

Hafen

Jahresband zum Hamburger Hafen



● Köhlbrand

**Das lange
Warten auf eine
neue Brücke**

● Datensicherheit

**Der sichere
Weg der
Digitalisierung**

● MSC – HHLA

**Positives Signal
für den Hamburger
Hafen?**

► **Ulfert Cornelius, Präsident UVHH:** Der Hafen ist kein Selbstzweck ► **Dr. Hans Fabian Kruse, Präsident AGA:** Diese Trägheit können wir uns nicht leisten ► **Dr. Ottmar Gast, vormals Hamburg Süd:** Hamburger Container-Hafen – Quo Vadis? ► **Dr. Astrid Petersen, Personalvorständin TÜV NORD:** Die Zukunft des Hamburger Hafens ► **Hamburg Messe:** Botschafter im Weltformat ► **Lufthansa Industry Solutions:** Für eine klare Zukunftsstrategie ► **Metrans:** Es muss elektrisch werden! ► **Ramboll:** Ein Wettlauf gegen die Zeit ► **Cap San Diego:** Immer etwas los! ► **Schiffsbegrüßungsanlage:** Wachablösung in Wedel ► **Der Hafen Hilft e. V.:** Netzwerken und Nachhaltigkeit ► **Museumshafen Oevelgönne:** Neues Besucherzentrum



**Lufthansa
Industry Solutions**



Sind Sie bereit für Ihren ersten **CSRD-REPORT?**

Abgabefrist für das Jahr 2024 ist März 2025. Wir helfen Ihnen schon heute, die richtigen Prozesse aufzusetzen, relevante Datenpunkte zu identifizieren und alle erforderlichen Angaben zusammenzutragen – und das alles mit nur einem Tool.

EPACTO macht Nachhaltigkeit transparent messbar und ermöglicht Unternehmen, People, Planet & Profit in Einklang zu bringen.



Think digital. Act digital. Together.

[LHIND.de]

Vorweg betrachtet ...

Es gab schon optimistischere Zeiten. Nicht nur die Welt hat Probleme, auch der Hamburger Hafen steht wieder einmal vor großen Herausforderungen. Unter anderem auch, weil die Welt wieder einmal Probleme hat. Doch vieles ist hausgemacht, weil es an Konsens vor der Haustür fehlt.

Die Zahlen sind ernüchternd. In den 14 Jahren von 2007 bis 2021 konnte der Containerumschlag weltweit um 74 Prozent zulegen. In Hamburg dagegen wiesen die Zahlen von 2007 bis 2022 einen Rückgang von 16,7 Prozent auf. Analysen erwarten, dass sich der Containerumschlag „auf dem Niveau von unter zehn Millionen TEU einpendeln“ wird, zitiert die „Welt am Sonntag“ die Analyse der Hamburg School of Business Administration (HSBA), die die Handelskammer in Auftrag gegeben hatte. Und weiter heißt es dort: „Hamburg hat seinen Innovationsvorsprung im Bereich Terminalautomatisierung weitgehend verloren“.

In Summe nicht gerade Mut machende Ausführungen der Wirtschaftsfachwelt.



Lähmende Diskussionen über Notwendiges wie die langwierige Behandlung des Themas Köhlbrandbrücke – zugegeben-ermaßen ein Jahrhundertwerk – verunsichert die Hafen-Wirtschaft. Nun ist es entschieden. Die Realisierung wird wohl bis nach 2040 dauern.

Ins Rollen gekommen ist in Zeiten der Umschlagflaute eine Diskussion über ein zusätzliches Terminal im Mittleren Freihafen. Nur Theorie?

Weitere Herausforderungen, Entscheidungszwänge und Probleme werden auftauchen und sinnvolle Reaktionen verlangen.

Umso wichtiger sind Kommunikation und Austausch. Möge auch dieser Jahresband HAFEN 2024 wieder Anregungen zum Austausch liefern. 🏠

Herzlich, Ihr Klaus Schümann



Seit 2010 bittet die Schümann-Gruppe zum Hafen Empfang, der 2020-2022 pandemiebedingt ausfiel. Das Magazin Hafen erscheint jeweils rund um den Hamburger Hafen Empfang als Jahresband. Herausgeber: Klaus Schümann (klaus.schuemann@atelier-schuemann.de), Chefredaktion: Dirk Schümann, Klaus Schümann, Autoren: Bengt van Beuningen (bvb), Michael Hotze (mh), Maren Schümann (ms), Anzeigen: Beim Verlag Herstellung und Layout: Jana Schellhorn, 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. Verlag: Atelier Schümann GmbH, Blankeneser Landstraße 2a, 22587 Hamburg, klaus.schuemann@atelier-schuemann.de, Redaktionsschluss für diese Ausgabe war der 4. Juni 2024.





Jahresband 2024

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

Das steht drin ...

DAS VORWORT

Vorweg gesagt ...
Impressum

DER INHALT

Das steht drin ...

GRUSSWORTE

Meinungen und mehr

Präsident

UNTERNEHMENSVERBAND HH

Ulfert Cornelius

Hafen ist kein Selbstzweck

12

Präsident NORDHANDEL

Dr. Hans Fabian Kruse

Trägheit können wir uns nicht leisten

14

Aufsichtsrat MPC CAPITAL AG

Dr. Ottmar Gast

Containerhafen – Quo Vadis?

16

Personalvorständin TÜV NORD GROUP

Dr. Astrid Petersen

Die Zukunft des Hafens

18

HAFEN

3 **Einblick in die Zukunft**

Neue Köhlbrandbrücke

4 Das lange Warten

20

Der MSC – HHLA Deal

Positives Signal für den Hafen?

28

Wettbewerb und Wachstum

Zukunft des Hafens jetzt sichern

32

Hamburger Hafen auf Kurs

Mit neuen Energien

Richtung Zukunft

36

Es muss elektrisch werden!

Wünsche für den Bahnknoten

Hamburg

40



FOTO: Mediaservice Hamburg / Jungfernstadt

MARITIME WELT

Weltleitmessen

Botschafter im Weltformat

Hamburg Messe und Hafen

44

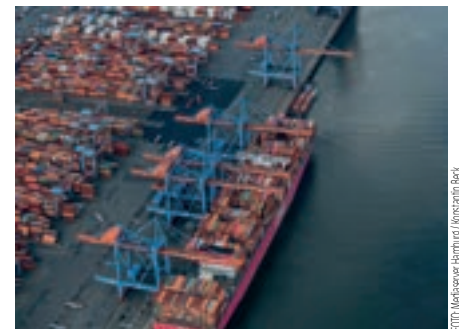


FOTO: Mediaservice Hamburg / Konstantin Beck

ENERGIE

Wind und Strom

Wettlauf gegen die Zeit

Offshore-Ausbauziele Deutschlands

50

Ob 90 Jahre reichen werden?

Elektrifizierung von Schiffen

im regionalen Betrieb

54

Der nächste Hamburger
Hafen Empfang findet im
April 2025 statt.



Die „Weiße Flotte“ wird elektrisch
Zwei Schiffe der Alter-Touristik
fahren bereits emissionsfrei 57

SCHIFFFAHRT

Reederei mal anders

Modernisiertes Trainingszentrum
nimmt den Dienst auf
Engagement für anspruchsvolle
Ausbildungsangebote 62

INFORMATIONEN- TECHNOLOGIE

Digitalisierung – aber sicher!
Überblick zur Cyber-Security
maritime Wirtschaft 64

Eine klare Zukunftsstrategie
CSR-Reporting: Datenbasiertes
Nachhaltigkeitsmanagement 67



FOTO: Meibesener Hamburg / Julia Schwendner

HAFEN

Ehrenamtlich

Cap San Diego
Immer etwas los! 71

Schiffsbegrüßungsanlage Schulau
Wachablösung in Wedel 72

Der Hafen Hilft e. V.
Unkomplizierte Hilfen,
Nachhaltigkeit und Netzwerk 76

Museumshafen Oevelgönne
Richtfest Besucherzentrum 78

ARBEIT

Neu auf dem Markt

Das JobPORTal für
die maritime Branche
Hafen Hamburg Marketing
startet neues Tool 80

Effektive Orga im Backoffice?
Oder Chaos im Büro? 82



FOTO: Meibesener Hamburg / Lukas Pretzel

Ein Schlepper hat die 2013 gebaute, an der Station aufkommende „Hanjin Green Earth“ übernommen. Der Blick über die Schlepptrasse durch die Klüse des Schleppbocks auf das Containerschiff, das mittlerweile „MSC Perle“ heißt, zeigt ein echtes Schwergewicht der Seefahrt: 366 Meter Länge, 48 Meter Breite und ein Tiefgang von 12,3 Metern bei 141.754 Bruttoregistertonnen!





DAS TOR ZUR WELT



Auch in diesem Jahr war es wieder weit geöffnet und mehr als 1,5 Millionen Gäste besuchten anlässlich des 835. Hafengeburtstages die Hansestadt Hamburg. Eine (angeblich) von Kaiser Friedrich Barbarossa ausgestellte Urkunde vom 7. Mai 1189 gilt als Geburtsstunde des Hamburger Hafens. Damit wurde der damals noch kleinen Siedlung das Privileg zum zollfreien Handel auf der Niederelbe bis zur Nordsee eingeräumt.





D

er weite Blick über den Hafen und im Vordergrund Airbus mit seiner „Werft“. Auch der Flughafen Hamburg, oder richtiger: Hamburg Airport Helmut Schmidt, ist ja ein Eingang nach Hamburg und mit 13,6 Millionen Fluggästen im letzten Jahr verbindet er Hamburg mit der Welt und die Welt mit Hamburg.





Der Unternehmensverband Hafen Hamburg e. V. vertritt die Hamburger Hafenumschlagsunternehmen sowie die Unternehmen, die hierzu vor- und nachgelagerte Tätigkeiten ausüben.

Seit dem letzten Jahr gehört Ulfert Cornelius dem Präsidium des Unternehmensverbandes an.

Ulfert Cornelius

Der Hafen ist kein Selbstzweck, sondern erfüllt eine zentrale Funktion

Die vergangenen Monate haben den Hamburger Hafen erneut vor große Herausforderungen gestellt ...

Die Kriege in der Ukraine und in Israel, Angriffe auf Seeschiffe im Roten Meer, Streiks im Bahn- und Straßenverkehr sowie Niedrigwasserstände im Panama-Kanal beeinträchtigen den internationalen Handel und mit ihm den Seeverkehr.

Die Hamburger Hafenwirtschaft hat bei vielen Krisen gezeigt, dass sie Störungen und Unsicherheiten jeglicher Art sowie hohe Schwankungsbreiten im Güterumschlag bewältigen kann. Nicht nur wäh-

rend der Corona-Pandemie und den daraus resultierenden Lieferkettenstörungen konnte die Hafenwirtschaft erfolgreich beweisen, dass sie selbst unter schwierigsten Bedingungen in der Lage ist, eine resiliente Versorgung Deutschlands zu gewährleisten. Gerade aktuell kommt allen deutschen Seehäfen im Zuge der geänderten Warenströme aufgrund der gegen Russland verhängten EU-Sanktionspakete eine zentrale Bedeutung zu. Als größter deutscher Seehafen ist der Hamburger Hafen nicht nur einer der wichtigsten Versorger der deutschen und

europäischen Binnenmärkte, sondern er hat auch eine zentrale Bedeutung bei der Umsetzung der Energiewende.

Der Hafen ist daher kein Selbstzweck, sondern er hat eine zentrale Funktion. Um diese Funktion auch in Zukunft erfüllen zu können, ist es unabdingbar, dass die Infrastruktur im Hamburger Hafen leistungsfähig erhalten und verbessert wird. Die gilt nicht nur für Kaimauern sowie für Straßen-, Brücken- und Schieneninfrastruktur, sondern auch und vor allem für die Wasserwege – konkret die Liegewannen und Hafenbecken sowie die seewärtige Zufahrt.

Der Bund hat in seiner Nationalen Hafenstrategie die Bedeutung der Häfen für die Bundesrepublik Deutschland anerkannt. Dies muss sich künftig auch in einem stärkeren Engagement des Bundes bei der Finanzierung von Infrastrukturvorhaben in den Seehäfen widerspiegeln, denn deren Erhaltung und Ausbau ist eine nationale Aufgabe und nicht die Aufgabe einzelner Küstenländer. Erforderlich ist aber auch, dass die bestehenden strukturellen Nachteile, wie viel zu lange Genehmigungsverfahren, zu hohe Kosten und zu viel Bürokratie, jetzt schnell und konsequent beseitigt werden.

Wir alle stellen fest, dass die Welt einem immer schnelleren Veränderungsprozess unterliegt. Die Hafenunternehmen

passen sich diesem Prozess an. So wird Hamburg im Zuge der erfolgreichen Umsetzung der Energiewende bei der Energieversorgung einen noch größeren Beitrag als bisher leisten. Die im Hafen Hamburg geplanten Energiehafenprojekte stellen auch genehmigungsrechtlich eine große Herausforderung dar. Dies gilt sowohl für den Umfang als auch für die zum Teil technisch neuen Detailplanungen. Hierauf müssen sich nicht nur die Unternehmen, sondern auch die öffentliche Verwaltung einstellen. Um das Deutschland-Tempo auch im Hamburger Hafen umzusetzen ist es notwendig, dass die Genehmigungsbehörden auch personell in die Lage versetzt werden, Anträge so schnell als möglich zu prüfen und zu bescheiden. Dafür muss aber das bestehende Planungs- und Genehmigungsrecht reformiert und insgesamt deutlich vereinfacht werden.

”

Die Hafenwirtschaft kann selbst unter schwierigen Bedingungen eine resiliente Versorgung Deutschlands gewährleisten.“

Der Hamburger Hafen hat insgesamt eine hohe beschäftigungspolitische Wirkung und generiert jedes Jahr hohe Steuereinnahmen. Unabhängig davon, ob Container, konventionelle Stückgüter oder Massengüter umgeschlagen werden; es sind immer eine Vielzahl weiterer Dienstleister notwendig, um die Gesamtleistung entlang der Lieferkette für den Kunden zu erbringen. Vor diesem Hintergrund hat sich über die Jahrhunderte ein natürliches – und dadurch besonders krisenresistentes – maritimes Cluster gebildet.

Trotz der hohen Bedeutung aller Umschlagdienstleistungen ist und bleibt der Containerverkehr auch in Zukunft das mit Abstand wichtigste Standbein des Hamburger Hafens. Davon unbenommen liegt die Stärke des Universalhafens Hamburg vor allem in der großen Bandbreite an unterschiedlichsten maritimen Dienstleistungen, an den vielen mit Hamburg eng verbundenen Hafenunternehmen sowie an der sehr guten Hinterlandanbindung insbesondere im Schienenverkehr. Der Hamburger Hafen hat nicht nur eine Zukunft, sondern wird auch in der Zukunft gebraucht. Diesen zu stärken und weiter auszubauen muss daher in unser aller Interesse liegen. 🇩🇪

*Ulfert Cornelius,
Präsident Unternehmensverband
Hafen Hamburg*



Der AGA Norddeutscher Unternehmensverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistung e. V. vertritt mehr als 3.500 überwiegend mittelständische Unternehmen aus den fünf Küstenländern.

Dr. Hans Fabian Kruse ist seit 2008 der Präsident des Unternehmensverbandes.

Dr. Hans Fabian Kruse

Diese Trägheit können wir uns nicht leisten

Zwölf Jahre ist es her, dass die Notwendigkeit eines Ersatzes für die 1974 erbaute Köhlbrandbrücke verkündet wurde. Erst 2024 kann sich der Hamburger Senat – nicht reibungslos – auf einen Brückenneubau verständigen.

Bis zur Fertigstellung könnten nun 20 weitere Jahre vergehen. Potenziell dramatisch, denn vor wenigen Jahren hieß es noch, die Nutzbarkeit der Brücke werde um das Jahr 2030 herum enden.

Der zeitliche Horizont muss daher Sorgenfalten bei all denjenigen hervorrufen, die auf die Querung angewiesen sind – und das sind viele. Mit 34.000 Fahrzeugen, die die Brücke täglich passieren, bleibt sie die entscheidende Verbindung

der Hafenteile und bildet zugleich die Anbindung an die Autobahnen Richtung Norden und Süden. Jetzt muss vor allem darauf gehofft werden, dass der Bau zügig beginnen kann und nicht weiter durch Klagen, unvorhergesehene Kostensteigerungen oder Streitigkeiten in der Politik verzögert wird.

Auch die Planungen für die Fehmarnbeltquerung werfen seit Jahren ein Schlaglicht auf unsere Fähigkeit, große Projekte anzupacken. Das deutsch-dänische Partnerprojekt ist das wichtigste

”

Man kann nur hoffen, dass der Bau der neuen Köhlbrandbrücke zügig begonnen und nicht weiter durch Klagen, unvorhergesehene Kostensteigerungen oder Streitigkeiten in der Politik verzögert wird.“

Infrastrukturvorhaben Nordeuropas. Es wird die Metropolregionen Hamburg und Kopenhagen verbinden, zahlreiche Arbeits- und Ausbildungsplätze schaffen und nicht zuletzt ein wichtiger Teil der Mobilitätswende sein. Das Vorhaben wird vor allem auf einer Seite effizient und zielstrebig vorangetrieben – auf der dänischen. Hierzulande gingen zahlreiche Gerichtsverfahren, Diskussionen und Verzögerungen voran. Auf dänischer Seite werden Bahnstrecke und Tunnel selbst seit Jahren gebaut.

Doch die Strecke droht auf deutscher Seite ins Nichts zu führen. Zwar gab es Ende vergangenen Jahres dann auch auf deutscher Seite den ersten Spatenstich für einen Teilabschnitt der Bahnstrecke. Für die übrigen Streckenabschnitte der Hinterlandanbindung fehlen jedoch noch immer die Baugenehmigungen. Klagen bleiben möglich.

So darf es nicht weitergehen. Statt nur darauf zu hoffen, dass dringend benötigte Infrastrukturprojekte ordentlich umgesetzt werden, braucht es Zuverlässigkeit. Das gilt insbesondere, wenn es um Projekte von nationaler Bedeutung für die Gesamtwirtschaft geht. Diese Trägheit können wir uns schlicht nicht leisten.

Mit dem Gesetz zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren hat die Bundesregierung im vergangenen Jahr erste Schritte in die richtige Richtung gemacht. Doch die jüngste Auseinandersetzung zur Köhlbrandquerung innerhalb des Hamburger Senats hat exemplarisch gezeigt, dass die Botschaft noch nicht bei allen angekommen ist.

Die Politik muss ihrer Verantwortung auf allen Ebenen gerecht werden. Es braucht ein echtes Umdenken in Bund und Ländern. Nicht Parteipolitik und Ideologie, sondern der gemeinsame Wille, die deutsche Wirtschaft zu stärken, muss das Handeln bestimmen. ■

*Dr. Hans Fabian Kruse,
Präsident*



Bei der Hamburg Süd-amerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft ApS & Co. KG war Dr. Ottmar Gast – nach vielen verschiedenen Führungsfunktionen – zuletzt als Aufsichtsratsvorsitzender tätig.

Seit April 2018 ist er ebenfalls zum Aufsichtsrat der MPC Capital AG bestellt.

Dr. Ottmar Gast

Hamburger Container-Hafen – Quo Vadis ?

Über den Hamburger Containerhafen wird seit einiger Zeit viel berichtet und diskutiert. Auslöser hierfür ist in erster Linie die seit einigen Jahren unbefriedigende Mengen- und Marktanteilsentwicklung.

Im Jahr 2007 erreichte der Containerumschlag einen Höchststand von 9,9 Mio. TEU (Twenty-Foot Equivalent Unit) und Hamburg hoffte damals, die Nr. 1 in Europa, nämlich Rotterdam, bald überholen zu können. Damals gab es in Hamburg Prognosen, wonach der Umschlag bis 2025 auf 25 bis 30 Mio. TEU anwachsen würde. Eine für Branchenkenner schon damals völlig unrealistische Einschätzung. Im vergangenen Jahr waren es 7,7 Mio., wohingegen Rotterdam 13,5 Mio. erreichte.

Übrigens ist Antwerpen mittlerweile an Hamburg vorbeigezogen. Was sind die Gründe für diesen Rückgang? Der Hamburger Hafen hat für sich lange als Vorteil angesehen, dass die Versorgung vor allem der osteuropäischen Kunden günstig von Hamburg aus durchgeführt werden kann.

Von der Nordseemündung bis Hamburg konnte das kostengünstigere und CO₂-arme Schiff eingesetzt und der Weitertransport konnte mittels eines leistungsfähigen Schienennetzes durchgeführt werden.

Aus bekannten Gründen ist das Marktvolumen in Osteuropa zurückgegangen, und es kommt eine weitere für Hamburg ungünstige Entwicklung hinzu. Die wenigen weltweit übrig gebliebenen Liniereedereien setzen heute aus Kostengründen extrem große Containerschiffe ein, die im Sinne einer hohen Schiffsproduktivität ihre Märkte über möglichst wenige Hafenanläufe versorgen. Diese Häfen nehmen vermehrt eine Hub- bzw. Knotenfunktion wahr, von denen die Container über kleinere Feederschiffe zu ihren Zielhäfen transportiert werden. Hamburg kann als Wende- bzw. „Sackhafen“ diese Funktion kaum wahrnehmen, da die für die Ostsee bzw. Skandinavien vorgesehenen Container quasi unnötigerweise die Elbe herauf und dann wieder hinunter transportiert werden müssen. Dies ist natürlich aus Kosten- und Umweltgründen fragwürdig. Dazu kommt die Problematik der Tiefgangsbeschränkung der Elbe, die nach vielen Jahren gelöst schien, aber nun die teure „Kreislaufwirtschaft“ des Schlicks weiter verschärfte. Mittlerweile musste die Elbvertiefung wieder um 50 cm zurückgenommen werden.

Kritisch ist jedoch auch die Tatsache, dass Hamburg im Vergleich zu seinen europäischen Wettbewerbern für seine Kunden sehr teuer ist. Zum einen wurde – außer der Terminal Altenwerder – von der HHLA und Eurogate zu spät damit begonnen, die Terminals zu modernisieren und die Produktivität zu erhöhen. Zum anderen existieren für die Marktteilnehmer in Hamburg im Vergleich zu Rotterdam und Antwerpen erschwerte Rahmenbedingungen. So müssen in der Nordrange im Hamburger Hafen die bei weitem höchsten Mieten für die Anmietung von Flächen und Kaimauern gezahlt werden.

Zudem gibt es seit Jahren das Problem, dass die Importeure in Hamburg als einzigen europäischen Hafen die Einfuhrumsatzsteuer verauslagen müssen. Bemühungen seitens Bund und Stadt, dies zu ändern, waren bis heute erfolglos. Steuerlich gibt es aber noch weitere Vorteile in anderen europäischen Häfen. Vor allem aber ist die Übernahme von Hafenlasten durch den Bund im Hafenvergleich minimalistisch. So erhalten Bremen und Hamburg im Rahmen des Länderfinanzausgleichs jährlich knapp 40 Mio. EUR. In den Niederlanden dagegen erhält allein Rotterdam aus dem sog. Bundeshaushalt nicht weniger als ca. 1 Mrd. EUR.



Der Transport von Containern, die für Skandinavien oder die Ostsee vorgesehen sind, unnötigerweise die Elbe herauf und herunter, ist sowohl aus Umwelt- als auch aus Kostengründen fragwürdig.“

Zusammenfassend lässt sich als Voraussetzung für eine positive Zukunft des Hamburger Containerhafens festhalten, dass die Kosten bei den Container-Umschlagbetrieben gesenkt werden und die nur durch die Politik beeinflussbaren Kosten-Rahmenbedingungen als Voraussetzung für niedrigere Umschlagpreise bzw. Gebühren verbessert werden müssen.

An der Tatsache, dass der Hamburger Hafen nicht die logistische Funktion eines Netzknotens wahrnehmen kann, lässt sich nichts ändern.

Vielleicht kann ja der zukünftige Partner der HHLA, MSC, für die versprochene Mengensteigerung sorgen. Aber nur, wenn die nicht zum Zuge gekommenen Wettbewerber sich nicht anders orientieren. Alles in allem wird man es m. E. als Erfolg ansehen müssen, die Mengen in Hamburg zu stabilisieren und nicht weiter gegenüber den Wettbewerbern zurückzufallen.

Vielleicht wird der Anteil der ganz großen Containercarrier geringer werden, aber der Anblick von eindrucksvollen Schiffen, die ja mitten in unsere schöne Stadt fahren, wird uns sicher erhalten bleiben. Wo gibt es das sonst auf der Welt? 🇩🇪

Dr. Ottmar Gast



Die TÜV NORD GROUP stärkt in mehr als 70 Ländern Unternehmen und Partner bei der Wahrnehmung ihrer Verantwortung für Menschen, Technologie und Umwelt.

Dr. Astrid Petersen, promovierte Physikerin, ist seit Januar 2021 im Vorstand der TÜV NORD GROUP für den Bereich Personal zuständig.

Dr. Astrid Petersen

Die Zukunft des Hamburger Hafens

Der Hamburger Hafen im Jahr 2030: Von Menschen keine Spur, Roboter fahren hin und her, be- und entladen die Containerschiffe, die routenoptimiert ihre Zielhäfen schneller und sicherer als früher erreichen. Künstliche Intelligenz (KI) macht's möglich. Vision oder Wirklichkeit?

Fakt ist, dass selbstlernende Systeme schon jetzt fester Bestandteil unseres Alltagslebens sind, denken wir an die Verwendung von Suchmaschinen oder Übersetzungstools. ChatGPT hat 2023 einen wahren Hype ausgelöst. Auch in Teilen der Medizin

oder eben in der Logistik ist sie nicht mehr wegzudenken. Und diese Technologie wird sich weiter durchsetzen. So nutzen wir bei TÜV NORD beispielsweise KI in der Inspektion von Windenergie-Anlagen, in dem wir sie Drohnenbilder nach Auffälligkeiten vorsortieren lassen. Die Künstliche Intelligenz verändert



Künstliche Intelligenz spielt eine zunehmende Rolle als Assistent und Co-Pilot. Bei der Inspektion von Windenergieanlagen kommt beispielsweise eine KI-basierte Bildanalyse zum Einsatz und seit Jahresbeginn 2024 können alle Mitarbeitenden das konzerneigene TÜV NORD GPT nutzen.“

außerdem den Aus- und Weiterbildungsbereich. Lernen wird personalisierter und immersiver, das heißt, über Virtual und Augmented Reality-Anwendungen taucht der Lernende komplett virtuell in seine Trainingsumgebung ein und muss nicht mehr real vor Ort üben.

Doch bei aller Begeisterung: Wir dürfen die Sicherheit nicht aus den Augen lassen. Schon jetzt sind KI-generierte Texte und Bilder von echtem Material kaum zu unterscheiden. Falschinformationen können gezielt verbreitet und zur Polarisierung von Gesellschaften verwendet werden. Daher müssen wir heute sicherstellen, dass KI auch noch in zehn Jahren sicher und uns wirklich dienlich ist.

Zurück zum Hafen: Hamburg ist mit seiner langen Industriegeschichte ein idealer Standort für die Entwicklung von innovativen Anwendungen. KI bietet großes Potenzial, Prozesse im Hafen noch effizienter und klimafreundlicher zu gestalten. Wie es 2030 genau aussieht? Da hilft momentan nur der Blick in die Glaskugel. Aber wovon ich überzeugt bin: Hamburg und sein Hafen wissen, wie Transformation geht. 🏠

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



Das lange Warten auf eine neue Brücke ...

Für Hamburg und den Hafen war der 20. September 1974 ein ganz besonderer Tag. Nach sechsjähriger Planung und vierjähriger Bauzeit eröffnete der damalige Bundespräsident Walter Scheel die Köhlbrandbrücke. Sie überspannt den 325 Meter breiten Köhlbrand, einen Nebenarm der Süderelbe.



Die Brücke bietet Schiffen eine Durchfahrtshöhe von 53 Metern bei mittlerem Tidehochwasser und verbindet das östliche Hafengebiet mit den sich in den 70er Jahren rasant im westlichen Teil entwickelnden Umschlagterminals und Distributionszentren. Auch wenn die ursprünglich vorgesehene Bauzeit zwei Jahre länger dauerte und die Baukosten von ursprünglich 120 Millionen DM auf rund 160 Millionen DM anstiegen, wurde 1974 eine Erfolgsgeschichte geschrieben. Aus heutiger Sicht erscheinen das Tempo bei Planung und Bau sowie die Kosten wie aus einer anderen Welt entsprungen.


In Verbindung mit dem Ausbau der Containerterminals in Waltershof, übernahm die Köhlbrandbrücke auch für die wachsenden Zu- und Ablaufverkehre auf der Ost-West-Achse eine zentrale Rolle. Die elegante Schrägseilbrücke wird mit ihrer eindrucksvollen Optik und einer Länge von 3618 Metern von der Bevölkerung und der Hafengewirtschaft von Beginn an als neues Wahrzeichen der Hansestadt ins Herz geschlossen. Ein steigender Hafenumschlag führte vor allem beim Stückgut zu mehr Umfahren im Hafengebiet. Mit Inbetriebnahme der Brücke wurde der nicht mehr zeitgemäße Fährverkehr über den Köhlbrand eingestellt.

”

Nur vier Jahre dauerte der Bau, inklusive Planung. Trotz Kostenüberschreibung – ein Tempo wie aus einer anderen Welt!“

Seit 1974 überspannt die Brücke den Köhlbrand und zählt zu den Wahrzeichen der Hansestadt.



An elephant is sitting on a thick, horizontal tree branch that extends across the middle of the frame. The elephant is seen from behind, 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 small blue asterisk icon is positioned to the left of the elephant's head.

Neue Perspektiven
eröffnen neue Wege.



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

Wir kennen die Wege, wir bringen Sie dorthin.

Event. Web. Print.
Neue Perspektiven. Made in Hamburg.

wdi media

NEUE KÖHLBRANDBRÜCKE



Hier auf jeden Fall bleibt sie erhalten – die Köhlbrandbrücke „at night“ im Miniaturwunderland Hamburg.

Im Jahr 1975 wird die Köhlbrandbrücke mit dem Europäischen Stahlbaupreis als schönste Brücke des Kontinents ausgezeichnet. Im Laufe der Jahre ist die Brücke ein unverzichtbarer Teil der Verkehrsinfrastruktur in der Metropolregion Hamburg geworden. Mehr als 800 Schiffe passieren monatlich die Brücke.

Neue Brücke oder Tunnel? Die Köhlbrandquerung liefert reichlich Diskussionsstoff

Lange Jahre diente die Köhlbrandbrücke zuverlässig dem seit den 70er Jahren stetig wachsenden Verkehr. Dann ermittelte die für die Infrastruktur im Hafengebiet verantwortliche HPA Hamburg Port Authority bei Bauwerksüberprüfungen im Jahr 2011, dass durch die rund

36.000 Fahrzeuge pro Tag die Brückenkonstruktion stärker als angenommen litt und Schäden auftraten. Rund ein Drittel der Fahrzeuge sind mittlerweile Lkw, die auch mit besonders schwerer Ladung die Brücke auf dem Weg zu Terminals oder der Autobahn überqueren. Mehr Verkehr und schwerere Fahrzeuge verursachen Schäden. Gründliche Auswertungen über den Brückenzustand sowie anstehende Instandhaltungsarbeiten waren dann im Juni 2012 für Hamburgs Erstem Bürgermeister Olaf Scholz der richtige Zeitpunkt für eine Erklärung. Er informierte die Öffentlichkeit darüber, dass die Köhlbrandbrücke abgerissen und durch einen Neubau ersetzt werden soll. Die im Jahr 2012 angenommene Restnutzungszeit der Brücke wurde mit etwa 20 Jahren angegeben. In der Hafenwirtschaft sorgte diese Ankündigung für Unsicherheit und Unruhe. Ein rascher Planungsbeginn für einen Neubau wurde gefordert. Mit

dem Überholverbot für Lkw gibt es seit 2012 erste Verkehrseinschränkungen zur Entlastung der Brücke. Es folgte durch die HPA zwischen 2014 und 2016 eine größere Grundinstandsetzung und man erhöhte den Kontrollaufwand zur besseren Bewertung des Zustands der Brücke. Um die Belastung auf der Brücke zusätzlich zu reduzieren, gilt seit Anfang 2019 für Lkw ein Abstandsgebot von 50 Metern.

Ein Tunnel als Alternative zur Brücke?

Als mögliche Alternative zu einem Brückenneubau wurde im Jahr 2021 der Bau eines Tunnels vom damaligen Wirtschaftssenator Michael Westhagemann in die Diskussion gebracht. Ein Tunnel unter dem Köhlbrand ist zwar gegenüber



einem Brückenneubau erheblich teurer, blieb aber bei den Überlegungen für eine neue Verbindung zunächst eine ernsthafte Alternative. Doch dann kam die Wirtschaftsbehörde im Jahr 2023 von der Tunnel-Alternative ab. Neben Problemen mit der Festigkeit des Untergrunds waren für die aktuelle Wirtschaftsministerin Melanie Leonhard auch die mit 5 Milliarden veranschlagten Tunnel-Baukosten nicht tragbar.

Die Bewertungen und Überprüfungen zur Findung einer Lösung wurden folglich fortgesetzt. Dieses erforderte Zeit. Auch wenn Bund und Länder sich erfreulicherweise Ende 2023 auf einen Pakt zur Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsbeschleunigung einigten, scheint das neue „Deutschlandtempo“ noch nicht überall zu zünden. Hinzu kommt, dass sich Hamburg, der Bund und die Bundesländer in der jüngsten Vergangenheit mit

Infrastrukturprojekten wie zum Beispiel der Fahrrinnenanpassung von Außen- und Unterelbe, sehr schwer taten. Fast sieben Jahre Planung der Fahrrinnenanpassung sind bei allem Verständnis für komplizierte Bauvorhaben nach Meinung vieler Vertreter der Hafenwirtschaft einfach zu lang.

Für Hamburgs Senat ist eine Ersatzbrücke die richtige Lösung

Nach Abschluss der erneut durchgeführten Prüfungen fiel am 2. April 2024 die endgültige Entscheidung im Hamburger Senat für einen Neubau der Köhlbrandbrücke. Ende April stimmte der Wirtschaftsausschuss der Bürgerschaft dem Bauvorhaben zu. Noch vor den Sommerferien rechnet Hamburgs Wirtschaftsministerin mit der finalen Zustimmung durch die Bürgerschaft. „Nach Abwägung aller unterschiedlichen Querungs-Alternativen überwiegen die Vorteile einer Brücke“, erklärte Wirtschaftsministerin Melanie Leonhard anlässlich der Präsentation einer ersten Darstellung der neuen Brücke. Klarheit zur finalen Gestaltung der Brücke soll noch ein Gestaltungswettbewerb bringen.

Geplant wird jetzt eine neue Brücke mit einer Durchfahrthöhe von 73,50 Metern, die damit 20 Meter höher als die bisherige. Auch außergewöhnlich großen Containerschiffen wäre so die Zufahrt zum Containerterminal Altenwerder möglich. Für den Bau werden von der Wirtschaftsbehörde bis zu 5,3 Milliarden Euro kalkuliert. Die Wirtschaftsbehörde plant den Neubau der Köhlbrandbrücke überwiegend parallel zur bestehenden Brücke. Aufgrund der 20 Meter höheren Ersatzbrücke sind jedoch längere Anfahrtrampen erforderlich. Nach Betriebsaufnahme der neuen Brücke im Jahr 2042 ist der Rückbau der alten Köhlbrandbrücke für das Jahr 2046 vor-

gesehen. Die steht unter Denkmalschutz und wird von engagierten Denkmalschützern, die einen Erhalt der Brücke fordern, als bewahrenswert eingestuft. Auch von Seiten der Opposition in der Bürgerschaft und von Umweltverbänden wird der vorgeschlagene Brückenneubau kritisch gesehen.

Bei den Hamburger Spediteuren schwindet die Zuversicht auf einen zeitnahen Ersatz der Köhlbrandbrücke

Für Axel Pläß, Vorsitzender des Vereins Hamburger Spediteure (VHSp) und Präsident des Bundesverbandes Spedition und Logistik (DSLVL), entspricht das Datum 2042 für eine Inbetriebnahme der neuen Brücke nicht den Erwartungen an das von der Politik selbst proklamierte neue „Deutschlandtempo“.

Der Ersatzneubau der Köhlbrandbrücke ist aus Sicht des VHSp von nationalem Interesse. Der Hamburger Hafen übernimmt für den Wirtschaftsstandort Deutschland eine wichtige Versorgungsfunktion und darf durch marode Infrastruktur nicht an Wettbewerbs- und Leistungsfähigkeit verlieren. „Wieder einmal wurde in der Politik über ein Jahrzehnt lang keine Entscheidung getroffen. Stattdessen wurde lange Zeit über eine Tunnelvariante diskutiert, die neben einem Containerbeförderungssystem auch noch einen Fahrradweg beinhalten sollte. Und jetzt soll es noch einmal fast ein Vierteljahrhundert dauern, bis der Ersatzbau fertig, die alte Brücke abgerissen und das Containerterminal in Altenwerder auch von den größten Containerschiffen angelaufen werden kann. In Anbetracht dieser Fakten stellen wir uns als VHSp ernsthaft die Frage, ob der Hamburger Hafen tatsächlich noch im nationalen Interesse Deutschlands liegt“, so Axel Pläß ernüchtert.

Die Verkehrseinschränkungen auf der Brücke belasten Unternehmen und deren Beschäftigte

Der Hamburger Lkw-Unternehmer Markus Zoder leitet als Geschäftsführender Gesellschafter das Familienunternehmen Heinrich Zoder Spedition GmbH mit Sitz in Hamburg Rothenburgsort. Rund 30 Lkw seiner blauen Flotte überfahren auf ihren Touren täglich die Köhlbrandbrücke. Diese zentrale Verkehrsverbindung im Hamburger Hafen wird insgesamt von rund 38.000 Fahrzeugen pro Tag genutzt, davon sind rund 12.000 Lkw.

Mit insgesamt 100 Beschäftigten, darunter 45 Berufskraftfahrer, übernimmt das mittelständische Unternehmen die Organisation vielfältiger Speditions- und Transportleistungen. Der Transport von Gütern in und aus dem Hafen gehört dabei zum täglichen Geschäft. Die häufig durchgeführten Instandhaltungsarbeiten auf der Brücke und die damit einhergehenden Verkehrseinschränkungen bereiten auch in der Spedition Zoder vor allem den Berufskraftfahrern und Disponenten große Probleme. „Wenn wir die Köhlbrandbrücke wegen Instandhaltungsarbeiten oder aufgrund einer Vollsperrung nicht mehr uneingeschränkt nutzen können, sind ganz schnell zusätzliche Umleitungsfahrtstrecken zwischen 15 und 20 Kilometer erforderlich. Die ursprünglich mit 30 Minuten disponierte Route kann sich dann je nach Verkehrslage auf zwei bis drei Stunden erhöhen“, erläutert Markus Zoder. Für sein Unternehmen ist das auch betriebswirtschaftlich eine Belastung. Die zeitgenaue Einsatzplanung von Lkw und Fahrern wird zunehmend ein Problem. Kundenaufträge können oft nicht zum gewünschten Zeitpunkt geleistet werden und Einnahmeverluste durch im Stau feststehende Lkw werden nicht ersetzt.

Im Kreis seiner Branchenkollegen und Container Trucker mehren sich mittlerweile die kritischen Aussagen, dass unter diesen erschwerten Infrastruktur-Bedingungen, die zusätzlich mit häufig auftretenden Abfertigungsverzögerungen auf den Containerterminals einhergehen, das Interesse an der Unternehmenstätigkeit deutlich abnimmt.

Hinzu kommt ein schwindendes Interesse bei den Fahrern, die unter diesen Belastungen leiden. Sie möchten die ihnen zugeteilten Touren gerne pünktlich und störungsfrei abfahren und ihre Arbeitsaufträge nach Plan erfüllen.

„Unsere Fahrer fühlen sich nur in einem rollenden Lkw wohl. Nicht planbare und lange Stauzeiten erschweren die tägliche Arbeit und komplizieren die Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten“, sagt Markus Zoder. Neben diesen Herausforderungen befürchtet er, dass in den nächsten Jahren die Brücke zunehmend durch längerfristige Reparaturarbeiten nur noch sehr eingeschränkt genutzt werden kann. Da ist seiner Auffassung nach vermehrt mit Teil- und Vollsperrungen der Köhlbrandbrücke zu rechnen.

Auch nach einem Abriss bleibt die Köhlbrandbrücke im Miniaturformat in Hamburg erhalten

Deutschlands zweitlängste Brücke hat ihren Platz im viel besuchten Miniaturwunderland in der Hamburger Speicherstadt gefunden.

Die nach Originalplänen im Modellbaumaßstab 1:87 in 270 Arbeitsstunden angefertigte Brücke überspannt mit ihrer Modell-Länge von 6,66 Metern und den 1,40 Meter hohen Pylonen einen großen Teil des „Wunderländer Hafens“.



FOTO: Miniaturwunderland Hamburg

Miniaturwunderland – Stau wie bei den „Großen“

Auch nach einem Abbau der echten Brücke bleibt damit im Miniaturwunderland ein Modell der in Hamburg so beliebten Brücke als Ausstellungsstück erhalten. 🇩🇪

bvb

Ulfert Cornelius, Präsident Unternehmensverband Hafen Hamburg

„Auch wenn sich die Hafenwirtschaft eher einen Tunnel gewünscht hätte, so ist es positiv, dass endlich eine Entscheidung über den Ersatz der Köhlbrandbrücke gefällt wurde. Allerdings muss die neue Brücke über den Köhlbrand zukunftsweisend und somit deutlich höher gebaut werden, damit sie den logistischen Ansprüchen des Hamburger Hafens auch in den nächsten Jahrzehnten gerecht wird. Daher ist eine um 20 Meter höhere Brücke erforderlich –

diese Höhe orientiert sich an der Brücke über den Suezkanal. Doch der bauliche Zustand der Köhlbrandbrücke erfordert eine unverzügliche Realisierung eines Ersatzbauwerkes. Der aktuell vorliegende Zeitplan muss unter allen Umständen beschleunigt werden. Ich bin davon überzeugt, dass wir auch hier in Deutschland die Planung und den Bau einer so wichtigen Brücke in weniger als 20 Jahren schaffen!“



WIR MACHEN HAFEN FÜR

DEUTSCHLAND UND DIE WELT



BESUCHEN SIE UNS AUCH AUF DER INTERNATIONALEN HAFENKONFERENZ

IAPH KONFERENZ | HAMBURG

08.10. bis 10.10.2024



DIGITALISIERUNG – NACHHALTIGE LÖSUNGEN – RESILIENTE LIEFERKETTEN



Großes Presseaufgebot anlässlich der Unterzeichnung der Vereinbarung zwischen der Hansestadt Hamburg und MSC am 13. September 2023.

Der MSC – HHLA Deal. Ein positives Signal für den Hamburger Hafen?

Der Glanz des eindrucksvollen Hamburger Rathauses lieferte im vergangenen Jahr den würdigen Rahmen für die Unterzeichnung einer ganz besonderen Vereinbarung.

Am 13. September 2023 wurde zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) und der Reederei MSC Mediterranean Shipping Company eine langfristige strategische Partnerschaft vereinbart. Die Stadt Hamburg und MSC mit Sitz in Genf wollen die Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft (HHLA) künftig als Gemeinschaftsunternehmen führen. Dabei wird die Stadt Hamburg durch ihren Anteil von 50,1 Prozent gegenüber MSC mit einem Anteil von 49,9 Prozent die Mehrheit behalten. Hamburg hält gegenwärtig rund 69 Prozent der Anteile an dem börsennotierten Logistikunternehmen HHLA.

Zwei sehr unterschiedliche Unternehmen sollen eine Einheit bilden

Die HHLA ist Hamburgs größtes Hafen-Logistikunternehmen und hat sich in den vergangenen Jahren auch auf europäischer Ebene entwickelt. Ihre Aktivitäten umfassen neben den in Hamburg betriebenen Terminals, zu denen die Containerterminals CTA in Altenwerder, CTB Burchardkai und CTT Tollerort gehören, auch Containerterminals in Odessa, Tallinn und Triest. Hinzu kommt ein weitgespanntes Netzwerk von Hinterlandverbindungen und Schienentransportwegen

der HHLA-Tochterfirma METTRANS. Die HHLA verfügt daneben über eine dichte Infrastruktur an Intermodal-Hubs in Zentral- und Osteuropa.

Mit MSC steigt in Hamburg einer der führenden Player in der weltweiten Containerschifffahrt ein. Anlässlich der Unterzeichnung der Vereinbarung mit Hamburg betonte Søren Toft, CEO der MSC, die Nähe der Reederei zum Hafensstandort Hamburg.

„MSC und die Stadt Hamburg sind seit Jahrzehnten eng verbunden. Diese langjährige Partnerschaft bauen wir mit der Vereinbarung aus und binden Hamburg und den deutschen Markt noch stärker als bisher in unser globales Schifffahrtsnetzwerk und die zahlreichen bestehenden Intermodalverbindungen in ganz Europa ein. Mit dieser Partnerschaft erweitern wir die Reichweite von MSC und eröffnen Hamburg und Deutschland zugleich weitere Handlungspotenziale. Als familiengeführtes Unternehmen sind wir unseren Beschäftigten, Kunden und Partnern traditionell eng verbunden. Mit dieser Partnerschaft verbinden wir eine langfristige Perspektive und sehen sie als eine spannende Möglichkeit, um unsere lange Verbundenheit mit Hamburg und Deutschland auszubauen“, sagte Toft. Konkret beabsichtigt MSC seinen Containerumschlag an den Hamburger Terminals der HHLA ab dem Jahr 2025 auszubauen.

Ab dem Jahr 2031 sollen es dann mindestens eine Million TEU (20 Fuß-Standardcontainer) sein, die von MSC in Hamburg umgeschlagen werden. Ein deutliches Signal für das ernsthafte Engagement ist auch die Ankündigung, die MSC Deutschlandzentrale mit mehreren hundert Beschäftigten nach Hamburg zu bringen. Hinzu kommt die Bereitschaft seitens MSC, gemeinsam mit der HHLA die zukünftigen Investitionsplanungen zu entwickeln.

Die Erwartungen auf Hamburger Seite sind groß

Aus Sicht von Dr. Peter Tschentscher, Erster Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg, ist die vereinbarte strategische Partnerschaft der Stadt Hamburg mit einer der weltweit führenden Reedereien ein Meilenstein in der weiteren Entwicklung des Hamburger Hafens. „Die Partnerschaft greift ein starkes Bekenntnis von MSC zum Hamburger Hafen auf, entspricht den strategischen Zielen des Senats in der Hafenpolitik und kann unserer gesamten maritimen Wirtschaft die Schubkraft geben, die sie in schwierigen Zeiten braucht“, sagte Tschentscher. Die HHLA bekommt laut Tschentscher einen kapitalstarken Partner an die Seite gestellt. Das eröffnet sehr gute Voraussetzungen für die zukunftsfähige Weiterentwicklung der HHLA. Perspektivisch wollen Stadt und MSC die HHLA über die

Port of Hamburg Beteiligungsgesellschaft SE gemeinsam führen. Der finale Vollzug der Transaktion steht noch unter Vorbehalt der Genehmigungen durch die zuständigen Aufsichts- und Kartellbehörden sowie der Zustimmung der Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg. Für die HHLA, die im engen Austausch mit der Stadt Hamburg und MSC steht, herrscht Klarheit, weil ein verbindlicher Vorvertrag für ein sogenanntes Business Combination Agreement unterzeichnet wurde. Damit besteht ein gemeinsames Verständnis über wesentliche Bereiche zur langfristigen Absicherung der HHLA und ihres Geschäftsmodells. Davon betroffen sind mehrere Bereiche, wie beispielsweise die Fortschreibung der HHLA-Strategie, die Sicherung der Neutralität des HHLA-Geschäftsmodells, die Entscheidungshoheit über die Investitionsplanung des Unternehmens, die Absicherung der Arbeitnehmerrechte sowie die Zusage von zusätzlichem Eigenkapital in Höhe von 450 Millionen EUR.

Es gibt auch kritische Stimmen zum MSC – HHLA Deal

Der von der Stadt Hamburg initiierte MSC-HHLA Deal ruft verständlicherweise auch Kritiker auf den Plan. Neben Bedenken aus Richtung der Opposition in der Bürgerschaft, gibt es aus Richtung der Gewerkschaften und anderen Organisationen ebenfalls Vorbehalte gegenüber der künftigen Bindung an MSC. Zu möglichen Problembereichen des Deals äußert sich auch Professor Dr. Jan Ninnemann. Er ist anerkannter Hafen- und Logistikexperte und lehrt an der HSBA, die 2004 als Business School der Hamburger Wirtschaft gegründet wurde. Mit der HHLA, die in Hamburg einen Marktanteil von knapp 75 Prozent am Umschlaggeschäft ausweist, soll der größte Umschlagbetrieb im Hamburger Hafen ein MSC-Partner werden. Die HHLA befindet sich nach Einschätzung

Das weitläufige Gelände des Containerterminals Tollerort der HHLA



FOTO: HHLA / Thies Ritzke

von Ninnemann seit einiger Zeit in einem zunehmend schwierigen Fahrwasser. „Der Containerumschlag stagniert, der Hafen verliert Marktanteile an seine Mitbewerber in der Nordrange und die zwingende technische Weiterentwicklung und Automatisierung der Terminals erfordert umfangreiche Investitionen. Vor diesem Hintergrund erscheint es nachvollziehbar, dass sich die Stadt Hamburg als größter Anteilseigner auf die Suche nach strategischen Partnerschaften gemacht hat“, erläutert Ninnemann. Er weist darauf hin, dass Reedereibeteiligungen in Hamburg lange Zeit politisch nicht gewollt waren. Nach ersten Terminalbeteiligungen durch Reedereien, wie z. B. Hapag Lloyd und COSCO, zeigt sich Hamburg jetzt auch offen für Unternehmensbeteiligungen.

„Mit dem Einstieg der MSC, der weltweit größten Containerlinienreederei, die nach der Aufkündigung der 2M-Allianz dynamisch wächst, werden neue Perspektiven eröffnet. MSC hat seinen Einstieg bei der HHLA mit der Mengenzusage von über eine Million TEU bis 2031 sowie Investitionszusagen verbunden. Das lässt diese Partnerschaft auf den ersten Blick sehr attraktiv erscheinen“, sagt Ninnemann. Es bleiben für ihn jedoch einige Fragen offen. So ist noch nicht abzusehen, wie zum Beispiel die Reaktion der anderen Reedereien sowie die Entwicklung beim Mitbewerber Eurogate aussehen wird. Auch im Hinterlandverkehr dürfte laut Ninnemann der Zugriff von MSC auf die HHLA-Tochter METRANS zu einer Veränderung der Wettbewerbslandschaft führen. „Um erste Effekte des MSC-Einstiegs bei der HHLA zu prognostizieren, ist es jedoch noch zu früh. Fakt ist, dass der Hafen zwingend einen neuen Impuls benötigte. Der ist nun erfolgt. Für die Hafenwirtschaft und die Marktteilnehmer bleibt es spannend zu verfolgen, welche Veränderungen in nächster Zeit infolge des MSC-Deals eintreten werden“, so Prof. Ninnemann.



FOTO: MSC / Sabine Viehmo

Die MSC Zoe wird am Eurogate abgefertigt. Der Hafen schläft nie!

Reedereibeteiligungen an Terminals gibt es seit vielen Jahren

Im Zusammenhang mit Investitionen von Reedereien in Umschlags- und Verkehrsunternehmen ist festzuhalten, dass es sich dabei nicht um eine neue Entwicklung handelt. Andere Hafenterminals haben diese Entwicklungen längst durchlebt und sind damit Hamburg voraus. Dass es seit Jahren einen Trend zur vertikalen Integration der Logistikketten gibt, wird inzwischen auch in der Hansestadt erkannt. Dass Reedereien für sich die Vorteile nutzen, wenn die Bereiche Seetransport, Hafenumschlag und Hinterlandtransport miteinander

unternehmerisch vernetzt werden, ist aus strategischer Sicht nachvollziehbar. Eine Optimierung globaler Transportketten durch bessere Organisation und Durchführung der Prozesse ist auch zum Nutzen des Kunden und leistet im Idealfall einen Beitrag zum Klimaschutz. Darüber hinaus eröffnen sich durch partnerschaftliches Agieren erweiterte Chancen für Innovationen und eine Steigerung der Wertschöpfung. Dass die vereinbarte Partnerschaft von MSC und HHLA die letzten Hürden erfolgreich nimmt und einen erfolgreichen Start hinbekommt, wäre ein positives Signal für den Hafen- und Logistikstandort Hamburg. Davon würden auch die Region und der Standort Deutschland profitieren. 🇩🇪

bvb

Aufstieg vom Ein-Schiff-Betrieb zum weltweit agierenden Unternehmen

Der zukünftige HHLA-Partner MSC hat seinen Firmensitz in Genf und ist ein in der ganzen Welt aktives Transport- und Logistikunternehmen. MSC befindet sich in Privatbesitz der Familie Aponte. Gegründet wurde das Unternehmen 1970 von Gianluigi Aponte. Das Unternehmen hat sich von einem Ein-Schiff-Betrieb zu einem weltweit bekannten Unternehmen mit einer Flotte von 800 Schiffen entwickelt, das Kunden aller Branchen und Größen mit Waren und Dienstleistungen versorgt.

Als eine der führenden Containerschiffahrtslinien verfügt MSC über 675 Büros in 155 Ländern. Die MSC-Schiffahrtslinie befährt 300 Handelsrouten, läuft 520 Häfen an und befördert jährlich rund 22,5 Millionen TEU (20 Fuß-Standardcontainer). Zu den Aktivitäten von MSC gehören auch Landtransporte, Logistik und ein wachsendes Portfolio von Hafen-Terminal-Investitionen. Die MSC-Gruppe, einschließlich des Passagiergeschäfts, bietet weltweit über 200.000 Beschäftigten einen Arbeitsplatz.



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.

Wettbewerb und Wachstum fördern – Zukunft des Hafens jetzt sichern

Der Hamburger Hafen ist das wirtschaftliche Herz der Hansestadt und der gesamten Metropolregion. Dieses Herz schlägt seit geraumer Zeit nicht mehr im Takt der Weltwirtschaft. Das hat gravierende Folgen für den Wirtschaftsstandort und die gesamte Metropolregion – und weit darüber hinaus.

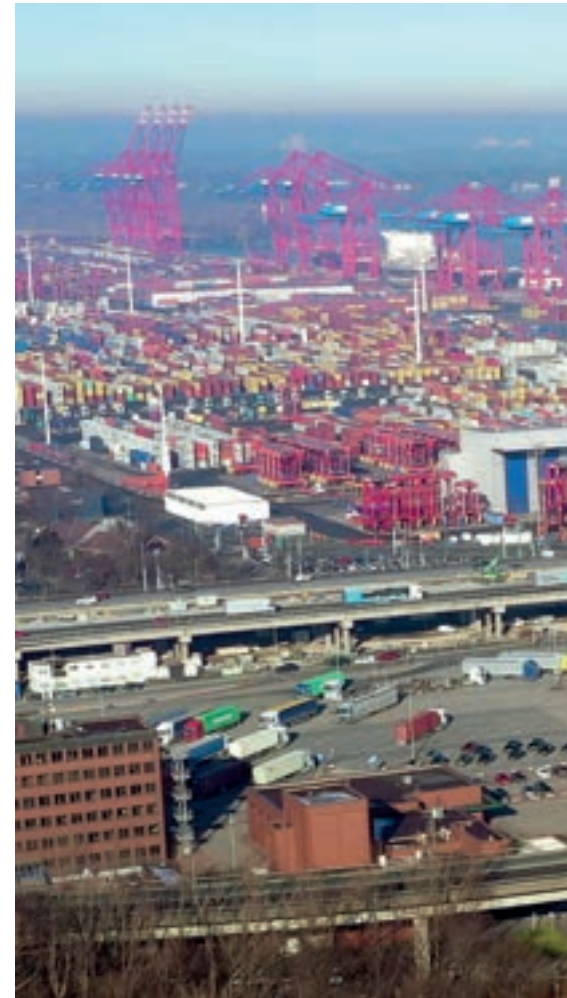
Unsere Hafen ist Garant für Versorgungssicherheit in ganz Deutschland sowie größter Arbeitgeber und Industriestandort im Norden. Er generiert jährlich rund 1,5 Mrd. Euro an Steuereinnahmen für die Metropolregion und sichert dem Bund Zolleinnahmen von bis zu 30 Milliarden Euro jährlich. Gleichzeitig ist der Hamburger Hafen seit Jahrhunderten Keimzelle von Innovationen.

Trotzdem hat der Hafen langfristig betrachtet Wettbewerbsanteile gegenüber seinen Mitbewerbern in der Nordrange verloren und die Weiterentwicklung des Standorts – maßgeblich durch den nicht weit genug gehenden Hafenentwicklungsplan des Senats – wurde verschleppt. Diese Entwicklung wurde Anfang 2024 durch eine Expertenstudie im Auftrag der Handelskammer bestätigt, die erstmals langfristig die Standortentwicklung Hamburgs mit seinen Wettbewerbern vergleicht. Im Rahmen der Standortstrategie „Hamburg 2040 – wie wollen wir künftig leben – und wovon?“ hat die Handelskammer in den vergangenen vier Jahren wiederholt auch Impulse aus der Hamburger Wirtschaft zur Weiterentwicklung des Hafens gegeben.

Investitionen und Impulse für seine Fortentwicklung sind damit Kernaufgaben Hamburgs und dienen der nachhaltigen Stärkung des Wirtschaftsstandortes insgesamt. Die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens leidet dabei vor allem unter drei wesentlichen, strukturellen Herausforderungen:

„Der Bund profitiert allein durch die Zolleinnahmen aus dem Bereich des Hafens in einer Höhe von bis zu 30 Milliarden Euro jährlich.“

1. Keine angemessene Berücksichtigung der nationalen Bedeutung des Hamburger Hafens: Der Bund profitiert allein durch die Zolleinnahmen aus dem Bereich des Hafens in einer Höhe von bis zu 30 Milliarden Euro jährlich. Zudem gewährleistet Deutschlands größter Seehafen die internationale Vernetzung der deutschen Wirtschaft ebenso wie die nationale Versorgungssicherheit. Doch während in den Nachbarländern Niederlande und Belgien eine ausreichende finanzielle Ausstattung der Häfen als wichtige Staatsaufgabe betrachtet wird, liegt der Hafenlastenausgleich in



Deutschland seit fast zwei Jahrzehnten unverändert bei rund 38 Millionen Euro – für alle deutschen Seehäfen zusammen! Ebenso leidet die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens unter dem verzögerten Ausbau der bundesweiten Verkehrsinfrastruktur. Hierzu zählen insbesondere die zu langsam vorankommende Hinterlandanbindung der festen Fehmarnbelt-Querung auf deutscher Seite oder der Ausbau der Gleiskapazitäten für den Schienengüterverkehr in Richtung Süden.

2. Keine wachstumsfördernde Regulierung: Das Wachstum des Hamburger Hafens wird – insbesondere im Vergleich zu den europäischen Wettbewerbshäfen – vor allem auch durch eine besonders



FOTO: HFM

2023 haben die Unternehmen der Hamburger Hafenwirtschaft 114,4 Millionen Tonnen an Gütern umgeschlagen

hohe Regulierungsdichte sowie ungünstige gesetzliche Rahmenbedingungen verlangsamt. Langwierige Planungs- und Genehmigungsverfahren bremsen Investitionen seitens der Wirtschaft sowie dringend notwendige öffentliche Infrastrukturinvestitionen aus. Größtes Wettbewerbshindernis im Hamburger Hafen sind weiter die relativ hohen Mieten und Pachten. Diese verhindern Investitionen internationaler Investoren, weil die Konkurrenten bessere Konditionen bieten können.

3. Keine wachstumsfördernde Strategie: Hamburg setzt bei der Entwicklung des Hafens auf deutlich zu kleine Schritte. Der Hafenentwicklungsplan 2023 hat keine Impulse für eine wachstumsför-

dernde Entwicklung gesetzt. Hamburg wird sich auf dieser Basis bei der Förderung von mehr Wettbewerb durch die Ansiedlung internationaler Investoren oder weiterer Reedereibeteiligungen an den Terminals äußerst schwertun. Ein Beispiel hierfür ist die Entwicklung des Areals Steinwerder Süd. Auch nach über einem Jahrzehnt der Planungen gibt es für diese Potenzialfläche keine Perspektive, die sich wirklich an den Interessen und Bedürfnissen der Hafenwirtschaft ausrichtet und die Chancen für eine strategische Neuordnung des Hafens nutzt. Und auch die Planungen der neuen Köhlbrandquerung erfordert dringend eine Beschleunigung. Eine Fertigstellung der Gesamtmaßnahme im Jahr 2046 ist aus Sicht der Wirtschaft nicht akzeptabel.

Hier müssen die beteiligten Akteure echte Deutschlandgeschwindigkeit zeigen und beweisen.

„Hamburg muss sich vehement beim Bund für die Erhöhung des Hafenausgleichs auf mindestens 400 Millionen Euro jährlich stark machen.“

Gemeinsam mit dem Bund muss Hamburg den Hafen aber auch zurück auf einen nachhaltigen Wachstumskurs bringen. Seine Rolle als Universalhafen, Industriestandort und Innovationstreiber gilt es dabei gleichermaßen zu berücksichtigen.

Hamburg muss sich – auch im norddeutschen Verbund – vehement beim Bund für die Erhöhung des Hafenlastenausgleichs auf mindestens 400 Millionen Euro jährlich stark machen. Diese Mittel müssen zielgerichtet eingesetzt werden, um zukunftsorientierte Projekte der Hafeninfrasturktur voranzubringen. Der Bund muss seine Aufgabe, die Wettbewerbs- und Zukunftsfähigkeit der deutschen Seehäfen zu stärken, wesentlich intensiver in den Fokus nehmen. Hier ist die jüngst veröffentlichte Nationale Hafenstrategie leider weit hinter den Erwartungen zurückgeblieben. In erster Linie muss jedoch auch der Hamburger Senat seiner Verantwortung gerecht werden und eine verlässliche Finanzierung sicherstellen, welche dem enormen Investitionsbedarf in die Hafeninfrasturktur angemessen Rechnung trägt. Dies gilt für die Erneuerung der Kaimauern ebenso wie eine zukunftsfähige Ausstattung der Hafenbahn.

Doch auch bei der Kundenbindung hat unser Hafen Luft nach oben. Um diesem Umstand Rechnung zu tragen, müssten beispielsweise bei der Entwicklung und Vergabe von Potenzialflächen im Hamburger Hafen Flächenmieten künftig so ausgestaltet werden können, dass Hamburg im Standortwettbewerb wieder spürbar an Attraktivität für internationale Investoren gewinnt. Hierdurch kann der hafeninterne Wettbewerb z. B. im Containerumschlag erhöht und neue innovative Herangehensweisen, wie etwa eine konsequente Automatisierung, mit dem Ziel der Effizienzsteigerung gefördert werden. Darüber hinaus gilt es, bedeutende Infrastrukturmaßnahmen auch zeitnah umzusetzen. Die Bundesregierung muss ihr selbst gestecktes Ziel, mindestens eine Halbierung der Planungs- und Genehmigungszeiten bis zum Ende der Legislaturperiode zu erreichen, mit Hochdruck umsetzen. Der Senat muss die ihm obliegenden Planungsprozesse für wichtige Infrastrukturprojekte im Hafen künftig wesentlich schneller vorantreiben.



FOTO: Handelskammer Hamburg

Malte Heyne, Hauptgeschäftsführer der Handelskammer Hamburg

„Ein möglicher Weg zu mehr Produktivität und Effizienz ist die zügige Planung und Realisierung eines hochautomatisierten Containerterminals im Mittleren Hafen.“

Hamburg muss dem Hafen größere Flächenareale zum Wachstum zur Verfügung stellen. Hier bietet insbesondere die mögliche Überplanung des Mittleren Hafens eine einmalige Chance zur Umsetzung von zukunftsgerichteten Terminal-, Multi-Purpose- oder Energiehafenprojekten. Auch in Hamburg ist hier einmal der Grundsatz „think big“ angebracht – die Wettbewerber im Ausland machen es uns vor.

Ein möglicher Weg zu mehr Produktivität und Effizienz ist die zügige Planung und Realisierung eines hochautomatisierten Containerterminals im Mittleren Hafen. Dies ist mitunter einfacher umzusetzen als die dringende Modernisierung im laufenden Betrieb der vorhandenen Terminals. Ein neues Containerterminal ist nach Ansicht der Handelskammer geeignet, um im Hafen mehr Wettbewerb und damit mehr Effizienz, Dynamik und Innovation zu schaffen.

Neben einem leistungsfähigen Containerumschlag ist die weitere Diversifizierung ein wichtiger Schlüssel zur Stärkung Hamburgs als Universalhafen. Der Umschlag neuer Energieträger im Bereich der heutigen Tanklager- und Raffineriestandorte, neue Projekte in den Bereichen Multipurpose und Kreislaufwirtschaft: Der Hamburger Hafen braucht eine mutige und zukunftsgerichtete Hafentwicklung, um wieder eine Aufbruchstimmung in der Stadt zu erzeugen. Dann fällt auch die nachdrückliche Forderung nach ausreichender finanzieller Unterstützung seitens des Bundes leichter.

Unser Hafen hat eine Zukunft. Lassen Sie uns alle daran arbeiten, dass er das wirtschaftliche Herz dieser Stadt bleibt und sich wie so oft in den 835 Jahren seines Bestehens immer wieder erfolgreich neu aufstellt – und als Innovationstreiber sowie Motor zugleich Impulse setzt. 🚢

*Malte Heyne,
Hauptgeschäftsführer der
Handelskammer Hamburg*

Containerumschlag rückläufig

Die Unternehmen der Hamburger Hafewirtschaft haben im Jahr 2023 114,4 Millionen Tonnen an Gütern umgeschlagen - 4,7 Prozent weniger als im Jahr zuvor. Der Containerumschlag an den Terminals Altenwerder (CTA), Burchardkai (CTB), Tollerort (CTT) und Eurogate (CTH) lag 2023 bei 7,7 Millionen Standardcontainern (TEU), was einem Minus von 6,9 Prozent entspricht. Mit 6,7 Millionen TEU machten beladene Container knapp 87 Prozent des gesamten Containerumschlags aus. Etwa 996.000 TEU wurden leer umgeschlagen. Stabil hingegen war 2023 mit 36,2 Millionen Tonnen der Bereich Massengut. Der Rückgang im Vergleich zum Vorjahr betrug lediglich 0,2 Prozent.



Raum für Ihre Entscheidung.

Die neue V-Klasse und der neue vollelektrische EQV.

Kompromissloser Komfort, hochwertiges Design, intuitives Infotainment und eine Großraumlimousine, die perfekt zu Ihnen passt.
Mehr entdecken in Ihrer Mercedes-Benz Niederlassung Hamburg.

The space is yours.

Jetzt Probe fahren.



Mercedes-Benz

Anbieter: Mercedes-Benz AG, Mercedesstraße 120, 70372 Stuttgart
Niederlassung Hamburg: Center Bahrenfeld · Bornkampsweg 146 · 22761 Hamburg
E-Mail: vans_neuwagen_bkw@mercedes-benz.com · Tel.: 040/6941-2912
www.mercedes-benz-hamburg-luebeck.de



FOTO: HPA / Andreas Schmitz-Wiehorst

Stromversorgung zwischen Land und Schiff – hier am Eurogate

Hamburger Hafen auf Kurs: Mit neuen Energien Richtung Zukunft

„Wir können den Wind nicht ändern, aber die Segel anders setzen.“ Dieser Ausspruch wird dem griechischen Philosophen Aristoteles zugeordnet.

Dass sich der Wind plötzlich ändern kann, ist keine neue Erkenntnis. Wie umfassend dies aber den Kurs – im wahrsten Sinne des Wortes – beeinflusst, haben uns nicht zuletzt die Ereignisse der letzten Monate und Jahre gezeigt. Gut beraten waren schon immer diejenigen, die in stürmischen Zeiten nicht nur über eine erfahrene Besatzung, sondern auch den Willen zu Veränderung verfügten.

Der Hamburger Hafen ist von nationaler Bedeutung für die deutschen Exporte, die zu zwei Dritteln über den Seeweg erfolgen, und den Import von Rohstoffen und Waren, die für die Wirtschaft und das tägliche Leben unentbehrlich sind, wie etwa Nahrungsmittel und Agrarprodukte.

Daneben ist unser Hafen für die Energieversorgung als Produzent und Umschlagsknotenpunkt von zentralem Wert. Um diesen volkswirtschaftlich bedeut-

samen Funktionen auch künftig gerecht zu werden und erfolgreich zu sein, muss sich der Hamburger Hafen an neue Gegebenheiten, Anforderungen und Ziele anpassen. Er muss wettbewerbsfähig und für seine Kundinnen und Kunden attraktiv bleiben, neue Geschäftsmodelle und Technologien umsetzen sowie digital und klimaneutral werden.

Gemeinsam mit den Akteuren im Hamburger Hafen haben wir es stets

geschafft, Hamburg als Knotenpunkt in den weltweiten Lieferketten zu machen – verlässlich, sicher und krisenfest auch in unruhigen Zeiten.

Mit Veränderungen eröffnen sich neue Chancen – für den Hafen, die Stadt und die gesamte Metropolregion: Die Energiekrise führte dazu, dass Aktivitäten für eine alternative Energieversorgung an Bedeutung gewonnen haben. Auch im Hamburger Hafen haben die bereits begonnenen Planungen für Produktion, Logistik und Nutzung alternativer Energieträger neue Impulse erhalten. Das gilt besonders für die Herstellung und Verwendung von Wasserstoff, auch wenn komplexe Produktions-, Veredelungs-, Transport- und Anwendungsprozesse anzupassen sind. Hamburg ist gut positioniert, um als Drehscheibe für neue

Energien zu wirken. Der Hamburger Hafen will sich – wie im Hafenentwicklungsplan 2040 vorgestellt, zukünftig als „Sustainable Energy Hub“ positionieren. Dabei wollen wir priorisiert Unternehmen ansiedeln, die im Bereich nachhaltiger Energieträger tätig sind.

Der Sustainable Energy Hub wird sich überwiegend in den Hafenteilen Neuhof, Hohe Schaar, Moorburg und Harburg mit großflächigen Industrie- und Umschlagsunternehmen und ausreichend Abstand zur Wohnbebauung und guter Netzinfrastruktur (Strom, Pipelines) abbilden. Keimzelle für die Realisierung sind die von der HPA erworbenen Flächen eines ehemaligen Tanklagers auf der Hohen Schaar. Hier sollen sowohl Lagerung, Verarbeitung und Raffinierung stattfinden, als auch relevante Zulieferbetriebe,

Dienstleister und Fertigungsunternehmen von Anlagen und technischer Ausrüstung nachhaltiger Energieträger angesiedelt werden.

”

Hamburg ist gut positioniert, um als Drehscheibe für neue Energien zu wirken.“

(v.l.n.r.): Michael Blach (Vorsitzender der Gruppengeschäftsführung von EUROGATE), Wirtschaftssenatorin Dr. Melanie Leonhard, Erster Bürgermeister Dr. Peter Tschentscher, Emmanuel Delran, (Vice President Operations Efficiency, CMA CGM Group), Jens Meier (CEO Hamburg Port Authority), Dieter Janecek (Koordinator der Bundesregierung für Maritime Wirtschaft und Tourismus im Ministerium für Wirtschaft und Klimaschutz).



FOTO: HRV / Andreas Schmidt-Wiethoff



Jens Meier, Vorsitzender der Geschäftsführung, ist seit 2008 bei der HPA tätig.

Umschlag, Herstellung, Distribution und Nutzung nachhaltiger Kraftstoffe und Energieträger stellen als Wachstumsmarkt eine große wirtschaftliche Chance für den Hafen dar. Schon heute ist der Hamburger Hafen selbst Energieproduzent und kann dies in Zukunft noch ausbauen. Darüber hinaus ist der Import von Energieträgern für die Versorgungssicherheit Deutschlands elementar. Wasserstoff und Wasserstoffderivate wie Methanol, e-Fuels, beispielsweise für die Hamburger Flugzeugindustrie und Schifffahrt, werden für den lokalen und deutschen Markt eingeführt werden.

Die angestrebte Transformation orientiert sich zugleich an den Alleinstellungsmerkmalen Hamburgs im Wettbewerbsumfeld. Als einziger europäischer Großhafen liegt der Hamburger Hafen im Zentrum einer Millionenstadt und zeichnet sich durch seine Lage im Binnenland aus. Das bedeutet nicht nur einen logistischen Standortvorteil, sondern reduziert auch die im Vergleich zum Schiff teureren und energieintensiveren Landtransporte.

Dabei zählen die erstklassige Schienenanbindung und die Leistungsfähigkeit der Hafentbahn zu den strategischen Stärken Hamburgs. Die hervorragende Erreichbarkeit mit Schiff und Bahn erlauben eine rasche Umsetzung ambitionierter Klimaziele und positionieren Hamburg als Drehkreuz für klimaneutrale Lieferketten.



Beim Landstrom haben wir uns entschieden, voranzugehen und den Weg für eine nachhaltigere Zukunft zu ebnen.“

Neben neuen Kraftstoffen kann auch die Nutzung von Landstrom die Treibhausgas- und Schadstoffemissionen am Terminal und bezogen auf den Hinterlandtransport senken.

Bereits heute ist Hamburg europaweit Vorreiter bei der Landstromversorgung. Schiffe, die im Hafen liegen, beziehen dabei Strom aus erneuerbaren Energien, statt die Motoren laufen zu lassen. Die dafür erforderliche Infrastruktur im Hamburger Hafen wurde deutlich ausgebaut: Am Cruise Center Steinwerder ist im April 2024 eine neue Landstromanlage in Betrieb gegangen. Dort sollen Kreuzfahrtschiffe dieses Jahr bei etwa 90 Anläufen grünen Strom von Land beziehen. Am Kreuzfahrtterminal in Altona ist diese Technik schon seit 2017 im Einsatz: Dort sind weitere 45 Anläufe für eine Landstromversorgung vorgesehen. Über die bereits abgeschlossenen Vereinbarungen mit Reedereien hinaus sind weitere in Vorbereitung.

Insgesamt sind für die Kreuzfahrtsaison 2024 in Hamburg 270 Schiffsanläufe geplant. Das neue Kreuzfahrtterminal in der HafenCity befindet sich derzeit im Bau und soll von vornherein mit einer Landstromanlage ausgerüstet werden; die Fertigstellung des Terminals erfolgt voraussichtlich 2025.

Auch mit dem Ausbau der Landstromversorgung auf den Containerterminals des Hamburger Hafens setzt die HPA ein deutliches Zeichen für mehr Umweltschutz und steigert zudem die Attraktivität des Hafens im Hinblick auf die global stetig wachsende Nachfrage nach klimaneutralen und umweltschonenden Logistikketten.

Im Mai 2024 gab die HPA anlässlich des Anlaufs der „Vasco de Gama“ der Reederei CMA CGM u. a. in Anwesenheit des Ersten Bürgermeisters der Freien und Hansestadt Hamburg, Dr. Peter Tschentscher, Wirtschaftsministerin Dr. Melanie Leonhard und des Maritimen Koordinators der Bundesregierung, Dieter Janecek, den Startschuss für die Versorgung von Containerschiffen mit Landstrom. Die Landstrom-Technologie wird damit nach dem Einsatz im Bereich der Kreuzschifffahrt im Hamburger Hafen nun auch für Frachtschiffe verfügbar sein und in den kommenden Jahren für dieses Segment kontinuierlich weiterentwickelt und ausgebaut.

Die HPA hat bei den Landanschlüssen neben den Kreuzfahrt- und Containerterminals, Binnenschiffen und Innerhafenverkehren noch weitere Seeschiffs-Liegeplätze im Blick. Schließlich ist Hamburg ein Universalhafen und spielt eine bedeutende Rolle auch im Umschlag von Projekt- und RoRo-Ladung sowie Saug- und Greifergütern. Das Landstromangebot Hamburgs ist ein wichtiger Schritt in Richtung Dekarbonisierung des Hafens, mit der Hamburg der vorgesehenen Regulierung der EU, die CO₂-Emissionen bis 2030 um

mindestens 55 Prozent im Vergleich zu 1990 zu senken, um viele Jahre voraus sein wird.

Das Thema Landstrom wird auch eines der zentralen Themen auf der Welthafenkonferenz der International Association of Ports and Harbors (IAPH) sein, die vom 08. – 10. Oktober 2024 im CCH in Hamburg stattfindet. Die IAPH ist eine globale Allianz von Häfen, die heute rund 180 Häfen und 148 hafenbezogene Unternehmen in 84 Ländern vertritt. Seit November 2023 bin ich Präsident der IAPH. Akzente setzte ich im Rahmen meiner Präsidentschaft vor allem im Bereich „Klima und Energie“, „Datenkollaboration“ sowie „Risiken und Resilienz“.

”

Wir freuen uns, dass im Rahmen der IAPH in Hamburg auch IMO-Generalsekretär Arsenio Dominguez sein Kommen zugesagt hat.“

Bereits 2015 war Hamburg Gastgeber der Welthafenkonferenz. Damals präsentierten wir internationalen Vertretern aus (Hafen-)Wirtschaft, Politik und Wissenschaft unser innovatives smartPORT-Konzept. Diesmal stehen neben dem Thema Landstrom weitere innovative Projekte in der Hafenindustrie im Fokus der Konferenz. Im Rahmen unserer vorausschauenden Hafenplanung setzen wir unter anderem auf neue Technologien wie künstliche Intelligenz und Digitalisierung. Dies gilt vor allem, wenn es darum geht, sich auf verändernde Umweltbedingungen, wie den Klimawandel oder extreme Wetterbedingungen einzustellen. Denn auch hier gilt es, die Segel immer wieder neu zu trimmen. 🚢

*Jens Meier,
CEO Hamburg Port Authority*

Schiffbau—Maschinenbau—Industrieanlagen

FEM Simulationsrechnungen

Technische Dokumentation

S.M.I.L.E.
Engineering GmbH

www.smileengineering.de

The advertisement features a collage of images: a 3D model of a ship's hull, a ship at sea, a technical drawing of a ship's structure, a QR code, and a 3D model of a ship's engine. The background is a bright yellow border.



Wachablösung: Vom Dampf zum Strom, Prag, 2019

Es muss elektrisch werden!

Dringende Wünsche für den Bahnknoten Hamburg

Wir schauen zunächst in den Hamburger Hafen, bevor wir den Blick von der Kaikante hinaus bis zum kontinentalen Güterverkehr ausdehnen. Der größte Eisenbahnhafen Europas hat bislang recht gut den Anforderungen der Gegenwart standhalten können. Das, was Generationen vor uns geplant und gebaut haben, funktioniert im Alltag gut.

Es ist aber genau jetzt an der Zeit, für die kommenden Generationen zu planen und zu bauen.

Der endgültige Wechsel weg von Dampf und Diesel und hin zu Strom und Oberleitung muss auch im Hafen endgültig vollzogen werden, am besten bis in den allerletzten Winkel der bestehenden Infrastruktur. Dies sollte bei zukünftigen Planungen von Beginn an berücksichtigt

werden. Wir sehen die Planungen für den Einsatz von Wasserstoff und den dazu gehörigen Infrastrukturmaßnahmen sehr kritisch und darin keine Alternative zum Weiterbetrieb der 15 kV-Oberleitung und (Bio-)Diesel für die allerletzten Meter. Die Verbesserung und der Ausbau des bestehenden und funktionierenden technischen Systems „Elektrische Eisenbahn“ liegen uns viel mehr am Herzen als Übergangslösungen.



ren zu können. Zwar sind etwa 80 % der häufig genutzten Gleise im Hafen bereits elektrifiziert, gerne würden wir aber den gesamten Rangierverkehr im Hafen elektrisch und – soweit es geht – unter Oberleitung fahren.

In diesem Zusammenhang ist aber auch die Bahnindustrie gefordert. Es gibt derzeit in Deutschland noch keine Rangierloks, die mit der Kombination aus 15 kV-Oberleitung und Batterie betrieben werden können.

Auch sollte die Zusammenarbeit der Fahrdienstleiter und Disponenten verstärkt werden. Hier wäre zum Beispiel die Minderung des Einflusses der DB InfraGO (ehemals DB-Netz) wünschenswert, auch durch den Einsatz von Fahrdienstleitern aus den Dispositionen der einzelnen Eisenbahnunternehmen heraus oder eine gemeinsame Verkehrsleitung aus den privaten Verkehrsunternehmen und der DB InfraGO. Ebenso wünschen wir uns keine Nachteile mehr bei der Nutzung der teilstaatlichen Infrastruktur der Deutschen Bahn – in dem mit Hunderten von Gleisen zweitgrößten Rangierbahnhof der Welt in Maschen können wir als wichtigstes Unternehmen im Intermodalverkehr von und nach Hamburg nur zwei Gleise dauerhaft für unseren Betrieb nutzen.

Im Hinblick auf die Bedeutung des Hamburger Hafens als Teil der kritischen Infrastruktur Deutschlands muss unbedingt die Anbindung des Hafens an die Infrastruktur der DB InfraGO weiter ausgebaut werden – die niveaugleiche Kreuzung der Güterverkehrsgleise mit den Gleisen des Personenverkehrs im Bereich Veddel sollte durch ein Kreuzungsbauwerk behoben werden. Die Norder- und Süderelbbrücken stellen naturgemäß einen Flaschenhals dar, aber die mögliche Umleitungsstrecke über Lauenburg führt ebenfalls über eine Brücke, die allerdings einen gewöhnlichen Containerzug nicht tragen kann.

Der Ausbau der Gleisanlagen der Hamburger Hafensbahn für und im Sinne der Erfordernisse der einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen muss jetzt in Angriff genommen werden. Konkret wünschen wir uns einen baldigen Ausbau und eine Elektrifizierung der Verbindung zwischen den Gleisanlagen des Westhafens mit der Elbinsel Wilhelmsburg innerhalb des Hafens, über die Rethel-Klappbrücke, entlang der sogenannten „Grünen Grenze“. Und dann ebenfalls elektrisch weiter bis zur Grenze der Infrastruktur des Containerterminals Tollerort und nach Norden über die ebenfalls zu elektrifizierenden westlichen Anlagen des Bahnhofsteils

Hamburg-Süd in Richtung Veddel. Auch außerhalb der Elbinsel ist es nötig, den Bahnhofsteil Altenwerder-Ost aus Richtung Süden anzuschließen, um die Kapazitäten des Bahnhofs Alte Süderelbe zu entlasten, eine Redundanz der Anbindung des westlichen Hafens zu schaffen und eine schnellere Anbindung des Containerterminals Altenwerder an die Kattwykbrücke und nach Hausbruch zu erreichen.

Die Elektrifizierung der Gleisanbindung bis in die Terminals sollte genauso vorangetrieben werden wie die Schaffung weiterer Vorstaugleise an den Terminals, um besser auf Betriebsstörungen reagie-

Bei der Ausrichtung der großen Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur beobachten wir eine Fokussierung auf den schnellen Personenfernverkehr der Deutschen Bahn. Uns ist es kaum möglich, diese Schnellfahrstrecken mit einer für den Güterverkehr ökologisch und ökonomisch sinnvollen Geschwindigkeit zu nutzen.

Der Ausbau der Hinterlandanbindung der Fehmarnbelt-Querung muss rechtzeitig vollzogen werden, damit dieser epochale Schritt nicht zwischen Lübeck, Büchen und Lüneburg ausgebremst wird. Das ehemalige Grenzgebiet ist hier und da nach wie vor im Dornröschenschlaf. Der durchgehende zweigleisige Ausbau vom südlichen Tunnelkopf auf Fehmarn bis Lüneburg ist notwendig, um den bereits überlasteten Bahnknoten Hamburg nicht kollabieren zu lassen und damit die Anbindung des Hafens nicht zu gefährden. Vor der Deutschen Teilung war die Strecke Lübeck – Bad Kleinen zweigleisig trassiert – ein entsprechender Ausbau und die Elektrifizierung würden für eine weitere Anbindung der Fehmarnbelt-Querung an den Ostkorridor Süddeutschland sorgen und damit eine zusätzliche Entlastung für den Bahnknoten Hamburg bedeuten.

Es fehlt eine weitere Umleitungsstrecke aus Richtung Dänemark. Der dem Verkehrsminister von Schleswig-Holstein entgegen gebrachte Vorschlag zum Ausbau und Elektrifizierung der Strecke Neumünster – Bad Oldesloe blieb ohne Folgen. Diese Weiterentwicklung hätte eine zusätzliche Möglichkeit dargestellt, den Güterverkehr und den Personenfernverkehr bei Störungen im Großraum Hamburg weiträumig elektrisch umzuleiten. Ein Nebeneffekt wäre gewesen, dass der Verkehr von Dänemark nach Süddeutschland und darüber hinaus über Bad Oldesloe – Lübeck – Bad Kleinen – Ostkorridor hätte fließen können.

Der geplante Verbindungsbahntunnel in Hamburg droht zum Stuttgart 21 des Nordens zu werden und bringt keine Entlastung für den Schienengüterverkehr, während die Güterumgebungsbahn von Eidelstedt nach Rothenburgsort zwar zweigleisig geplant und trassiert, aber „zunächst“ nur eingleisig gebaut wurde. Wobei das Gleis wechselnd auf einer der beiden Seiten oder mittig verlegt wurde. Inzwischen ist auch diese Strecke von den allermeisten Anschlüssen befreit, beim Ausbau steht der Schallschutz im Vordergrund. Eine zweigleisige Güterumgebungsbahn wäre die südlichste Möglichkeit, eine für den kontinentalen Schienengüterverkehr bedeutende Umfahrung des Bahnknotens Hamburg zu schaffen.

Der größte Schieneninfrastrukturbetreiber in Deutschland sperrt sich auch bei der strategischen Planung der Investitionen oftmals gegen Einwände von den privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen. So wurden die Sanierung und der Ausbau der Strecke Hamburg – Berlin für wichtiger befunden als die vorherige Verbesserung und Wiederherstellung der möglichen Umleitungsstrecken. Die Umleitungsstrecke Uelzen – Salzwedel hätte vorher zweigleisig ausgebaut werden müssen. Sinnvoll wäre in diesem Zusammenhang auch ein Wiederaufbau der im Zweiten Weltkrieg zerstörten Verbindung Lüneburg – Dömitz – Wittenberge. Nun wird die Strecke zwischen Hamburg und Berlin in den nächsten zwei Jahren für insgesamt 14 Monate voll gesperrt.

Der gesamte Verkehr, natürlich vor allem der Personenfernverkehr der DB, wird in diesem Zeitraum über Uelzen – Stendal umgeleitet. Währenddessen wird der Güterverkehr weiträumig über Hannover und Magdeburg geführt, was für uns eine Verlängerung der Fahrtzeit zwischen Hamburg und dem Elbtal um etwa zwei bis vier Stunden bedeutet.

Die damit verbundenen Mehrkosten (es werden dann zwei Triebfahrzeugführer für eine Strecke benötigt, die sonst von einem gefahren werden kann) werden in keiner Kalkulation der Deutschen Bahn aufgegriffen. Es sind im Anschluss weitere monatelange Sperrungen angedacht – vorausgesetzt, die bis dahin durchgeführten Maßnahmen werden rechtzeitig fertig.

Die Notwendigkeit der Behebung von jahrzehntealten Lücken im Schienennetz liegt also auf der Hand. Eine Modernisierung der bestehenden Infrastruktur durch eine konsequente Elektrifizierung, bessere Knotenverbindungen durch Kreuzungsbauwerke auch im urbanen Umfeld und der Ausbau von Abstellmöglichkeiten vor den Häfen gehören zu unseren Wünschen. Darüber hinaus setzen wir uns dafür ein, dass es zu keinen weiteren Preiserhöhungen für die Benutzung der Hamburger Hafeninfrastuktur kommt – denn der größte Eisenbahnhafen Europas ist leider jetzt schon auch der teuerste. 🚧

Roger Mahler
Vorstandsmitglied
Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e. V.
Geschäftsführung
METRANS Rail (Deutschland) GmbH

METRANS Rail Deutschland GmbH

Die METRANS Rail Deutschland GmbH ist ein Tochterunternehmen der METRANS Gruppe, die wiederum eine Tochter der HHLA, der Hamburger Hafen und Logistik AG, ist. Roger Mahler ist Chef der METRANS mit Sitz in Hamburg und über 300 Mitarbeitenden.

WIR FEIERN 125 JAHRE FIRMENGESCHICHTE



1899 entstand die Maklerfirma, aus der Harald Baum und seine Kinder die heutige Pantaenius-Gruppe entwickelten. Scannen Sie den QR-Code und lesen Sie die illustrierte Geschichte.

pantaenius.eu


PANTAENIUS
VERSICHERUNGSMAKLER



FOTO: Ørsted

Der Windpark Gode Wind 1 und 2 liegt 33 Kilometer nördlich der Insel Norderney und hat eine Gesamtfläche von rund 37 Quadratkilometern.

Die Hamburg Messe und der Hafen sind zwei wesentliche internationale Anziehungspunkte des Standorts Hamburg und befruchten sich gegenseitig.

Besonders deutlich zeigen das die beiden Weltleitmessen SMM und WindEnergy Hamburg, die im September stattfinden.

Botschafter im Weltformat

Den Beinamen „Tor zur Welt“ verdankt Hamburg vor allem einem Wahrzeichen: dem Hamburger Hafen, größter deutscher Seehafen und seit 835 Jahren Symbol für die Weltoffenheit der Hansestadt.

„Mein Feld ist die Welt“ lautete der Leitspruch von Albert Ballin, der als Gründungsfigur von Deutschlands größter Linienreederei Hapag-Lloyd gelten darf und zweifellos zu den visionären Unternehmerpersönlichkeiten der Stadt gehörte.

Global ist auch die Ausstrahlung der SMM, die als Weltleitmesse der maritimen Wirtschaft seit mehr als 60 Jahren Maßstäbe setzt. Nirgendwo sonst werden zukunftsweisende Innovationen und nachhaltige Technologien aus der Branche so geballt präsentiert – das macht sie nicht nur für Reeder, Werften und Zulieferer zum wichtigsten Event des Jahres. Zur 31. Ausgabe im September dieses Jahres erwarten die Messeverantwortlichen wieder über 2000 ausstellende Unternehmen aus über 60 Ländern und mehr als 40.000 Teilnehmende aus aller Welt. Und das ist wörtlich gemeint, denn

üblicherweise werden an den vier Messetagen Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus mehr als 100 Ländern gezählt.

Energiewende hoch drei

Ebenso international ist die WindEnergy Hamburg, die drei Wochen später ihre Tore öffnet: 1500 Unternehmen aus 40 Ländern präsentieren Produkte und Dienstleistungen aus den Segmenten Onshore- und Offshore-Windenergie – auch hier werden etwa 40.000 Teilnehmende mit von der Partie sein. Und im Folgemonat lockt schließlich die Hydrogen Technology Expo Fachleute aus aller Welt zum Zukunftsthema Wasserstoff in die Hansestadt. „Mit der SMM, der WindEnergy Hamburg und nun auch mit der Hydrogen Technology Expo haben wir in Hamburg ein einmaliges Konglomerat an Wissen rund um das

Thema Energiewende, Nachhaltigkeit und Klimaschutz“, sagt Heiko Stutzinger, Geschäftsführer der Hamburg Messe und Congress (HMC). „Das werden wir auf jeden Fall ausbauen, auch mit einer stärkeren Vernetzung aller drei Veranstaltungen.“ Zum Thema Nachhaltigkeit und erneuerbare Energien gehörten etwa auch Speichertechnologien, die bei einer künftigen Wasserstoffwirtschaft eine gewichtige Rolle spielen werden.

Stoff der Zukunft

Hamburg ist hier ganz vorn dabei: Die Metropolregion Hamburg verfügt über eine hohe Dichte an Wasserstoff-Projekten, hinter denen eine Vielzahl einzelner Unternehmen und Institutionen sowie Firmenkonsortien steht. Dazu zählt etwa die Umrüstung des ehemaligen Kraftwerks Moorburg für die Nutzung als Elektrolyseur zur Wasserstoffproduktion.

”

Die SMM als Weltleitmesse der maritimen Wirtschaft setzt seit mehr als 60 Jahren mit ihrer globalen Ausstrahlung Maßstäbe.“

War vor zwei Jahren ein echter Hingucker: Der bei der Mecklenburger Metallguss GmbH gefertigte Retrofit-Propeller vor dem Haupteingang zur SMM.



FOTO: Hamburg Messe und Congress



Vom 24. bis 27. September erwartet die WindEnergy mehr als 40.000 Gäste aus aller Welt.

Der städtische Netzbetreiber Gasnetz Hamburg baut die ersten 40 Kilometer des Wasserstoff-Verteilnetzwerks HH-WIN, mit dem die Industrie künftig mit dem Gas versorgt werden soll. „Mit dem Elektrolyseur in Moorburg und dem Hamburger Wasserstoffnetz entsteht der Kern der Hamburger Wasserstoffwirtschaft. Hamburg ist genau der richtige Ort, um zu zeigen, dass Klimaschutz und erfolgreiche Wirtschaftspolitik zusammengehören“, sagt Dr. Melanie Leonhard, Senatorin für Wirtschaft und Innovation.

Passend dazu soll der Hamburger Hafen zum europäischen Drehkreuz der internationalen Wasserstoffwirtschaft werden. Die drei großen Themen der Hamburg Messe in diesem Herbst – Schifffahrt, Windenergie und Wasserstoff – bilden dabei so etwas wie die „Big Three of Energy Transition“. Die Schiff-

fahrt benötigt für ihren Weg zur Klimaneutralität dringend alternative Treibstoffe. Ob Methanol oder Ammoniak – die Basis wird Wasserstoff sein. Damit die Herstellung CO₂-neutral erfolgen kann, sind enorme Mengen von grünem Strom erforderlich – der wird vorrangig aus Windenergieanlagen kommen.

Maritime Kompetenz

In diesem Kontext nimmt die SMM, die am 3. September startet, eine zentrale Rolle ein. Dass Hamburg der perfekte Standort für eine maritime Weltleitmesse ist, hat auch mit dem Hafen zu tun: Die Hansestadt ist einer der bedeutendsten maritimen Hubs weltweit. Im Ranking des renommierten Xinhua-Baltic International Shipping Centre Development Index Report landet sie zuverlässig unter den Top Ten und belegte zuletzt viermal in Folge den 7. Rang. In ihrem

Bericht heben die Experten die Rolle des maritimen Clusters hervor: Neben Antwerpen (Belgien) und Oslo (Norwegen) sei Hamburg eines der wichtigsten maritimen Finanzzentren in Europa. Hier haben große Wirtschaftsprüfungs- und Anwaltskanzleien sowie Beratungsunternehmen mit Schifffahrtsschwerpunkt ihren Sitz. Die Zentrale der maritimen Sparte der führenden Klassifikationsgesellschaft DNV SE in der HafenCity ist nur ein besonders prominentes Beispiel dafür. Zum Cluster gehören das Fraunhofer Institut für Maritime Logistik und das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) ebenso wie der bundesweit einzige eigenständige Schiffbau-Studiengang an der TU. Deutschland ist außerdem ein wichtiger Reederei-Standort. Rund 1800 Schiffe werden von hier aus bereedert, bei der Containerschiffsflotte steht Deutschland sogar weltweit auf Platz 1.

Das Ziel der Branche ist die Dekarbonisierung der weltweiten Schifffahrt bis 2050. Dazu sind enorme Investitionen in innovative Technologien erforderlich. Die Basis für fundierte Entscheidungen liefert die SMM mit ihren Ausstellern, die die gesamte Wertschöpfungskette der maritimen Industrie abbilden: von Marktführern bis Start-ups, von Schiffbauern bis Software-Spezialisten. Flankiert wird das Ganze von hochkarätig besetzten Fachkonferenzen wie dem Umweltkongress gmeC, die in diesem Jahr erstmals für alle Besucherinnen und Besucher frei zugänglich sind.

Perfekte Plattform

Dieses Konzept verfolgt auch die WindEnergy Hamburg, die am 24. September beginnt. Für die Teilnahme an Fachvorträgen wie auf der „Energy Transition Stage“ oder der „Offshore Stage“ ist keine zusätzliche Registrierung erforderlich. Dort diskutieren Experten etwa über die großen Branchen-Themen Netzausbau, Digitalisierung und Speichertechnologien. Angesichts des weltweiten Klimawandels ist der massive Ausbau der Erneuerbaren Energien das Gebot der Stunde.

Hamburg hat sich längst zum wichtigen Windenergie-Hub entwickelt: Die Nachbarbundesländer Niedersachsen und Schleswig-Holstein sind bedeutende Standorte für Onshore-Windenergie in Deutschland, und wichtige Branchenplayer haben im Norden, aber auch jenseits der Grenze in Dänemark ihren Sitz. Der regionale Versorger Hamburger Energiewerke betreibt allein im Hafengebiet mehr als ein halbes Dutzend Windenergieanlagen. Zahlreiche große Windparks in Nord- und Ostsee werden von Deutschlands Häfen aus versorgt – mit Material zur Errichtung der Anlagen ebenso wie mit Personal zur laufenden Wartung und Instandhaltung. Um mehr Teile für Windkraftanlagen lagern und umschlagen zu können, spielt hier die

Hafenerweiterung eine entscheidende Rolle. Bis zu 200 Hektar zusätzliche Schwerlastflächen braucht es in den deutschen Seehäfen. Das entspricht einer Fläche von 270 Fußballfeldern.

Industrie, Wirtschaftsverbände, Politik, Verwaltung und Wissenschaft: „Wir sehen es als unsere Aufgabe an, die internationale maritime Community auf der SMM und die wichtigen globalen Entscheider der Windenergiebranche auf der WindEnergy Hamburg zusammenzubringen, damit sie auf Basis von Know-how-Transfer die Weichen für die Zukunft stellen können“, sagt Claus Ulrich Selbach, Geschäftsbereichsleiter Maritime und Technologiemesen bei der HMC. Er und sein Team haben sich dazu eine Fülle von neuen Netzwerkformaten einfallen lassen.

Dabei spielt auch das Thema Fachkräfte- und Nachwuchssicherung eine große Rolle, denn sowohl die maritime Wirtschaft als auch die Windenergiebranche brauchen junge Talente, um ihre anspruchsvollen Zukunftsaufgaben meistern zu können.

Die maritime Transition gestalten, der Energiewende nachhaltig Impulse geben, Wasserstoff als Schlüsseltechnologie voranbringen: SMM, WindEnergy Hamburg und Hydrogen Technology Expo sind dafür die perfekte Plattform. 🏠

Hamburg Messe und Congress

Zuhause in Hamburg – daheim in der Welt.

Hapag-Lloyd verbindet die Welt über die Ozeane. Mit unseren 13.500 motivierten Mitarbeitenden und 266 modernen Containerschiffen tragen wir dazu bei, dass Güter dorthin transportiert werden, wo sie gebraucht werden. Pünktlich, zuverlässig und sicher.

in @ f d X v 
www.hapag-lloyd.com

 Hapag-Lloyd

Teamarbeit und Netzwerken sind unverzichtbar

Der maritime Standort Hamburg ist gut positioniert. Aber auf Dauer ist das kein Selbstgänger. „Ich möchte dazu beitragen, dass sich der Standort weiter positiv entwickelt“, hat sich Klaus Maak auf die Fahne geschrieben.

Dem neuen Leiter der Geschäftsstelle Hamburg im Maritimen Cluster Norddeutschland (MCN) sind zwei Aspekte besonders wichtig: „Teamarbeit und Netzwerken“. Klaus Maak gehört zu denen, die die maritime Wirtschaft im Detail kennen. Theorie und Praxis hat der 51-Jährige intensiv erfahren – zunächst als Service-Engineer, dann als Sales Manager und seit 2013 als Division Manager Marine in der deutschen Niederlassung des schwedischen Technologiekonzerns Alfa Laval. „Den Zustand der Anlagen an Bord im Blaumann zu analysieren und den Kunden anschließend im Office zu möglichen Optimierungen zu beraten, hat den besonderen Reiz dieser Arbeit ausgemacht“, sagt der Vater von vier Kindern.

Allerdings hat er auf seinem Karriereweg auch gelernt: „Der maritime Sektor ist keine Branche, die sich linear weiterentwickelt.“ Ausgerechnet zu Beginn seiner Tätigkeit als Führungskraft rutschte die Schifffahrtsindustrie in ein besonders tiefes und langes Wellental. Dass er in der fast zehn Jahre währenden Krise trotz der rapiden Rückgänge in Reedereien und Werften die Positionierung von Alfa Laval verbessern konnte, führt Klaus Maak auf einige wesentliche Faktoren zurück: „Die gute Arbeit in unserem Team, ein gutes und enges Netzwerk in der Branche sowie der

Fokus auf die richtigen Technologien und Kundengruppen zum richtigen Zeitpunkt haben diesen Erfolg möglich gemacht.“

Diese Faktoren haben Klaus Maak nun nach einem kurzen Zwischenspiel in einem von ihm mitgegründeten Start-up an die Spitze der Hamburger MCN-Geschäftsstelle geführt: „Teamarbeit und Netzwerken sind für mich einfach unverzichtbar“, sagt er über sich selbst – dass Technologie für ihn als Diplom-Wirtschaftsingenieur von großem Interesse ist, bedarf da kaum noch einer Erwähnung.

„Wir verfügen im Cluster über ein großes Team“, betont Maak. „Dazu gehören nicht nur die fünf Mitarbeitenden der Geschäftsstelle Hamburg, sondern ja auch die vielen Mitglieder des MCN und die im Cluster engagierten Unternehmen“, betont der Geschäftsstellenleiter. Welche positive Wirkung ein reger Austausch über die unterschiedlichen Fachbereiche hinaus haben kann, weiß Klaus Maak sehr gut aus seiner Erfahrung in dem skandinavischen Konzern: „Die besten Ergebnisse haben wir erzielt, wenn allen Beteiligten die Anforderungen des Anwenders klar waren.“

Für seine künftige Arbeit hat sich Maak vorgenommen, den bereits ausgeprägten Netzwerk-Gedanken im Maritimen Cluster Norddeutschland weiter zu stärken.



FOTO: Klaudia Schmidt

Neuer Geschäftsstellenleiter beim MCN in Hamburg: Klaus Maak

„Wir brauchen den Austausch mehr denn je zuvor“, ist er überzeugt. Die internationale Schifffahrtskrise ist zwar vorbei, „aber die Herausforderungen haben sich in den vergangenen Jahren deutlich verändert“, betont er. Neue Antriebssysteme, klimaneutrale Treibstoffe, autonom fahrende Schiffe – Maaks Liste der absehbaren Veränderungen ist lang. Damit verbunden sind nicht nur technische, sondern zum Beispiel auch rechtliche Fragen. „Zudem entstehen neue Risiken und Gefahren wie zum Beispiel das Thema Cybersicherheit“, betont der MCN-Geschäftsstellenleiter.

Solchen Herausforderungen können einzelne Unternehmen allein kaum noch begegnen: „Übergreifende Projekte werden immer wichtiger.“ Auch die weitere Entwicklung des Hamburger Hafens sei ein Thema nicht nur für Logistik- und Umschlagsbetriebe: „Das geht die ganze maritime Wirtschaft an.“ Welche positive Wirkung in diesem Zusammenhang das Netzwerken und der Austausch über Grenzen habe, ließe sich gut in Skandinavien beobachten: „Ich habe hier einen engen Austausch zwischen Reedereien und Zulieferbetrieben erlebt, auf dessen Grundlage bedarfsgerechte Produktlösungen entstanden sind. Ich möchte innerhalb unseres Clusters den Rahmen für einen solchen Austausch bieten.“ 📌

Maritimes Cluster Norddeutschland

Welcome to the Hamburg Big Three of Energy Transition in 2024!



3 – 6 September 2024
smm-hamburg.com



24 – 27 September 2024
windenergyhamburg.com



22 – 24 October 2024
hydrogen-worldexpo.com



FOTO: Østved

Installation einer Windkraftanlage im Windpark Borkum Riffgrund 2

Ein Wettlauf gegen die Zeit

Die Offshore-Ausbauziele Deutschlands

Die Zusage des Finanzierungszuschusses der Bundesregierung für den Bau drei neuer Liegeplätze in Cuxhaven im März 2024 kann durchaus als wichtiger Meilenstein in der deutschen Energiewende bezeichnet werden. Der Hafen, der direkt an der Küstenlinie der Elbe liegt, verfügt bereits über Offshore- und Schwerlastterminals, einen Multifunktionshafen, schwerlastfähige Lager- und Logistikflächen sowie RoRo-

Rampen und Schwerlastkrane. Die weiteren Liegeplätze, die nun in den nächsten Jahren entstehen werden, sind allerdings auch nur ein erster Schritt für den Ausbau der Offshore-Windenergie.

Das Ziel der Bundesregierung ist klar formuliert: Der Anteil der Erneuerbaren Energien an der Stromversorgung soll sich gegenüber heute bis zum Jahr 2030 fast verdoppeln und danach kontinuierlich weiter steigen. Um das zu erreichen,

ist vor allem die Offshore-Windenergie ein wesentlicher Baustein. Aktuell sind in Deutschland insgesamt knapp 1.600 Offshore-Windenergieanlagen mit einer Leistung von etwa 8.500 MW in Betrieb. Bis 2030 soll bzw. muss die Windenergie auf See auf mindestens 30 Gigawatt (GW) steigen. Bis 2035 liegen die Ziele bei mindestens 40 GW und bis 2045 bei mindestens 70 Gigawatt installierter Leistung. In ganz Europa sollen bis zu 300 GW Leistung aus Offshore-Windenergie entwickelt werden.

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) hat vor diesem Hintergrund mit den Küstenländern und den Übertragungsnetzbetreibern eine Offshore-Realisierungsvereinbarung getroffen, in der u. a. Aspekte wie die Flächenausweisung auf See, ein naturverträglicher Ausbau, Zeitpläne und Notwendigkeit der Beschleunigung der Prozesse geregelt sind.

Trotzdem muss festgehalten werden, dass die genannten Umsetzungspläne überaus ambitioniert sind. Neben fehlenden Fachkräften, einem Mangel an Produktionsstätten, Errichterschiffen und Umspannstationen werden vor allem Hafensflächen benötigt, um Fundamente, Türme, Turbinen und Rotorblätter zu verschiffen und in der Nord- und Ostsee zu installieren.

Die Stiftung Offshore-Windenergie hat analysiert, dass allein bis 2030 bis zu 200 Hektar Hafensflächen für die Lagerung und Verschiffung von Windenergieanlagen benötigt werden. Nicht nur, um die Offshore-Ausbauziele zu erreichen – auch der Import von Onshore-Komponenten

erfordert zusätzliche Flächenkapazitäten, weil in Deutschland zunehmend keine eigene Produktion mehr stattfindet. Und mittelfristig dienen die Häfen nicht nur für den Bau, sondern auch für den später erforderlichen Rückbau der Windparks, als Servicestandorte für den Betrieb und die Wartung, als Lagerplatz oder auch als Produktionsstandort.

Beim Blick über den norddeutschen Tellerrand sind in den Nachbarstaaten an der Nordseeküste vor allem Esbjerg in Dänemark und Eemshaven in den Niederlanden zu nennen, die sich in den vergangenen Jahren stark auf den Offshore-Wind-Bereich ausgerichtet haben und über die bereits heute Komponenten für deutsche Offshore-Parks umgeschlagen werden. Doch auch dort wird der zur Verfügung stehende Platz längst knapp.

Die dänische Stiftung CIP kommt zu dem Schluss, dass selbst bei einer Modernisierung aller dänischen Installationshäfen die Ausbauziele nicht erreicht werden können und spätestens 2030 Engpässe auftreten werden. In Eemshaven bestehen voraussichtlich schon ab 2027

keine Kapazitäten mehr, um den deutschen Ausbau ausreichend unterstützen zu können.

Somit droht der Zeitplan der Energiewende nicht nur in Deutschland an zur Verfügung stehender Kaikante und entsprechenden Terminalflächen zu scheitern.

Die zahlreichen anstehenden Projekte mit immer größer und schwerer werdenden Anlagen können in der erforderlichen Schnelligkeit nicht realisiert werden, sofern nicht erheblich in weitere Hafeninfrastruktur investiert wird. Neben den drei zusätzlichen Anlegern in Cuxhaven bedarf es aus deutscher Sicht weiterer Ausbauprojekte von Seehäfen, um die Energiewende voranzutreiben. Hierfür werden in den kommenden Jahren öffentliche Investitionen im Milliardenbereich benötigt.

Aber neben dem politisch angestrebten Erreichen der Ausbauziele und der Energieversorgungssicherheit Deutschlands, versprechen diese Investitionen auch Jobs, Wertschöpfung durch Produktion und einhergehende Industrieansiedlungen sowie einen hohen Ökostromüberschuss im Norden.

Die nächsten fünf bis zehn Jahre werden also darüber entscheiden, ob die Wende im Windenergiebereich wie angedacht umgesetzt werden kann. Angesichts der Tatsache, dass der Bau weiterer notwendiger, schwerlastfähiger Terminalflächen und Kaianlagen – auch durch aufwendige Genehmigungsverfahren – mit hoher Wahrscheinlichkeit mehr als fünf Jahre in Anspruch nehmen wird, darf keine weitere Zeit verloren werden. ■

*Jobst Schlennstedt & Thomas Rust
Ramboll Deutschland GmbH*

Offshore-Umspannstation im Windpark Gode Wind 1 und 2



FOTO: Ørsted



Wasserschutzpolizeiboot: Lässt sich so mit alternativer Antriebstechnik nicht mehr bauen

Ob 90 Jahre reichen werden?

Zur Elektrifizierung von Schiffen im regionalen Betrieb

Die Verwendung von elektrischen Antriebssystemen bei Schiffen mit klar definiertem und eingegrenztem Fahrtbereich scheint leicht möglich zu sein. Als technische Lösung ist dabei nicht das Äquivalent zum Hafenkran mit großer Kabeltrommel gemeint, denn das würde dem großen Freiheitsgrad eines Schiffes nicht gerecht werden. Der Kran ist schließlich an seine Schienen gebunden, was beim Schiff üblicherweise nicht zutrifft.

Das oft gewünschte „Wireless Power Supply“ z. B. über elektrisch leitendes Wasser wäre auch sehr abstrakt und nicht für alle Lebewesen gut verträglich.

Zudem könnte es zu mehr Wasserdampf und damit erhöhter Nebelbildung über den Wasserflächen kommen, was für den sicheren Betrieb der Schiffe nicht von Vorteil ist ...

”

Unabhängig von der Antriebsform muss in Schiff schwimmen können.“

Elektrische Fahrmotoren mit einem Energiespeicher, so wie wir es bereits von Landfahrzeugen kennen, wäre der generelle technische Lösungsansatz. Die bestehenden, mit Dieselmotoren angetriebenen Wasserfahrzeuge gilt es also, im Rahmen von Neubauvorhaben durch eine elektrifizierte Variante zu ersetzen.

Die Umrüstung bestehender Schiffe zum reinen Elektroantrieb gestaltet sich schwieriger. Es wäre meistens ohne Änderungen der Geometrie am Rumpf nicht sinnvoll möglich. Denn unabhängig von der Antriebsform muss ein Schiff in der Lage sein, zu schwimmen. Gewicht und Auftrieb befinden sich im Gleichgewicht. Diese Erkenntnis hatte Archimedes gut

200 Jahre vor Christus, also vor mehr als 2.200 Jahren. Es haben sich seitdem auf der Welt viele Dinge verändert, die Grundlagen gelten aber immer noch – auch für die, die sie nicht verstanden haben.

Ein neues Schiff, das ein bisher dieselgetriebenes Schiff für Arbeiten an der Infrastruktur eines Hafens ersetzen soll, wird künftig anders aussehen.

Im Vergleich zu dem mit Dieselmotor betriebenen Schiff wird bei einer rein elektrisch angetriebenen Variante das Leerschiffsgewicht von bisher gut 30

Tonnen auf knapp 60 Tonnen ansteigen. Die Einsatzdauer und auch andere Leistungsdaten des rein elektrischen Schiffes werden dann den Daten des Schiffes mit Dieselmotor entsprechen.

Bei einer täglichen Einsatzdauer von acht Stunden wird es nach dem heutigen Stand der Technik eine Ladezeit von 12 Stunden benötigen, um wieder einsatzfähig zu sein. Eine ausreichende Ladeinfrastruktur mit 2x 70 kW Anschlussleistung ist dabei Voraussetzung.

Diese Vergleichsdaten beziehen sich auf ein Schiff mit 80 kW Antriebsleistung. Wenn die Antriebsleistung und die gewünschte Reichweite größer werden, dann entsteht schnell eine Situation, bei der keine Batterie als 1:1 Ersatz für die Dieselmotoren möglich ist.



Kleinere Schiffe mit kleiner Schiffsgeschwindigkeit sind bei regional begrenztem Fahrtgebiet geeignet, eine elektrische Antriebsform zu bekommen.“

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



TRISCHEN: Ein elektrisch angetriebenes Schiff mit Hilfe von Dieselgeneratoren

Im Vergleich zum Verkehr an Land oder in der Luft gibt es bei Schiffen noch eine große Besonderheit: Schiffe fahren an der Grenzschicht zwischen zwei Medien, dem Wasser und der Luft. Dadurch entstehen Oberflächenwellen.

Land- und Luftfahrzeuge kennen das nicht, es sei denn, das Landfahrzeug schiebt bei einer Vollbremsung die Teerdecke zusammen.

Die beiden Medien Wasser und Luft unterscheiden sich sehr stark in ihrer spezifischen Dichte.

Der Unterschied hat den Faktor Tausend, weshalb es bei Schiffen sehr viel sinnvoller ist, sich um den im Wasser befindlichen Teil zu kümmern. Alles, was in der Luft ist, kann angesichts dieses großen Unterschiedes vernachlässigt werden.

Die physikalische Besonderheit mit der Oberflächenwelle und der großen Dichte von Wasser führt zu dem Fazit, dass kleinere Schiffe mit kleiner Schiffsgeschwindigkeit bei regional begrenztem Fahrtgebiet geeignet sind, eine elektrische Antriebsform zu bekommen. Bei größerem Energiebedarf werden mehr Komponenten für die Energiebereitstellung an Bord nötig sein. Neben den Batterien sind vielleicht eine Brennstoffzelle

oder ein Kolbenmotor erforderlich. Dabei ist die Prognose für die Wahl des zukünftig verwendeten Kraftstoffs derzeit noch völlig offen. Es gibt eine große Diskrepanz zwischen möglichen, gewünschten und verfügbaren Kraftstoffarten.

An diesem Punkt existiert für die Schiffe bislang keine eindeutige Vorlage aus anderen Bereichen der Antriebstechnik.

Die Dampfmaschine und auch der Dieselmotor waren zu Beginn nicht für Schiffe entwickelt worden. Erst die Erfolge an Land führten zur Anwendung und Weiterentwicklung auf Schiffen. Die Verbrennungsmotoren hatten das Potenzial, den Energiebedarf von Schiffen hinsichtlich des Gewichts, der Baugröße, der Handhabung und der Kosten zu decken. Die elektrische Antriebsform kann das nicht. Es ist daher im Moment ungewiss, welche Lösung zukunftsfähig ist. Es bleibt bei größeren Leistungsbedarfen nach heutigem Stand der Technik nur die Kompromisslösung, ein elektrisch angetriebenes Schiff mit unterstützendem Dieselmotor zu planen. Das wäre ähnlich zu den ersten Schiffen mit einer Dampfmaschine, die zusätzlich noch eine Besegelung hatten. Die direkte Nutzung von Solar- und Windenergie

können heute weitere Maßnahmen zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes bei Schiffen sein. Eine komplette Deckung des Energiebedarfs wird aber auch damit derzeit nicht erreicht.

Den Effizienz-Vergleich zwischen dem konventionellen Schiff mit einem Antriebspropeller, der direkt vom Dieselmotor angetrieben wird, und einer möglichen alternativen Antriebsform verliert bei dem aktuellen Entwicklungsstand jeder alternative Antrieb. Ganzheitlich betrachtet sind Energieverbrauch, Kosten, Handhabung und Ausfallsicherheit gegenüber konventionellen Antrieben noch stark im Nachteil. Die Defizite bei der Handhabung und Ausfallsicherheit werden sich mit einem gesellschaftlichen Wandel ändern. Die Kosten sind sehr stark von Angebot und Nachfrage geprägt. Eine Standardtechnologie ist generell günstiger als eine Sonderform.

Wenn die Antriebstechnik für ein Schiff von anderen Industrielösungen abgeleitet werden kann, was bei kleinen Schiffen möglich ist, dann ist die Technik für Schiffe anwendbar. Allerdings gibt es derzeit nicht für alle bestehenden Schiffe Ersatzlösungen für die Dieselmotoren. Realistisch betrachtet muss man darauf hinweisen, dass es bei einem Verzicht auf den Dieselmotor heute für einige Schiffstypen keinen äquivalenten Ersatz geben wird.



Maritime Mode
aus dem Herzen Hamburgs

For you. Made with Love.

HAFENWEIB

www.hafenweib.de



HOOGHE: Heute noch ein rein Diesel betriebenes Schiff

Die Entwicklung von Schiffen mit Dieselmotoren hat einen Zeitraum von etwa 100 Jahren hinter sich und es wird heute eine sehr hohe Effizienz mit diesen Antriebskonzepten erreicht. Die Entwicklung und der Einsatz von alternativen Antriebskonzepten bei Schiffen werden hingegen erst seit gut zehn Jahren betrieben. Viele technische Dinge beim Schiffsentwurf fangen an, sich zu wiederholen. Etwa der Versuch, beim Rumpf Gewicht einzusparen oder schnelle Schiffe mit Unterwasser-Tragflächen auszustatten. Das gab es auch alles

in der Entwicklungsphase der Schiffe mit Dieselmotoren und führte zum neuen Schiffbaumaterial Aluminium. Heute wäre es vielleicht Kohlefaser.

Ein fairer Vergleich der alternativen Technik zum Dieselmotor bei Schiffen ist demnach wohl erst in etwa 90 Jahren möglich. Dabei unterscheidet sich die Motivation für die Entwicklungsleistung vom Dieselmotor zur alternativen Technik dadurch, dass es beim Dieselmotor ausschließlich wirtschaftliche Gründe für den Fortschritt gab. Die alternativen

Techniken hingegen entstehen vorrangig aufgrund von Regulierungsmaßnahmen. Diese Art der Motivation ist sehr viel schwächer und verlangsamt die Umsetzung von Entwicklungsergebnissen.

Also – sind wir zum Scheitern verdammt oder werden 90 Jahre am Ende vielleicht gar nicht ausreichen? 🏠

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

Die „Weiße Flotte“ wird elektrisch

Zwei der 18 Alsterschiffe der Alster-Touristik fahren bereits emissionsfrei

Es wird noch einige Jahre dauern, bis die gesamte Flotte der Alster-Touristik GmbH (ATG) ohne CO₂-Ausstoß unterwegs ist, aber die Elektrifizierung geht schrittweise voran. Bereits mit Batterie fahren die „Alsterwasser“ und die im Jahr 2000 in Dienst gestellte „Alstersonne“. Der Katamaran ist zudem mit Solarzellen als Range-Extender ausgestattet. Als nächstes Schiff folgt die „Eilbek“, die laut Martin Lobmeyer, Technikvorstand der Alster-Touristik, voraussichtlich im September wieder in den Dienst gestellt wird. Das Alter des Traditionsschiffs von über 70 Jahren ist auch einer der Hauptgründe dafür, dass die Umrüstung der Schiffe vergleichsweise viel Zeit in Anspruch nimmt. Mal eben Dieselmotor und Dieseltanks ausbauen und dafür Elektromotor und sechs große Batterien einbauen – das funktioniert bei einem betagten Dampfer wie der „Eilbek“ nicht.

Umrüstung 70 Jahre alter Schiffe ist eine Herausforderung

„Die Integration hochmoderner Technologien in ein 1951 gebautes Schiff ist eine große Herausforderung“, erklärt Lobmeyer. Grundsätzlich sei es natürlich wünschenswert, Bestandteile wie Schiffsrumpf und Antriebsräume harmonisch auf die neuen Komponenten abzustimmen. Doch dies sei nicht immer möglich, da dafür eine Fülle von Einzellösungen und Sonderanfertigungen erforderlich seien.

Erfahrungen, die man jetzt bei den Arbeiten an der „Eilbek“ gemacht habe, würden die noch bevorstehenden Umrüstungen der weiteren Schiffe nur bedingt erleichtern und beschleunigen.

”

Wenn Traditionsschiffe auf neue Antriebe umgerüstet werden, dann nimmt das vergleichsweise viel Zeit ein.“

Das traditionelle Alsterschiff „Eilbek“ in der Werft. Im September soll es wieder über die Alster schippern, dann emissionsfrei.



FOTO: ATG



FOTO: Mediaserver Hamburg / Andreas Vallbracht

Die „Quarteerslüüd“ schippert über die Binnenalster – vorbei an Ballindamm und Jungfernstieg.

„Natürlich gibt es gewisse Lerneffekte und es stellen sich Routinen ein, aber man muss bedenken: Auch wenn Alsterschiffe optisch als baugleich erscheinen, hat doch jedes von ihnen seine individuellen Besonderheiten, etwa in Gestalt von Einzelanfertigungen. Unter diesen Bedingungen sind die Umbaumaßnahmen kaum in weniger als in einem Jahr realisierbar“, erläutert der Technikvorstand.

Ausbau der Ladeinfrastruktur

Mit Strom versorgt werden die elektrifizierten Alsterschiffe am Anleger Jungfernstieg. Solange nur die bereits umgerüsteten „Alstersonne“ und „Alsterwasser“ sowie die demnächst Strom

tankende „Eilbek“ aufgeladen werden müssen, reicht die derzeitige Ladeinfrastruktur der ATG aus. Da jedoch weitere batteriebetriebene Schiffe hinzukommen, muss sie ausgebaut werden – was nicht einfach ist, gilt es doch, jede Menge Kabel und Trafos an einem zentralen Ort in der City zu platzieren, unter dem mehrere U-Bahn-Tunnel verlaufen.

Inzwischen hat man eine Lösung gefunden – einen technisch passenden Raum in der ehemaligen Zivilschutzanlage am Jungfernstieg. „Aktuell warten wir auf die notwendigen Genehmigungen und den Abschluss der laufenden Vergabeverfahren. Angesichts der Lieferzeiten für Mittelspannungstrafos von bis zu einem Jahr rechnen wir mit einer Inbetriebnahme der Ladeinfrastruktur in 2026“, so Lobmeyer.

Einen konkreten Zeitplan für die Umrüstung der 15 verbleibenden Alsterschiffe in der Cölln-Schiffswerft in Finkenwerder und in der Alsterwerft am Osterbekkanal gibt es noch nicht. Man wolle zunächst die Erfahrungen, die man beim „einzigartigen Umbau“ der „Eilbek“ gemacht habe, zusammentragen und analysieren und dann auf Basis der gewonnenen Erkenntnisse das nächste Projekt in Angriff nehmen, erklärt Lobmeyer. „Aber natürlich steht bei uns im Fokus, die Flotte so schnell wie möglich zu elektrifizieren.“

Wenn es soweit ist, werden die Alsterschiffe nach Auskunft des Technikvorstands im Vergleich zur Diesel-Ära jährlich etwa 400 Tonnen CO₂ einsparen. 🏠

165 Jahre Alsterschifffahrt

Die Geschichte der Alsterschifffahrt begann am 15. Juni 1859.

An jenem Tag machte der Schraubendampfer „Alina“ des Hamburger Schiffsmaklers Johann Peter Parrau die Leinen los. Der kleine Dampfer startete mit einem Liniendienst zum Mühlenkamp und nach Eppendorf. 1860 schloss sich Parrau mit anderen Anbietern zu einem Verkehrsverbund mit abgestimmten Fahrplänen und einheitlichem Tarifsystem zusammen. In den folgenden Jahrzehnten verkehrten mehr als 30 Dampfer als öffentliche Verkehrsmittel auf der Alster. Als die Schiffe 1902 ihren weißen Anstrich bekamen, war der

Name „Weiße Flotte“ geboren. Im Jahr 1911 beförderten die Alsterdampfer im 30-Minuten-Takt fast 11 Millionen Fahrgäste – Tag und Nacht.

Nach Ende des Ersten Weltkriegs dauerte es bis zum Jahr 1924, als die Alsterschifffahrt, mittlerweile im Besitz der Hamburger Hochbahn AG, ihren Betrieb wieder aufnahm. Neben 14 überholten Schiffen aus der alten Flotte wurden Barkassen aus dem Hafen eingesetzt. Mit Beginn des Zweiten Weltkrieges kam die Alsterschifffahrt weitgehend zum Erliegen.

1946 waren die ersten Schiffe wieder im Einsatz. Auch wenn in den 1950er-Jahren jährlich 3,4 Millionen Fahrgäste das Angebot nutzten, konnten die Alsterdampfer nicht mehr an die Fahrgastzahlen ihrer Blütezeit anknüpfen – U-Bahn, Straßenbahn und Bus brachten ihre Fahrgäste schneller ans Ziel. Dafür stieg die touristische Auslastung der Alsterschiffe stetig an.

Als die Linienschifffahrt in den 1970er-Jahren zunehmend defizitär wurde, gliederte die Hochbahn die Alsterschifffahrt aus dem Hochbahnbetrieb aus.



Das digitale Jobticket für Ihr Unternehmen

- ✓ Ab 1 Mitarbeitenden
- ✓ Komplette digital
- ✓ Günstig wie nie

Jetzt einsteigen:
dasjobticket.de



FRÜHLING IN MOORFLEET

DIE FREIZEIT-, EVENT- & GOLFLOCATION



www.golflounge.de



ENERGIE



Die SASELBEK „duckt“ sich und unterquert die Lombardsbrücke.

Mit der Gründung der ATG Alster-Touristik GmbH am 27. April 1977 wurde das Programm fast ausschließlich auf touristisch interessante Fahrten ausgerichtet. Kanal- und Fleetfahrten, Dämmertörns und Vierlandefahrten gewannen an Bedeutung. Ein weiterer wichtiger Schritt für den Fortbestand war, dass die ATG 1987 von der Muttergesellschaft alle Schiffe, Anlagen und Anlegestellen erwarb. Mit einer modernen Flotte, zu der auch die zum exklusiven Salonschiff umgebaute „Goldbek“ gehört, ging es auf Erfolgskurs in die Zukunft.

Im Jahr 2000 wurde mit der „Alstersonne“ der damals weltgrößte Solar-katamaran in Fahrt gesetzt. Die weitere Stärkung der Flotte setzte die ATG 2003 mit dem „Fleetenkieker“, einem weiteren Flachboot, fort. Im Mai 2006 bezog die Alster-Touristik ihr neues Betriebsgebäude, die „Bastion“, am Anleger des neugestalteten Jungfernstiegs. Im selben Jahr wurde der neue „Alsterschwan“ in die Flotte aufgenommen und als erster Alsterdampfer als Hafenfahrzeug zugelassen.

Derzeit steht die Dekarbonisierung der historischen Flotte im Mittelpunkt der Aktivitäten. 🏡



Sonnige Außenalster-„Kreuzfahrt“







Der Alsterdampfer „Susebek“ am Fähranleger Alte Rabenstraße.



Spende und werde ein Teil von uns.
seenotretter.de

**OHNE
DEINE
SPENDE
GEHT'S
NICHT**

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

    **#teamseenotretter**



— Spendenfinanziert —



FOTOS: NSB Group

Schwierige Hafeneinfahrten werden solange trainiert, bis sie sitzen.

Nautisch-technische Kenntnisse und Kommunikation wird geschult.

Modernisiertes Trainingszentrum nimmt seinen Dienst auf

Großes Engagement für anspruchsvolle Ausbildungsangebote in der Schifffahrt

Gut ausgebildete Fachkräfte sind in der Handelsschifffahrt sehr gefragt. Erfreulich ist die positive Entwicklung bei Frauen. Laut Verband Deutscher Reeder (VDR) waren an Bord der deutschen Handelsflotte im Jahr 2023 von den insgesamt 6.952 sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten bereits 490 Frauen tätig. Das entspricht einem Frauenanteil von 7,1 Prozent. Die Frauen arbeiten an Bord zum Beispiel als Kapitänin, nautische oder technische Offizierin oder Schiffsmechanikerin. „Es ist erfreulich zu sehen, dass es in den letzten Jahren zunehmend talentierten und engagierten Frauen gelungen ist, Stereotypen zu überwinden und in der maritimen Industrie Fuß zu fassen. Die maritime Welt ist nicht Männern vorbehalten“, erklärt Gaby Bornheim, Präsidentin des VDR. Vor dem Hintergrund des Fachkräftemangels ist es Ziel, die Beschäftigung von Frauen im maritimen Sektor zu fördern.

„Glücklicherweise steigt der Frauenanteil in der deutschen Schifffahrt. Zwar langsam, aber stetig. ADAs ist eine gute Entwicklung“, betont Gaby Bornheim. Sie weist darauf hin, dass mit mehr als sieben Prozent in Deutschland der Frauenanteil deutlich über dem durchschnittlichen internationalen Frauenanteil in der Schifffahrt liegt, der mit etwa zwei Prozent ausgewiesen wird. Um die maritime Branche mehr in den öffentlichen Blick zu bringen, gibt es seit 2022 den Internationalen Tag der Frauen in der Schifffahrt. Die Weltschiffahrtsorganisation, eine Unterorganisation der Vereinten Nationen, hat diesen Tag ins Leben gerufen.



Die maritime Welt ist nicht den Männern vorbehalten.“

Gaby Bornheim

Eine Antwort auf den Fachkräftemangel sind kontinuierliche Ausbildungs- und Trainingsangebote

Mit gutem Beispiel und viel Engagement geht das in Buxtehude ansässige Unternehmen NSB GROUP bei Ausbildungs- und Trainingsangeboten voran. Das maritime Dienstleistungsunternehmen bildet seit 2007 im eigenen maritimen Trainingszentrum, der NSBacademy, Nautiker und Nautikerinnen aus. Mit einer Investition in Höhe von 600.000 Euro hat das Unternehmen im vergangenen Jahr an Wärtsilä einen Auftrag zur umfassenden Modernisierung des Schiffssimulators in der NSBacademy vergeben. Nach Abschluss der umfangreichen Arbeiten verfügt die NSBacademy nun über zwei Schiffsführungssimulatoren mit einem Sichtfeld von 270° und 180°.

Die beiden Wärtisilä-Simulatoren sind mit den Simulationssoftware-Programmen Navi-Trainer und NACOS PLATINUM-Brückensysteme sowie einem Multipiloten-Arbeitsplatz für ECDIS-, Radar- und Conning-Anwendungen ausgestattet. Für eine realitätsnahe Darstellung sorgt ein Hochleistungs-Visualisierungssystem in Kombination mit moderner IBID-Technologie (Interactive Bridge Information Display) und einem 55-Zoll-Reiseplanungstisch, der mit der Hauptbrücke verbunden ist. Ein sehr leistungsfähiges Video/Audio-Aufnahme- und Wiedergabesystem sorgt in Kombination mit einem neu installierten Soundsystem für gute Bilder und Ton. „Wir sind stolz darauf, dass wir mit dieser Investition in unsere NSBacademy unser Engagement für die Ausbildung von Nautikern unter Beweis stellen können“, sagt NSB-CEO Tim Ponath. Die neue Anlage entspricht voll den Anforderungen gemäß DNV-Standard ST-0029 für maritime Ausbildungszentren. „Mit diesem Upgrade haben wir noch mehr Möglichkeiten, unsere Seeleute auf genau die Szenarien vorzubereiten, die sie auf hoher See erwarten. Neu ist auch, dass wir unseren Schiffssimulator mit anderen Schulungszentren auf der Welt online vernetzen können“, erläutert Ponath. Nach dem Betriebsstart des ersten Schiffssimulators im Jahr 2007 verfügt die NSBacademy nun wieder über eine hochmoderne, eigenständige Schulumgebung. Morten Magnil, Trainer an der NSBacademy, weist darauf hin, dass in Kombination mit den in Buxtehude installierten Schiffssimulatoren Ausbildungsteilnehmer und -Teilnehmerinnen während einer gemeinsamen Übung zeitgleich in verschiedenen Funktionen und von verschiedenen Orten aus an realistischen Trainingseinheiten in Echtzeit mitwirken können. „Neben den nautisch-technischen Kenntnissen wird dabei auch die Kommunikation untereinander geschult – sowohl auf der Brücke als auch mit verschiedenen Akteuren in den angeschlossenen Simulatoren“, erläutert Magnil.

”

Mit der Investition in unsere NSBacademy können wir unser Engagement für die Ausbildung von Nautikern unter Beweis stellen.“

Tim Ponath

„Mit der zur Verfügung stehenden Technik können wir eine große Zahl an komplizierten Hafenanläufen aus aller Welt beim Training simulieren. Hinzu kommen vielfältige Übungseinheiten für Manöver auf hoher See“. Morten Magnil hat im Team auf Grundlage vorliegender Erfahrungswerte aus der maritimen Praxis die unterschiedlichen Szenarien für die Schiffssimulatoren entwickelt. Für ihn ist ein ganz wichtiges Ausbildungsziel die Vermeidung von Unfällen in der Schifffahrt. Die NSBacademy bietet Ausbildungskurse für das im Unternehmen beschäftigte maritime Personal und für die Fortbildung von Offizieren anderer Unternehmen an. „Wir wollen die Kenntnisse beim Personal ausbauen und die Wahrnehmungsfähigkeiten stärken“, sagt Caroline Baumgärtner, die bei NSB für die Weiterbildung des Personals zuständig ist. „Vor dem Hintergrund einer rasanten Schiffsgrößenentwicklung verändert sich auch je nach Manöver- und Wetterlage das Verhalten des Schiffs.“

Capt. Morten Magnil, leitender Ausbilder an der NSBacademy

FOTO: NSB GROUP



Szenarien, auf die sich auch das durch lange Berufszeit schon erfahrene maritime Personal bei einem Ausbildungskurs in der NSBacademy sehr gut vorbereiten kann“, erläutert Baumgärtner. Die Schiffssimulatoren befinden sich in einem separaten Gebäude auf dem Gelände der NSB, in dem auch andere Seminarräume untergebracht sind.

Die NSB Group – auf den Weltmeeren aktiv und in der Region fest verankert

Die NSB Group ist ein international aufgestelltes maritimes Dienstleistungsunternehmen mit Hauptsitz in Buxtehude und Standorten in Singapur, auf den Philippinen, Korea sowie China. Zu den Dienstleistungen des Schiffsmanagementunternehmens gehören neben dem klassischen technischen Management auch das kaufmännische Management, Crew Management und Training, Versicherungsdienstleistungen, Engineering und Neubau. „Mit der Investition in die NSBacademy machen wir deutlich, dass wir Buxtehude in Norddeutschland weiter als Hauptstandort für unsere Reederei sehen, losgelöst von allen Internationalisierung- und Globalisierungstendenzen“, sagt NSB-CEO Tim Ponath. Insgesamt verwaltet NSB eine Flotte von 50 Schiffen. Die NSB GROUP beschäftigt weltweit rund 170 Mitarbeitende an Land und 1.400 auf See. Die Unternehmensgeschichte reicht bis ins Jahr 1982 zurück. 🇩🇪 bvb

1959 nahm die **Weltschiffahrtsorganisation oder Internationale Seeschiffahrts-Organisation** (IMO International Maritime Organization) mit Sitz in London ihre Tätigkeit auf. Mit dem im Jahr 2010 eingerichteten „Day of the Seafarer“ wird alljährlich am 25. Juni den Seeleuten Wertschätzung und Dankbarkeit entgegengebracht.



Kritische Infrastruktur: Maritimes Leben auf der Elbe

Digitalisierung – aber sicher!

Ein Überblick zur Cyber-Security in der maritimen Wirtschaft

Der ungestörte Seeverkehr ist die Basis des weltweiten Handels. Zudem sind auch andere Formen der Seefahrt, z. B. in der Passagierschiffahrt oder in der Fischerei, wichtige Komponenten des Wirtschaftsgefüges. Es besteht daher ein hohes Interesse, den Seeverkehr gegenüber Risiken aller Art zu schützen.

Mit der zunehmenden Digitalisierung an Land und auf See sind neue Abhängigkeiten und Risiken entstanden, die es bestmöglich zu managen gilt.

”

Durch Digitalisierung entstehen Risiken.“

Digitalisierung – maritim

Die Komplexität des Seeverkehrs eröffnet der Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT) vielfältige Anwendungsfelder, sowohl landseitig als auch an Bord. Dabei ermöglicht die zunehmende Vernetzung von Systemen der



Stabilitätsberechnung oder dem Energiemanagement. Außerdem werden an Bord weitere IKT-Systeme zur Verwaltung sowie für Kommunikation und Entertainment für Crew und Passagiere zur Verfügung gestellt. Über Satellitenverbindungen sind die Systeme auf See mit dem Internet und landseitigen Anwendungen verbunden.

Der sichere Betrieb der Vielzahl miteinander vernetzter, global verteilter Hard- und Software stellt die Unternehmen vor große Herausforderungen. Die Einbindung und Wartung bzw. Erneuerung von Komponenten an Bord sowie wechselnde Flottenbestände erhöhen zusätzlich die Komplexität des IKT-Security-Managements.

Die Relevanz von Cyber-Angriffen

Eine Analyse der über 80 auf unserer Website (siehe nächste Seite) dokumentierten, bekannt gewordenen Angriffe auf ITK-Systeme in der maritimen Wirtschaft zeigt, dass in etwa 2/3 der Attacken Schadsoftware zur Verschlüsselung von Daten eingeschleust wurde, gefolgt von einem Erpressungsversuch („Ransomware“). Nach einer Befragung durch CyberOwl von Managern der maritimen Branche liegen die durchschnittlichen Kosten durch einen Cyberangriff bei 500.000 € und die gezahlten Lösegelder im Mittel bei rund 3 Mio. €.

Bereits 2017 meldete Maersk sogar einen durch eine Cyberattacke verursachten Schaden von rund 300 Mio. USD. Das Eintrittsrisiko bei Ransomware ist hoch, denn die Angreifer streuen ihre Attacken unabhängig von Branchen und Unternehmensgrößen. Es trifft dabei die gesamte Breite der maritimen Wirtschaft wie Reedereien, Werften, Häfen, Klassifikationsgesellschaften, Zulieferer und Forschungseinrichtungen.

In anderen dokumentierten Angriffen wurden überwiegend einzelne Unternehmen gezielt attackiert und Prozesse gestört, Daten gestohlen oder manipuliert. Die Motive reichen dabei vom Finanzbetrug über Drogenschmuggel bis zur Industriespionage.

Aktuelle und neue Regularien

Seit einigen Jahren wird dem Risiko von Cyberangriffen auf verschiedenen Ebenen mit Richtlinien und Vorschriften begegnet. Die wegweisende IMO-Resolution MSC 428(98) aus 2017 gab noch sehr generische Vorgaben, zu denen nachfolgend Verbände und Klassifikationsgesellschaften Leitlinien für die Umsetzung in der Praxis erarbeiteten. Die EU hat 2024 der IMO eine Konkretisierung der Resolution vorgeschlagen.

Seit 2021 gehört im Rahmen des ISM-Codes die IT-Sicherheit zu den im „Document of Compliance“ nachzuweisenden, unternehmensspezifischen Regeln. Für die deutschen Unternehmen entstanden Guidelines, die vom Verein Hanseatischer Transportversicherer (VHT) und der BG Verkehr in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Sicherheit in der Informationsverarbeitung (BSI) erarbeitet wurden.

In diesem Jahr treten weitere Vorgaben in Kraft, deren Umsetzung in den Unternehmen (je nach bisherigen Aktivitäten) erheblichen Aufwand verursachen.

Bereits ab 1.7.2024 gelten für die schiffsseitigen IT-Systeme neu bestellter Schiffe hohe Anforderungen durch die Vorgaben UR E26 und E27 des Verbandes der Klassifikationsgesellschaften IACS. Es ist davon auszugehen, dass die darin enthaltenen Vorschriften für die Wartung der IKT-Systeme dann auch für alle Einheiten der jeweiligen Flotte angewendet werden.

verschiedenen Beteiligten wie Reeder, Schiffe, Hafen- und Terminalbetreiber, Behörden und Dienstleister enorme Potenziale für effiziente und zügige Prozesse.

Ein weiteres Anwendungsgebiet der IKT liegt an Bord in den Systemen zum Schiffsbetrieb wie z. B. der Navigation, dem Ladungsmanagement und der

Typische Cyberangriffe

Motiv	Angreifer	Methode	Gezielt?
Geld	Kriminelle	Erpressung durch Datenverschlüsselung und/oder Veröffentlichung gestohlener Daten	Nein (Massengeschäft) selten ja
Geld	Kriminelle	Veränderung/Auslösung von Zahlungen, CEO Betrug	ja
Schädigung einer Organisation	Hactivists, Kriminelle, Länder	Website-Blockaden (DDoS), Daten- Verschlüsselung/-löschung	ja (aber kann sich verbreiten)
Diebstahl, Schmuggel	Kriminelle	Zugang zu Ladungsdaten	ja
Industriespionage	Wettbewerber, Länder	Datendiebstahl	ja
Persönlich: Rache, Aktivismus	(frühere) Insider	Veröffentlichung von Daten	ja

GRAFIK: Lochte-Holtgreven

Besonders umfangreich sind die neuen Anforderungen aus den EU-Direktiven 2022/2555 (IT-Sicherheit, „NIS2“) und 2022/2557 (Schutz kritischer Infrastruktur). Als kritische Infrastruktur sind bisher nur Seetransportunternehmen mit mehr als 1,875 Mio. t beförderter Fracht p. a. eingestuft.

Zukünftig werden auch Häfen und der Verkehr über See und Binnenwasserstraßen, Werften und Zulieferer zu den regulierten Bereichen gehören.

Die Umsetzung der EU-Vorgaben in deutsches Recht befindet sich noch in der Diskussion, jedoch ist die abschließende Gesetzgebung noch in 2024 zu erwarten.

Anhand der EU-Direktiven und der vorliegenden deutschen Gesetzesentwürfe sind die neuen Vorgaben mit dem sehr weitgehenden Maßnahmenpaket zur IT-Sicherheit bereits öffentlich verfügbar.

Der Weg zu mehr Resilienz

Angesichts des ständigen Risikos eines Cyberangriffs sind Maßnahmen zum Schutz der IT-Systeme unerlässlich. Die neuen Vorschriften geben dazu einen sehr konkreten Rahmen, jedoch sind keine Übergangsfristen vorgesehen.

Die Umsetzung in der Praxis wird in vielen Unternehmen erst nach und nach erreicht werden können. Es gilt, sich bereits jetzt der erweiterten, für das Management zukünftig persönlichen Verantwortung bewusst zu sein und die erforderlichen Maßnahmen auf den Weg zu bringen. Die individuelle Risikobetrachtung lässt die Prioritäten erkennen, um möglichst zügig das Schutzniveau zu verbessern.

Da die Angreifer in der Regel einen Systemzugang benötigen, bildet der Schutz von Zugangsdaten (z. B. durch die Sensibilisierung des Personals und der Einführung einer Zwei-Faktor-Authen-

tifizierung) eine wichtige Komponente. Parallel sind zumeist auch das System-Monitoring sowie die Vorbereitung auf einen Angriff vorrangig zu regeln.

Jede zusätzliche Maßnahme wird unmittelbar das Schutzniveau erhöhen und somit zu einer höheren Resilienz der maritimen Transportkette und der beteiligten Unternehmen führen. Andererseits werden auch die Angriffe auf die IT-Systeme ausgereifter und an Zahl weiter zunehmen, so dass das Management des Risikos von Cyberangriffen eine dauerhafte Herausforderung bleibt. 🚩

Martin Lochte-Holtgreven
Senior Management Consultant



www.marcybersec.com

Für eine klare Zukunftsstrategie

CSRD-Reporting: Datenbasiertes Nachhaltigkeitsmanagement

Die Schifffahrt steht vor der Herausforderung, ihren Beitrag zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen und Umweltverschmutzung zu leisten, während sie gleichzeitig den wachsenden globalen Handel unterstützt. Mit einem jährlichen CO₂-Ausstoß von rund 3,6 % trägt die Schifffahrt zwar nicht am stärksten zur Emissionsbelastung aller Industrien bei, jedoch bleibt ihr Anteil signifikant. Insbesondere der Schadstoffausstoß wie Schwefeloxid (SO₂), Stickoxid (NO₂) und Partikel (PM) kann schwerwiegende Auswirkungen auf die Umwelt und menschliche Gesundheit haben.

Um dieser Herausforderung zu begegnen, hat die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) bereits seit einigen Jahren ihre Klimaziele klar festgelegt und im Juli 2023 angepasst. Sie strebt eine Reduzierung der Treib-

hausgasemissionen um 20 % bis 2030, 70 % bis 2040 und eine Klimaneutralität bis 2050 an. Nahezu alle Regeln und Vorschriften gelten für Schiffe mit einer Größe ab 5.000 Gross-Tonnage. Die Diskrepanz zwischen den aktuellen und den angestrebten Emissionen ist enorm und verdeutlicht auch die Notwendigkeit der Nachjustierung der IMO (siehe Abbildung A1 unten).

Doch nicht nur die Reduktion der Treibhausgase durch den Strategieplan der IMO ist zu beachten. Weitere wichtige Vorschriften, denen Schiffseigentümer entsprechen müssen, sind

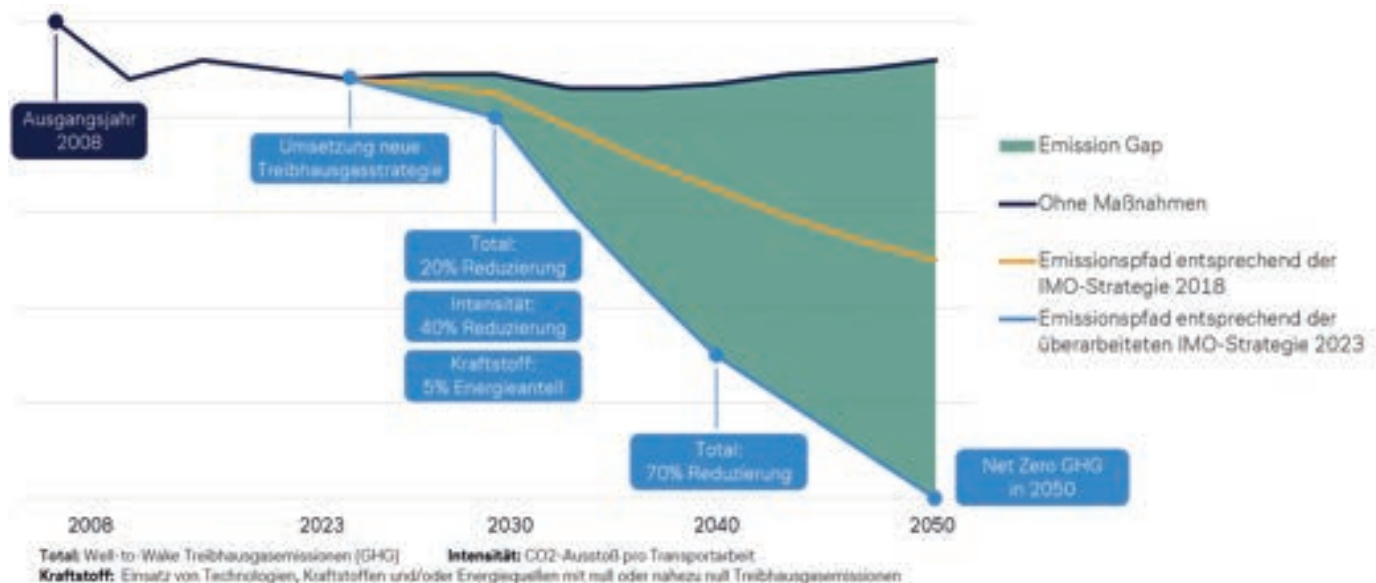
- der Ship Energy Efficiency Management Plan (umfasst Data Collection Systems und Carbon Intensity Indicator),
- der Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI) & Energy Efficiency Design Index (EEDI) und
- die Emissionskontrollgebiete (ECAs).

Die Entwicklungen stellen viele Reeder, Häfen und Dienstleister der Branche vor große Herausforderungen. Im Juli 2021 legte die EU-Kommission im Rahmen des „Fit for 55“-Pakets eine Reihe von Legislativvorschlägen vor, mit denen die energie- und klimapolitischen Instrumente der EU an das neue Klimaziel angepasst werden sollen.

Damit einher geht die Ausweitung des EU-Emissionshandelssystem (EU-ETS) auf den Seeverkehr. Zusätzlich hat die EU neue Richtlinien zur Nachhaltigkeitsberichterstattung von europäischen Unternehmen veröffentlicht, bekannt als Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD), welche am 5. Januar 2023 in Kraft getreten sind.

Das Baltic and International Maritime Council (BIMCO) betont die Verpflichtung von Besitzern und Operatoren, ihre Datenerhebung und Berichterstattung

Abbildung 1: Meilensteine der überarbeiteten IMO-Treibhausgasstrategie (in Anlehnung an DNV „Maritime Forecast 2050“)



Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD)

Die Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) ist eine EU-Richtlinie, die darauf abzielt, die Offenlegung nichtfinanzieller Informationen von Unternehmen zu verbessern.

Durch die CSRD werden Unternehmen verpflichtet, umfassend über Umwelt-, Sozial- und Governance-Aspekte (ESG Reporting) zu berichten, um die Transparenz und Vergleichbarkeit nichtfinanzieller Informationen zu erhöhen.

CSRD-Meldepflichten

- Geschäftsjahr 2024 für Unternehmen von öffentlichem Interesse mit mehr als 500 Beschäftigten
- Geschäftsjahr 2025 für Unternehmen, die 2 von 3 der folgenden Kriterien erfüllen: >250 Mitarbeiter, >50 Mio. € Nettoumsatz, >30 Mio. € Bilanzsumme
- Geschäftsjahr 2026 für börsennotierte KMU, die 2 von 3 der folgenden Kriterien erfüllen: >10 Mitarbeiter, >900 Mio. € Nettoumsatz, >450 € Bilanz

Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, müssen Unternehmen jetzt Prozesse aufsetzen, Daten sammeln und alle erforderlichen Angaben zusammentragen. Ein wichtiger erster Schritt ist die doppelte Wesentlichkeitsanalyse, bei der Unternehmen herausfinden, welche Themen für sie besonders relevant sind, wobei sie sowohl ihren Einfluss auf die Umwelt als auch den Einfluss von Umweltfaktoren auf das Unternehmen berücksichtigen.

Auf die doppelte Wesentlichkeitsanalyse folgen die Erarbeitung einer ganzheitlichen Nachhaltigkeitsstrategie sowie die Umsetzung der Anforderungen der EU-Taxonomie, die ebenfalls im CSRD-Report aufgenommen werden muss. Eine Roadmap zur schrittweisen CSRD-Umsetzung ist in Abbildung 2 unten dargestellt.

gegenüber den Stakeholdern auszuweiten. Diese Verpflichtung erstreckt sich auch auf Unternehmen, die keine direkten Verbindungen zur EU haben, aber möglicherweise eine erhebliche Menge an Informationen offenlegen müssen, die von ihren Geschäftspartnern für die CSRD-Berichterstattung verlangt werden. BIMCO rät generell zur Vorsicht und ist sich der möglichen Herausforderungen bewusst, da nachhaltigkeitsrelevante Informationen im Nachhinein schwer zu beschaffen sein können.

Schätzungsweise sind EU-weit rund 49.000 Unternehmen von der CSRD-Pflicht betroffen, darunter fällt ein erheblicher Teil auf den Logistiksektor.

Viele der zu berichtenden Daten werden für Reeder oder Häfen aus anderen Reports bereits bekannt sein, ebenso wie der Aufwand, der damit einhergeht. Unternehmen, die unter die CSRD-Meldepflicht fallen, müssen bereits bis Ende März 2025 über das Jahr 2024 ihren ersten CSRD-Bericht abgeben.

Basierend auf den Ergebnissen der Wesentlichkeitsanalyse stehen Unternehmen vor weiteren Herausforderungen, wie beispielsweise der Suche nach einem geeigneten Tool für die Datensammlung und Erstellung des CSRD-Berichts. Ein Anbieter für ein CSRD Reporting Tool ist Lufthansa Industry Solutions, die mit EPACTO (ESG - Ecological, Social, Governmental - Performance Accounting Tool) ein digitales Analyseinstrument für Nachhaltigkeitsmanagement auf den Markt gebracht haben.



Abbildung 2: CSRD-Roadmap für Unternehmen

Bei der Berichterstattung von Umweltdaten wird eine Vielzahl von Informationen benötigt. Im Mittelpunkt stehen dabei die eigenen Emissionen eines Unternehmens. Zur Quantifizierung der Treibhausgasemissionen wird eine sogenannte CO₂-Bilanz erstellt. Dadurch kann ein Unternehmen den Einfluss seiner Aktivitäten auf das Klima nachvollziehen und steuern. Dabei werden die Emissionen in Scope 1 bis 3 kategorisiert.

- Scope 1-Emissionen sind Emissionen, die durch Prozesse im Unternehmen selbst entstehen. Hierzu zählen beispielsweise bei einem Reeder die eigene Schiffsflotte, der Fuhrpark oder die eigenen Gebäude.
- Scope 2-Emissionen sind indirekte Emissionen, die durch den Zukauf von Energie verursacht werden, wie beispielsweise die Nutzung von Strom während eines Hafenaufenthaltes.
- Die letzte Kategorie, die Scope 3-Emissionen, bezieht sich auf den Zukauf von Materialien oder Dienstleistungen, deren Herstellung Emissionen ausstößt und außerhalb des eigenen Unternehmens liegt.

wie Scrubber sind in der Schifffahrt bereits seit Jahren im Einsatz und ermöglichen die Reduzierung von Luftschadstoffen.

Auch alternative Kraftstoffe wie LNG oder Wasserstoff werden zunehmend eingesetzt. Hierbei spielt jedoch oft noch das Problem der Infrastruktur und der Verfügbarkeit dieser Kraftstoffe in den Häfen eine tragende Rolle. Ebenso werden die Antriebssysteme der Schiffe neu gedacht, wie beispielsweise Windantriebssysteme oder Hybrid- und Elektroantriebe. All diese Maßnahmen sind für die Reeder und auch Infrastrukturbetreiber oft mit hohen Kosten durch Um- oder Neubauten verbunden.

Damit Unternehmen wettbewerbsfähig bleiben und auch die Auflagen der komplexen Regulatorik erfüllen können, ist es notwendig, dass Nachhaltigkeit in der



Im Mittelpunkt stehen die Emissionen des Unternehmens.“

Dabei gibt es bereits viele gute und teils auch marktreife Lösungen, um Emissionen zu senken. Abgasreinigungssysteme

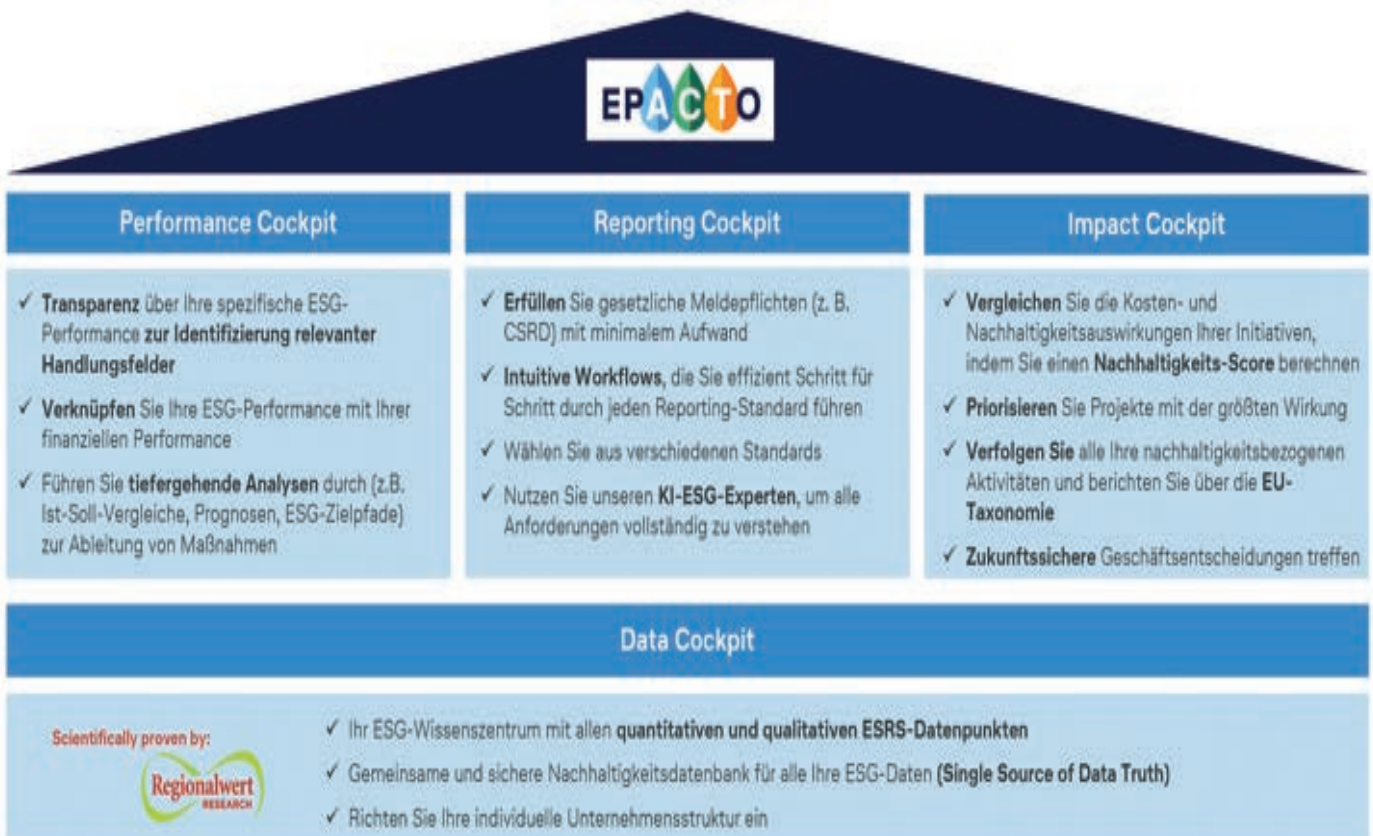


Abbildung 3: Ganzheitliche ESG-Management-Plattform zur Erfüllung von CSRD-Standards

Unternehmensstrategie integriert wird und Fortschritte regelmäßig gemessen, überwacht und nicht zuletzt auch berichtet werden.

Das CSRD Reporting Tool EPACTO steht hierbei für ein modernes Analyseinstrument zur Erfassung der aktuellen Nachhaltigkeitsperformance eines Unternehmens und der Definition von Zielwerten. Dazu werden spezifische, von Institutionen und Gesetzgebern vorgegebene ESG-Indikatoren herangezogen.

EPACTO verknüpft Nachhaltigkeitsindikatoren mit finanziellen Kennzahlen und bietet damit eine praxisnahe Möglichkeit zur Performancemessung und Leistungsplanung. Durch die Möglichkeit der Anbindung an verschiedenste Quellsysteme können in EPACTO alle ESG-Daten zusammengeführt werden, was bei der Berichterstellung Zeit einspart und die Vollständigkeit der Daten erhöht. EPACTO ist zudem ISO 27001 zertifiziert und DSGVO-konform.

Die durchdachte und effiziente Struktur von EPACTO hilft Unternehmen, ihre Energieeffizienz zu verbessern und ihre Nachhaltigkeitsziele zu erreichen. Dabei gliedert sich das Cockpit in die vier Bestandteile Performance, Reporting, Impact und Data. Zu den Kernfunktionen gehören die Abbildung der Unternehmensstruktur, die flexible Datensammlung, die Visualisierung von Kennzahlen und Trends, der Vergleich von Standorten und Unternehmenseinheiten, die Generierung von benutzerdefinierten Berichten und nicht zuletzt die offizielle Schnittstelle zum Einreichen des CSRD-Reports.

Neben der Nutzung von IT-Systemen wie EPACTO zur Verbesserung des eigenen strategischen und operativen Nachhaltigkeitsmanagements, bekannt als „Greening **by** IT“, setzen Unternehmen im Rahmen einer Twin Transformation zudem auf Maßnahmen im Bereich des



Tanja Browarczyk

„Greening **of** IT“. Dieses reduziert die Umweltbelastungen, die durch die eigene IT entstehen.

Lufthansa Industry Solutions ist ein Dienstleistungsunternehmen für IT-Beratung und Systemintegration mit IT- und Nachhaltigkeitsexperten und hilft Unternehmen, sich im Rahmen der Twin Transformation zukunftsgerichtet aufzustellen. Und das nicht nur im Lufthansa Konzern, sondern auch bei zahlreichen Unternehmen aus der Industrie, der Logistik und dem maritimen Sektor. 🏠

*Tanja Browarczyk
Business Analyst Maritime Economy,
Lufthansa Industry Solutions*

”

Zu den Kernfunktionen gehört natürlich auch die Schnittstelle zum Einreichen des Reports.“



www.capsandiego.de

Zwei Wahrzeichen der Hansestadt – die Elphi und die Cap San an ihrem Liegeplatz an der Überseebrücke

Immer etwas los!

Die CAP SAN DIEGO gehört zum Hafenpanorama wie die Speicherstadt und der Michel. Doch auch vor ihr machen neue Vorschriften nicht Halt.

Geänderte Brandschutz- und höhere Sicherheitsauflagen gelten selbstverständlich auch für fahrtüchtige Museumsschiffe wie die CAP SAN DIEGO. Auch auf Traditionsschiffen verlangen die Regeln, dass für die Sicherheit der mitreisenden Fahrgäste gesorgt wird. Daher wird aktuell die Brandmeldeanlage der CAP SAN DIEGO erweitert. Eine Möglichkeit der Unterstützung ist es, „Brandschutzpatron“ zu werden. Dann wird der Brandmelder mit dem eigenen Namen versehen und für 1.000 Euro wird eine entsprechende Patronatsurkunde ausgestellt. Erste Brandschutzpatronin wurde übrigens am 19. April Olivia Chapman.



Hält stolz ihre Urkunde in die Kamera – Olivia Chapman, erste Brandschutzpatronin der CAP SAN DIEGO

wichtigste Ökosystem – die Ozeane – wecken. Für Ende 2024 / Anfang 2025 ist auf 600 Quadratmetern eine Dauerausstellung in Planung, die die Geschichte und die Besonderheiten der CAP SAN DIEGO zeigen soll. Für diese einmalige Darstellung der Geschichte sowie der sozialen und wirtschaftlichen Strukturen werden noch Unterstützer gesucht.

Klasse!

Für ganz viele Menschen ist der Begriff „Klasse“ ein Ausdruck der Freude und Begeisterung. Bei Schiffen (und deren Eignern) verhält sich das durchaus anders. Da bedeutet „Klasse“ nämlich die Überprüfung sämtlicher Anlagen an Bord. Und für diese Arbeiten liegt dann auch ein Schiff ganz ruhig da – nämlich im Trockendock.

In 2026 wird mit einem geschätzten Kostenvolumen von 1,5 Mio. Euro an Bord der CAP SAN DIEGO die Entrostung und Konservierung der Tanks angegangen, das Holzdeck erneuert, das Rohrsystem saniert sowie sämtliche anderen anfallenden Werftpunkte abgearbeitet. Diese Klassenbesichtigung muss übrigens jedes Schiff weltweit alle fünf Jahre „über sich ergehen lassen“. 🏠 ms

Das laufende Jahr

Seit 30 Jahren war der Hilfsdiesel 3 an Bord des Schiffes außer Betrieb. Nun endlich kann er wieder instand gesetzt werden. Möglich wurde das nicht nur durch die Unterstützung vieler privater Firmen, sondern auch durch die Förderung der Behörde für Kultur und Medien bei der Freien und Hansestadt Hamburg sowie von der Beauftragten der Bundesregierung für Kultur und Medien, Claudia Roth.

Ausstellungen und Dauerausstellungen

An Bord des „weißen Schwans“ macht die Dauerausstellung „Stückgut- und Containerschiffahrt“ das Leben und Arbeiten in der Mitte des letzten Jahrhunderts deutlich. Die „Ocean Science Multimedia Exhibition“ im ehemaligen Süßöltank und Landeraum 5 des historischen Stückgutfrachters soll das Engagement, die Aufmerksamkeit und die Begeisterung für das größte und

Willkomm - Höft
Welcome Point

1884 1884
Schulauer Fährhaus

Wachablösung in Wedel

Die Schiffsbegrüßungsanlage „Willkomm Höft“ im Neuen Schulauer Fährhaus in Wedel hat einen neuen Begrüßungskapitän



FOTOS: Michael Horze

Hans-Hermann Krogmann (l.) ist neu im Team, Friedrich Niemeyer verabschiedet sich. 12 Jahre lang war der 78-Jährige als Begrüßungskapitän im Einsatz.

Willkommen in Hamburg. Wir freuen uns, Sie im Hamburger Hafen begrüßen zu können.“ Mit diesen Worten werden seit Juni 1952 täglich Schiffe begrüßt, die den Anleger „Willkomm Höft“ im schleswig-holsteinischen Wedel passieren. Den Worten aus den Lautsprechern, die da in der jeweils passenden Landessprache über die Elbe schallen, folgt die National-

hymne des Landes, unter dessen Flagge das Schiff fährt, das gerade begrüßt wird. Optisch bekräftigt wird der herzliche Empfang mit der Flagge Hamburgs, der Flagge der Bundesrepublik Deutschland, der Landesflagge von Schleswig-Holstein und – bei der Ausfahrt – der Signalflagge UW („Wir wünschen gute Reise“). Sie wehen an einem 40 Meter hohen Stahlmast und werden auf Knopfdruck automatisch gehisst. Mit der Hymne und

den warmen Worten werden allerdings nur voll „salutfähige“ Schiffe begrüßt. Das sind jene mit einer Gross Tonnage (GT) von mindestens 1.000. Von denen passieren immerhin täglich, das heißt innerhalb von 24 Stunden, durchschnittlich mehr als 50 „Willkomm Höft“, bevor sie in den Hamburger Hafen einlaufen bzw. nachdem sie ihn verlassen haben. Kleinere Schiffe dürfen nur optisch durch Dippen der Flagge begrüßt werden.



Hier kann man bei Kaffee und Kuchen den Informationen über die einlaufenden Schiffe lauschen und auslaufenden hinterher“träumen“.

Mehr als 150 Nationalhymnen abrufbereit

Gesprochenes und Musik kommen vom Band. Archiviert sind die Aufnahmen in der Kommandozentrale der Begrüßungskapitäne im Neuen Schullauer Fährhaus. Dort lagern noch heute gut sichtbar die Kassetten, auf denen mehr als 150 Hymnen gespeichert sind. In den Anfangsjahren waren sogar Schallplatten die Tonträger, später wurde dann auf die „fortschrittlichen Bänder“ umkopiert.

Bei deren Präsentation in der Kommandozentrale geht's mittlerweile allerdings mehr um den Showeffekt. Tatsächlich sind die Aufnahmen längst digitalisiert, hat der Computer Einzug erhalten.

Gesteuert wird Anlage von den sechs Begrüßungskapitänen, die hier als Minijob-

ber ihren Dienst tun. Sechs gestandene Männer, die das Berufsleben hinter sich gelassen haben, zwar nie wirkliche Kapitän waren, aber allesamt in ihrem Job unter maritimen Einfluss standen und nun in der Wedeler Schiffsbegrüßungsanlage ihre Fachkenntnisse in Sachen Seefahrt einbringen.

Sobald ein großer Pott den Anleger „Willkomm Höft“ passiert, versorgen sie die Gäste des Schullauer Fährhauses via Mikrofon und Lautsprecher mit allen Details zum Schiff, live natürlich. Unter welcher Flagge fährt das Schiff? Wann wurde es auf welcher Werft gebaut? Welcher Reederei gehört es? Wie lang und breit ist es? Wie viele Container können geladen werden? Wie viele Seeleute sind an Bord und woher kommen sie? Antworten auf diese und viele weitere Fragen erhalten die Restaurantgäste, während sie auf die Elbe blicken.

Notiert sind die Informationen auf 17.000 handgeschriebenen Karteikarten. Diese bilden zusammen mit dem täglichen Hafenbericht und einer digitalen Seekarte, die alle Schiffsbewegungen in Echtzeit auf einem Monitor anzeigt, die Arbeitsgrundlage der Begrüßungskapitäne.

„Die Karteikarten aktualisieren wir kontinuierlich, schließlich wollen wir die Gäste des Fährhauses wahrheitsgetreu informieren“, sagt Friedrich „Fritz“ Niemeyer. Der 78-Jährige ehemalige Wedeler wohnt mittlerweile in Stade und setzt ein- bis zweimal pro Woche über die Elbe, um in die dunkelblaue Kapitänsuniform zu schlüpfen. Oft wird er das nicht mehr tun, denn nach 12 Jahren als Begrüßungskapitän will sich der Pensionär, der zwar kein echter Seemann ist, aber mit seinem schneeweißen Vollbart so seemännisch aussieht, wie ein

Seemann nur aussehen kann, endgültig und komplett zur Ruhe setzen.

Aber sein Nachfolger steht schon bereit bzw. wird gerade eingearbeitet: Hans-Hermann Krogmann. Der 70-Jährige punktete bei der Bewerbung mit maritimen, geografischen und technischen Kenntnissen und konnte stimmlich überzeugen. Außerdem darf man ihn durchaus als Seemann bezeichnen.

„Mein Reisepass weist mich jedenfalls als solchen aus. Und ein Seefahrtsbuch habe ich auch“, betont Krogmann mit einem Schmunzeln. Das Abenteuer Seefahrt begann für ihn schon in den 1960er-Jahren, als er in den Schulferien gleich dreimal sein Schulpraktikum als Decksjunge absolvierte und dabei die große weite Welt kennenlernte.

Schulpraktikum auf einem „weißen Schwan des Südatlantiks“

Ein Traum sei die siebenwöchige Fahrt mit Hamburg Süd nach Südamerika im Jahr 1969 gewesen. 400 Jugendliche hatten sich damals beim Verband deutscher Reeder für diese Reise beworben, den Zuschlag bekam der damals 18-jährige Hans Hermann Krogmann. „Zum Glück erteilte mir die Schulbehörde eine Sondergenehmigung, wir hatten ja nur sechs Wochen Sommerferien“, erzählt der neue Begrüßungskapitän.

Damals ging es auf einem Schwesterschiff der CAP SAN DIEGO, also auf einem „weißen Schwan des Südatlantiks“, nach Brasilien und Argentinien. Ein Jahr später nahm Krogmanns beginnende Seefahrerkarriere allerdings ein abruptes Ende. „Wir fuhren mit der TANGER, einem Feederschiff der Reederei OPDR nach Marokko. In Casablanca wurde das Schiff dann mit Phosphat beladen. Wohlgermerkt als Schüttgut, sodass wir von da an permanent in eine Staubwolke eingehüllt waren.“ In Rotterdam hatte Krogmann genug davon und ging von



Auf gut 17.000 Karteikarten findet Krogmann Informationen zu passierenden Schiffen.

Bord. Außerdem missfiel dem jungen Krogmann, dass die Schiffe aufgrund der damals stark zunehmenden Containerisierung immer seltener dort festmachen, wo er das tun konnte, was ihn neben der Arbeit an Bord an der Seefahrt so reizte: Land und Leute kennenlernen.

Hans-Hermann Krogmann blieb an Land und machte Karriere beim Grenzschutz und später als Industriekaufmann.

Aufs Wasser zieht es den 70-Jährigen heute höchstens in der Freizeit mal, dennoch ist er beruflich wieder ganz nah dran an der Schifffahrt, in Teilzeit sozusagen. Im Team der Begrüßungskapitäne versorgt er die Gäste des Neuen Schulauer Fährhauses mit aktuellen Schiffsmeldungen. Die gibt es täglich von 12 bis 20 Uhr live aus der Kommandozone von „Willkomm Höft“.

mh

Schiffsbegrüßungsanlage

Eingerichtet hat die Schiffsbegrüßungsanlage der Wirt des Schulauer Fährhauses, Otto Friedrich Behnke. Ihren Betrieb aufgenommen hat sie am 11. Juni 1952 und schon am 12. Juni konnte das erste Schiff, die unter Japan-Flagge laufende AGAKI MARU begrüßt werden.

Pate der Anlage ist die Nautische Kameradschaft HANSEA.

Unkomplizierte Hilfen, Nachhaltigkeit und Netzwerk

Als vor 15 Jahren Mitarbeitende von Blohm + Voss sowie Kollegen weiterer Firmen den Verein DER HAFEN HILFT! gründen, ahnte niemand, wie wichtig und zeitgemäß dessen Arbeit sein wird. Inzwischen sind die „Hafen-Helfer“ eine Konstante in der Hamburger Hilfslandschaft – und darüber hinaus.



Angetreten, um Matratzen von der MS Europa von Bord zu holen

Aus der Ursprungsidee, ausgemusterte Möbel und anderes Inventar von Kreuzfahrtschiffen über eine Internetseite kostenfrei an gemeinnützige Organisationen und deren Klienten abzugeben, ist ein effektives Hilfsnetzwerk entstanden. Längst sind es nicht mehr allein Sachspenden von Schiffen, sondern auch von namhaften Hamburger Unternehmen, Hotels, Behörden und insbesondere privater Haushalte, die an Menschen in Not vermittelt werden.

In Zeiten zunehmender materieller Not und sinkender Budgets füllt das Angebot des Vereins eine Lücke. Sein Spendenlager im Hamburger Westen ist ein Umschlagsort für Sachspenden im großen Stil. Mittlerweile fahren Lkw mit Hilfsgütern bis in die Krisen- und Kriegsgebiete dieser Welt. Als Partner des Aktionsbündnis „Hafenbrücke Hamburg-Odessa“, packen die Hafen-Helfer zum Beispiel Container mit dringend benötigten Hilfsgütern für die von Zerstörung und Gewalt betroffene Ukraine.

Von Beginn an ist den engagierten Helfern des Vereins ein weiteres Motiv wichtig: der schonende Umgang mit Umwelt und Ressourcen. So ist „Nachhaltigkeit“ von vornherein mitgedacht.



Geschafft und verladen ...

Neben seiner Vermittlungstätigkeit verankert DER HAFEN HILFT! mit seinen zahlreichen Mikroprojekten zusätzlich die siebzehn Nachhaltigkeitsziele der Vereinten Nationen in seinem Wirken und möchte mit seinen einfachen Praxisbeispielen als Vorbild dienen.

Rohstoffe wie Daunen, verschiedene Metalle, Holz, Textilien, Wolle, Wachs und Plastik werden u. a. gesammelt und an Partner aus Re- und Upcycling-Projekten weitergegeben. Elektrogeräte werden vor der Vermittlung nicht nur auf Funktionstüchtigkeit und Sicherheit geprüft, sondern bei Reparaturbedarf an „Repair-Cafés“ weitergegeben.

Der tägliche Umgang mit Gegenständen, die entsorgt werden sollen und die sinnvolle Weitergabe an Organisationen und deren Klienten sensibilisieren alle Aktiven und Besucher. Oftmals wird sogar das Konsum- und Entsorgungsverhalten des Einzelnen beeinflusst.

Als unkomplizierter Partner für nachhaltiges und zivilgesellschaftliches Engagement lädt DER HAFEN HILFT! zum Anpacken und Mitwirken ein. Nahezu jede Woche werden die Hafent-Helfer von Praktikanten aus Schule und Studium, Klienten und Helfern anderer Organisationen sowie von Firmen unterstützt, die für Sozialtage ins Spendenlager

kommen. Am Ende jeden Arbeitstages ist klar: Gemeinsam kann es gelingen, unsere Welt etwas besser zu machen. 🇩🇪

Anja van Eijsden

 **DER HAFEN HILFT!**



www.der-hafen-hilft.de



FOTO: Museumshafen Oevelgönne e. V.

Besucherzentrum Oevelgönne

Der Rohbau für das zukünftige Besucherzentrum im Museumshafen steht. Auf der Baustelle im Harburger Binnenhafen feierten Handwerker und Verein im Mai das Richtfest. In diesem Herbst soll alles fertig sein und der zweigeschossige Aufbau im Museumshafen „vor Anker“ gehen.

Seit 2012 liefen im Vorstand des Museumshafen Oevelgönne e. V. Ideen zu Nutzungs- und Betriebskonzepten eines „Liegers“. 2015 erteilte die HPA auf Grundlage der Entwurfsplanung die so wichtige Wasserrechtliche Genehmigung für das Projekt. Ein Hafentponton mit den erforderlichen 10 Metern Gesamtbreite konnte von der HPA übernommen werden. Mit viel Schwung, Eigenleistung, Eigenmitteln und privaten Spenden wurde der Ponton

auf der Werft von Heinrich Buschmann & Söhne instandgesetzt. Rund 100 Tonnen marode Betondecke wurden dabei von Ehrenamtlern vom Deck gestemmt, um das Gewicht für den späteren Neubau zu reduzieren.

Die 2019 schon sicher geglaubte Finanzierung aus Mitteln des Bundes, der Stadt Hamburg und vielen Spenden war ein Jahr später schon wieder fraglich. Im März 2020 legte die Corona-Pandemie das ganze Projekt erst einmal lahm.

Erst 2022 steht die Finanzierung endgültig – dann schon wieder Pause. Der Ukraine-Krieg hat Bau- und Materialkosten in Höhen steigen lassen, die die Fortführung zunächst einmal hemmen.

Im Oktober wurde der Ponton zur Hitler-Werft nach Lauenburg verholt, um dort für schiffbauliche Ertüchtigung und Korrosionsschutz zu sorgen. Mit Beginn der Ausschreibungen aller Hochbauwerke im Februar 2023 dann erneute Ernüchterung. Die Kosten stiegen und



Tonnen von Beton: Schwerstarbeit für die Ehrenamtler



Der zukünftige Besucherraum nimmt langsam Formen an.



Die Visualisierung zeigt eindrucksvoll, wie das Besucherzentrum an seinem endgültigen Platz als „Lieger“ im Museumshafen aussehen wird.

*Als „Lieger“ bezeichnete man im Hamburger Hafen früher schwimmende Häuser, die als Lager- und Kontorräume oder Werkstätten von Hafenbetrieben genutzt wurden.

Museumshafen Oevelgönne e. V.

Der Museumshafen Oevelgönne e. V. ist der älteste deutsche Museums- hafen in privater Trägerschaft, der historische Schiffe sein Eigen nennt, die aus der Zeit zwischen 1880 und 1930 stammen. Schiffe und historische Hafenumschlagstechnik, die am Fähranleger Neumühlen ebenfalls zu bestaunen ist, waren in der norddeutschen Region und im Hamburger Hafen im Hinblick auf Versorgung, Infrastruktur und Dienstleistungen bedeutsam.

Seit 1977 werden Führungen, Besichtigungen und Demonstration- fahrten auf Elbe, Nord- und Ostsee angeboten und ermöglichen so ein „Anschauen, Anfassen und traditionelle Seemannschaft begreifen“.

Informationen zu Möglichkeiten der Unterstützung:

www.museumshafen-oevelgönne.de

stiegen und viele Krisensitzungen und Gespräche mit der Hamburger Politik wurden notwendig, um die Finanzierungshürde zu nehmen. Eine Nachfinanzierung aus dem Haushalt der Kulturbehörde, eine Aufstockung der Vereinsmittel und Spenden, Spenden, Spenden ließen das Projekt wieder anlaufen. Im Januar 2024 begannen die Stahlarbeiten am Bauhof von HC Hagemann im Harburger Binnenhafen.

Voraussichtlich im Herbst 2024 wird ein Schlepper den Ponton mit Neubau von Harburg an seinen festen Bestimmungsort im Museumshafen verlegen. Vertäut wird das künftige Besucherzentrum an der Innenseite des Fähranlegers Neumühlen als ein sogenannter „Lieger“. Es soll ab dann täglich über die in Oevel-

gönne beheimateten Schiffstypen und die Arbeit des Vereins informieren und einen Rundumblick auf alle Schiffe des Museumshafens und den modernen Hamburger Hafen bieten.

Die Räume sollen darüber hinaus für Fortbildungen, Versammlungen, Vorträge und Abendveranstaltungen zur Verfügung stehen und dem Museumshafen die seit langer Zeit fehlende Infrastruktur geben.

Die Gesamtkosten belaufen sich auf rund zwei Millionen Euro.

Der Museumshafen Oevelgönne ist ein lebendiger Hafen mit restaurierten und

funktionstüchtigen segelnden und dampfenden historischen Wasserfahrzeugen. Denn die beste Pflege für ein Segel- oder Dampfschiff besteht darin, es in Fahrt zu halten. Eine Begegnung mit den Schiffen des Museumshafens ist deshalb nicht nur in Neumühlen möglich. Es lohnt sich, nach ihnen im gesamten Hamburger Hafen, auf der Elbe zwischen Cuxhaven und Lauenburg, dem Elbe-Lübeck-Kanal oder sogar auf Nord- und Ostsee nach ihnen Ausschau zu halten. 🏠

ms



<https://www.museumshafen-oevelgönne.de/>



Rund 11 Prozent der Seegüter werden im Hinterlandverkehr via Hamburg per Binnenschiff transportiert.

JobPORTal für die maritime Branche

Hafen Hamburg Marketing startet digitales Jobportal

Es mangelt in Deutschland immer mehr an Fachkräften. Das trifft auch die maritime Branche und damit den Hamburger Hafen. Allein in der Metropolregion Hamburg gibt es über 60.000 hafenabhängige Arbeitsplätze – von Lagerlogistikerinnen über Ingenieure bis hin zur Lotsin oder dem Barkassenführer. Eine gewisse Fluktuation ist da normal. Doch immer häufiger stehen die ansässigen Unternehmen aus zahlreichen Branchen vor der Herausforderung, die Stellen neu zu besetzen. „Wir wollen mit dem Jobportal im ersten Schritt unsere Mitgliedsunternehmen aktiv unterstützen. Wir werden später auch für andere Unternehmen offen sein. Ab sofort finden Bewerberinnen und Bewerber verschiedenste Stellenausschreibungen

und Informationen über die Unternehmen auf dem Portal. Mit einer zentralen Plattform wie der unseren, die jeden Tag durchschnittlich 5.000 Besucherinnen und Besucher registriert, können wir den Unternehmen eine große Sichtbarkeit verschaffen“, sagt Axel Mattern, Vorstand Hafen Hamburg Marketing e. V.

Kernbestandteil des Portals unter www.hafen-hamburg.de/de/jobs-karriere ist ein Filtertool, welches einen Überblick über aktuell ausgeschriebene Stellen in der maritimen Logistik des Hamburger Hafens, der Häfen der Metropolregion und im Hinterland verschafft. Die Liste der Stellen kann nach Art der Ausbildung (Ausbildung, Duales Studium, Festanstellung), nach Arbeitsfeld und nach Bildungsabschluss gefiltert werden.

Über eine Tabellenansicht auf der Startseite des Jobportals haben Bewerberinnen und Bewerber dann die Möglichkeit sowohl zur jeweiligen Stellenanzeige als auch zu einer Unternehmensvorstellung des jeweiligen Betriebs zu gelangen. Hier finden sich weitere Kontaktmöglichkeiten, Bild- und Videomaterial zum jeweiligen Betrieb oder Unternehmen und gebündelt auch alle zugehörigen ausgeschriebenen Jobangebote und Ausbildungsmöglichkeiten.

Nutzerinnen und Nutzer, die sich erst einmal mit den einzelnen Berufsbildern im Hafen vertraut machen möchte, finden direkt auf der Startseite des Jobportals über den aktuellen Ausschreibungen den „Job der Woche“.



Am HHLA Container Terminal Altenwerder werden die Lkws direkt am automatisierten Container-Blocklager abgefertigt.

Über einen Klick auf das aktuelle Foto gelangt man hier wöchentlich zu einer anderen Jobbeschreibung.

Das Jobportal soll die Vielfalt der maritimen Logistik und deren Berufe veranschaulichen und damit als Inspiration und als Ausgangspunkt im Bewerbungsprozess dienen. Für die Unternehmen der maritimen Wirtschaft ist es eine Möglichkeit, den Jobfindungs- und Bewerbungsprozess für Jobsuchende und potenzielle neue Fachkräfte zu vereinfachen. 🏠



www.hafen-hamburg.de/de/jobs-karriere

Die Hamburger Hafenbahn unterhält rund 300 km Gleisanlagen.



Effektive Orga im Backoffice oder Chaos im Büro?

Mit der richtigen Unterstützung erledigt sich das Wichtigste im Office im Handumdrehen.

FOTO: Mediaserver Hamburg / Christian Brandes



Egal wie groß das Büro, wie groß das Unternehmen ist, eines gilt für alle gleichermaßen: Kommunikation und Wertschätzung halten jeden Betrieb am Laufen.

In der maritimen Wirtschaft können manch gelebte Traditionen den Büroalltag durchaus erschweren. In den letzten 35 Jahren meiner beruflichen Laufbahn – davon viele Jahre in der maritimen Hafenwirtschaft hier im Norden – habe ich als Projektmanagerin und früher als klassische Assistentin und Sekretärin unzählige Erfahrungen in diesem Bereich gesammelt. Eines hat sich immer wieder bestätigt: **Das effektive Office Management ist das Herzstück eines jeden Unternehmens und jedes Unternehmers.**

Eine Office Managerin ist das Aushängeschild eines Unternehmens, oft erste Ansprechpartnerin für jeden. Sie ist das Bindeglied zwischen Unternehmensleitung und den Mitarbeitenden und für die effiziente Gestaltung von Arbeitsabläufen und Büroorganisation zuständig.

Sie hat Einblick in fast alle Bereiche eines Unternehmens und behält dabei stets den Überblick, denn sie ist für das reibungslose Funktionieren aller Tätigkeiten im Büroalltag verantwortlich. Auf ihrem Schreibtisch laufen die Fäden zusammen, professionelle Kommunikation in alle Richtungen ist das A und O. Doch leider begegnen mir auch heute noch in der Arbeit mit Unternehmen massive Fehler im Team, die den Arbeitsalltag unnötig erschweren. Allen voran: mangelnde Wertschätzung und keine ausreichende Kommunikation seitens der Vorgesetzten. Unterschätzen Sie niemals das Backoffice! Mit dem Credo „Wissen ist Macht“ kommen Sie hier nicht weit. Eine geschulte und erfahrene Assistentin findet, bündelt und strukturiert notwendige Informationen effektiv. Die Arbeit auf Ihrem Schreibtisch leidet nicht mehr darunter, dass alles Ungeordnete und Unklare länger dauert.

Bedingung: Einbindung in Ihre Themen. Dadurch werden Fehler vermieden, die unter Umständen wirklich fatal sein können. Ein Backoffice braucht stets umfassende Informationen, notwendige Tools und Ressourcen, um eine reibungslose Organisation bieten zu können. Je mehr Informationen die Assistentin hat, desto einfacher für alle. Beiderseitiges Vertrauen vorausgesetzt.

Fazit und Nutzen

Nach wie vor ist der Stellenwert eines guten Office Managements sehr hoch, besonders wenn es um die Umsetzung von New Work geht. Durch die Globalisierung und Digitalisierung ist der Wandel in neue Organisationsformen unabdingbar für das Bestehen eines Unternehmens. Hierzu gehört in erster Linie, veraltete Werte und Strukturen über Bord zu werfen und sich neuen Möglichkeiten und auch eventuellen Herausforderungen zu stellen. Zur Umsetzung neuer Ideen gehören Mut, Kreativität und auch die Möglichkeit des zwischenzeitlichen Scheiterns. Mit norddeutschem Pragmatismus und einer Prise Humor lässt sich aber auch dieser neue Schritt meistern. Bleiben Sie kommunikativ und vertrauensvoll – dann wird auch ein Sturm im Hafen zur leichten Brise. 🏠

Yvonne Grünewald

”

Mit dem Credo, „Wissen ist Macht“ kommt man im Büroalltag nicht weit.“

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



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

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

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

Atelier Schümann – der Blankeneser Unternehmensausstatter.



Atelier Schümann GmbH
Idee, Konzept, Grafikdesign, Text
Blankeneser Landstraße 2a, 22587 Hamburg
atelier-schumann.de



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