nicht an, was Deutschland als Handels- und Logistikplatz unattraktiver macht. Bis auf wenige Ausnahmen nutzen alle EU-Staaten ein Verrechnungsmodell, bei dem die Einfuhrumsatzsteuer nicht bei der Wareneinfuhr entrichtet werden muss, sondern erst bei der Umsatzsteuer-Voranmeldung verrechnet wird.

Obwohl weitestgehend Einigkeit darüber herrscht, dass der deutsche Weg nicht optimal ist, verläuft die Entwicklung schleppend. Der Bund und die 16 Länder müssen sich koordinieren und hinter vorgehaltener Hand wissen alle, dass die Umstellung der entsprechenden digitalen Infrastruktur den deutschen Behördenapparat vor enorme Herausforderungen stellt.

Das deshalb zwischenzeitlich seit Ende 2020 geltende Fristenmodell stellt registrierte Unternehmen, in der Regel große Firmen, liquiditätsmäßig ähnlich wie die in der EU sonst übliche Regelung. Insbesondere für kleinere Unternehmen gibt es jedoch weiterhin große Wettbewerbsnachteile, weshalb das Modell nur eine Zwischenlösung sein kann.

”

Macht Deutschlands Einfuhrumsatzsteuer-Modell unser Land als Handels- und Logistikplatz unattraktiver?“

Die für dieses Jahr geplante Evaluierung muss Anlass sein, mit Nachdruck darauf hinzuweisen, dass sich der Gesetzgeber hier keinen schlanken Fuß machen und den einfachsten Weg des „weiter so“ wählen darf. Immerhin werden ca. 20 Prozent des Gesamtaufkommens der Einfuhrumsatzsteuer in Hamburg erhoben. In Zahlen sind das 12 Milliarden Euro. Eine Handelsnation wie Deutschland muss reformfähiger sein. Dafür setzen wir uns gemeinsam ein. 🇩🇪

Dr. Hans Fabian Kruse

Dr. Astrid Petersen



Personalvorständin und Arbeitsdirektorin der TÜV NORD GROUP

Liebe Leserinnen und Leser,

Der Hamburger Hafen ist nicht nur ein wichtiger Arbeitgeber weit über den Norden Deutschlands hinaus, sondern für mich persönlich zudem ein Ort der Begegnung, Kooperation und Innovation. Tausende Menschen aus allen Kontinenten und verschiedensten Branchen treffen aufeinander und arbeiten gemeinsam für die Versorgung mit Lebensmitteln, Rohstoffen und weiteren lebenswichtigen Gütern.

Die reibungslosen Abläufe im größten Industriegebiet Europas unterstützen meine Kolleginnen und Kollegen mit ihren Prüfungen und Zertifizierungen nach Kräften.

Dabei rückt spezialisiertes Fachwissen Jahr für Jahr immer mehr in den Mittelpunkt. Nur ein Beispiel: Der Einsatz von Drohnen gehört im Hafen inzwischen zum Alltag. Umso wichtiger ist es, dass diese sensiblen Flugsysteme nicht gehackt und damit gekapert werden können. HHLA Sky hat die Cybersecurity seiner Drohnen von uns testen lassen und damit eine innovative Vorreiterrolle übernommen.

Dass im Hamburger Hafen der Puls der Zeit schlägt, wird für mich immer wieder an zwei besonders drängenden Themen deutlich: Ein wirksamer Klimaschutz und eine sichere Energieversorgung.

So war der Container Terminal Altenwerder (CTA) 2019 die weltweit erste Anlage für den Container-Umschlag mit dem Prüfzeichen „klimaneutrales Unternehmen“. Nachdem unsere Umweltexperten bei ihren Messungen über Monate einen sinkenden Ausstoß klimaschädlicher Treibhausgase festgestellt hatten, wurde die Auszeichnung im vergangenen Jahr erneut vergeben.



Vielfältige Teams und vertrauensvolle Zusammenarbeit: Angetrieben von der Begeisterung für Innovation und Fortschritt werden neue Visionen für nachhaltige Lösungen entwickelt.“

Auch bei der Erschließung von Wasserstoff-Potenzialen ist der Hamburger Hafen innovativer Partner und perspektivische Drehscheibe für diese wichtige Zukunftstechnologie.

Unter dem TÜV NORD-Leitgedanken „Inspired by Knowledge“ arbeiten unsere Ingenieur:innen, IT-Consultants, Energie-Expert:innen und Mobilitätsfachleute unabhängig und neutral für die Sicherheit und hohe Qualität im Hamburger Hafen. „Inspired by Knowledge“ sind für mich alle Menschen, die diesen Ort rund um die Uhr mit ihrem Wissen, Engagement und Einsatz zu einer faszinierenden Erfolgsgeschichte machen.

Dafür sei Ihnen hier im Jahresband HAFEN herzlich gedankt! 🇩🇪

Dr. Astrid Petersen

Bernd Aufderheide

FOTO: HAMBURG MESSE UND CONGRESS / MICHAEL ZAPF



Vorsitzender der Geschäftsführung Hamburg Messe und Congress

SMM & Co.: Die Hamburg Messe als Plattform für maritime Innovationen

Bei zunehmend komplexeren logistischen Abläufen die Versorgung von Verbrauchern und Wirtschaft sicherstellen, attraktiv für qualifizierte Nachwuchskräfte bleiben und vor allem konsequent Kurs auf Klimaneutralität halten – die Herausforderungen für die maritime Wirtschaft sind enorm. Sie lassen sich nur meistern, wenn die Branche zusammenrückt und an einem Strang zieht. Eine wesentliche Voraussetzung dafür ist der intensive Austausch zwischen den Akteurinnen und Akteuren. Der findet auf verschiedene Weise und auf den unterschiedlichsten Ebenen statt. Wir als Hamburg Messe und Congress sind stolz darauf, hierfür einen wichtigen Beitrag zu leisten: Die SMM, die Weltleitmesse der maritimen Wirtschaft, präsentiert seit ihrem Start vor 60 Jahren nicht nur alle zwei Jahre den aktuellen Stand der Technik – sie gibt auch entscheidende Impulse für die Weiterentwicklung der Branche. Die Erfolgsfaktoren: Eine Vielzahl von Innovationen, die sich in den Messehallen unmittelbar erleben lassen, die hochkarätig besetzten Fachkonferenzen zu den aktuellen Branchenthemen und – das Must-have einer jeden Messe – die Gelegenheit zu intensivem Erfahrungsaustausch.

Persönliche Begegnungen mit Experten und Partnern bringen mehr Verbindlichkeit und damit auch mehr Dynamik in die Geschäftsbeziehungen. Auch deshalb

war die Freude aller Branchenvertreter groß, als die SMM im vergangenen September erstmals nach der Pandemie wieder „live und in Farbe“ stattfinden konnte. Mit mehr als 2.000 ausstellenden Unternehmen und über 38.000 Teilnehmerinnen und Teilnehmern aus aller Welt hat die SMM ihre Position als Weltleitmesse erneut unterstrichen. Die maritime Kompetenz, die wir uns seit dem Gründungsjahr der SMM 1963 erworben und im Laufe der Zeit weiter ausgebaut haben, zeigt sich auch in einer Vielzahl weiterer Formate und Branchenevents. So findet die INMEX SMM India, die den maritimen Wachstumsmarkt Indien abdeckt, Anfang Oktober dieses Jahres in Mumbai statt. Bereits im September läuft die MARINE INTERIORS Cruise & Ferry Global Expo mit Fokus auf die Innenausstattung von Kreuzfahrtschiffen und Fähren in Hamburg – parallel zur Seatrade Europe, der Kongressmesse für die Kreuzfahrtindustrie.

”

Die Herausforderungen für die maritime Wirtschaft lassen sich nur meistern, wenn die Branche zusammenrückt.”

Und auch die beherrschenden Themen der „Maritime Transition“ finden ihren Niederschlag über die SMM hinaus. Nur eines der Beispiele: Der Weg zu einer klimaneutralen Schifffahrt wird über wasserstoffbasierte „grüne“ Treibstoffe führen. Daran knüpfen wir auch mit der H2EXPO & CONFERENCE an, die Ende Juni 2023 zum zweiten Mal stattfinden und die internationale Wasserstoffwirtschaft in Hamburg willkommen heißen wird. Nicht nur, aber auch mit dem Thema Wasserstoff und seiner klimaneutralen Produktion beschäftigt sich die WindEnergy Hamburg. Traditionell im Anschluss an die SMM widmet sich die internationale Leitmesse der Windenergiebranche der gesamten Wertschöpfungskette im Onshore- und Offshore-Bereich – Grundlage für die Produktion grünen Wasserstoffs als Basis für sauberen Treibstoff auch für die Schifffahrt. Hamburg und der Hamburger Hafen sind also mehr als Schiffe, Containerbrücken und Terminals. Dennoch ist gerade der Hafen wichtiger Wirtschaftsfaktor und damit Anziehungspunkt für führende Reedereien, Technologieanbieter und maritime Dienstleister. Zusammen bilden sie ein lebendiges maritimes Cluster in unserer Stadt. Wir freuen uns, dass wir mit unseren Veranstaltungen Teil davon sind und entscheidende Impulse geben können, um die Branche fit für die Zukunft zu machen. 🏠

Bernd Aufderheide



Intermodale Verkehre im Hafen

Intermodaler Güterverkehr

Schlüssel für eine erfolgreiche Verkehrswende

”

Als klimafreundlichster und energieeffizientester Verkehrsträger liegt der Schlüssel für nachhaltige Gütertransporte und einen zukunftsfähigen Verkehrssektor auf der Schiene.“

Die Warnungen des Weltklimarates (Intergovernmental Panel on Climate Change – IPCC) sind so deutlich wie noch nie: Der Klimawandel schreitet schneller voran und seine Folgen werden verheerender sein als bisher angenommen. Laut dem kürzlich vorgestellten Abschlussbericht des IPCC sagen fast alle Szenarien eine Erderwärmung um 1,5 Grad Celsius im Zeitraum von 2030 bis 2035 voraus. Fest steht: Eine Verlangsamung dieser Entwicklung kann nur durch eine schnelle und tiefgreifende Verringerung der Emissionen über alle Branchen hinweg erreicht werden.

”

Politischer Gestaltungswille in Form von Investitionen in Innovation und Infrastruktur ist gefordert.“

In Deutschland und Europa sind die Energiewirtschaft, die Industrie und der Verkehrssektor die größten Emittenten von Treibhausgasen. Hier besteht das meiste Potenzial zur Reduktion. Im Verkehr gilt das neben der Antriebswende und dem Ausbau der Elektromobilität im Personenverkehr insbesondere auch für den Gütertransport.

Emissionen können dort kurz- und mittelfristig deutlich reduziert werden, indem der Anteil von Schienengütertransporten am Modal Split gesteigert wird. Als klimafreundlichster und energieeffizientester Verkehrsträger liegt der Schlüssel für nachhaltige Gütertransporte und einen zukunftsfähigen Verkehrssektor auf der Schiene.

EU Green Deal

Die Bundesregierung und die EU-Kommission haben dies erkannt und im Koalitionsvertrag sowie dem EU Green Deal entsprechende Ziele und Maßnahmen verankert. Die Ampel-Koalition hat sich etwa zum Ziel gesetzt, den Marktanteil des Schienengüterverkehrs bis 2030 auf 25 Prozent am gesamten Transportaufkommen zu steigern. Doch momentan ist dieses Ziel akut in Gefahr, es droht vielmehr eine deutliche Verfehlung. Um die Verkehrswende erfolgreich gestalten zu können und die ambitionierten wie notwendigen Ziele noch erreichen zu können, sind deshalb politischer Gestaltungswille in Form von Investitionen in Innovationen und Infrastruktur gefordert. Doch reicht es nicht aus, allein die Schiene zu stärken. Es wird zudem ein

Es sieht zwar wie ein „Wimmelbild“ aus, täuscht aber: Hier laufen Warenströme in geordneten, logistischen Bahnen.



ganzheitlicher Ansatz zur plattformübergreifenden Vernetzung aller Transportmittel benötigt.

Denn der nachhaltige Güterverkehr der Zukunft ist intermodal. Das heißt, er beschränkt sich nicht auf ein Verkehrsmittel, sondern nutzt die individuellen Stärken von Straße, Schiene, Wasser oder Luft. Zentrale Voraussetzung dafür ist, dass alle Güterverkehre sinnvoll, intelligent und effizient miteinander verbunden und die jeweiligen Stärken der einzelnen Verkehrsträger genutzt werden.

Die großen Häfen in Europa, insbesondere auch der Hamburger Hafen, sind Logistikhubs von immenser Bedeutung für die wirtschaftliche Situation und Entwicklung der jeweiligen Länder. Der Hamburger Hafen ist in Deutschland und Europa die logistische Drehscheibe für Warenströme aus aller Welt und damit

ein zentraler Baustein im schienengebundenen Güterverkehr in Deutschland.

Die besondere Stärke des Hamburger Hafens zeigt sich in der enormen Menge an Gütern und Containern, die täglich sortiert, angenommen und zügig (weiter-)transportiert werden kann. Darum gilt: Je besser Schienen- und Hafeninfrastuktur vernetzt sind, desto besser ist dies für Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft. Denn jede Tonne, die auf der Schiene statt der Straße vom Hafen ins Hinterland transportiert wird, schützt das Klima und entlastet Autobahnen.

Der Hamburger Hafen ist bereits heute mit über 280 Kilometern Gleisen und rund 160 Kilometern Anschlussgleisen Europas größter Eisenbahnhof. Auf den Schienen der Hamburger Hafenbahn wurden 2022 47,3 Millionen Tonnen transportiert. Mehr als 160 Eisenbahn-

”

Der Hamburger Hafen ist in Deutschland und Europa die logistische Drehscheibe für Warenströme aus aller Welt.”

verkehrsunternehmen (EVU) sind inzwischen auf den Gleisen der Hamburger Hafenbahn unterwegs – darunter auch das VTG-eigene EVU Retrack. Kein Wunder: Gut zwölf Prozent des nationalen Schienengüterverkehrs haben den Hafen in Hamburg als Quelle oder Ziel. Der Hafen ist somit Herzstück des kombinierten Verkehrs (KV) in Deutschland, dem intermodalen Güterverkehr.

Beim Kombinierten Verkehr ist die Verbindung zwischen Schiene und Straße ebenso wichtig wie die zwischen Schiene und Hafen. Nicht nur Standardcontainer, auch Lkw-Trailer müssen dabei einfach zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern zu verladen sein. Gemeinsam mit weiteren Partnern hat die VTG bereits 2021 eine Lösung vorgestellt, um bislang nicht kranbare Sattelaufleger „bahnfähig“ zu machen: Die „roadrailLink“ (r2L)-Technologie. So sollen die rund 95 Prozent nicht-kranbaren Sattelaufleger in der EU Stück für Stück fit für den Kombinierten Verkehr gemacht werden.

Die Schiene spielt im Kombinierten Verkehr ihre Stärken auf der Langstrecke an Land aus: Große Mengen an Gütern werden über Tausende Kilometer klimafreundlich, sicher und zuverlässig von A nach B transportiert. Die Straße kommt auf der berühmten „Letzen Meile“ ins Spiel. So entsteht vom Hafen bis zum Endkunden ein echter intermodaler Warenstrom, der die Vorteile aller Verkehrsträger voll ausnutzt. Das ist moderner und nachhaltiger Güterverkehr.

In Zukunft werden die Gütermengen und damit auch die Anforderungen an die verbundene Hafen- und Schieneninfrastruktur weiter steigen. Denn insbesondere im Zuge der Energiewende gewinnt diese Schnittstelle an Relevanz. Ein Beispiel: Grüner Wasserstoff gilt als entscheidender Energieträger der Zukunft. Den enormen Bedarf werden Deutschland und Europa nicht durch Eigenproduktion decken können. Große Mengen Wasserstoff werden daher künftig importiert werden müssen – vorzugsweise aus wind- und sonnenreichen Regionen der Erde, wie beispielsweise den Maghreb-Staaten. Mithilfe spezieller Tankschiffe gelangt der Wasserstoff über den Seeweg an die Häfen Europas und kann von dort auch über die Schiene an die Endverbraucher verteilt werden.

Wie wichtig eine moderne Hafeninfrastruktur für die sichere Energieversorgung ist, haben wir im letzten Jahr gut beobach-

ten können. Durch den Wegfall russischer Gasimporte stieg die Bedeutung von Flüssigerdgas (LNG) aus den USA sprunghaft an. In Rekordzeit wurden LNG-Terminals in Deutschland geplant, genehmigt und in Betrieb genommen. Eindrucksvoll hat sich hier gezeigt: Wenn Politik, Wirtschaft und Zivilgesellschaft an einem Strang ziehen, können wir kurzfristig Großes erreichen. Diese Schnelligkeit wäre auch beim dringend benötigten Ausbau der Schieneninfrastruktur notwendig.



Wenn Politik, Wirtschaft und Zivilgesellschaft an einem Strang ziehen, können wir kurzfristig Großes erreichen.”

Und auch beim Thema Digitalisierung im Güterverkehr geht es momentan nicht schnell genug voran. Dabei ist das Thema ein echter „Game Changer“. Das beste Beispiel hierfür ist wohl die Digitale Automatische Kupplung (DAK). Seit mehr als 100 Jahren werden Güterwaggons per Hand gekuppelt.

Ein Kraftakt, der zudem viel Zeit in Anspruch nimmt. Mit der DAK lässt sich dieser Prozess automatisieren. Das Potenzial dieser Technologie ist enorm: Die Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr kann durch den Einsatz der DAK um rund 70 Prozent und mehr gesteigert werden. Leider ist diese Technologie in Europa noch immer nicht Standard. Dabei würden insbesondere auch Verladevorgänge an den Häfen von einer schnelleren Abwicklung enorm profitieren.

Hinzukommt, dass Güterverkehrsunternehmen nach wie vor nicht ausreichend miteinander vernetzt sind. Klar ist: Digitale, vernetzte Systeme sind die Vorausset-



FOTO: CHRISTIANE KOCH

Dr. Heiko Fischer,
ehemaliger Vorstandsvorsitzender VTG

zung dafür, dass die Verbindung zwischen Hafen, Schiene und Straße reibungslos funktionieren kann. Um es mit einfachen Worten auszudrücken: Terminalbetreiber, Lokführer und Lkw-Fahrer müssen voneinander wissen, wo sich der jeweils andere bzw. insbesondere die Ladung momentan befindet und wann die Fracht wo sein wird. Andernfalls drohen kostspielige Verspätungen und das Vertrauen in den Kombinierten Verkehr schwindet.

Die VTG mit „traigo“ und der Hamburger Hafen mit „transport rail“ sind Vorreiter in diesem Bereich. Allerdings bedarf es nach wie vor einer höheren Kooperationsbereitschaft im Güterverkehr zur Schaffung standardisierter Schnittstellen.

Die nächsten Jahre sind entscheidend. Wenn wir nicht mit der Verkehrswende scheitern wollen, müssen jetzt die Weichen für den Güterverkehr der Zukunft gestellt werden. Wollen wir nachfolgenden Generationen eingestehen, dass wir immer zu zaghaft und langsam waren und damit schlussendlich den sprichwörtlichen Zug verpasst haben, oder bringen wir die notwendige Überzeugung, Planungsstärke und Tatkraft gemeinsam auf? Die Zusammenarbeit zwischen Hafen und Schiene ist dabei ein wichtiger Faktor. Gemeinsam können wir in Hamburg die Vorteile und Umsetzbarkeit umweltfreundlicher Lieferketten demonstrieren – und damit zu einer Vorzeigeregion für nachhaltigen Güterverkehr werden. 🇩🇪

Dr. Heiko Fischer



Zuhause in Hamburg – daheim in der Welt

Hapag-Lloyd verbindet die Welt über die Ozeane. Mit unseren 14.200 Mitarbeitenden und 251 Schiffen tragen wir dazu bei, dass Güter dorthin transportiert werden, wo sie gebraucht werden. Pünktlich, zuverlässig und sicher.



www.hapag-lloyd.com



Hapag-Lloyd

Hamburg Messen

FOTO: HAMBURG MESSE UND CONGRESS, MICHAEL ZAPP



„Die maritime Energiewende kann nur gemeinsam und branchenübergreifend gelingen. In Hamburg laufen dafür viele Fäden zusammen – und die Hamburg Messe und Congress (HMC) bietet die ideale Plattform zum Austausch der Akteure.“

Der Hamburger Hafen steuert in diesem Jahr auf einen maritimen Rekord zu: 283 Kreuzfahrtschiffe werden hier 2023 einlaufen. Die weißen Riesen sind zurück – und mit ihnen die Kreuzfahrt-Community.

Im September, wenn der Hafen dank Lichtinstallation blau erstrahlt und die Hamburg Cruise Days wieder Zehntausende Schaulustige anlocken, pilgern auch Schiffbauer, Designer, Reeder und Ausstatter nach Hamburg. Denn in den Messehallen finden vom 06. bis 08. September 2023 mit der Seatrade Europe

Cruise und River Cruise Convention & Expo und MARINE INTERIORS Cruise & Ferry Global Expo gleich zwei wichtige Branchen-Events statt.



Hamburg als Nabel der Kreuzfahrtindustrie

Während die Seatrade Europe Kreuzfahrtgesellschaften mit Häfen und Destinationen zusammenbringt, geht es auf der MARINE INTERIORS um Innenarchitektur, Ausstattung sowie innovative

Technologien für Kreuzfahrtschiffe und Fähren. Einer der Schwerpunkte wird dabei die Nachhaltigkeit bilden. Unterstützung bekommen beide Messen nicht nur von den deutschen maritimen Verbänden, sondern sowohl vom Weltverband der Kreuzfahrtindustrie CLIA als auch der Interessengemeinschaft IG RiverCruise und dem Verband River Cruise Europe. „Mit allen Partnern sind zahlreiche Veranstaltungen und Paneldiskussionen geplant“, sagt Claus Ulrich Selbach, Geschäftsbereichsleiter Maritime und Technologiemesen bei der Hamburg Messe und Congress. Fest steht bereits,

dass es ein hochkarätiges Konferenzprogramm geben wird. Im Fokus: Design und Innenausbau von Kreuzfahrtschiffen und Fähren, Passagierschiffe als Innovations-treiber und wie kulturell und techno-logisch nachhaltig die Zukunft der Kreuzfahrt aussehen kann.

Die Null muss stehen

Das Ziel, möglichst bald umweltfreund-lich auf den Meeren unterwegs zu sein, beschäftigt nicht nur die gesamte Han-delsschiffahrt. Nicht selten sind Kreuz-fahrtunternehmen maßgeblich an technischen Innovationen beteiligt. „Die ‚AIDAnova‘ war 2018 weltweit das erste Kreuzfahrtschiff mit LNG-Antrieb. Das ist Pionierarbeit“, sagte Helge Grammerstorf, National Director des Kreuzfahrtverbands CLIA Deutschland im vergangenen Jahr auf der SMM. Denn um die Energiewende und die dafür notwendige Technologie und Expertise ging es auch bei der 30. Ausgabe der Weltleitmesse für die ge-samte maritime Industrie.

Das Motto „Driving the maritime transition“ gab die Richtung vor. Die große Frage, die Reeder, Zulieferer, Werften und Häfen weltweit im Zusammenhang mit der maritimen Energiewende umtreibt: Welcher Treibstoff macht am Ende das Rennen? Bis 2050 muss die internatio-nale Schifffahrt laut Weltschiffahrtsor-ganisation IMO die CO₂-Emissionen um



FOTO: HAMBURG MESSE UND CONGRESS, MICHAEL ZAPF



Zusammenarbeit ist der Treibstoff der Zukunft“. (Torgeir Sterri, Regional Manager West Europe, DNV)“

50 Prozent reduzieren. Der Internationale Reederverband ICS hat sich bis dahin sogar das Ziel „Carbon Zero“ gesetzt. Auch die IMO könnte 2023 ihre Umweltstrategie entsprechend nachschärfen. „Die Zeit rennt: Containerschiffe haben eine Lebensdauer von etwa 25 Jahren“, sagt Claus Ulrich Selbach. „Wer heute ordert, muss wissen, womit er morgen fährt.“

Wichtige Erkenntnisse dazu lieferte das hochkarätige Konferenzprogramm – allen voran die Umweltfachkonferenz gmeC. Der Tenor: Eine „One-fits-it-all-fuel“-Lösung werde es wohl nicht geben. „Zusammenarbeit ist der Treibstoff der Zukunft“, äußerte sich Torgeir Sterri, Regional Manager West Europe von DNV. Die Klassifikationsgesellschaft stellte auf der SMM ihren „Maritime Forecast to 2050“ vor. Die Studie zeigt, welche kohlenstoffneutrale Kraftstoffe für den großflächigen Einsatz im Seeverkehr voraussichtlich zur Verfügung stehen und welcher Kraftstoff aktuell die Nase vorn hat.

Immerhin gut 270 im vergangenen Jahr bestellte Schiffe können demnach mit anderem als konventionellem Treibstoff fahren. Allerdings waren 81 Prozent davon auf LNG ausgelegt, das als Brückentechnologie gilt. Auf das verflüssigte Erdgas, das in fossiler Form etwa 20 Prozent CO₂



FOTO: HAMBURG MESSE UND CONGRESS, MICHAEL ZAPF

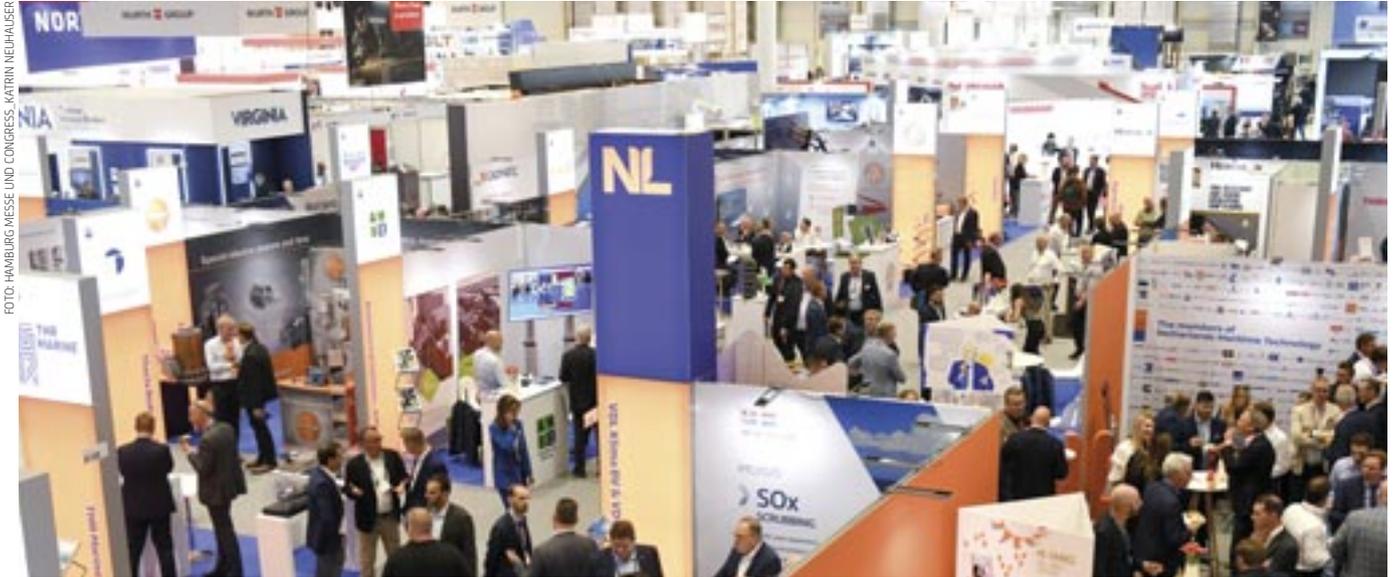


FOTO: HAMBURG MESSE UND CONGRESS, KATRIN NEUHAUSER

Halle B7 auf der SMM 2022 – unter anderem mit dem Länderstand der Niederlande

einspart, setzen beispielsweise CMA CGM und die Hamburger Reederei Hapag-Lloyd. Doch um komplett klimaneutral zu sein, muss die Branche langfristig weg von fossilen Kraftstoffen. Hier stehen besonders wasserstoffbasierte Treibstoffe wie Methanol und Ammoniak hoch im Kurs. Das zeigt auch das weltweite Orderbuch: Bei den Bestellungen von Schiffen mit alternativen Antriebstechnologien entfielen 2022 rund 13 Prozent auf Methanol – Platz zwei. Darauf baut etwa die dänische Reederei Maersk, die bislang 19 solcher Containerschiffe bestellt hat und auch in Produktionsanlagen für den Brennstoff investiert. Wettbewerber ONE aus Singapur hat zehn Schiffe geordert, die für den Betrieb mit Methanol und Ammoniak vorbereitet sind – idealerweise ebenfalls auf „grüner“ Basis.

Verfügbarkeit von alternativen Brennstoffen

Ein grundsätzliches Problem ist allerdings die fehlende Produktionskapazität für grüne Treibstoffe – zumal auch andere Industrien, darunter die Luftfahrt, einen enormen Bedarf haben. Um diesen Engpass zu beseitigen, braucht die Schifffahrt starke Allianzen. „Auch Häfen, Energiekonzerne, Regierungen und Treibstofflieferanten müssen dafür mit an Bord“, so

Claus Ulrich Selbach. Das Thema dürfte auch im Fokus der nächsten SMM vom 03. bis 06. September 2024 stehen. „Die SMM ist für die branchenübergreifende internationale Zusammenarbeit die perfekte Plattform: Hier kommen alle wichtigen Player zusammen, um die Zukunft der maritimen Wirtschaft zu gestalten“, sagt Selbach.

Die Energiewende voranbringen: Dass Hamburg hierfür als Standort prädestiniert ist, zeigt das Beispiel des abgeschalteten Kohlekraftwerkes Moorburg. Seit März 2023 gehört es der Stadt. Ab 2026 soll hier grüner Wasserstoff produziert werden – und damit wird es auch Impulse für maritime Anwendungen geben. Wirtschaftssenatorin Dr. Melanie Leonhard sieht in dem Projekt sogar eine „europäische Keimzelle“, von der aus moderne Wasserstoffwirtschaft vorangetrieben werden könne. „Es ist ein nächster Schritt zur langfristigen Dekarbonisierung der Industrie und Hafenwirtschaft“, so Leonhard.

Expertise bei Windenergie und Wasserstoff

Unerlässliche Voraussetzung für die maritime Energiewende ist der massive Ausbau der Erneuerbaren. Denn nur mit sauberem Strom lässt sich grüner Wasser-

stoff als Basis für die alternativen Brennstoffe der Schifffahrt herstellen. Hier ergibt sich eine Schnittstelle zur zweiten Hamburger Weltleitmesse, der WindEnergy Hamburg, die traditionell kurz nach der SMM stattfindet. Auf ihr präsentieren internationale Aussteller Innovationen und Lösungen für die On- und Offshore-Windindustrie.



Parallel zur WindEnergy Hamburg feierte im vergangenen Jahr die H2EXPO & CONFERENCE, bei der es um Technologien und Anwendungen für Wasserstoff und Brennstoffzellen geht, erfolgreich Premiere. „Die Vorbereitungen für die zweite H2EXPO & CONFERENCE am 28. und 29. Juni 2023 laufen auf Hochtouren“, sagt Projektleiter Andreas Arnheim. „Hydrogen ist eine zentrale Säule der Energiewende und wir wollen in der Wasserstoff-Metropolregion Hamburg mit unserem Messe- und Konferenzangebot zur Drehscheibe für neueste Technologien und regionale und internationale Projektanbahnungen werden.“





FOTO: HAMBURG MESSE UND CONGRESS, NICOLAUS MAACK

WindEnergy 2022 – viel los auf der "New Horizons Stage" in Halle B6

**SMM & friends:
Maritimes Portfolio**

Sogenannte E-Fuels halten auch in der Kreuzfahrtbranche Einzug: Norwegian Cruise Line lässt zwei Neubauten bei Fincantieri so umgestalten, dass sie mit Methanol fahren können. Auch die neue „Mein Schiff 7“ von TUI Cruises wird Methanol nutzen können. Außerdem wird der Kreuzfahrer mit einem innovativen System ausgestattet, das organische Abfälle durch eine thermische Behandlung zerkleinert und für eine effizientere Nutzung an Land aufbereitet. Auch bei der Innenausstattung achtet das Unternehmen darauf, nachhaltige Materialien zu verwenden. Im Kleinen wie im Großen: Umwelt- und Klimaschutz gehören zu den

Schwerpunkten der maritimen Veranstaltungen der HMC. Von der alternativen Antriebstechnologie für Containerschiffe auf der SMM bis zum Teppichboden aus Recyclingstoffen für Kreuzfahrer bei der MARINE INTERIORS.

„Das zeigt, wie facettenreich wir im maritimen Sektor aufgestellt sind und wie perfekt die einzelnen Veranstaltungen einander ergänzen“, resümiert HMC-Chef Bernd Aufderheide. „Wir decken vom Schiffbau über die Energieversorgung bis

zum Innendesign von Fähren und Kreuzfahrtschiffen das komplette maritime Portfolio ab.“ Die Gemeinsamkeit: die hohe Qualität der Aussteller. „Ob bei der SMM, der MARINE INTERIORS und der Seatrade Europe, der WindEnergy Hamburg oder der H2EXPO & CONFERENCE: Besucherinnen und Besucher erleben in Hamburg hochkarätig besetzte Konferenzen und State-of-the-Art-Lösungen.“ So zeigt Deutschlands Hafenmetropole auch inhaltlich Kompetenz. 🇩🇪

“
Besucherinnen und Besucher erleben in Hamburg hochkarätig besetzte Konferenzen und State-of-the-Art-Lösungen.”

Bernd Aufderheide



FOTO: HAMBURG MESSE UND CONGRESS

Zeit für gemeinsames Planen und Handeln

Auf der Suche nach Zukunftslösungen – Die Zeitenwende erfordert ein Umdenken unter den norddeutschen Häfen.



Containerumschlag auf die Schiene
am Terminal Burchardkai



Noch vor kurzer Zeit sorgte die Corona-Pandemie in der internationalen Hafen- und Logistikwelt für massive Störungen. Weltweite Lieferketten litten unter Staus und die Engpässe bei der Versorgung wirkten sich auf Industrie, Handel sowie die Abfertigungsprozesse auch im Hamburger Hafen aus. Dann folgte gleich mit den Auswirkungen des Krieges in der Ukraine der nächste Schlag. Die Veränderung von Waren- und Verkehrsströmen war in der Dimension nicht vorherzusehen und stellte die Hafenbetriebe und deren Kunden sowie die Entscheidungsträger aus der Politik vor große Herausforderungen.

Die von der EU entschiedenen Sanktionspakete gegen Russland reduzierten fast umgehend auch deutlich den seeseitigen Außenhandel. Die Umschlagmengen zwischen Hamburg und den russischen Häfen brachen innerhalb kurzer Zeit ein. Das war ein harter Schlag, noch im Jahr 2021 war Russland mit einem Containerumschlag von 337.000 TEU auf Platz vier und beim Gesamtumschlag mit etwa 10,8 Millionen Tonnen sogar auf Platz zwei im Ranking der Handelspartner des Hamburger Hafens. Nach Umsetzung der Sanktionen zählt Russland aktuell nicht mehr zu den Top 20 Handelspartnern.



Leidiges Thema: Tunnel oder Brücke für die marode Köhlbrandbrücke?

Dass sich in der bisherigen Krisen- und Umbruchphase die deutschen Häfen als verlässliche und flexible Umschlag- und Logistikstandorte bewährt haben, ist positiv einzuordnen. Für viele weltweite Liefer- und Logistikketten wurden sehr schnell neue Wege gesucht und gefunden. Nicht immer konnte dabei der Hamburger Hafen berücksichtigt werden. Da schmerzt es besonders, wenn Ladung über Westhäfen wie z. B. Rotterdam oder Antwerpen geroutet wird, weil immer noch bei der Einfuhrumsatzsteuer ein bedeutender Wettbewerbsnachteil für die deutschen Häfen besteht.

Das bisher in Deutschland praktizierte Verfahren zur Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer bleibt eine Bremse für die deutsche Wirtschaft und verursacht Ladungsverluste in den deutschen Häfen. Unsere europäischen Nachbarn sind in

diesem Bereich besser aufgestellt. Das von der deutschen Wirtschaft seit langem gewünschte Verrechnungsmodell bei der Einfuhrumsatzsteuer ist europäischer Standard, spart Aufwand bei Wirtschaft und Verwaltung und entzieht den Importeuren keine Liquidität. Vor dem Hintergrund, dass dem Staat keine Steuereinnahmen verloren gehen und der Verwaltungsaufwand vereinfacht werden könnte, sollte die Einführung eines Verrechnungsmodells entschieden vorangetrieben werden.

Die norddeutschen Häfen sollten weiter Druck machen, dass die Finanzminister von Bund und Ländern ihren Beschluss von 2020 umsetzen und das Thema schnellstmöglich wieder auf die Tagesordnung nehmen.

Die Diskussion um den Ausbau der Zusammenarbeit nimmt Fahrt auf

Infolge der Krisen fordern Politiker und Interessenverbände vermehrt die Stärkung der Häfen durch eine vom Bund getragene und unter den norddeutschen Bundesländern abgestimmte Hafenkooperation. Mit Blick auf die zahlreichen standortübergreifenden Themen sollte die Hafenentwicklungsplanung als gemeinsame Aufgabe der Länder angesehen werden. Die Hamburger Interessen mit den norddeutschen Ländern, dem Bund und den Rahmenbedingungen der Europäischen Union abzustimmen, macht Sinn. Bei knappen Ressourcen und dem vielerorts festzustellenden Nachholbedarf zur Ertüchtigung einer nicht mehr ausreichenden oder teilweise maroden Verkehrsinfrastruktur in Deutschland wäre mehr als vernünftig.



Mehr Raum für Leichtigkeit.

Die V-Klasse und die T-Klasse.

Unbeschwert durch die Stadt. Und weit darüber hinaus. #SpaceMaximised
Mehr unter mercedes-benz.de oder in Ihrer Mercedes-Benz Niederlassung Hamburg.

Jetzt Probe fahren





Wenn eine solche Zusammenarbeit zum Ziel hat, die Stärken der sehr unterschiedlich aufgestellten Hafenstandorte in den Blick zu nehmen und gezielt zu fördern, dann sollte dieser Weg auch konsequent von allen Stakeholdern gegangen werden.

Hafenentwicklungspläne sollten sich deshalb in enger Abstimmung mit den norddeutschen Bundesländern und der Bundesebene auf die Festlegung von Rahmenbedingungen konzentrieren. Dabei sollten die Stakeholder aus der Wirtschaft und den Verbänden unbedingt einbezogen werden. Bei allem Verständnis für politische Vorgaben zur Hafenentwicklung darf nicht vergessen werden, dass am Ende große Teile der vorzunehmenden Investitionen von den Unternehmen aus der Wirtschaft zu erbringen sind. Ob Reedereien sich an Terminals beteiligen, Häfen bei neuen Liniendiensten aufgenommen werden oder ob sich Unternehmen im Hafen mit Umschlaganlagen oder in Hafennähe mit Produktionsanlagen oder Logistikparks ansiedeln, sind schließlich Unternehmensentscheidungen.

Gute Rahmenbedingungen könnten diese erleichtern und Hafenentwicklungspläne sollten in kürzeren Zeitabständen aktualisiert und angepasst werden. Noch gibt es Insellösungen: In Bremen wurde 2022 ein Hafenentwicklungskonzept vorgestellt; in Hamburg erwartet die Hafenwirtschaft noch in diesem Jahr die Vorlage eines neuen Hafenentwicklungsplans.

Der bloße Blick auf die Steigerung der Containerzahlen ist für die in Hamburg verantwortlichen Hafenplaner im Senat und bei der HPA Hamburg Port Authority längst nicht mehr ausreichend. Vielmehr soll es um

- Wertschöpfung für die ganze Region,
- die Förderung von Innovationen und
- den Beitrag des Hafens zum Klimaschutz gehen.

Hamburg sollte seine maritime Zukunft im Dialog mit den anderen norddeutschen Hafenstandorten planen. Von einer gemeinsam entwickelten Digitali-

sierung der Umschlag- und Verkehrsprozesse sowie einer leistungsstarken Infrastruktur profitieren am Ende alle Standorte. Einbezogen werden sollte auch die Bundesebene mit der dort zu erarbeitenden Nationalen Hafenstrategie. Es bleibt abzuwarten, ob die Bundesregierung noch im Jahr 2023 die Nationale Hafenstrategie vorstellen wird.

Die klimafreundliche Ausrichtung der Häfen wird die Zukunft prägen

Rund 70 Prozent seines Energiebedarfs deckt Deutschland durch den Import von verschiedenen Energieträgern über die Häfen ab. Zur Sicherung der deutschen Energieversorgung wurden in Rekordzeit an der Küste gleich mehrere LNG-Terminals installiert und zum Teil bereits in Betrieb genommen.

Mit dem LNG-Beschleunigungsgesetz konnten erfolgreich Infrastrukturprojekte in sehr kurzer Zeit verwirklicht werden. Das ist ein gutes Signal. Vergleichbare Regelungen sollten nun auch für alle anderen Infrastrukturprojekte Anwendung finden und für mehr Tempo sorgen.

Zum Beispiel beim Ersatz der Hamburger Köhlbrandbrücke, der seit vielen Jahren diskutiert wird. Es ist kein gutes Signal, dass die Vorplanungen für einen Tunnel unter dem Köhlbrand im vergangenen Jahr nicht planmäßig abgeschlossen wurden. Der geplante Tunnel droht zu einer Hängepartie zu werden.

Die Fertigstellung verschiebt sich bereits jetzt von 2034 auf das Jahr 2036. Da bleibt nur zu hoffen, dass die sanierungsbedürftige Köhlbrandbrücke lange genug für den Verkehr nutzbar bleibt und es schnellstens eine verbindliche Bauplanung und Finanzierung gibt. Das „neue Deutschlandtempo“, von dem die Bundesregierung gerne im Zusammenhang

Antriebe in der See- und Binnenschifffahrt im Rahmen der maritimen EU-Fit-For 55-Initiative, ist ebenfalls eine Abstimmung unter den Häfen erforderlich.

Die emissionsneutrale und klimafreundliche Ausrichtung der Hafen- und Verkehrswelt ist von der nationalen und europäischen Politik als Zukunftsthema gesetzt und Hamburg beteiligt sich mit innovativen Projekten. Rund 40 Prozent der Güter, die 2021 Deutschlands größten Seehafen erreichten, werden anschließend mit Lkw transportiert. Der Großteil dieser Fahrzeuge fährt mit Dieselmotoren. Dies zu ändern ist Anknüpfungspunkt des Projekts „Clean Cargo

sen (H2.N.O.N) und die von einem breiten Konsortium getragene Erneuerbare Energien Hamburg Clusteragentur (EEHH). Im Rahmen des HyPerformer II-Programms bewerben sich die Partner um eine Förderung beim Bund in Höhe von 15 Millionen Euro.

Eine norddeutsche Wasserstoffstrategie, die den Import von grünem Wasserstoff und dessen Verteilung über bereitzustellende Anschlussnetze der Häfen plant, eröffnet neue Geschäftsfelder für die Hafenwirtschaft und Industrie in der Region. Hier sollte durch gemeinsames Vorgehen eine Bündelung der Ressourcen angestrebt werden. Zusätzlich wird der Aufbau von Elektrolysekapazitäten an Hafenstandorten, wie z. B. Hamburg, künftig einen wichtigen Beitrag zur Sicherung der Energieversorgung in Deutschland übernehmen. Nicht vergessen werden darf auch der weitere Ausbau der Offshore-Windenergie, der nur mittels leistungsstarker Küstenhäfen machbar ist. Dass man mit intelligenter Verkehrssteuerung auch die CO₂-Emissionen reduzieren kann, verdeutlicht das in Hamburg entwickelte Hamburg Vessel Coordination Center (HVCC). Die Schiffsanläufe werden koordiniert und die Reedereien beraten, wie sie ohne Probleme den Hafen anlaufen und dabei auch Kraftstoff sparen können. Das HVCC dient inzwischen weltweit als Vorbild für Verkehrssteuerung.

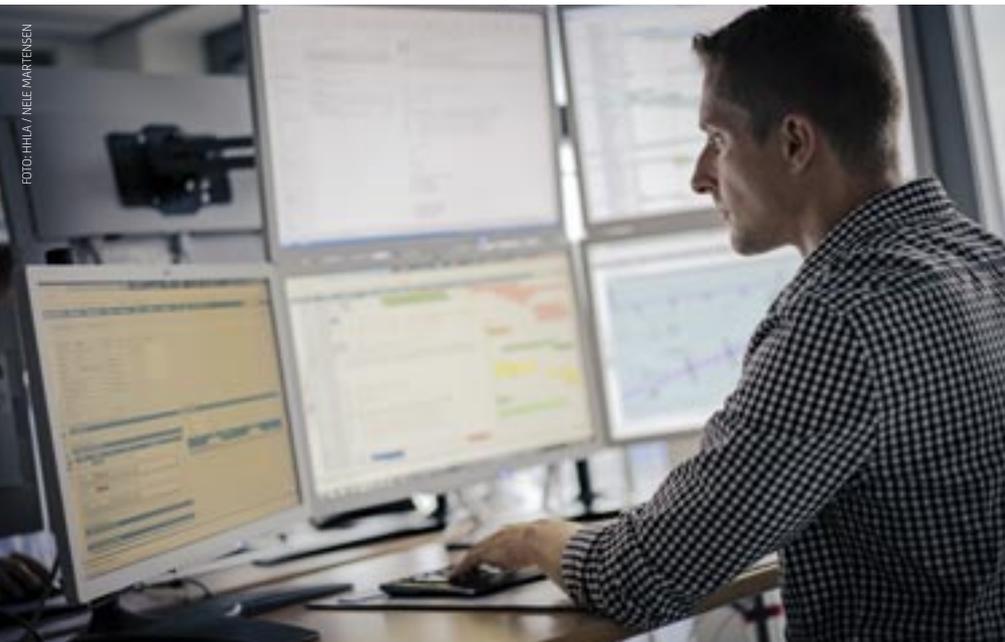


FOTO: HHLA / NELE MARTENSEN

Die Steuerzentrale des HVCC

mit dem schnellen Bau von LNG Terminals spricht, sollte unbedingt auch für andere Infrastrukturprojekte vorbildhaft sein.

Auf der Suche nach Zukunftslösungen für den Unterhalt und Ausbau der Verkehrswege und Hafenanlagen, den Klimaschutz, aber auch für alternative

Connect“. Ziel ist es, Lkw mit grünem Wasserstoff zu betreiben. Dazu sollen zunächst 30 wasserstoffbetriebene Lkw, fünf weitere Wasserstoff-Tankstellen, zwei mobile Betankungslösungen und eine neue Elektrolyse-Einrichtung im Raum Hamburg und Niedersachsen realisiert werden. Projektpartner sind das Wasserstoffnetzwerk Nordostniedersach-



Mehr Tempo bei Infrastrukturprojekten wäre überaus notwendig.“



COSCO Containerschiff am
HHLA Containerterminal Tollerort

Hamburg steht vor großen Herausforderungen

Der Hamburger Hafen umfasst mit einer Fläche von knapp 72 Quadratkilometern – davon rund 42 Quadratkilometer Land-

und 30 Quadratkilometer Wasserfläche – etwas weniger als zehn Prozent der Hamburger Landesfläche. Hamburg ist Deutschlands größter Universalhafen und in Europa drittgrößter Container-

hafen. Hamburg gehört zu den wichtigsten kontinentaleuropäischen Nordseehäfen, über die 80 Prozent des europäischen Im- und Exports abgewickelt werden.



Unter dem Eindruck der jüngst zu bewältigenden Krisen wird von politischer Seite die Bedeutung leistungsfähiger Häfen vermehrt betont und Häfen als kritische Infrastruktur eingestuft. Investitionen

in die Weiterentwicklung der Häfen können aber nicht nur von staatlicher Seite erfolgen. Unternehmen prüfen selbst, an welchen Standorten sich ein Investment lohnt. Dabei wird es für

Unternehmen aus Drittstaaten, die sich an kritischer Hafenstruktur in Deutschland oder Europa beteiligen wollen, künftig schwieriger.

Neben der Weiterentwicklung der Hafeninfrastruktur ist die für alle Häfen essentielle Hinterland-Anbindung der jeweiligen Standorte in den Fokus zu nehmen. Benötigte Modernisierungen und der Ausbau der Infrastruktur in den Bereichen Schiene, Straße und Binnenschiff sind von den norddeutschen Häfen gemeinsam anzugehen und in Richtung Bundesebene möglichst mit vereinter Stimme zu vertreten. Ziel sollte sein, die Verkehrsanbindungen leistungsfähig auszubauen und zu optimieren.

Aus Hamburger Sicht sind neben einer neuen Köhlbrandquerung auch die Autobahnen A 26 Ost, die A 20 und die A 39 zu realisieren. Die Dekarbonisierung der LKW-Flotten, die Umstellung auf Landstromversorgung von Seeschiffen, die Weiterentwicklung des Modal Splits zugunsten der Eisenbahn, des Binnenschiffs und der Shortsea-Verkehre sind

auch mit Blick auf den Klimawandel wichtige Ziele. Für den weiteren Ausbau und die Modernisierung des Schienennetzes, aber auch für den Bau des für Hamburg bedeutenden Schiffshebewerks in Scharnebeck sind die benötigten Finanzmittel sicherzustellen. Eine klimafreundliche Verkehrsverlagerung zu mehr Transporten auf der Schiene und per Binnenschiff muss einhergehen mit mehr Effizienz und wettbewerbsfähigen Kosten. Nur so lässt sich die gemeinsam erklärte Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit umsetzen.

Die nördlichen Bundesländer sollten auch die gemeinsame Entwicklung eines Sedimentmanagements, das neben der Elbe auch Weser und Ems einbezieht, angehen. Die Erreichbarkeit der Häfen dauerhaft sicherzustellen, den Baggerbedarf und die damit verbundenen Kosten zu reduzieren sowie nachteilige Auswirkungen

”

Benötigte Modernisierungen sind gemeinsam anzugehen.”

gen der Sedimentverklappungen auf die Meeresökologie zu minimieren, sind wichtige Ziele. Die Zahl an Themen, die sich für eine Ausweitung der Abstimmung und Zusammenarbeit unter den norddeutschen Häfen geradezu aufdrängen, ließe sich fortführen. 🏠

Bengt van Beuningen



FOTD: HAUPTZOLLAMT HAMBURG

Im Trend: Die Zukunft europäischer Seehäfen

Digitalisierung, Schiffsgrößenwachstum und neue Ladungsströme: Seehäfen stehen heute weitgreifenden Veränderungen gegenüber, die einen Strukturwandel erfordern und Chancen und Risiken bergen.

Der großen Chance umstrukturierter und sogar neuer Transportströme steht das Risiko gegenüber, dass bestehende, starke Umschlagssegmente nachlassen. Dabei ragen insbesondere vier Trends hervor.

Die stetig wachsende Offshore-Windenergiebranche prägt europäische Häfen auf unterschiedliche Weise. Offshore-Windparks (OWP) werden von einem oder mehreren Basishäfen aus errichtet. Dabei ist in der Vergangenheit ein deutlicher Trend zu immer größeren Projektgrößen von OWP feststellbar.

In jüngster Zeit wurden zudem im Bereich schwimmender Windenergieanlagen Fortschritte gemacht, wodurch neue Standorte und Projekte erschlossen werden konnten, die vorher aufgrund der Wassertiefe nicht erreichbar waren. Nachdem ein OWP errichtet ist, wird weiterhin ein Basishafen benötigt, von dem aus Servicetechniker und Ersatzteile in den OWP transportiert werden. OWP werden nicht ewig betrieben. Bis 2026 kommen über 40 Gigawatt der OWP in ein Alter, in dem eine Entscheidung getroffen werden muss, ob diese Kapazität abgebaut oder ob die betroffenen Anlagen im Rahmen eines sogenannten Re-

powerings durch größere Anlagen ersetzt werden. Europäische Häfen in den entsprechenden Küstengebieten können proaktiv die Entscheidung treffen, an der Offshore-Windenergiebranche teilzuhaben, indem notwendige Infrastruktur und Dienstleistungen angeboten, die entsprechenden Kapazitäten auf den Terminals geschaffen und Supply Chain Netzwerke aufgebaut werden.

Neue Herausforderungen

Alternative Energiekonzepte, die herkömmliche, auf fossilen Quellen basierende Energieträger ersetzen, werden in vielen Branchen diskutiert und stellen

Häfen vor unterschiedliche Herausforderungen. Im maritimen Kontext denkt man zuerst an die Schifffahrt, die durch zunehmend restriktive Regularien unter Druck gesetzt wird, ihren ökologischen Einfluss zu reduzieren. Was aber für Schiffe gilt, gilt im Grunde für die gesamte Verkehrs- und Logistikbranche, in der sich auf fossilen Energieträgern basierende Systeme quasi als Universalösungen etabliert haben. Während eine Batterieelektrifizierung des Individualverkehrs den Wegfall eines wichtigen Umschlagssegments (Diesel und Benzin) bedeuten würde, werden Schifffahrt und Luftverkehr als sogenannte „schwer dekarbonisierbare Sektoren“ mit aktuell verfügbaren Technologien weiterhin auf Energieträger mit hohen Energiedichten auf nachhaltiger Basis angewiesen sein. Neben Methanol und Ammoniak in der Schifffahrt werden in der Luftfahrt vor allem Sustainable Aviation Fuels (SAF) und e-Fuels als aussichtsreiche Kandidaten diskutiert. Aktuell besteht noch Unklarheit darüber, wo die Energieträger auf nachhaltiger Basis in der benötigten Menge herkommen werden. Insbesondere bei e-Fuels sind selbst die aktuell bis 2050 geplanten globalen Kapazitäten bei weitem nicht ausreichend, um den Bedarf zu decken. Als sicher gilt, dass hier ein bestehendes Marktsegment durch ein neues ausgetauscht wird.

Neben dem Verkehrs- und Logistiksektor stehen auch bedeutende Industriezweige vor einer Umstellung von fossilen Energieträgern auf nachhaltige Alternativen. Dadurch wird beispielsweise die Nachfrage nach Kohle als Energieträger in der Elektrizitäts- und Wärmeversorgung stark zurückgehen, während die Nachfrage nach fossilen Produkten in anderen Sektoren wie der Chemie- und der Stahlindustrie durch ökologisch nachhaltige Ausgangsstoffe ersetzt wird. Häfen mit einem traditionell hohen Anteil fossiler Brennstoffe am Ladungsmix müssen daher neue Geschäftsmodelle ent-

wickeln. Solch ein radikaler Wandel wird beispielsweise im Hafen von Amsterdam angestrebt, der bis 2040 zu einer Drehscheibe für nachhaltige Energieträger und Rohstoffe entwickelt wird. Durch eine intensive Marktbeobachtung können Häfen frühzeitig strategische Entscheidungen treffen und den Strukturwandel für sich nutzen, um sich am Markt zu repositionieren.

Kreislaufwirtschaft

Ein weiterer Trend ist die zunehmende Bedeutung der Kreislaufwirtschaft. Die Europäische Kommission hat bereits 2015 einen rechtlich nicht bindenden Aktionsplan mit dem Ziel des Aufbaus einer Kreislaufwirtschaft in Europa verabschiedet, der 2020 aktualisiert wurde. Damit sollen die Potenziale einer Kreislaufwirtschaft in Europa ausgeschöpft werden, um die Wirtschaft vom Verbrauch neuer Primärressourcen zu lösen. Eine steigende Recyclingquote und ein wachsender Umsatz sind Indikatoren für eine zunehmende Bedeutung der Recyclingbranche. Während Bürger durch eine Kreislaufwirtschaft von langlebigeren und besser reparierbaren Produkten profitieren, kann eine Kreislaufwirtschaft für die maritime Wirtschaft eine Veränderung oder in einzelnen Fällen sogar das Erliegen bestehender Güterströme bedeuten, bei Recycling am Herstellungsort jedoch auch geringere Ungleichgewichte in den Ladungsströmen. Eine Zunahme der Kreislaufwirtschaft in Europa ermöglicht potenziell das Angebot neuer Dienstleistungen und das Erschließen neuer Geschäftsfelder. Häfen als Logistikknotenpunkte mit einer guten see- und landseitigen Anbindung bieten beste Voraussetzungen, an diesem Strukturwandel teilzuhaben.

Eng mit dem Thema Kreislaufwirtschaft verknüpft ist der sogenannte 2nd-Life-Handel mit Autoakkus, die in batterieelektrisch betriebenen Fahrzeugen verwendet werden und nicht mehr für

diesen Einsatz geeignet sind, da beispielsweise die Kapazität stark nachgelassen hat. Zum einen kann der Akku in die einzelnen Bestandteile zerlegt, die anschließend einer weiteren Verwendung zugeführt werden.

Eine weitere Möglichkeit ist die Weiterverwendung der Akkus in Bereichen, in denen geringere Leistungen als in batterieelektrischen Fahrzeugen erforderlich sind. Dies kann beispielsweise die Nutzung als Pufferspeicher in einem Wohngebäude sein, um sogenannten „Überschussstrom“ aus einer Photovoltaikanlage zu speichern. Die dritte und letzte Option, mit ausgedienten Autoakkus umzugehen, ist die Entsorgung und die permanente Entfernung der Ressource aus dem Wirtschaftskreislauf. Durch den 2nd-Life-Handel von Autoakkus können neue Dienstleistungszweige entstehen.

Häfen sind aufgrund ihrer Einbindung in globale Supply Chains ideale Standorte für Anbieter neuer Dienstleistungen in der Kreislaufwirtschaft. Damit bietet die Kreislaufwirtschaft nicht nur neue Umschlagspotenziale, sondern auch die Möglichkeit, zusätzliche Wertschöpfung im Hafenumfeld anzusiedeln.

Eine Vielfalt an Trends, die Häfen beeinflussen und einen Wandel erforderlich machen, zeichnet sich bereits ab. Dieser Wandel sollte nicht als Bedrohung für etablierte Geschäftsfelder, sondern als Chance verstanden werden, neue Potenziale zu erschließen. Häfen müssen sich auf diesen Wandel einstellen und ihn positiv für sich gestalten. 🏠

*Jakob Ovens,
Institut für Seeverkehrswirtschaft
und Logistik*



Von Hamburg in die Welt

Vor mehr als 150 Jahren in der Hansestadt gegründet, stehen wir weltweit für Sicherheit und Vertrauen. Wir sind Ingenieur:innen, IT-Consultants, Energie-Experten oder Mobilitäts-Fachleute aus Überzeugung und Möglichmacher mit Herz. Was wir prüfen und genehmigen, ist startklar und zukunftsfähig. Technisch, digital, vernetzt.

We create trust in technology – below ground, on ground, in space.

Drei tolle Tage – endlich wieder – im Wonnemonat

Ein Volksfest auf und am Wasser





Menschenmengen am Ufer erwarteten die Einlaufparade am Freitag



Vom 5. bis 7. Mai feierte Hamburg den 834. Hafengeburtstag auf der Elbe und an der Hafenkante

Ihre drei Masten ragen bis zu 50 Meter in die Höhe. Mit einer Länge von knapp 109 Metern gehört sie zu den 20 größten noch fahrenden Segelschiffen der Welt. Die Rede ist von der DAR MŁODZIEZY. Zum 834. Hafengeburtstag der Hansestadt war das 1982 in Danzig vom Stapel gelaufene Vollschiiff, das als Segelschulschiff im Dienst der polnischen Handelsmarine steht, wieder dabei. Was heißt dabei – die DAR MŁODZIEZY gehörte zweifellos zu den Stargästen der großen Party an der Hafenkante. Festgemacht hatte sie an den Landungsbrücken. Stargast durfte sich auch die ALEXANDER

VON HUMBOLDT II nennen. Immerhin ist die Drei-Mast-Bark, die schon aus der Ferne an ihren auffallend grünen Segeln zu erkennen ist, Deutschlands größtes ziviles Segelschiff. Ganz in Weiß erstrahlt hingegen das Tuch des Zwei-Mast-Gaffeltopsegel-Schoners ELDORADO, den die Niederlande nach Hamburg schickten. Oder auch das der finnischen AMAZONE, ebenfalls ein 2-Mast-Schoner. Sie unternimmt als Schiff der Eisklasse Expeditionen in der Antarktis. Für den Hafengeburtstag machte sich die AMAZONE auf einen langen Weg aus dem Eis bis in die Hansestadt an der Elbe.

Mehr als 250 schwimmende Gäste

Zu den majestätischen Großseglern gesellten sich mehr als 250 unterschiedlichste Wasserfahrzeuge, die sich im Hafen einstellten. Weltbekannte Kreuzfahrtschiffe kamen ebenso zum Schaulaufen wie moderne und historische Einsatzfahrzeuge, Marinefahrzeuge und liebevoll restaurierte Traditions- und Museumsschiffe. An den Landungsbrücken, im Traditionsschiffhafen, im Hansahafen sowie im Museumshafen Oevelgönne luden viele von ihnen im Rahmen der beliebten „Open Ship“-Aktion zu einem Besuch an Bord ein, um die Besucher in die Welt der Seefahrt von gestern und heute einzuweihen.

FOTO: ATEUER SCHÜMANN



**Großsegler im Zweierpack:
Die „MARE FRISIUM“ und
„DAR MŁODZIEZY“**

**MSC Preziosa:
333 Meter auf Kurs Hamburg**

Am wenigsten zu übersehen waren die sieben Kreuzfahrtschiffe, die ihren Besuch angekündigt hatten. Mit der AIDAperla, der AIDAaura, der AIDAprima und der AIDASol schickte die Rostocker Reederei gleich vier ihrer schwimmenden Hotels zum Hafengeburtstag. Komplettiert wurde deren Auftritt vom Extraumschiff DEUTSCHLAND, von der AMERA und der MSC Preziosa, mit rund 333 Metern Länge der größte Geburtstagsgast.

Ein großes Thema – nicht nur auf der dreitägigen Party – sind umweltfreundliche Schiffsantriebe. Ein gutes Beispiel dafür ist das Einsatzschiff BP 83 BAD DÜBEN der Bundespolizeiinspektion See Cuxhaven. Bei der Fahrt nutzt es einen dieselektrischen Antrieb, der einem Hybrid-Antrieb vergleichbar ist. Verfügt ein Hafen über eine entsprechende Infrastruktur, kann die Energieversorgung der BP 83 BAD DÜBEN extern über Strom anstatt über die Motoren abgewickelt werden. Auch das Planierschiff CHICAGO hat einen Hybridantrieb. Sie gehört zur Flotte Hamburg, die sich als Eigner und Betreiber von 45 Spezialschiffen und 40 Schuten um die Unterhaltung und Instandhaltung der Hafeninfrastruktur küm-

mert. Neben der CHICAGO präsentierte die Flotte Hamburg auf dem Hafengeburtstag das Taucherschiff DÜKER TO, das Brückeninspektionsschiff BRÜCKENKIEKER, den Eisbrecher und Schlepper JOHANNES DALMANN sowie das Peilschiff DEEPENSCHRIEWER II.

**Seenotrettungskreuzer
und Hafenschlepper**

Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) machte mit der auf Helgoland stationierten HERMANN MARWEDE in Hamburg fest. Der leis-

tungsfähige Seenotrettungskreuzer feiert in diesem Jahr sein 20-jähriges Dienstjubiläum. Weitere interessante Gäste auf dem Hafengeburtstag waren das Einsatzschiff BORKUM, mit dem der Zoll den Warenverkehr auf dem Wasser überwacht, und die leistungsstarken Hafenschlepper der Fairplay Towage Group. Neben Ausflügen in die moderne Seefahrt lud der Hafengeburtstag auch zu einer Reise in die maritime Vergangenheit ein – allen voran in Gestalt von Hamburgs maritimem Denkmal CAP SAN DIEGO, des historischen Stück-

gutfrachters MS BLEICHEN, des Salon-dampfers SCHAARHÖRN und der Hochseeschlepper ELBE und HOLLAND.

Peking im Hansahafen

Und – last but not least – nahm selbstredend Hamburgs neues schwimmendes Wahrzeichen am 834. Hafengeburtstag teil: die PEKING. Der legendäre Flying P-Liner konnte an seinem derzeitigen Liegeplatz im Hansahafen besichtigt werden. Die Viermast-Stahlbark liegt am Anleger Bremer Kai. 🇩🇪

mh

**Nicht nur im Museumshafen Oevelgönne,
sondern auch im Traditionsschiff- und
Hansahafen konnte Technik aus alter
Zeit erlebt werden.**



FOTO: HAMBURG MESSE UND CONGRESS / ROMANUS FUHRMANN

Einer von sieben Kreuzfahrern
mit nächtlichem Feuerwerk

FOTO: HAMBURG-MESSE UND CONGRESS/NICOLAS WAACK



„Der Hafengeburtstag Hamburg ist für unsere Stadt ein ganz besonderes Fest. Der Hafen ist nicht nur das wirtschaftliche Zentrum Hamburgs, sondern unser Tor zur Welt und Teil unserer hanseatischen Identität. Er steht damit auch für die Offenheit und Toleranz der Hamburgerinnen und Hamburger sowie für Austausch und Handel.

Ich freue mich ganz besonders, dass wir in diesem Jahr wieder unbeschwert fei-

ern und zahlreiche Gäste aus dem In- und Ausland bei uns begrüßen konnten, darunter auch unseren Länderpartner Südkorea mit der Hafenstadt Busan.“

*Dr. Melanie Leonhard,
Senatorin für Wirtschaft
und Innovation*

FOTO: SK / DANIEL REINHARDT



Senatorin Dr. Melanie Leonhard



Feiern bis Mitternacht an den Landungsbrücken

FOTO: HAMBURG MESSE UND CONGRESS

Traditionelle Höhepunkte

Der 5. Mai startete mit einem internationalen ökumenischen Eröffnungsgottesdienst in der Hauptkirche St. Michaelis.

Der Einlaufparade mit mehr als 250 Schiffen folgte die offizielle Eröffnung des Hafengeburtstags an Bord der RICKMER RICKMERS.

Samstag konnte man sich nicht nur auf das Schlepperballett freuen, sondern auch auf eine Lichtinszenierung mit Feuerwerk am späteren Abend.

Abschluss der dreitägigen Feierlichkeiten bildete dann traditionell die Auslaufparade am Sonntag ab 16:30 Uhr. 🇩🇪

Busan auf der Kehrwiederspitze

Internationaler Länderpartner war in diesem Jahr Südkorea mit der Hafenstadt Busan. Die fernöstliche Hafenstadt mit dem siebtgrößten Hafen der Welt unterhält mit Hamburg seit langer Zeit gute Beziehungen.

Neben wirtschaftlichen Aspekten standen beim Korea-Busan Festival auf der Kehrwiederspitze vor allem die Kultur, der Tourismus und landestypische Spezialitäten Koreas im Mittelpunkt.



Das Schlepperballett – in diesem Jahr noch größer und spektakulärer

FOTO: HAMBURG MEDIASERVER / ANDREAS VALLERBACHT



Blick auf den künftigen Stadtteil Grasbrook nach Osten. Zwischen Norderelbe und Moldauhafen wird das Deutsche Hafenmuseum errichtet. Im Vordergrund die PEKING an ihrem künftigen Liegeplatz

Ein Museum der Globalisierung

Noch in diesem Jahrzehnt soll das Deutsche Hafenmuseum auf dem Grasbrook eröffnen – mit der Peking an der Kaikante

Noch gibt es nicht viel zu sehen am Südufer der Norderelbe, vis-à-vis der Hafencity. Aber das wird sich ändern, wenn der neue Stadtteil Grasbrook Gestalt annimmt. Auf dem 46 Hektar großen Areal sollen einmal 6.000 Menschen leben und 16.000 Arbeitsplätze zur Verfügung stehen. Auch eine Schule, sieben Kitas, ein großer zentraler Park, Promenaden und zahlreiche Kultur- und Freizeitangebote sowie Sport- und Spielstätten sind vorgesehen. Die Planer haben aber noch größer gedacht: Auf

dem Grasbrook soll ein Stück Zukunft für Hamburg gebaut werden, ein moderner Stadtteil der kurzen Wege, der neue Verbindungen herstellt zwischen der City und der Elbinsel, hinüber zur Veddel und zwischen Stadt und Hafen.

Aufbauend auf einer mehrjährigen Planung und auf einem umfassenden öffentlichen Beteiligungsprozess hat der Hamburger Senat Ende letzten Jahres die Funktions- und Freiraumplanung für den Grasbrook beschlossen und damit wichtige Weichen für die nächsten Realisierungsschritte gestellt.

Budget in Höhe von 185 Millionen Euro

Verwirklicht wird dort auch eines der wohl spannendsten Museumsprojekte Deutschlands. Noch in diesem Jahrzehnt soll auf dem Areal des ehemaligen Überseezentrums das Deutsche Hafenmuseum eröffnen.

Für das Großprojekt steht ein vom Bund finanziertes Budget von 185 Millionen Euro zur Verfügung. Mit den finanziellen Mitteln will die Stiftung Historische Museen Hamburg (SHMH) ein „Museum der Globalisierung“ errichten, das anhand der Wirtschafts- und Kulturgeschichte eines Hafens die Bedeutung des internationalen maritimen Handels für die Lebenswelt der Menschen aufzeigt. Dabei sollen vor allem Ausstellungen und Veranstaltungen den Austausch von Waren und Dienstleistungen am Knotenpunkt Hafen begreif- und erlebbar machen.

Die Planungen, die auf einem Entwurf des Teams Herzog & de Meuron und von Vogt Landschaftsarchitekten basieren, sehen vor, das neue Museum als einen zentralen kulturellen Ort des neuen Stadtteils zu etablieren.

Blick vom Aussichtsturm auf die City

Damit das gelingt, will man museale Bereiche schaffen, die rund um die Uhr öffentlich zugänglich sind – ganz nach dem Vorbild eines modernen Hafens, in dem 24 Stunden am Tag, sieben Tage die Woche und 365 Tage im Jahr gearbeitet wird.

In der Saison 2022 konnten am Standort Schuppen 50A und auf der Peking insgesamt 44.000 Besucherinnen und Besucher begrüßt werden. 6.700 von ihnen haben an Führungen über das historische Segelschiff teilgenommen.



Mit Leidenschaft zum Ziel

Die 360°-HR-Leistungen des AGA. Mit Leidenschaft und Expertise unterstützen wir Sie in allen Fragen der Unternehmens- und Personalführung.

aga.de/360hr



FOTO: MICHAEL ZAPFF / SHMH



Die PEKING im Hansahafen

Im vergangenen Jahr wurde ihr gegenwärtiger Liegeplatz ertüchtigt. Seit dem 21. September liegt das Schiff sicher und gut vertäut an zwei wasserseitig neu gesetzten Dalben und ist damit für kommende Sturmflutereignisse gut gerüstet. Darüber hinaus konnten die für den Besucherbetrieb erforderlichen Ver- und Entsorgungsleitungen verlegt werden. Seit dem 2. April werden an Bord der Viermastbark wieder Führungen für Besuchergruppen angeboten (15 Euro pro Person, Anmeldung vor Ort erforderlich). Da die Sanierung der PEKING noch nicht abgeschlossen ist, handelt es sich um Baustellenführungen über ein nicht barrierefrei zugängliches Schiff.

So ist angedacht, maritime Großprojekte auf Freiflächen zu platzieren, einen Aussichtsturm mit Blick auf die Hamburger Innenstadt zu errichten und die Kaikante zur Norderelbe und zum Moldauhafen in das Museum zu integrieren. Apropos Kaikante: Dort wird das Deutsche Hafenmuseum künftig sein Leitobjekt präsentieren – die PEKING. Die Viermastbark erhält auf dem Grasbrook ihren endgültigen Liegeplatz. Bis dahin verbleibt das 1911 bei Blohm & Voss für die Hamburger Reederei Laeisz gebaute Schiff am Bremer Kai im Hansahafen.

2017 war die damals marode und längst nicht mehr seetüchtige PEKING mithilfe eines Dockschiffs von New York über den Atlantik transportiert und aufwendig restauriert worden. Mittlerweile ist der Flying P-Liner im Besitz der SHMH und kann im Rahmen von Führungen besichtigt werden. Angeboten werden sie vom „Deutschen Hafenmuseum (im Aufbau) – Standort

Schuppen 50A“, dem ehemaligen Hafenmuseum Hamburg im Hansahafen. Den neuen Namen trägt das Haus, das sozusagen der bereits existierende Bestandteil des „Museum der Globalisierung“ ist, seit der Saisonöffnung im April vergangenen Jahres.

Zwei Standorte, ein Museum

Klaus Bernhard Staubermann, seit 1. November 2022 Gründungsdirektor des Deutschen Hafenmuseums, will beide Standorte, den bereits existierenden und den zukünftigen, gemeinsam entwickeln. Sie sollen sich gegenseitig befruchten und ergänzen und eine Einheit bilden – das Deutsche Hafenmuseum.

Auf Grundlage der vorliegenden Planungen für den neuen Stadtteil Grasbrook soll noch in diesem Jahr ein Architekturwettbewerb für das Deutsche Hafenmuseum ausgeschrieben werden. ■

mh

”

Hafengeschichte ist für mich in erster Linie Wissens- und Emotionsgeschichte. Vor allem über eine emotionsgeschichtliche Perspektive kann in meinen Augen das Gefühl einer Zugehörigkeit zu einer großen menschlichen Gemeinschaft, also ein Global Citizenship erreicht werden. Das zukünftige Deutsche Hafenmuseum mit seiner Ausrichtung auf den Knotenpunkt Hafen als zentrale und anschauliche Schnittstelle für Zusammenhänge des globalen Handels in Geschichte und Gegenwart bietet dafür die idealen Möglichkeiten.“



Klaus Bernhard Staubermann, Technikhistoriker und international erfahrener Museumsfachmann, gehört seit dem 1. November 2022 zum Direktionsteam der SHMH. Als Gründungsdirektor leitet er das im Aufbau befindliche Deutsche Hafenmuseum, das künftig an zwei Standorten betrieben wird. Zuvor war Staubermann ab 2018 Geschäftsführer und Generalsekretär des Deutschen Nationalkomitees des Internationalen Museumsrates (ICOM Deutschland).

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



Unterstützung gesucht!

Maritime Geschichte erhalten

Die Stiftung Hamburg Maritim ist auf der Suche nach alten schiffbaulichen Dokumenten und Bildern, die zeigen, wie das frühere Fährschiff der Linie Lühe-Schulau, die „Lühe“ einmal ausgesehen hat.

Da die Bauwerft der „Lühe“ nicht mehr existiert, die Nachfolgewerft auch nicht

mit Daten helfen kann, bitten wir unsere Leserinnen und Leser um Unterstützung. Die Stiftung möchte in dieser Saison die Salonfenster des alten Fährschiffs sanieren. Dafür muss unter anderem auch der Innenausbau entfernt werden.

Gesucht werden Unterlagen, die den Innenausbau der "Lühe" im Originalzustand

zeigen. Stöbern Sie doch mal in alten Akten oder Fotoarchiven! Vielleicht gibt es noch Aufnahmen von einem Sonntags- oder Betriebsausflug, die helfen könnten.

Melden Sie sich bei der Stiftung Hamburg Maritim:

info@stiftung-hamburg-maritim.de

Tel. 040-75 11 469 10

mh



20%*

Gutscheincode:
KIWO23



oceanwell
Care Now!

Maritime Naturkosmetik aus Kiel



Jetzt QR-Code
scannen und
20% Rabatt*
sichern!

* Nur bis zum
31.07.2023



Volle Peilung

Vier mit modernen Echolot-Systemen ausgestattete Spezialschiffe der Hamburg Port Authority (HPA) haben das ganze Jahr nur eine Aufgabe – zu prüfen, ob große und kleine Pötte stets ausreichend Wasser unter dem Kiel haben

Mit der Strömung der Elbe gelangen Schlick, Steine, Sand und weitere Sedimente in das Hamburger Hafengebiet. Aber auch stromaufwärts ist unter Wasser viel in Bewegung. Schließlich ist die Elbe zwischen Geesthacht und der Mündung in die Nordsee ein Gezeitenstrom. Dabei werden längst nicht alle Sedimente, die bei Flut von der Nordsee nach Hamburg gespült werden, bei Ebbe auch wieder dorthin zu-

rücktransportiert. Folglich verändert sich das Flussbett der Elbe permanent – und insbesondere im strömungsberuhigten Hafengebiet bleibt viel von dem liegen, was einem Schiffspropeller Schaden zufügen oder einen Segler auflaufen lassen kann. Weitere Gefahrenquellen für die See- und Flussfahrer sind verlorene Güter – vom abgerissenen Anker bis zum abgertschten Container – und von Menschenhand entsorgte Gegenstände – vom Fahrrad bis zum Van.

Damit kein Schiff auf Grund läuft, muss kontinuierlich geprüft werden, ob die benötigte Tiefe in der Fahrrinne und im Hafenbecken noch besteht. Diese Aufgabe übernehmen vier Peilschiffe der Hamburg Port Authority (HPA). Das ganze Jahr über, immer von montags bis freitags, fahren die „Deepenschriewer“ (auf Hochdeutsch: „Tiefenschreiber“) I, II, III und IV auf genau festgelegten Routen die Elbe auf Hamburger Gebiet (und manchmal auch darüber hinaus) ab.

Die Wasserdrohne „echo.1“ bei ihrer Taufe im März 2020. Das sogenannte „Autonome Oberflächenfahrzeug“ (Autonomous Surface Vehicles, kurz: ASV) ergänzt die Flotte der Hamburger Peilschiffe. Ausgestattet mit zwei 33-Volt-Batterien und kompakten Hochleistungssensoren kann das nur 1,65 Meter lange Mini-Schiff bis zu sechs Stunden am Stück Gewässertiefen ausloten. Eingesetzt wird „echo.1“ vor allem in sehr flachen Bereichen, die mit den Peilschiffen nur schwer erreichbar sind.



FOTO: BWVI



Oliver Anders an Deck des „Deepenschriewer I“. Vor 5 Jahren hat der 38-jährige als Vermessungsingenieur bei der HPA angefangen. Seine anfängliche Skepsis, ob die Technik bei seinem neuen Arbeitgeber das Niveau haben würde, das er von seiner vorherigen Tätigkeit in der freien Wirtschaft kannte, zerstreute sich schnell. „Wir sind mit allem ausgestattet, um auf dem neusten Stand der Technik messen zu können.“

Jährlich 250 Quadratkilometer Wasserfläche

Insgesamt vermessen sie jährlich rund 250 Quadratkilometer Wasserfläche. Zum Vergleich: Die Gesamtwasserfläche des Hamburger Hafengebietes beträgt rund 30 Quadratkilometer. Mittlerweile gehört auch eine Peildrohne zur Flotte. Das kleine, ohne Mann an Bord fahrende E-Schiff wird in besonders flache und schwer zugängliche Wasserbereiche ferngesteuert.

Jeder der vier „Deepenschriewer“ ist auf einen bestimmten Gewässerbereich spezialisiert, hat die dafür passenden Maße und das für sein Revier geeignete Echolot-System, mit dem die Wassertiefe gemessen wird. „Wir nutzen zur hydro-

akustischen Messung ein hochauflösendes Fächer-Echolot, das 512 Strahlen aussendet und somit in einem Arbeitsgang einen größeren Bereich des Bodens erfasst“, sagt Oliver Anders, Vermessungsingenieur auf dem „Deepenschriewer I“. Das 16,35 Meter lange und 5 Meter breite Arbeitsschiff wurde 1997 speziell fürs Peilen und Vermessen gebaut. 280 KW, 12 Knoten, 1,53 Tiefgang.

Oliver Anders sitzt an einem 49-Zoll-Widescreen-Monitor, auf dem die Messungen in zahlreichen geöffneten Fenstern bildliche Gestalt annehmen. Zu sehen sind 3-D-Darstellungen des Flussgrunds, farblich hervorgehobenen Untiefen oder Gegenstände und vieles mehr.

”

Für Peilschiffe gelten Wasserverkehrsregeln nicht oder nur sehr bedingt.“

Schiffsführer Oliver Burckhardt steuert den „Deepenschriewer I“ über die Elbe und Vermessungsingenieur Oliver Anders studiert die Grafiken mit den gewonnenen Messdaten.



FOTO: MICHAEL HOTZE



FOTO: FLOTTE HAMBURG/ANDREAS SCHMIDT-WIETHOFF

Der „Deepenschriewer III“ im Hamburger Hafen

Spezialsonar sendet Schallimpulse in Schlick und Schlamm

Aber nicht nur die Daten des Echolots sind von Bedeutung, die Sache ist komplizierter: „In vielen Bereichen der Elbe gibt es keine eindeutige, harte Grenze zwischen Wasser und festem Flussgrund“, erläutert der 38-jährige Spezialist. „An manchen Stellen beginnt bereits drei Meter über dem festen Boden ein schwer zu definierender Übergangsbereich. Wir müssen klären, wo der Wasseranteil noch so hoch ist, dass sich ein Schiffspropeller mühelos darin drehen kann und wo so viel Schlick im Wasser ist, dass Schiffe Probleme bekommen.“

Mit einem speziellen Sonargerät, das vor dem Ablegen aus dem Rumpf des Peilschiffs gefahren wird, geht der Vermessungsingenieur der Sache – im Wortsinn – auf den Grund. „Damit können wir sozusagen in den Graubereich hineinschauen und beurteilen, ob Sedimente entfernt werden müssen oder nicht.“ Weil auch der Wellengang und die damit einhergehenden ständigen Schiffsbewegungen die Messungen beeinflussen, ist das Navigationssystem des „Deepenschriewer I“ mit einem Bewegungssensor verbunden – so wird das Schaukeln just in time ausgeglichen. Damit die Messungen schließlich auch sinnvoll genutzt werden können, muss noch die Position des Peilschiffs jederzeit präzise bestimmt werden.



SCN
Service Company Network



CARL BAGUHN
HAMBURG

KEEPING THE WORLD'S ENGINE RUNNING
SINCE 1905.

- ON SITE & WORKSHOP SERVICES
- MAINTENANCE, SPARE PARTS, COMPONENT RECONDITIONING & WARRANTY
- WORLDWIDE FOR ENGINES OF THE MARITIME AND ENERGY INDUSTRY

 www.carlbaguhn.de • www.SCN-Group.net

Dies geschieht durch die Kombination des Navigationssystems mit den globalen Positionsbestimmungssystemen GPS und GLONASS. Diese Technik ist mit herkömmlichen GPS-Systemen nicht vergleichbar – sie ist datenintensiver und ortet zentimetergenau.

Wendiges Schiff mit Verstellpropeller

Für die Datenübertragung an Land ist zudem ein stabiles Netz erforderlich. Doch nicht überall auf der Elbe hat man ein solches. „Deshalb nutzen wir alle verfügbaren Mobilfunknetze und bündeln sie“, erklärt Oliver Anders. Die sichere Internetverbindung hat sich auch während der Corona-Pandemie bewährt. In Lockdown-Zeiten hat der Vermessungsingenieur seinen Job im Homeoffice erledigt – die notwendige Hard- und Software hat er dort. Damals war Schiffsführer Rüdiger Burckhardt allein an Bord des „Deepen-

schriewer I“ und fuhr Planquadrat für Planquadrat ab. Der 63-Jährige beobachtete das Geschehen auf dem Wasser, Oliver Anders das unter dem Rumpf, kommuniziert wurde per Funk. Was Burckhardt besonders an seiner Arbeit schätzt, ist die Wendigkeit des Peilschiffs, das sich dank dreiflügligem Verstellpropeller und Spezialruder abrupt und ohne den Einsatz eines Wendegetriebes von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt umsteuern und sehr variabel manövrieren lässt. „Außerdem genieße ich als Schiffsführer eines Peilschiffs eine gewisse Vogelfreiheit, denn für uns gelten die Wasserverkehrsregeln nicht oder nur sehr bedingt“, erklärt er. Dies sei jedoch einzig dem besonderen Auftrag der Spezialschiffe geschuldet und bedeute nicht, dass er fahre, wie er wolle. „Nähert sich ein Schiff, funke ich es an und kläre mit den Verantwortlichen, wer jetzt wo lang fährt.“

Nach den Peilschiffen kommen die Bagger

Das Peilen ist der erste Schritt der Wassertiefeninstandhaltung, mit der die HPA dafür sorgt, dass der Schiffsverkehr auf dem hamburgischen Landesgebiet sicher und reibungslos läuft.

Die Daten, die Oliver Anders und seine Kollegen auf den weiteren Peilschiffen ermitteln und digital verarbeiten, werden über die HPA-eigene Webanwendung namens Hydro Portal allen Kunden bereitgestellt. Das sind z. B die Nautische Zentrale, die Lotsen und die Hafenfirmer, vor allem aber die Verantwortlichen der HPA-Baggerflotte. Wenn die Peilschiffe Mindertiefen ermittelt haben, müssen die Hopperbagger, Greifbagger und Schlickpflüge ran. 🚧

mh

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.

Let's close the gap to a sustainable future

RAMBOLL Bright ideas. Sustainable change.

Services:

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

#LetsCloseTheGap

Schöne neue Welt!

ChatGPT erobert die Welt im Sturm und ist in aller Munde. Doch was ist eigentlich ChatGPT genau? Was kann es leisten und was nicht? Welche Anwendungsfälle bieten sich in der Logistik und wie können wir die Vorteile von ChatGPT am besten nutzen? Diesen und weiteren Fragen widmet sich dieser Beitrag.

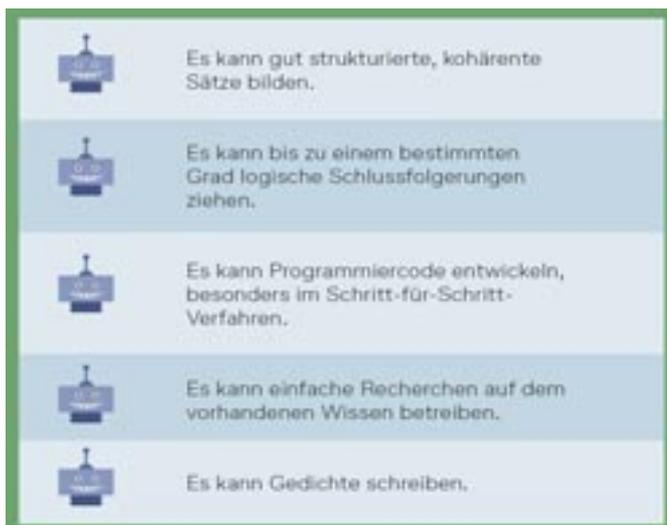
ChatGPT steht für „Chat Generative Pre-trained Transformer“ und gehört zur sogenannten Generativen Künstlichen Intelligenz (KI). Sie soll Maschinen das Malen, Schreiben und Komponieren beibringen. Damit grenzt sie sich klar von der diskriminativen Modellierung in der KI ab, die die Klassifizierung von Objekten ermöglicht und bereits vielfältig eingesetzt wird. Wollen wir etwa dem Rechner beibringen, zu entscheiden, ob ein Bild von van Gogh gemalt wurde, geben wir dem Machine-Learning-Modell eine Vielzahl von

Bildern von van Gogh und anderer Künstler mit der Information, welche von van Gogh sind und welche nicht (sogenanntes „überwachtes Lernen“). Nach Abschluss des Trainings zeigen wir der KI ihr unbekannte Bilder. Sie wird mit hoher Trefferquote entscheiden können, welche van Gogh zuzuordnen sind und welche nicht. Eine generative KI hingegen soll selbst ein Bild kreieren, das aussieht, als wäre es von van Gogh gemalt. Das ist eine herausfordernde Aufgabe, nicht nur für eine Maschine. Schauen wir uns an, wie das genau funktioniert.

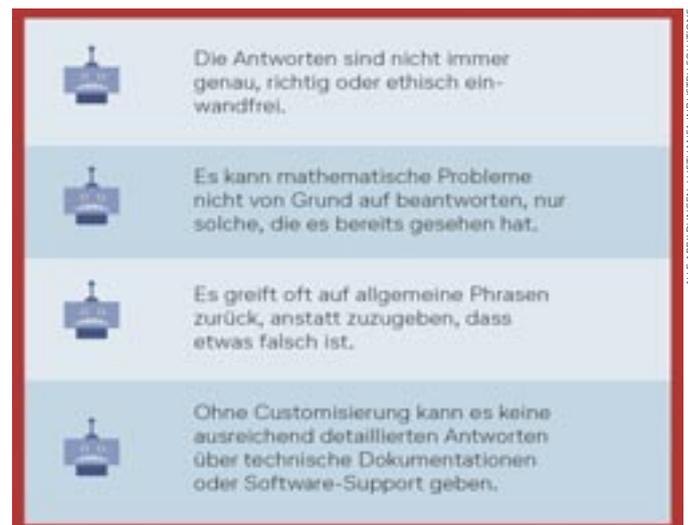
Hinter ChatGPT steckt ein ausgeklügeltes Sprachmodell für Natural Language Processing (NLP), welches auf neuronalen Netzen und Deep Learning basiert. Ein Sprachmodell wird mit großen Textmengen (bei ChatGPT stammen 85 % der Texte aus dem Internet und 15 % aus nicht-öffentlichen Texten) trainiert und ist nun in der Lage, jeder Folge von Wörtern eine Wahrscheinlichkeit zuzuweisen.

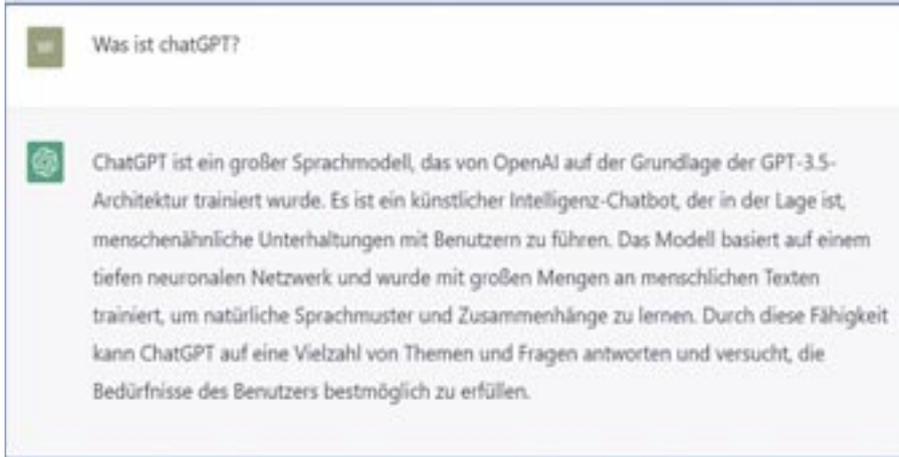
Für den Satz: „Der Frosch springt in den ...“ wird die Vervollständigung mit dem Wort „See“ eine sehr hohe Wahrscheinlichkeit erhalten, während es für das

Was ChatGPT alles kann ...



Und was ChatGPT nicht kann ...





Was ChatGPT über sich selbst sagt

Wort „Mülleimer“ nur eine sehr geringe Wahrscheinlichkeit geben wird. Das ist das Grundprinzip von ChatGPT und anderen alternativen Sprachmodellen (wie z. B. BERT von Google): Finde zu einem gegebenen Text immer das nächste passende Wort und wiederhole dies, bis genug Text erzeugt wurde. Stellt man also ChatGPT eine Frage, dann wird zunächst nur das erste Wort der Antwort bestimmt, ohne den Inhalt der kompletten Antwort auch nur grob festzulegen. Dann werden die Frage und dieses erste Wort wiederum als Eingabe verwendet, um das nächste Wort zu generieren und so weiter.

Große Fortschritte für die Sprachverarbeitung brachten die 2017 vorgestellten Transformer. Sie nutzen die semantische Eigenart, dass nicht alle Wörter in einem Text gleich wichtig sind. Zu jedem Wort wird die Aufmerksamkeit des Sprachmodells bei diesen Mechanismen auf andere Ausdrücke im Text gelenkt, die für die Interpretation jenes Wortes besonders wichtig sind. Ein Beitrag zum Erfolg von ChatGPT war, dass die Entwickler besonders viele Antworten von Menschen bewertet haben, um so die Qualität der Antworten zu erhöhen.

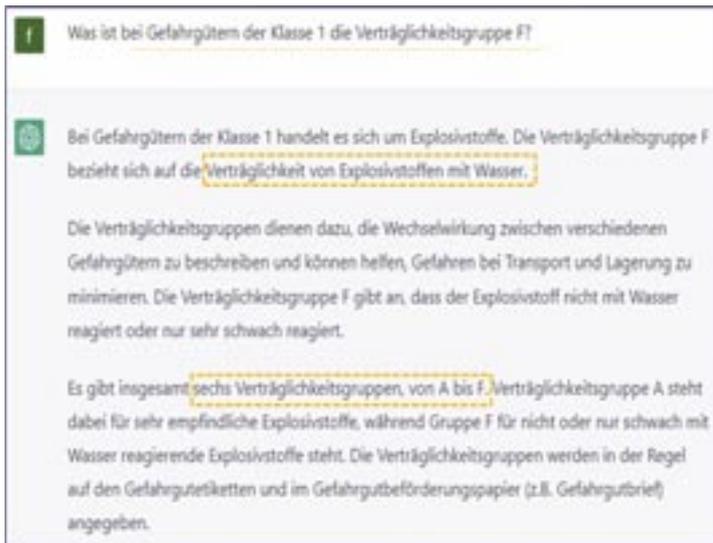
Welche Anwendungsfälle bieten sich für die Logistik?

Durch diese Funktionsweise des Sprachmodells können dessen Antworten eventuell unvollständig, falsch oder zu generisch sein. Für die meisten Nutzen der kostenlosen Version von ChatGPT dürfte dies verschmerzbar sein. Für professionelle Praxisanwendungen in logistischen oder auch anderen Bereichen, ist die Qualität des Outputs jedoch entscheidend – man denke nur an Themen wie Gefahrgutklassen, Zollbestimmungen oder besondere Anforderungen für Stückguttransporte.

Ein konkretes Beispiel zum Thema Gefahrgutklassen zeigt, dass Anwendende den Antworten von Sprachmodellen wie ChatGPT nicht blind vertrauen dürfen. Wir fragen: „Was ist bei Gefahrgütern der Klasse 1 die Verträglichkeitsgruppe F?“, woraufhin ChatGPT eine vermeintlich korrekte Antwort erzeugt, die für den Laien einen hohen Wahrheitsgehalt zu haben scheint (siehe unten, linke Spalte).

Nach kurzer Recherche fällt allerdings auf, dass die angefragte Verträglichkeitsgruppe (A-F) eventuell mit den Unterklassen (1.1 – 1.6) verwechselt wurde (s. unten, rechte Spalte).

Die Antwort von ChatGPT zum Thema Gefahrgutklassen



Um den Qualitätsanspruch in der Praxis zu gewährleisten und mit ChatGPT (oder verwandten Sprachmodellen) professionelle Anwendungen zu realisieren, besteht nun die Herausforderung darin, die bestehenden Modelle mit dem Wissen des jeweiligen Unternehmens zu verknüpfen. Für die „Sprachgewandtheit“ und die Fähigkeit, zusammenhängende Texte zu generieren, braucht das Modell das Weltwissen des Internets. Das konkrete und fachliche Wissen soll aber in erster Linie aus dem Wissen des Unternehmens stammen.

Auf diese Weise sind neue Anwendungen in Logistik und auch anderen Bereichen denkbar. Im Dokumentenmanagement und der Einhaltung von Prozessrichtlinien lässt sich der Zugang zu großen Wissensdatenbanken deutlich vereinfachen, da

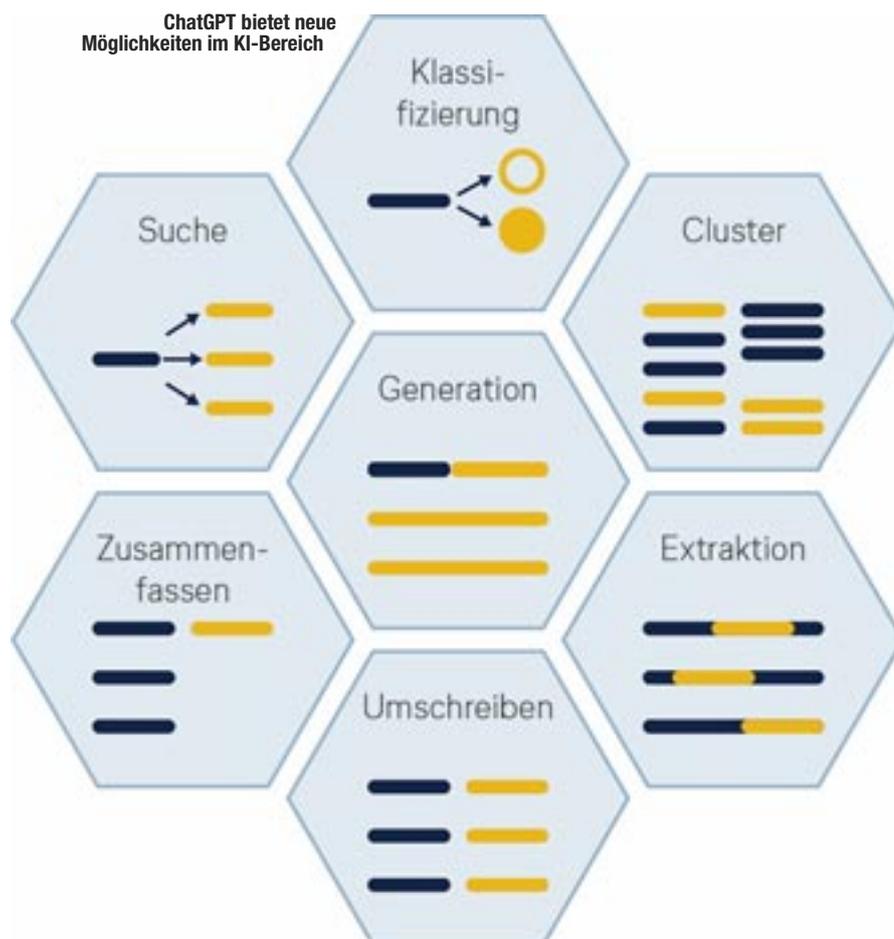
Anfragen nun frei formuliert werden können und die Ergebnisse in zusammenhängendem Text nutzerfreundlich präsentiert werden. Dies gestaltet viele Prozesse entlang der Lieferkette verständlicher, die für durchschnittlich Nutzende eher intransparent sein können. Und auch Sprachhürden lassen sich durch simultane Übersetzung der Anfragen und Ergebnisse überwinden.

Weitere mögliche Anwendungsbereiche reichen von Transportmanagementsystemen und Business-Intelligence-Lösungen über CRM-Systeme wie Salesforce, bis hin zur Anbindung von Digitalen Zwillingen. Der Nutzer kann somit von der Verknüpfung des breiten Weltwissens mit dem Unternehmens-Framework profitieren und mithilfe sprachlich vereinfachter Anfragen komplexe Problemstellungen lösen.

Die Beispiele zeigen, welches Potenzial in generativen Sprachmodellen wie ChatGPT steckt, aber gleichzeitig auch, dass für fachliche Prozesse ein Abgleich mit Unternehmensdaten unerlässlich ist, um qualitativ hochwertige Antworten zu erhalten.

”

ChatGPT braucht das Weltwissen des Internets in Kombination mit dem sehr konkreten und fachlichen Wissen eines Unternehmens.”



Wie kommt mein Anwendungsfall aus der Logistik zum Leben?

Neben den eingangs beschriebenen Klassifikationen, zum Beispiel der eindeutigen Erkennung von Schäden eines Containers, lässt sich mit Sprachmodellen wie ChatGPT ein tieferes Verständnis fachlicher Informationen erreichen. Anwender:innen können Prozessrichtlinien zusammenfassen, in einfachere Sprache übersetzen, clustern oder durchsuchen.

ChatGPT bietet also neue Möglichkeiten im Bereich der KI, die auch für interessante Anwendungsfälle in der Logistik genutzt werden können. Um generative Sprachmodelle sinnvoll im professionellen Umfeld einsetzen zu können, braucht es technologische und strategische Expertise sowie entsprechende Kapazitäten.

**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 Armbricht-Meyer, Andreas Armbricht-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“

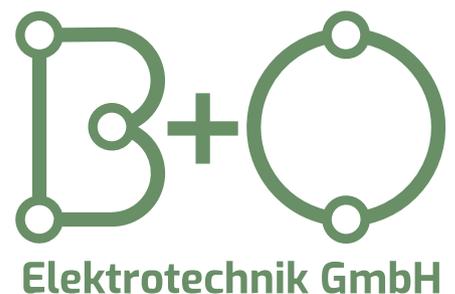
Es freut sich das Team E-Mobilität der Elektrobau Henry Kaulfuß GmbH auf Ihre Kontaktaufnahme.

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



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.



Verschiedene Baukästen für den maßgeschneiderten Einsatz von ChatGPT bzw. verwandten Sprachmodellen

	 Konventioneller Chatbot Robuste & vertrauenswürdige Chatbot- und Dokumentenanalyse Dauer MvP: 2-3 Monate	 KI Quick Win Direkte GPT-Funktionalität In der EU gehostet Dauer MvP: 2-3 Monate	 Spezialisiertes Wissen & KI Spezialisierte Abfragen und Generierung, basierend auf eigener Datenbasis Dauer MvP: 5 Monate	 Hyperpersonalisierung Vollständig personalisierte Lösung, bspw. Bild- & Textverarbeitung, Feinabstimmung Dauer MvP: 6 Monate
Chatbot	✓	✓	✓	✓
Search & Extract			✓	✓
Text Generation		✓	✓	✓
Intelligenz				
Darüber hinaus für jedes Produkt: Infrastruktur (On-Premise oder in der Cloud) Database Engineering Information Security				

Level 1:
 Ein Chatbot, der möglichst 100 Prozent korrekte Antworten gibt und keinen eigenen Text generiert.

Level 2:
 AI Quick Win. Die KI kann die gestellte Aufgabe ohne Zusatzinformationen lösen. Hier stellt LHIND sicher, dass die Server in Europa stehen und Sicherheitsberatung stattfindet, wie etwa Anonymisierungsservices vorzuschalten, falls gewünscht.

Level 3:
 Knowledge meets AI. Interne Dokumente dienen als Basis für die Antwort der KI, relevante Informationen werden aus Richtlinien extrahiert, woraus die KI plausible Antworten generiert.

Level 4:
 Hyperpersonalisierung. Eine personalisierte KI, mit der Bild-Text-Kombinationen möglich sind oder die ein größeres Ensemble von Aufgaben gleichzeitig lösen kann.

Entscheidend für den erfolgreichen Einsatz von KI-Methoden sind die zugrunde liegenden Daten und deren Qualität. Abhängig vom Anwendungsfall sind verschiedene Faktoren von Bedeutung: Welche Daten liegen vor? Wie viele Daten sind vorhanden und sind sie bereits in einer maschinenlesbaren Form an einer zentralen Stelle, wie einem Data Lake, abgespeichert? Welche Aufgabe soll die KI erfüllen? Sind die Daten mit Labeln versehen? Dies bedeutet, dass die Daten bereits in Frage-Antwort-Paaren

vorliegen, und die Aufgabe somit für die KI klar definiert werden kann. In diesem Fall sind deutlich bessere Ergebnisse möglich. Im Anwendungsfall von Containerschäden sind viele Containerbilder verfügbar, die bereits korrekt klassifiziert wurden. Wenn es nur wenig gelabelte Daten gibt, muss evaluiert werden, wie gut die KI die gestellte Aufgabe bereits beherrscht.

Für diese verschiedenen Anwendungsfälle bietet die Lufthansa Industry Solu-

tions (LHIND) jeweils maßgeschneiderte Pakete an – vom Proof of Concept (PoC) bis zu Enterprise-Ready-Lösungen. Je nach Aufgabe, die erfüllt werden soll, bieten sich dafür unterschiedliche Intelligenzlevel an (siehe Tabelle oben).

ChatGPT in Kombination mit den eigenen Daten – wenn diese DSGVO-konform in der EU gehostet sind, – hat enormes Potenzial, einen Mehrwert für Unternehmen zu bieten. 🏠

Die Demenz des deutschen Schiffbaus

Die Kompetenz im Schiffbau geht verloren

Deutschland baut keine Container-, Tank-, Massengut-, Offshore-Versorgungsschiffe und Schlepper. Dabei ist diese Auswahl an Schiffstypen nicht vollständig, betrifft aber einen sehr großen Marktanteil im Schiffbau und hat eine entsprechende Bedeutung für den Welthandel.

Würden wir heute aus politischen und strategischen Gründen beschließen, dass wir diese Schiffstypen wieder bauen wollen, würden wir das auf einem Niveau neu beginnen, das weit niedriger ist als der Standard des asiatischen Schiffbaus. Das „Made in Germany“ wäre dann wieder eine negative Bezeichnung, ganz in dem Sinne, als diese Bezeichnung Ende des 19. Jahrhunderts erdacht wurde.

Ein Schiff ist ein Einzelprojekt. Jedes Schiff ist ein Prototyp und doch gibt es innerhalb einer Schiffsgattung Wiederholungen, Ähnlichkeiten und eine Korrelation in der Entwicklung des Schiffstyps. Das gilt sowohl für den Bau als auch den Betrieb des Schiffes. Große Reedereien gibt es noch in

Deutschland, so dass das Wissen um die Entwicklung der Schiffe aus dem Schiffsbetrieb heraus vorhanden ist. Das Wissen für den Bau vieler Schiffstypen ist hingegen fast nicht mehr präsent, denn dazu bräuchte es Werften, die diese Schiffstypen bauen. Generell ist die Werft nicht der alleinige Entwickler eines Wasserfahrzeugs. Das neue Schiff entsteht zusammen mit dem Betreiber und die Werft hat die Aufgabe, dessen Ideen umzusetzen. Die Entwicklungsarbeit der Werft für die Funktion des Schiffes beschränkt sich auf Details und Technik.

Die Hauptaufgaben der Entwicklungsarbeiten einer Werft sind die effizienten Methoden zur Umsetzung der Kundenideen und die effizienten Abläufe, die zum Bau des Schiffes bereitzustellen sind.

Die Herstellung eines Schiffes ist also das Hoheitsgebiet der Werft, zu der eine eigene Schiffstypen bezogene Entwicklung notwendig ist. Ohne produzierende Werften gibt es aber keine Entwicklung zum effizienten und technologisch hochwertigen Bau eines Schiffes. Dass es sehr wichtig ist,

das Wissen zum Bau eines Schiffes zu besitzen, hat auch eine der größten Reedereien der Welt sehr lange für sich in Anspruch genommen. Man hatte eine Werft in Dänemark und für kurze Zeit auch einen Werftbetrieb in Stralsund betrieben – und ich behaupte mal, sie profitieren heute noch von diesem Wissen bei der Umsetzung neuer Projekte.

Die Effizienz innerhalb einer Werft ist Standort und Schiffstypen bezogen sehr individuell zu betrachten. Es gibt kein allgemeingültiges Regelwerk dafür. Am Ende bleiben für den Vergleich und die Beurteilung der Produktivität Vergleichszahlen mit z. B. Euro pro Tonne Stahl für einen Doppelboden als betriebswirtschaftlicher Wert, und alternativ wäre z. B. Fertigungsstunden pro Tonne Stahl für einen Doppelboden als produktionstechnischer Vergleich möglich.

Bis zum Jahr 2008 gab es in Deutschland Werften, die eine besonders hohe Effizienz beim Bau der von ihnen angebotenen Schiffstypen besaßen. Auf der Werft, auf der ich beschäftigt war, machten wir zu

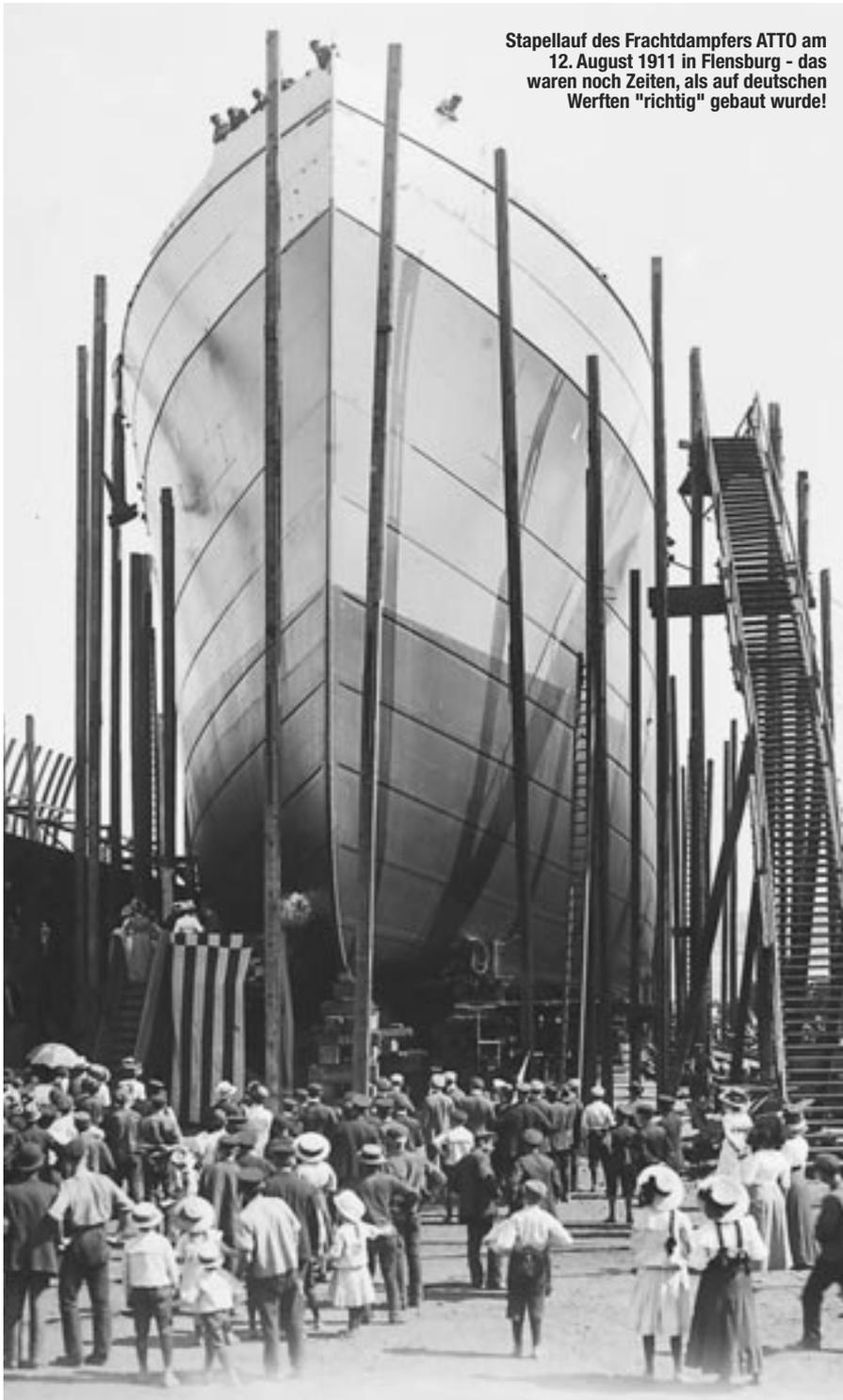
Your vessel, our service
Festmacherei - Schleppreederei - Crewing - Lukenreinigung

H.S.H.
HAFEN SERVICE HAMBURG

H.S.H. Hafen Service Hamburg
Steinwerder Damm 2
20457 Hamburg
www.hsh-hamburg.de

Kontakt: Benito di Rocco
E-Mail: b.dracco@hsh-hamburg.de
Mobil: +49 171 120 77 22
Telefon: +49 40 7560 22 777

FOTO: F5G



Stapellauf des Frachtdampfers ATTO am 12. August 1911 in Flensburg - das waren noch Zeiten, als auf deutschen Werften "richtig" gebaut wurde!

Ganzheitlich betrachtet war also das in Deutschland gebaute Handelsschiff auch noch im Jahr 2008 kostendeckend und weltmarktfähig.

Die aktuellen Förderprojekte zur Entwicklung alternativer Antriebstechnologien können uns den Handelsschiffbau nicht zurückbringen. Der Grund für den Bau eines Containerschiffes liegt schließlich nicht in der Verfügbarkeit einer Antriebstechnik, sondern in dem Wunsch, Container zu transportieren. Mit der Entwicklung alternativer Antriebstechniken empfehlen wir uns als Zulieferer für den weltweiten Schiffbaumarkt, bieten aber keinen ausreichenden Anreiz, ein Handelsschiff in Deutschland bauen zu lassen.

Nach 2008 begann in Deutschland ein weiteres Mal seit den 1970er Jahren das Werftensterben. Eine Analyse der Entwicklungen zum Bau von Handelsschiffen seit 2008 kann helfen, den Grund dafür zu verstehen. Fest steht jedenfalls: Ohne Werften, die Handelsschiffe bauen, gibt es keine neue schiffbauliche Entwicklung und das Bestandswissen geht verloren. Damit hat die Demenz im deutschen Schiffbau vor 15 Jahren branchenweit begonnen. 🇩🇪

Dipl.-Ing. Knut-Michael Buchalle
S.M.I.L.E Engineering GmbH

Made in Germany

1887 wurde das "Merchandise Marks Act", das britische Handelsmarkengesetz beschlossen. In Deutschland wurden damals dreist Schneidewerkzeuge der Messerhersteller aus Sheffield kopiert und aus einfachsten Materialien massen gefertigt. Statt Schutzzölle auf deutsche Waren zu erheben, entschied man sich, deutsche Ware mit dem Schriftzug "Made in Germany" als minderwertig zu stempeln. Bereits Ende des 19. Jahrhunderts allerdings zeigte sich, dass die deutschen Produzenten in der Fertigung aufholten und "Made in Germany" wurde zu einem Hinweis auf gute Qualität.

jedem Neubauvertrag unsere internen Vergleichsrechnungen. Dabei stellten wir fest, dass im Vergleich zu den zugekauften Stahlbauteilen, die bei uns auf dem Gelände gefertigten Bauteile die kostengünstigsten waren – selbst im Vergleich zum

osteuropäischen Ausland. Der Schiffspreis insgesamt war zum asiatischen Schiffspreis am Ende zwar nicht günstiger, aber unser technologischer Fertigungsstand verschaffte dem Reeder einen Vorteil im Betrieb und beim Verkauf des Schiffes.



HAMBURGER
HAFEN
EMPFBANG
2023

Über 600 Gäste im Gespräch

Nach schmerzenden drei Jahren Zwangspause trafen sich am 13. April endlich wieder Vertreterinnen und Vertreter der Hamburger und norddeutschen Hafenvirtschaft im Internationalen Maritimen Museum Hamburg (IMMHH). Über 600 geladene Gäste folgten der Einladung der Unternehmensgruppe Schümann.



LEBENSZEIT
HAFEN
ENTWICKLUNG
2023





FOTO: SK - DANIEL REINHARDT

Melanie Leonhard:

Umgeben von Außenmühlenteich, Neuländer See und der Süderelbe liegt Harburg. Dort wurde Melanie Leonhard 1977 geboren und ist sie aufgewachsen. Bei so viel Wasser kein Wunder, dass die maritime Welt ihr Leben geprägt hat. Nach Abitur und dann dem Studium an der Universität Hamburg nahm sie ein Promotionsstipendium des Deutschen Schifffahrtsmuseums in Bremerhaven an. Sie wurde promoviert mit „Die Entwicklung eines Familienunternehmens: Die Reeder- und Schiffbauernfamilie Rickmers ...“ und ist Vorstandsvorsitzende der Stiftung Museumsschiff Rickmer Rickmers. Seit 2011 ist sie Mitglied der Hamburgischen Bürgerschaft, seit 2018 Vorsitzende der SPD Hamburg. Von 2015 bis 2022 war sie Präses der Behörde für Arbeit, Gesundheit, Soziales, Familie und Integration ehe sie im Dezember 2022 in die Behörde für Wirtschaft und Innovation wechselte. Dr. Melanie Leonhard ist verheiratet und hat ein Kind.

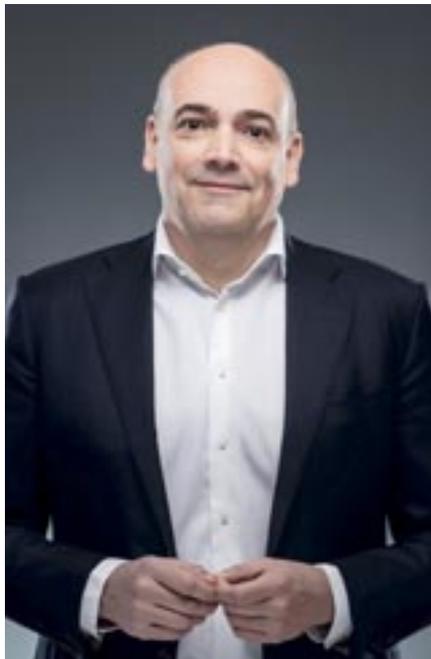


FOTO: THIES RAETZKE IMAGES

Rolf Habben Jansen:

Geboren wurde der Vorstandsvorsitzende der Hapag-Lloyd AG 1966 in Spijkenisse, Niederlande, umgeben von Haringvliet und Oude Maas auf einer Insel in Sichtweite des Rotterdamer Hafens. Rolf Habben Jansen schloss 1991 sein Wirtschaftsstudium an der Erasmus-Universität in Rotterdam ab. Sein Arbeitsleben begann als Trainee bei der ehemaligen Reederei Royal Nedlloyd. Im Jahr 2000 trat er in das Logistikunternehmen Danzas ein. Die Führung der Damco A.S., ein Unternehmen der dänischen A. P. Møller-Maersk-Gruppe, übernahm er 2009, ehe er im April 2014 Vorstandsmitglied bei Hapag-Lloyd wurde. Noch im gleichen Jahr wurde er zum Vorstandsvorsitzenden berufen. Der Fußball- und bekennende Eishockeyfan ist verheiratet und hat zwei Kinder.



FOTO: HAMBURG MESSE UND CONGRESS - MICHAEL ZAPF

Bernd Aufderheide:

In Herford in Nordrhein-Westfalen wurde Bernd Aufderheide 1959 geboren. An der Universität Köln studierte er Anglo-amerikanische Geschichte, Englische Philologie, Volkswirtschaftslehre und Alte Geschichte. Seit 1987 bewegt er sich in „Messe-Welten“, anfangs als Trainee der KölnMesse, später als Leiter der Presseabteilung und Mitglied der Geschäftsführung der Messe Düsseldorf. War Geschäftsführer der Messe Düsseldorf ASIA Pte. in Singapur. Von 2000 bis 2003 verantwortete er die Geschäfte der KölnMesse. Seit Januar 2004 leitet er die Hamburg Messe und Congress als Geschäftsführer. 2007 wurde er zum Vorsitzenden der Geschäftsführung ernannt. Der Fregattenkapitän der Reserve kocht mit Leidenschaft für Freunde und Familie und wird sich Ende des Jahres in den „Unruhestand“ verabschieden.

Hausherr Peter Tamm jr. begrüßte die Teilnehmer des Abends in seinem Haus. Gastgeber Klaus Schümann mahnte in seinem Grußwort eine notwendige Kommunikation „... auch mal wieder von Angesicht zu Angesicht ...“ an, um den aktuellen Herausforderungen gerecht zu werden. Schließlich sei der Hafen Seismograph der Hamburger und auch der Weltwirtschaft.

Die traditionellen „Hafen-Reden“ starteten mit dem Holländer Rolf Habben Jansen, Vorstandsvorsitzender der Hapag Lloyd AG. Er forderte mehr Entscheidungsfreudigkeit am Beispiel der Köhlbrandüberoder -unterquerung ein. Ihm sei egal, ob es mit einer Brücke oder einem Tunnel weiterginge, nur, dass es mal weiterginge. Kritisch stellte er die Frage, ob alle Häfen in Deutschland jedes Marktsegment bedienen müssten. Oder ob nicht weitere Zusammenarbeit langfristig zu einem besseren Ende führen würde.

”

Ich könnte gut mit einer Brücke leben, ich brauche keinen Tunnel. Aber es wäre gut, wenn jemand sagen würde: Es wird eine Brücke und dann ist sie fertig.“

Rolf Habben Jansen



HPA-Chef Jens Meier mit Gustav Tietje, CLC

FOTO: BEATE ZOELLNER



Kapitän Michael Giss (Landeskommmando Hamburg) im Schnack mit Remo Stork, NAVIS

FOTO: CARSTEN GENZ



Wiebke Clement (Nordpink) umrahmt von Katrin Caldwell (li.) und Sandra Rudel vom MCN

FOTO: CARSTEN GENZ



Carmen Schmidt (Logistik-Initiative Hamburg, re.) im Gespräch mit Bolko von Pfeil und Begleitung

FOTO: CARSTEN GENZ



Horst Dörner beim Gläschen mit Guido Graf Finck von Finckenstein (li.)

FOTO: CARSTEN GENZ



Hamburg Messe und Congress – stark vertreten

FOTO: CARSTEN GENZ



Ingo Zemelka, Rainer Fabian (TCO Transcargo) im Klönschnack mit Daniel Richter (Buss Port Services, re.)

FOTO: CARSTEN GENZ



Mecklenburg-Vorpommerns Minister für Wirtschaft, Reinhard Meyer, mit Frau Uta Köhne

FOTO: BEATE ZOELLNER



Ein Geschenk von Hapag-Lloyd: Der Schiffsführungs-Simulator im Museum

Hamburg Wirtschaftssenatorin Dr. Melanie Leonhard prognostizierte dem Hafen eine Energieperspektive, die der Zukunft gerecht wird und forderte bedachtes Planen und entschiedenes Handeln. Um vor Ende der Dekade in Hamburg den ersten Wasserstoff produzieren zu können, sind große Investitionsanstrengungen notwendig, die nicht kommunal zu leisten seien. Dafür sind bundeseinheitliche Entscheidungen und eine nationale Hafenstrategie erforderlich. Der Hamburger Hafen habe eine zentrale Bedeutung für Nord- und Zentral-Europa. Wie wichtig der Hafen ist, sei immer dann zu spüren, wenn der reibungslose Warenfluss gestört werde, so Leonhard.

”

Hafenumschlag ist ja kein Selbstzweck. Wir machen ihn nicht, weil uns Containerbrücken so gut gefallen, sondern weil es Kunden gibt, die Waren von A nach B transportiert haben möchten.”

Melanie Leonhard

FOTO: BEATE ZOELNER

Viel Spaß auch beim „Begrüßungskomitee“
(v.l.): Peter Tamm, Britta und Klaus Schümann



FOTO: CARSTEN GENZ

Rolf Habben Jansen mit Senator a.D. Ian K. Karan



FOTO: BEATE ZOELNER

Die Schiffbautechnische Gesellschaft und Korean Register: Hans Jakob Gäjtens mit Michael Suhr





FOTO: BEATE ZOELNER

Stefan Züchner (UBS Europe) im Gespräch



FOTO: BEATE ZOELNER

Viel Spaß gehabt: Yvonne Kurkowski und Prof. Thomas W. Kraupe



FOTO: CARSTEN GENZ

„Endlich wieder“, sagten Stefan und Jeanette Wratschko (Albia Marine)



FOTO: CARSTEN GENZ

Ob sich Ulf Kowitz (FUNKE Medien, re.) von Marius Browarczyk (LHIND) wohl ChatGPT erklären lässt?



FOTO: BEATE ZOELNER

Als trafen sich Freunde nach langer Zeit wieder: Thorsten Grünhagen (li.) und Werft-Chef Jan Meyer



FOTO: CARSTEN GENZ

Kapitän Jochim Westphalen und Jürgen Glissmann (Blankeneser Segel-Club)

DER KAFFEE, DER IDEEN WECKT!

JETZT PROBIEREN UND INSPIRIEREN.

WWW.IDEE-KAFFEE.COM

Noch mehr Ideen? Dann guck doch mal hier vorbei:

FOTO: BEATE ZOELLNER



Messechef Bernd Aufderheide kurz vor seiner „Hafen-Rede“

”

Man könne also sagen, dass Hamburg der Geburtshelfer für die Messestadt Hannover war.“

Bernd Aufderheide

FOTO: CARSTEN GENZ



Dieter Gast (Gast Shipping) mit Kai Alsen (Alsenship, re.)

FOTO: CARSTEN GENZ



Eilenden Schritts: Jens Meier

FOTO: BEATE ZOELLNER



Selbst der Treppenaufgang wurde für Gespräche genutzt

FOTO: BEATE ZOELLNER



Kommunikation pur im Foyer

FOTO: CARSTEN GENZ



Anna Aly mit Ehemann Herbert (ACONMAR)

Hamburgs Messe-Chef Bernd Aufderheide wagte in seiner Hafen-Rede einen Blick in die Historie. Hamburg war schon Messeplatz zu Zeiten Karl IV. Im Jahr 1365 erteilte der Kaiser der Stadt das Messeprivileg. 18 Jahre später gibt der Rat der Stadt dies Vorrecht wieder auf. Als 1946 in Westdeutschland ein neuer Messeplatz als Ersatz für Leipzig gesucht wurde, lehnten die Hamburger Stadtväter dankend ab. Die Briten legten dann zwischen der ehemaligen A2 und der A7 einen neuen Messestandort fest. Er freute sich, dass der Hamburger Hafen Empfang in diesem Jahr wieder stattfinden konnte. Und auch im Bereich der Messen könne endlich wieder durchgestartet werden. Er sprach die überaus erfolgreiche SMM im vergangenen Jahr an und wies gleichzeitig auf die Planungen dieses Jahres hin: im Juni die H2EXPO & CONFERENCE, MARINE INTERIORS und Seatrade Europe im September 2023 sowie die SMM 2024.

Im Anschluss an die Hafen-Reden stieg man dann in die von Klaus Schumann eingangs „geforderte“ Kommunikation ein. Bis in die späten Abendstunden lag über dem Foyer und Deck 1 des Museums ein permanentes Gesprächsrauschen. Unterbrochen wurde die Diskussion über die maritime Welt nur durch die Aufnahme von exquisiten Brötchen (Fisch und Leberkäse), vegetarischem Fingerfood (aus dem Hause KÄFER), Bier und Somersby (aus dem Hause CARLSBERG), einem Chardonnay (gestiftet von WDI) oder einer Kaffeeveriation aus dem Hause DARBOVEN. ☺



Schiffsneubau unter deutscher Flagge
 In seinem Grußwort zum Hamburger Hafen Empfang sprach Hapag-Lloyd Vorstandsvorsitzender Rolf Habben Jansen die geplante Taufe der „Berlin Express“ an.
 Hier eine paar zusätzliche Informationen:
 Derzeit wird auf der Südkoreanischen Werft Daewoo Shipbuilding für Hapag-Lloyd das erste von 12 neuen Schiffen gebaut. Die „Berlin Express“, die mit Flüssiggas (LNG) betrieben werden kann, wird voraussichtlich Mitte Juni übergeben werden. Getauft wird das 23.600 TEU-Containerschiff am 2. Oktober 2023 am Container Terminal Burchardkai. Taufpatin wird die Frau des Bundespräsidenten, Elke Bűdenbender, sein.
 Das knapp 400 Meter lange Schiff ist zur Emissionsreduzierung ebenfalls mit beidseitigen Landstromanschlüssen ausgerüstet. Alle Neubauten werden unter deutscher Flagge fahren. Als Klassifikationsgesellschaft zeichnet der DNV.

Mitte Dezember noch im Dock bei Daewoo

FOTO: BEATE ZOELLNER

FOTO: BEATE ZOELLNER

FOTO: BEATE ZOELLNER

FOTO: CARSTEN GENZ

FOTO: CARSTEN GENZ

FOTO: CARSTEN GENZ

FOTO: HAPAG-LLOYD



Es braucht mehr Schiffe

Energetische und schiffbauliche Betrachtung von Energieimporten über See

Die Bundesregierung hat sich ambitionierte Ziele gesetzt, um den Klimaschutz durch die Reduzierung von Treibhausgasemissionen sowie die Erhöhung der Energieeffizienz zu fördern. Der Primärenergieverbrauch (Energiegehalt aller im Inland eingesetzten Energieträger) soll bis 2030 um 30 % und bis 2050 um 50 % gegenüber dem Jahr 2008 reduziert werden. Die Treibhausgasemissionen wiederum sollen nach Bundes-Klimaschutzgesetz bis 2030 um mindestens 65 % und bis 2040 um mindestens 88 % reduziert werden. Bis zum Jahr 2045 soll eine Netto-Treibhausgasneutralität erreicht werden, um nach

”

Die Entwicklung erneuerbarer Energien ist das maßgebliche Instrument, um die Klimaziele zu erreichen.”

RAMBOLL

2050 negative Treibhausgasemissionen zu erzielen. Maßgebliches Instrument für die Erreichung der Klimaziele ist die Entwicklung erneuerbarer Energien. Die leistungsbezogenen Ausbauziele erneuerbarer Energien für das Jahr 2030 betragen:

- 215 Gigawatt (GW) für Photovoltaik,
- 115 GW für Onshore-Windenergieanlagen und
- 30 GW für Offshore-Windenergieanlagen.

”

2030 könnte der Primärenergieverbrauch in Deutschland noch 2.800 Terawattstunden betragen.“

Unter Berücksichtigung des Nutzungsgrads (Volllaststunden) der Anlagen beträgt das erneuerbare Energiegewinnungspotenzial für das Jahr 2030 etwa 600 Tsd. GWh oder 600 TWh. Folgt man den oben genannten Zielen, betrüge der Primärenergieverbrauch Deutschlands im Jahr 2030 noch ca. 2.800 TWh und es wäre abzüglich der inländisch erzeugten erneuerbaren Energien noch ein Energiebedarf von 2.200 TWh zu decken.

Zumindest mittelfristig wird diese Bedarfslücke durch importierten Kohle- oder Atomstrom sowie fossile Energieträger geschlossen. Jedoch hat es sich die Bundesregierung in der Nationalen Wasserstoffstrategie erklärtermaßen zum Ziel gesetzt, den internationalen Handel mit Wasserstoff und seinen synthetischen Folgeprodukten zu fördern, um zukünftig notwendige Energieimporte abzusichern und mit den Klimazielen in Einklang zu bringen. Im Folgenden soll daher eine fiktive Beispielbetrachtung durchgeführt werden, in der die oben genannte Bedarfslücke vollständig durch Importe von Wasserstoff(-derivaten) geschlossen wird. Diese Rechnung basiert auf Realdaten, im Fokus stehen vor allem die damit einhergehenden Konsequenzen für die internationale Seeschifffahrt.

Als Langstreckentransportmittel für Wasserstoff und seine Derivate kommen unter ökonomischen Gesichtspunkten Schiffe und Pipelines infrage. Eine Untersuchung der International Renewable Energy Agency kam zu dem Ergebnis, dass neue Pipelines bis zu einer Distanz von etwa 4.000 km und umfunktionierte Pipelines bis zu einer Distanz von etwa 8.000 km kosteneffiziente Transportlösungen darstellen können.



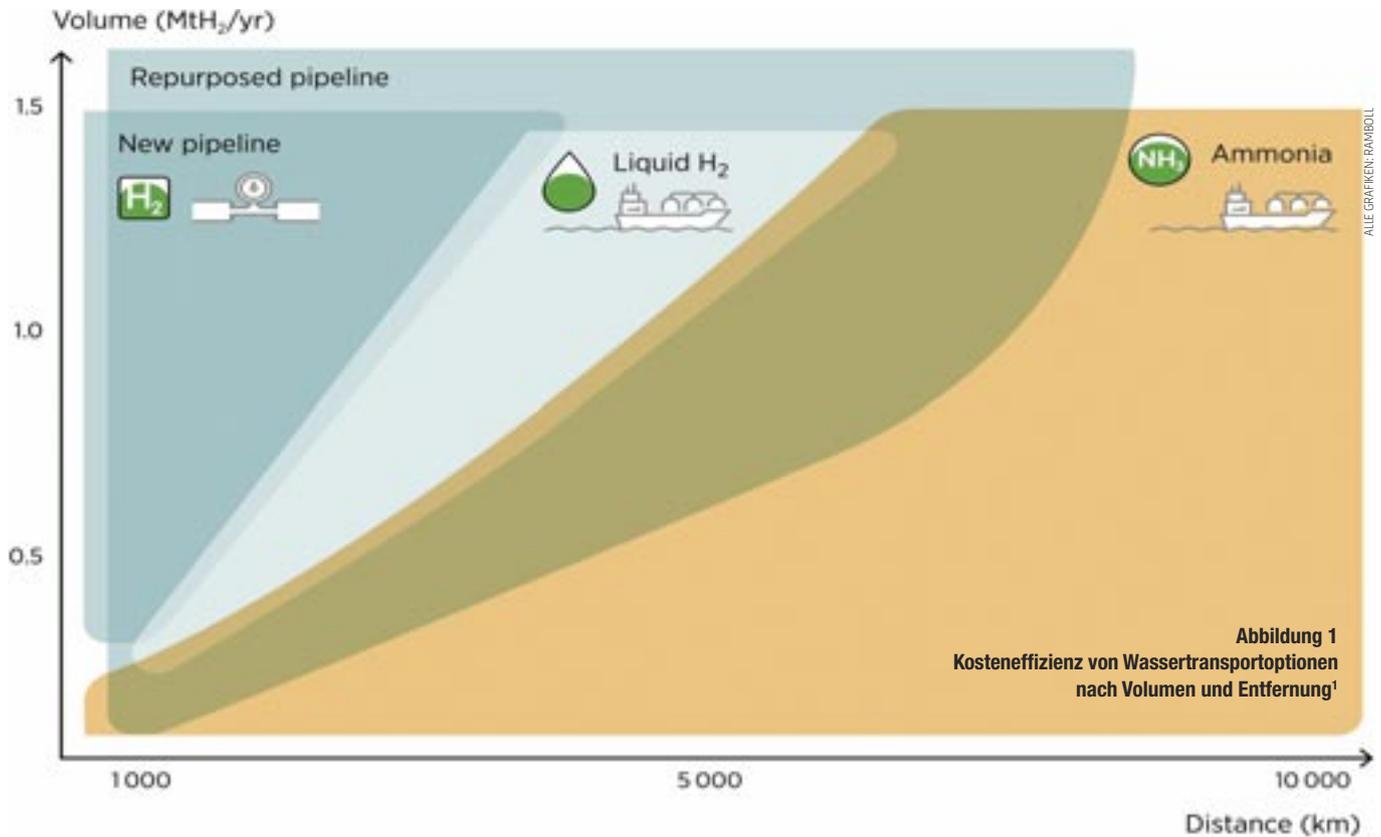
Was Deutschland braucht, bewegt die HHLA.

Als eines der führenden europäischen Logistikunternehmen bringen wir Waren und Güter in Bewegung – und die Transportströme in Fluss. Mit Verantwortung. Mit Verlässlichkeit. Und mit Nähe zu unseren Kunden. Als logistischer Knotenpunkt und Teil der Versorgungsinfrastruktur sorgen wir auch in schwierigen Zeiten für Stabilität in Deutschland. Wir sind Bindeglied zwischen lokalen und globalen Märkten sowie der Logistik von heute und morgen. Denn: **Die HHLA ist das Tor zur Zukunft.**



DAS TOR ZUR ZUKUNFT

#TorZurZukunft www.hhla.de



ALLE GRAFIKEN: RAMBOLL

”

Reiner Wasserstoff lässt sich in verflüssigter Form per Schiff allerdings nur über relative kurze Distanzen transportieren.“

und unter Umständen für Importe aus Nordafrika an. Potenzial für die Erzeugung von Wasserstoff(-derivaten) besteht allerdings vor allem in Südamerika, Westafrika, dem arabischen Raum sowie allgemein den Regionen südlich des Äquators.

Die genannte Schwelle bei der Transportdistanz ist in Abbildung 2 exemplarisch für Schiffsverkehre nach Rostock dargestellt.

Die Karte zeigt zudem potenzielle Standorte für die Erzeugung von Wasserstoff(-derivaten) außerhalb Europas und verdeutlicht so die Notwendigkeit und Relevanz von Energieimporten per Schiff. Unter atmosphärischen Bedingungen eignet sich Wasserstoff aufgrund der sehr geringen Dichte nicht für den Schiffs-transport. Vor der Beförderung auf See muss Wasserstoff daher zunächst in eine speicherfähige Form gebracht werden.

Ab einer Entfernung von etwa 8.000 km ist die Beförderung per Schiff, in Form von Wasserstoffderivaten wie Ammoniak, demnach die zu bevorzugende Transportoption (siehe auch **Abbildung 1**). Der Transport von reinem Wasserstoff in verflüssigter Form per Schiff stellt der Analyse zufolge allenfalls auf kurzen bis mittleren Distanzen und bei geringeren Volumina eine Alternative dar. Aus deutscher Sicht bieten sich Pipelines demzufolge für kontinentale Transporte



FOTO: MEDIASERVER HAMBURG, KONSTANTIN BECK

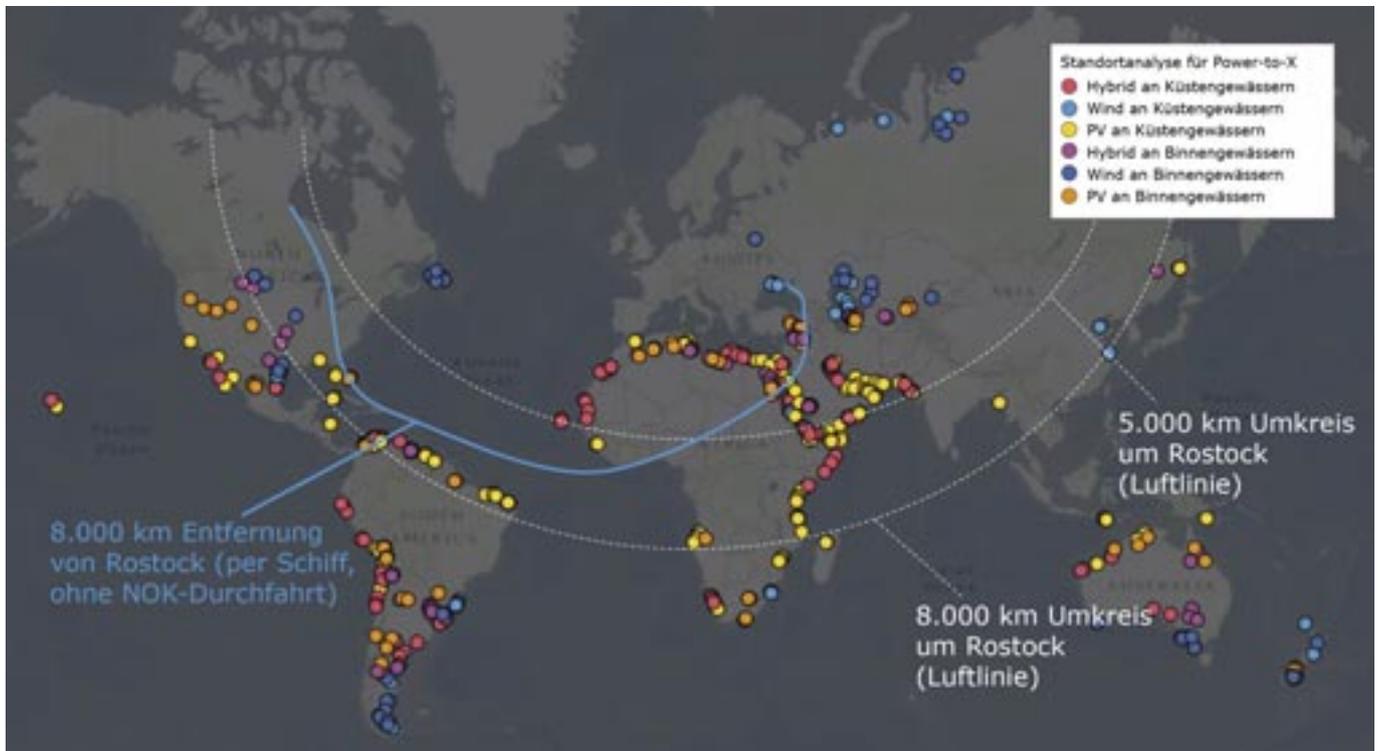


Abbildung 2
Potenzielle Standorte zur Erzeugung von Wasserstoff(-derivaten) und Entfernung von Rostock¹

Grundsätzlich bestehen hierfür verschiedene Möglichkeiten, z. B.:

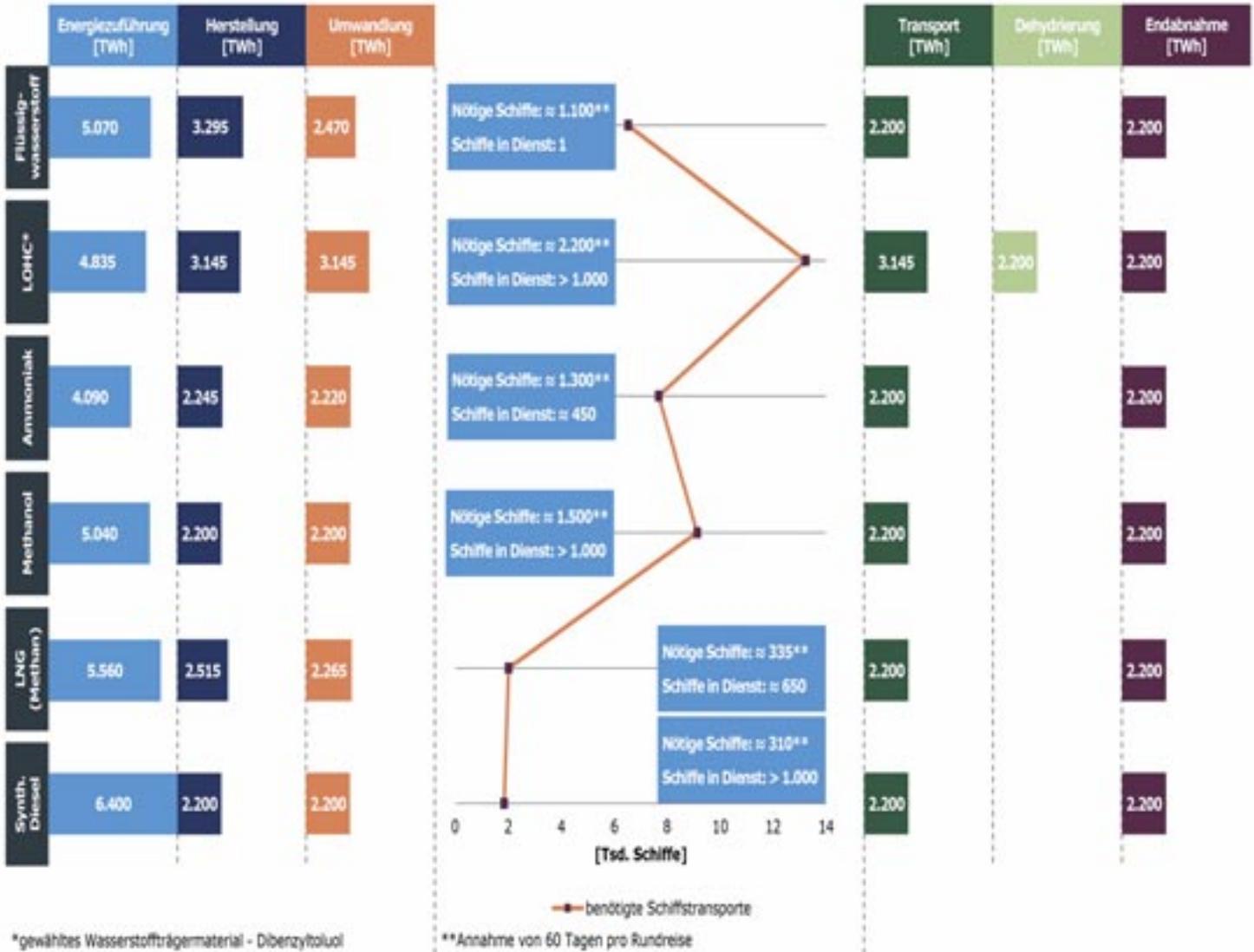
- Komprimierung durch Druck (komprimierter Wasserstoff)
- Verflüssigung durch Kälte (Flüssigwasserstoff)
- Hydrierung von flüssigen organischen Wasserstoffträgern (liquid-organic hydrogen carrier – LOHC)
- Veredelung zu synthetischen Folgeprodukten durch chemische Verfahren, wie z. B. Haber-Bosch-Verfahren oder Fischer-Tropsch-Synthese

Kriterien für die Wahl eines adäquaten (kosteneffizienten) Transportmediums für Wasserstoff können aus heutiger Sicht mit Blick auf die Energiebilanz und die (aktuelle) internationale Seeschiff-fahrtsflotte sein:

- Energieaufwand bei der Umwandlung von grünem Strom in das entsprechende Transportmedium
- „Energieverluste“ (bspw. durch Boil-off-Gas) während des Transports
- global verfügbare Flotte entsprechender (Gas-)Tankschiffe (Anzahl und Größe)
- benötigte Anzahl an Schiffen und Transporten bspw. zur Deckung der deutschen Energieimporte
- Möglichkeit und Aufwand einer Rückführung zu Wasserstoff (z. B. zur Einspeisung ins Gasnetz)



Abbildung 3
Energetische und schiffsbezogene Beispielbetrachtung
der Supply Chain von Wasserstoff(-derivaten)



Legende:

Produktions- und Exportseite (linke Spalte):

Die zugeführte Energie in Form von grünem Strom verringert sich durch die Herstellung.

Bei Flüssigwasserstoff und LOHC ist der Energieaufwand für die Elektrolyse eingepreist.

Bei Ammoniak, Methanol und Diesel/LNG muss Energie für weitere Synthesen aufgewendet werden. Die im Schritt Umwandlung abgezogene Energie wird für die Verflüssigung bzw. Komprimierung eingesetzt.

Schifftransport (mittlere Spalte):

Dargestellt sind die benötigten Schiffsanläufe und die dafür einzusetzenden Schiffe, wenn die nach der Umwandlung (siehe linke Spalte) übrigbleibenden Energiemengen nach Deutschland transportiert werden sollen. Für den Ammoniak-Fall wären bspw. 7.700 Schiffsanläufe je Jahr in Deutschland nötig.

Importseite (rechte Spalte):

Wenn wir im gewählten Beispiel Energieimporte von 2.200 TWh benötigen, müssen die unter Umwandlung (siehe linke Spalte) geführten Energiemengen importiert werden.

Durch Boil-off-Effekte beim Transport verringert sich die mitgeführte Energie bei LNG, Ammoniak und Flüssigwasserstoff. Für LOHC sind (wegen des Energieaufwands für die Dehydrierung) 3.145 TWh zu importieren.

In **Abbildung 3** ist der Einfluss der genannten Kriterien beispielhaft für den genannten Primärenergieverbrauch von 2.200 TWh dargestellt. Anhand der Wirkungsgrade in den einzelnen Prozessschritten wurden für sechs mögliche Energieträger bzw. Transportmedien die zuzuführende Energiemenge (linke Spalte) ermittelt, um den entsprechenden Output von 2.200 TWh (rechte Spalte) zu erzielen.

Energieaufwand entsteht als erstes durch die Herstellung mittels des entsprechenden chemischen Verfahrens, als nächstes durch die Umwandlung in den speicherfähigen Zustand (Verflüssigung, Komprimierung, Hydrierung), dann während des Transports (etwa durch Boil-off-Effekte) und letztendlich, im Falle von LOHC, bei der Dehydrierung.

Das Beispiel in **Abbildung 3** zeigt, dass heute etablierte Energieträger, wie Diesel und LNG, bei synthetischer Herstellung (auf Basis von Wasserstoff) deutliche Nachteile in der Energiebilanz im Vergleich zu Ammoniak und Methanol aufweisen (vergleiche Energiezuführung). Der größte Vorteil liegt in der vorhandenen Tankerflotte (Anzahl und Größe der Schiffe) für diese Produkte.

Die Anzahl der notwendigen Schiffstransporte von synthetischem Diesel oder LNG beträgt nur einen Bruchteil der Anzahl für die übrigen Energieträger.

Besonders negativ wirken sich die ungünstigen chemisch-physikalischen Eigenschaften beim Transport von reinem, verflüssigtem Wasserstoff aus. Zudem besteht ein Mangel an großen Tankern. Stand heute ist mit der ‚Suiso Frontier‘ erst

ein Seeschiff in Dienst gestellt worden, das flüssigen Wasserstoff befördern kann. Deswegen Kapazität von 1.250 m³ würde nach dem in **Abbildung 3** gewählten Beispiel zu mehreren hunderttausend erforderlichen Schiffstransporten führen.

”

Bei synthetischer Herstellung weisen etablierte Energieträger deutliche Nachteile in der Energiebilanz auf.”

Lufthansa Industry Solutions

Auf Kurs zu Smart Port & Smart Shipping

Sie benötigen Experten für Ihre IT und KI in der Logistik? Von Smart Logistics, IT Security & Privacy, Sustainability, Cloud bis zu SAP und Microsoft – wir haben innovative Lösungen für Sie.

LHIND.de

Wasserstoff



Status: Konzeptphase

Kapazität:

≈ 11.400 t / 0,38 TWh

Aktuelle Weltflotte für Flüssigwasserstofftanker: 1 Schiff

LOHC



Status: in Betrieb

Kapazität (Wasserstoff):

≈ 7.100 t / 0,24 TWh

Aktuelle Weltflotte für Produkten- und Öltanker: > 1.000 Schiffe

Ammoniak



Status: in Betrieb, Skalierung nötig / möglich

Kapazität:

≈ 55.000 t / 0,29 TWh

Aktuelle Weltflotte für ammoniaktaugliche Tankschiffe: ca. 450 Schiffe

Methanol



Status: in Betrieb, Skalierung nötig / möglich

Kapazität:

≈ 43.500 t / 0,24 TWh

Aktuelle Weltflotte für Chemikaliertanker: > 1.000 Schiffe

LNG



Status: in Betrieb (seit den 1960er-Jahren)

Kapazität:

≈ 81.000 t / 1,13 TWh

Aktuelle Weltflotte für LNG-Tanker: ≈ 650 Schiffe

Diesel



Status: in Betrieb

Kapazität:

≈ 100.000 t / 1,20 TWh

Aktuelle Weltflotte für Produkten- und Öltanker: > 1.000 Schiffe

Abbildung 4
Überblick über gängige und zukünftige (Gas-)Tankschiffstypen

Bei dem stattdessen unterstellten Tanker mit einer Kapazität von 160.000 m³ (siehe auch Abbildung 4) handelt es sich um ein von Kawasaki geplantes Schiff in der Konzeptphase, von dessen Art sich allerdings weder ein Modell in Dienst noch in den Orderbüchern befindet.

Die Faktenlage vergegenwärtigt also, dass der Transport von reinem Wasserstoff aus energiebilanzieller sowie schiffbaulicher Sicht völlig abwegig ist. Während der

Transport in Form von LOHC bei den dargestellten Mengen aufgrund der vergleichsweise niedrigen Aufnahmefähigkeit der Wasserstoffträgermaterialien eine erhebliche Anzahl von Schiffstransporten bedingen würde, stellen Ammoniak und Methanol in unserer Beispielbetrachtung den besten Kompromiss zwischen Energieeffizienz und verfügbarer Tankerflotte dar. Bei beiden Produkten handelt es sich um bereits heute weltweit per Schiff gehandelte Energieträger (u. a. für die che-

mische Industrie und die Düngemittelherstellung). Dementsprechend existiert ein Erfahrungsschatz im Umgang mit ihnen sowie auch schon Infra- und Superstruktur, z. B. durch Importterminals. Aber auch der Energieimport mittels Ammoniak und Methanol geht mit neuen Herausforderungen einher (z. B. toxische Eigenschaften von Ammoniak, Notwendigkeit einer CO₂-Kreislaufwirtschaft bei Methanol), die im Rahmen dieser Kurzbetrachtung nicht ausreichend gewürdigt werden können.

Zu beachten ist zudem, dass eine direkte Verwertung der Ammoniak- und Methanolmengen nicht realistisch erscheint. Um sie in einer zukünftigen Energiewirtschaft nutzbar zu machen, wird ein großer Anteil der Produkte durch entsprechende Verfahren (Ammoniakcracken, Methanolreformation) in Wasserstoff rückzuführen sein. Hierfür ist weiterer Energieaufwand notwendig.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Umstellung der deutschen Energiewirtschaft nur funktionieren kann, wenn hinsichtlich der notwendigen Energieimporte frühzeitig Planungssicherheit und Planungsvorlauf geschaffen wird. Dies schließt eine ganzheitliche Planung von Projekten zur Gewinnung erneuerbarer Energien im globalen Süden (inkl. Australien) mit ein. Zu diesen Planungen zählen auch Untersuchungen bzgl. des Transports der erzeugten Energieträger.

Die vorliegende fiktive Betrachtung bietet nur einen kurzen Abriss möglicher Schwerpunkte. Sie verdeutlicht aber vor allem anhand der in Abbildung 3 enthaltenen Darstellung der notwendigen Schiffstransporte und der aktuellen Flottengröße, welche immense Herausforderungen die Beförderung erneuerbarer Energien aus schiffbaulicher Perspektive und die Bedienung dieser Schiffe aus Sicht der Hafenkapazitäten birgt. Erschwerend kommt hinzu, dass bei Weitem nicht alle Schiffe über die in Abbildung 4 dargestellten Kapazitäten großer (Gas-)Tanker verfügen. Eine Skalierung der Schiffgrößen wäre insbesondere für Ammoniak- und Methanol-tankschiffe erforderlich.

Ramboll verfügt aus einer Vielzahl von nationalen und internationalen Projekten für erneuerbare Energieträger über eine umfassende Expertise im maritimen und landseitigen Anwendungsbereich und steht Ihnen bei der Bewältigung der oben genannten Herausforderungen gern beratend zur Seite. 🏠

*Bjarne Richter und Heiko Wenzel,
Ramboll*

Quellen:

[1] Umweltbundesamt - Primärenergieverbrauch, Stand 22. März 2023

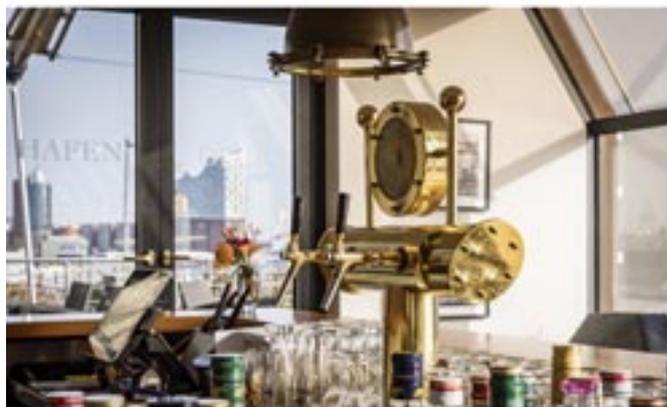
[1] Umweltbundesamt - Treibhausgas minderungsziele Deutschlands, Stand 9. Februar 2022

[1] Bundesregierung - Energiewende beschleunigen, Stand 25. April 2023

[1] Bundesregierung - Die Nationale Wasserstoffstrategie, Stand Juni 2020



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 - 31 79 05 80



Preisbeispiel:

Hafen-Kuppel (max. 40 Personen zum Speisen)
gastronomischer Mindestumsatz 1.700,- € (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

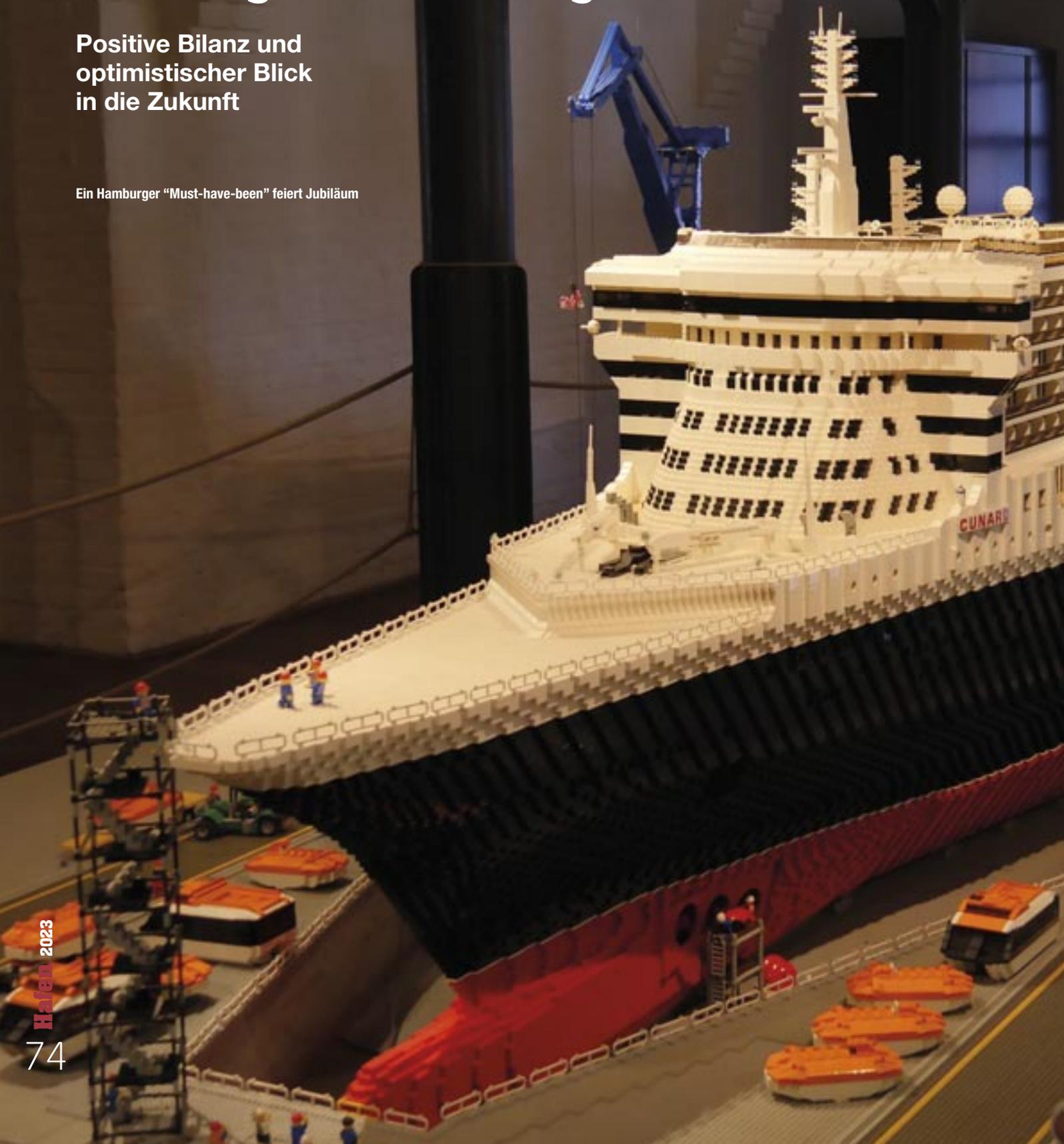
"Hafen-Klub Hamburg" Gastronomie GmbH
Bei den St. Pauli Landungsbrücken 3
20359 Hamburg

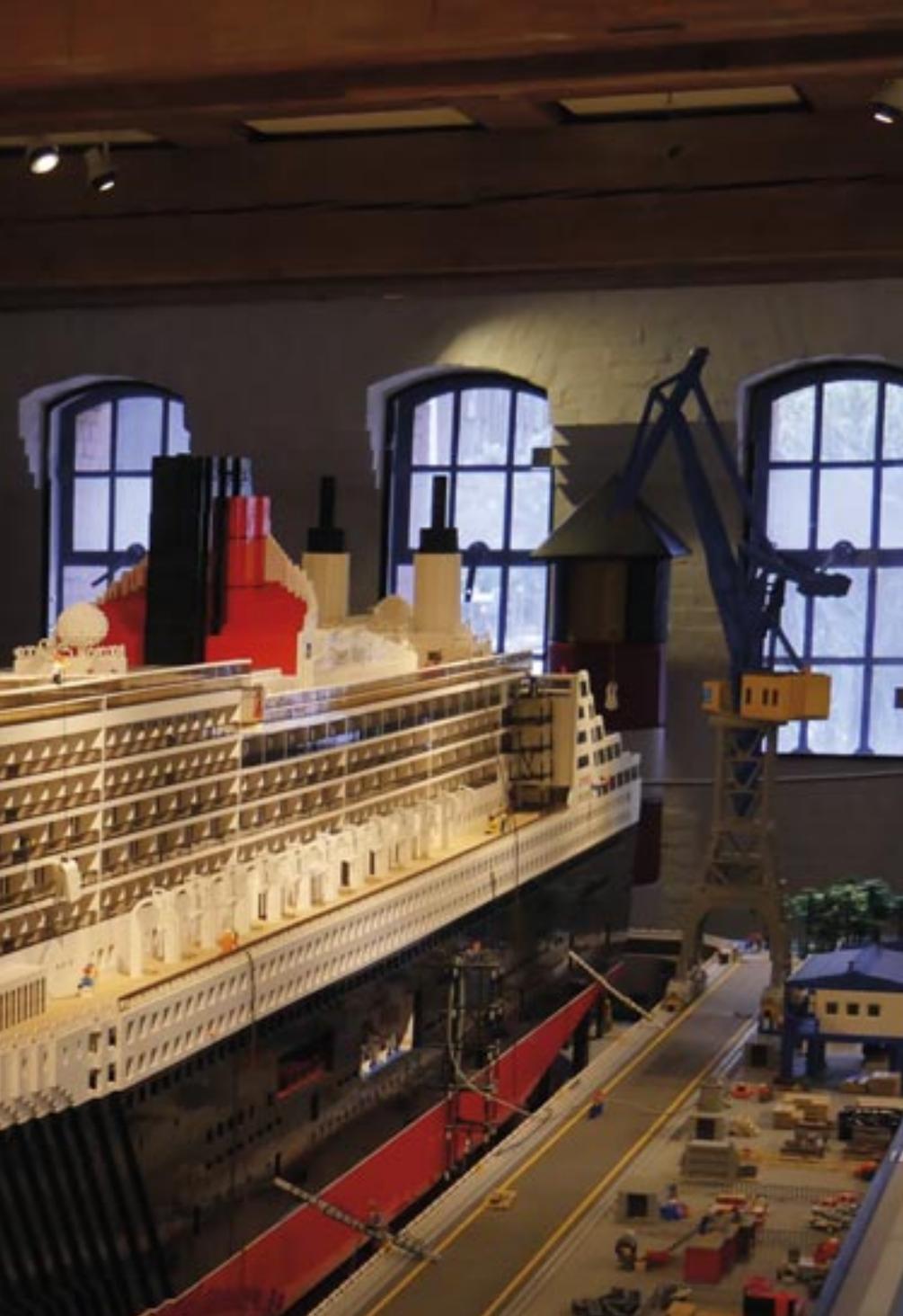
www.hafen-klub-gastronomie.de

Das Internationale Maritime Museum Hamburg hat Geburtstag

Positive Bilanz und
optimistischer Blick
in die Zukunft

Ein Hamburger "Must-have-been" feiert Jubiläum





Am 25. Juni wird das Internationale Maritime Museum Hamburg 15 Jahre alt. Eine gute Gelegenheit für einen Blick zurück auf erfolgreiche, spannende und turbulente Jahre mit vielen Sonderausstellungen, Veranstaltungen und prominenten Gästen aus aller Welt. Und für einen optimistischen Blick in die Zukunft dieses einmaligen Museums im Herzen des Hamburger Hafens. „Wir sind stolz auf das, was wir erreicht haben und fühlen uns für die kommenden Jahre gut gerüstet“, so Museumsvorstand Peter Tamm.

Nach der feierlichen Eröffnung durch den damaligen Bundespräsidenten Horst Köhler hat sich das private Museum im markanten Kaispeicher B schnell seinen Platz in der Hamburger Museumswelt erobert. „Aber auch weltweit haben wir einen guten Ruf und genießen viel Aufmerksamkeit. Das zeigen die vielen Besucherinnen und Besucher aus dem Ausland, die unser Haus ganz gezielt aufsuchen“, so Peter Tamm. „Reges internationales Interesse fand vor allem die Ausstellung zur Maritimen Seidenstraße, bei der das Guangdong Museum Funde von mittelalterlichen und frühzeitlichen chinesischen Schiffswracks präsentierte“.

Schiffsmodellbautage im September 2022





FOTO: WWW.LUFT.BILD.FOTOGRAFIE.MARTIN.ELSEN

Eine Drohne macht's möglich: Das Museum aus der Vogelperspektive

Neben der Dauerausstellung der größten privaten maritimen Sammlung der Welt haben mehr als zwei Dutzend Sonderausstellungen viele Schifffahrtsbegeisterte auf die neun Ausstellungsdecks in der Hamburger Speicherstadt gelockt. Die Bandbreite der Sonderausstellungen war groß. Sie reichte von kleinen, aber feinen Kunst- und Fotoausstellungen bis zu großen Präsentationen, z. B. vom Nachlass Albert Ballins oder Jubiläumsausstellungen wie „150 Jahre Hamburg Süd“ oder „175 Jahre Hapag-Lloyd“.

Die Präsentation der Exponate auf neun Decks ist aber nur der sichtbare Teil des Museums. Das umfangreiche maritime Archiv im Depot des Nebengebäudes ist sicher einmalig auf der Welt und wird permanent gepflegt und dokumentiert. Hier ist in den letzten Jahren viel geleistet



Feierliche Eröffnung am 25. Juni 2008

worden. Das Ergebnis sind über eine Million Digitalisate, die jetzt einer breiten, maritim-interessierten Öffentlichkeit zugänglich sind.

Auch viele prominente Besucher aus dem In- und Ausland kamen in die Koreastraße. Zu ihnen zählten u. a. Prinz William und seine Frau Kate, Prinz Carl-Philip von Schweden sowie die thailändische Prinzessin Bajrakitiyabha. Angela Merkel war ebenso zu Gast wie NATO-Generalsekretär Jens Stoltenberg. Nur von den Eintrittsgeldern allein kann das Maritime Museum, das von der privaten Peter Tamm Sen. Stiftung getragen wird, nicht existieren. Deshalb ist die Vermarktung der einmaligen Location des Kaispeichers B ein ganz wichtiges weiteres Standbein. Die Vermietung der Räumlichkeiten für die unterschiedlichsten Events hat sich im Laufe der Jahre kon-



FOTO: PETER NEUMANN / VPS / NACHT PHOTO SERVICE / WWW.VPS-COLLECTION.DE / +49 40 389 51 43

tinuierlich entwickelt. Große Firmen, aber auch Privatleute, haben den Reiz des alten Speichers mit dem maritimen Ambiente entdeckt. Nach der Pandemie blickt das Museum jetzt optimistisch in die

Zukunft. „Der Start ins neue Jahr gelang bestens“, so Peter Tamm. „Die drei ersten Monate waren von den Besucherzahlen her die besten seit Bestehen und wir haben noch viel vor.“ 🇩🇪

Deutschland zur See.

175 Jahre Marine Sonderausstellung vom 15. Juni bis zum 5. November

Am 14. Juni 1848 beschloss das Parlament in der Frankfurter Paulskirche die Gründung einer Bundesflotte. Nach deren Scheitern hatten die politischen Verwerfungen und Brüche im weiteren Verlauf der deutschen Geschichte acht Marinen zur Folge. Die Sonderausstellung widmet sich Anspruch und Wirklichkeit deutscher Marinen seit 175 Jahren.

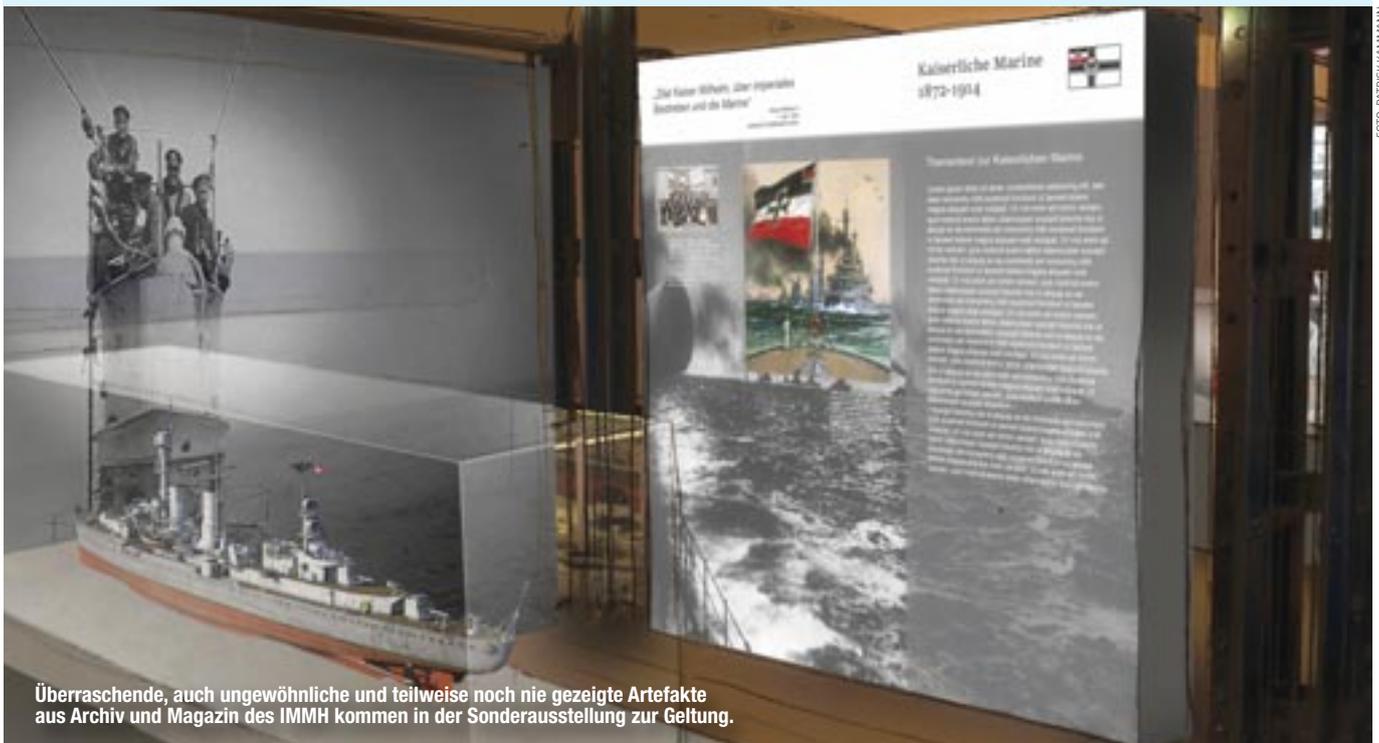


FOTO: PATRICK KAMMANN

Überraschende, auch ungewöhnliche und teilweise noch nie gezeigte Artefakte aus Archiv und Magazin des IMMH kommen in der Sonderausstellung zur Geltung.



FOTO: LANDESKOMMANDO HAMBURG/HERBERT BOEHM

Viel besuchter Gast: Die „Amerigo Vespucci“, Schulschiff der italienischen Marine

Maritimer Host Nation Support

Das Landeskommmando Hamburg vertritt die Bundeswehr in der Freien und Hansestadt Hamburg und ist Ansprechstelle für alle Hamburgerinnen und Hamburger. Zu den Kernaufgaben des Kommandos zählt der Host Nation Support beispielsweise für Marineschiffe befreundeter Nationen. Auch zum Hafengeburtstag Hamburg kommen Gäste aus aller Welt.

Rund 25 internationale Marineschiffe besuchen pro Jahr die Hansestadt. Jedem Besuch eines Marineschiffs geht eine umfassende Planung und Koordination voraus – nicht nur im Bereich Hafenlogistik, sondern auch hinsichtlich der Organisation von Besuchen an Land. Diese Form des Host Nation Support bringt vielfältige Aufgaben mit sich. Um dem Besuch eines Marine-

schiffes einer befreundeten Nation hinreichend gerecht werden zu können, verfügt das Landeskommmando Hamburg als einziges Landeskommmando bundesweit über die Abteilung Protokoll/Küste. Sie ist aktiv für Marineschiffe in Hamburg und beratend für graue Schiffe in allen zivilen norddeutschen Häfen tätig. Neben den regulären Schiffsbesuchen koordiniert und organisiert die Protokollabteilung auch die Besuche der Marineschiffe während

des Hafengeburtstages Hamburg, der mit mehr als eine Million Gästen das größte Hafenfest weltweit ist.

Während der zeitliche Vorlauf für den Besuch eines Schiffes anlässlich des Hamburger Hafengeburtstages ein Jahr beträgt, melden sich Marineschiffe für reguläre Besuche in der Hansestadt inoffiziell meist zwei bis drei Monate im Voraus vor der geplanten Visite an.

Botschaft – Behörden – Brücken

Plant ein Schiff, etwa während einer mehrmonatigen Ausbildungsfahrt, Hamburg anzulaufen, so meldet es dieses Vorhaben dem zuständigen Ministerium in seinem Heimatland, das wiederum die jeweilige Botschaft in Berlin in Kenntnis setzt. Die Botschaft benachrichtigt das Bundesministerium für Verteidigung über die Besuchsabsicht. Wird der Besuch genehmigt, so informiert das Bundesministerium für Verteidigung das Landeskommando Hamburg sowie das Territoriale Führungskommando, das somit über den anstehenden Host Nation Support in Kenntnis gesetzt wird.

Wenn die Besuchsabsicht eines Marineschiffs einer befreundeten Nation auf Hamburger Ebene bekannt geworden ist, dann beginnen die konkreten Absprachen und Planungen vor Ort. Das Lan-

deskommando Hamburg nimmt sowohl Kontakt mit dem Militärattaché der jeweiligen Botschaft als auch mit dem Schiff und dem Schiffsagenten auf, um erste Details zu klären. Anschließend muss der Liegeplatz bei der Hamburg Port Authority angemeldet werden, da die Hamburger Hafenbehörde das Hafenmanagement betreibt und für alle behördlichen Belange des Hamburger Hafens zuständig ist. In der Regel erhält ein auswärtiges Marineschiff seine Liegeplatzgenehmigung an der Überseebrücke, in Ausnahmefällen macht es an den Landungsbrücken fest. Schiffe mit großem Tiefgang legen im inneren Hafen an.

Wasserseitig sind weitere Absprachen mit unterschiedlichen Institutionen zu treffen – was auch erklärt, warum die meisten Schiffe einen längeren Vorlauf für die Planung ihres Besuchs in Ham-

burg vorsehen. Bei der Nautischen Konferenz, die vor jedem Besuch eines Marineschiffs stattfindet, setzen sich Vertreter der Hamburg Port Authority und der Abteilung Protokoll/Küste des Landeskommandos Hamburg mit Mitarbeitern der jeweiligen Botschaft sowie dem Schiffsagenten zusammen, um alle logistischen und nautischen Fragen zu klären.

Auf der Sicherheitskonferenz, zu der das Landeskommando Hamburg Vertreter aller relevanten Behörden einlädt, werden Absprachen zur Absicherung getroffen. Darüber hinaus setzt die Abteilung Protokoll/Küste alle Dienststellen der Hamburger Polizei, das Bundeswehrkrankenhaus Hamburg sowie die Verbindungsoffiziere, die größtenteils von der Helmut-Schmidt-Universität der Bundeswehr kommen, über den Aufenthalt des besuchenden Marineschiffes in Kenntnis.

Ein Programmpunkt der „Hafengäste“ ist der Empfang im Hamburger Rathaus



Protokoll – Programm – St. Pauli

Parallel zur Organisation des Aufenthaltes des Schiffes im Hamburger Hafen plant die Abteilung Protokoll/Küste verschiedene Programmpunkte, die dem Protokoll der Marinen weltweit entsprechen.

Darüber hinaus gilt es, die Protokollabteilung der Kanzlei des Hamburger Senats so frühzeitig wie möglich über einen anstehenden Marineschiffsbesuch einzubinden, um den Termin für einen Senatsempfang im Rathaus oder im Gästehaus des Senats zu vereinbaren.

Am Senatsempfang nimmt in der Regel eine rund 50-köpfige Delegation des Schiffes sowie Vertreter verschiedener Hamburger Behörden, Institutionen und der Bundeswehr teil.

Die Besatzung der mexikanischen Drei-Mast-Bark CUAUHTÉMOC begrüßt Hamburgs Ersten Bürgermeister, Dr. Peter Tschentscher, an Bord.

”

Der Host Nation Support ist eine ganz wesentliche Aufgabe der Protokollabteilung im Landeskommando Hamburg.“

FOTO: BUNDESWEHR



FOTO: LANDESKOMMANDO HAMBURG/GULLA MATTHES





Erstmals zu Besuch in Hamburg: Die Crew der pakistanischen Mehrzweckfregatte „Aslat“ bei einer Kranzniederlegung am Marine-Ehrenmal in Laboe

Da die Besatzungen der besuchenden Marineschiffe meistens längere Zeit in See waren, organisiert das Landeskommando Hamburg für sie unterschiedliche Ausflugsprogramme, was ebenfalls eine Facette des Host Nation Support ist. Neben Fahrten wie etwa zum Marine-Ehrenmal Laboe, schenkt der Besuch des Internationalen Maritimen Museums Hamburg oder eines vermeintlich typisch deutschen Lokals den Crewmitgliedern Zerstreuung und Abwechslung – ebenso wie die Partymeile St. Pauli, die von den Besatzungsmitgliedern selbstständig erkundet wird.

Die Eindrücke, die die Kameradinnen und Kameraden von auswärtigen Marineschiffen bei den Ausflügen in und um Hamburg sammeln, nehmen sie mit in

”

Die Crews auswärtiger Marineschiffe werden zu Botschaftern für deutsche Gastfreundschaft und Lebensart.“

ihr Heimatland und werden so zu Botschaftern für deutsche Gastfreundschaft und Lebensart.

Die Besatzungen der Marineschiffe öffnen in der Regel auch ihre Stelling (Gangway) und laden Einwohner und Touristen zu kostenfreien Schiffsbesichtigungen ein. Das Interesse, ein graues Schiff bei „Open-Ship“-Terminen zu besichtigen, ist grundsätzlich groß. Die Besuchszahlen variieren je nach Schiff und Jahreszeit. Ein schmuckes Segelschuldschiff, wie etwa die AMERIGO VESPUCCI, kann im Sommer rund 12.000 Besucher an zwei „Open-Ship“-Tagen anlocken, während ein Minenjäger im Winter immerhin noch 100 Interessierte an Bord empfängt. ■

Ulla Matthes



Kurz vor ihrer Außerdienststellung im Dezember 2019 noch einmal „open ship“ auf der Fregatte „Augsburg“ während des Hamburger Hafengeburtstages.



Moin.

Wir liefern Ideen zur Problemlösung:

Strategien und Umsetzungen in den Bereichen

- Finanzen
- Organisation
- Marketing und
- Vertrieb

Unternehmens-Beratung Schümann GmbH
Kätnerstraße 6, 25587 Münsterdorf
Telefon 04821/872 98
E-Mail buero@ubs-gmbh.de
www.ubs-gmbh.de

[smm-hamburg.com /trailer](https://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.

28 – 29 Juni 2023:



6 – 8 September 2023:



MARINE INTERIORS | Cruise & Ferry
Global Expo
Powered by SMM



SMM

24 – 27 September 2024:



H2 EXPO & CONFERENCE