

ZUKUNFT ENERGIE

A CLEANER FUTURE

FOR SHIPPING

PORT OF HAMBURG MAGAZINE

DIE AKTEURE DES HAMBURGER HAFENS UND DER METROPOLREGION GESTALTEN AKTIV EINE UMWELTFREUNDLICHERE ZUKUNFT.



Liebe Leserinnen und Leser,

die Akteure des Hamburger Hafens und der Metropolregion gestalten aktiv eine umweltfreundlichere Zukunft. Was sich anhört wie eine beliebige Floskel, ist Realität.

In vielen Bereichen wie der Etablierung von Landstrom für Schiffe ist der Hamburger Hafen europaweit führend und unterstützt auf diese Weise gleichzeitig dabei, internationale Standards zu schaffen. Die Hamburg Port Authority beeindruckt mit ihrem Engagement vor Ort und auf internationaler Ebene. Hier zeigt sich deutlich, dass der Weg zu einem kohlendioxidfreien Transport nicht allein auf lokaler Ebene gegangen werden kann. Das gilt auch für das Bunkern von alternativen Kraftstoffen im Hafen.

Es bedarf vielmehr einer intensiven internationalen Zusammenarbeit aller an einem Transportprozess Beteiligten. Das beginnt bereits bei der Wahl des alternativen Kraftstoffes. Denn vor Ort müssen große Mengen verfügbar sein. Dazu ist beispielsweise ein den Normen entsprechender Aufbau der Infrastruktur notwendig. In vielen Häfen fehlt dieser noch.

Gleichzeitig müssen auch die Herstellung und der Transport der Energie sichergestellt werden. Es ist eine Herkulesaufgabe, die von vielen Seiten aktiv und mit viel Enthusiasmus angegangen wird, im Hamburger Hafen, der Stadt und der Metropolregion.

Lassen Sie sich überzeugen von den spannenden und informativen Artikeln im Port of Hamburg Magazine zum Thema Zukunft der Energie.

Bleiben Sie neugierig, Ihr



AXEL MATTERN

Vorstand Hafen Hamburg Marketing e.V.



© HHM/ Johanna Würke

Inhaltsverzeichnis



03 EDITORIAL

ZUKUNFT ENERGIE

06 „FÖRDERMITTEL SIND ENTSCHEIDEND“

Christian Heine, Geschäftsführer Hamburger Energiewerke, spricht über die nächsten Schritte für einen Auf- und Ausbau alternativer Energien in Hamburg



11 GRÜNE ENERGIE FÜR SAUBERE HÄFEN

Der Hamburger Hafen ist bei der Einführung von Landstrom europaweit führend



14 WO DER WIND WEHT

Das Deutsche Offshore-Industrie-Zentrum in Cuxhaven ist der Standort für Windenergie

20 METHANOL: EIN WEITERER SCHRITT ZUR DEKARBONISIERUNG

Hapag-Lloyd will bis 2045 eine Netto-Null-Flotte besitzen

22 HAMBURG WIRD BUNKER-READY BEI ALTERNATIVEN KRAFTSTOFFEN

HPA bereitet Standorte für das Bebunkern von alternativen Kraftstoffen vor

24 ENERGIEDREHSCHIBE UND HAFENSTANDORT MIT ZUKUNFT

Brunsbüttel will Rolle als multimodal angebundener Energie-Hub weiter stärken



28 SAUBERES AMMONIAK FÜR HAMBURG

Mabanaft will Ammoniak-Importterminal im Hamburger Hafen bauen

32 VON ÖL UND GAS ZU WASSERSTOFF

Ingenion setzt seit mehr als 20 Jahren auf die Gestaltung einer nachhaltigeren Zukunft



34 IN HAMBURG WIRD ZUKUNFT GESTALTET

Angelockt von drei Weltleitmessen versammeln sich Zehntausende in der Hansestadt

HAFEN HAMBURG MARKETING E.V.

36 PORT NEWS

Neues rund um den Hamburger Hafen

38 HHM INTERN

Wechsel in der HHM-Repräsentanz in Ungarn



LNG | GRÜNER WASSERSTOFF
GRÜNES AMMONIAK | ERNEUERBARE ENERGIEN



ENERGIEHUB BRUNSBÜTTEL



„Fördermittel sind entscheidend“

Der Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft in Hamburg kann beginnen. Das Projekt Hamburg Green Energy Hub erhält wichtige Fördergelder vom Bund. Port of Hamburg Magazine sprach mit Christian Heine, Geschäftsführer Hamburger Energiewerke, über die nächsten Schritte für einen Auf- und Ausbau alternativer Energiequellen.

VON RALF JOHANNING

POHM: Im Juli war es endlich so weit – Bundeswirtschaftsminister Robert Habeck übergab die Fördermittelbescheide für gleich zwei Wasserstoffprojekte. Mit dabei die Fördermittel für das Projekt Hamburg Green Hydrogen Hub (HGHH). Wie wichtig ist das für Sie?

Christian Heine: Extrem wichtig. Die Fördermittel sind sogar entscheidend, um das Projekt überhaupt umsetzen zu können – so ehrlich muss man sein. Viele andere Technologien wie Photovoltaik und Windkraft haben zu Beginn Fördermittel erhalten, um wettbewerbsfähig zu werden. Bei der Produktion von grünem Wasserstoff sprechen wir ebenfalls von Technologien, die bezüglich ihrer möglichen Rolle im Energiemix erst am Anfang stehen. Die lokale Produktion und die Verteilung von grünem Wasserstoff werden in Deutschland nur den Durchbruch schaffen, wenn wir den Anfang mit Fördermitteln unterstützen. Insofern sind wir erleichtert, dass nicht nur unser Konsortium mit unserem Partner Luxcara die Fördermittel bekommen hat, sondern auch das Projekt HH-WIN von unserem städtischen Schwesterunternehmen Gasnetz Hamburg. Einem Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft in Hamburg steht jetzt nichts mehr im Weg.

Besonders gefreut haben wir uns übrigens, dass Robert Habeck uns den Förderbescheid noch einmal persönlich überreicht hat. Mitte August hat der Bundesminister für Wirtschaft und Klimaschutz den Standort Moorburg besichtigt und sich selbst ein Bild gemacht von dem fortschreitenden Rückbau, der Flächenvorbereitung für den Hamburg Green Hydrogen Hub sowie der Wasserstoff-Netzanbindung.

Sie sprechen es an: Im Mittelpunkt des HGHH steht das ehemalige Kohlekraftwerk Moorburg. Hier soll ein Elektrolyseur entstehen. Wie weit sind die Arbeiten bereits fortgeschritten?

Wichtig ist, dass zunächst das Baufeld für den späteren Elektrolyseur frei gemacht wird. Die Rückbauar-

beiten am ehemaligen Kohlekraftwerk Moorburg haben bereits vor einigen Monaten begonnen und machen gute Fortschritte. Wir gehen davon aus, dass wir Mitte nächsten Jahres alle notwendigen Flächen frei gemacht haben, um dann mit dem Bau der Elektrolyseanlage zu starten.

Kann denn von der bestehenden Infrastruktur etwas weiterhin genutzt werden?

Mehrere Komponenten des ehemaligen Kohlekraftwerks können weiter genutzt werden. Das macht dieses Projekt insgesamt besonders nachhaltig und ist auch volkswirtschaftlich sinnvoll. Zu den Komponenten zählen unter anderem die Anlagen für die Wasseraufbereitung sowie das Werkstatt- und Lagergebäude. Der bereits vorhandene Anschluss an das Höchstspannungsnetz wird umgebaut und ersetzt.

Was steht als Nächstes an?

Der nächste Schritt im Projekt ist nun die Bestellung des Elektrolyseurs. Die Ausschreibung ist bereits erfolgt und wir sind zuversichtlich, dass wir bereits in wenigen Wochen den erfolgreichen Bieter bekannt geben und die Bestellung auf den Weg bringen können.

In der ersten Ausbaustufe wollen Sie 100 Megawatt erreichen. Wann wird es so weit sein?

Auch wenn wir Komponenten weiter nutzen können, braucht die Errichtung eines Elektrolyseurs Zeit. Wir rechnen damit, dass wir voraussichtlich 2027 den kommerziellen Betrieb aufnehmen werden.

Zur Einordnung: Was bedeutet eine Produktion von 100 Megawatt? Für wie viele Unternehmen könnte das ausreichend sein?

Wir gehen davon aus, dass Hamburg künftig bis zu drei Milliarden Kubikmeter Wasserstoff im Jahr braucht, um in Industrie und Gewerbe alle fossilen Energien zu

Christian Heine, Geschäftsführer
Energiewerke Hamburg, hofft da-
rauf, das Ziel der klimaneutralen
Stromerzeugung in den kommen-
den zwei Jahrzehnten
zu erreichen.



Die Erneuerbare Hafen Energie Hamburg GmbH wird vor allem Windkraft- und Photovoltaikanlagen im Hamburger Hafengebiet ausbauen.



ersetzen. Mit 100 Megawatt Elektrolyseleistung können wir in Moorburg rund 10.000 Tonnen grünen Wasserstoff erzeugen, was umgerechnet ungefähr 110 Millionen Kubikmeter entspricht. Wichtig ist an dieser Stelle, dass die 100 Megawatt ein Startpunkt sind. Wir gehen davon aus, dass am Standort Moorburg perspektivisch bis zu 800 Megawatt Elektrolyseleistung errichtet werden können.

Gibt es denn bereits Interessenten für den Wasserstoff?

Auf jeden Fall. Wir streben mit dem Konsortium ein Portfolio von Wasserstoffverbrauchern aus verschiedenen Industriezweigen an und stehen mit vielen dieser Unternehmen bereits in Verhandlungen. Für eine Reihe von Industrieunternehmen kommt nur Wasserstoff infrage, um erfolgreich dekarbonisieren zu können. Insofern machen wir uns keine Sorgen, dass es auf der Abnahmeseite Schwierigkeiten geben könnte.

Was waren im Rückblick die größten Hürden?

Die größte Hürde war sicherlich das langwierige Verfahren mit der Europäischen Union. Wir haben sehnlichst erwartet, dass dieses Verfahren Fortschritte macht. Wie viele andere Elektrolyseprojekte in

Deutschland mussten wir in den vergangenen Jahren viel Geduld aufbringen. Auf der Zielgeraden hat uns zudem Sorge gemacht, dass aufgrund der Einsparmaßnahmen im Bundeshaushalt gegebenenfalls keine Fördermittel des Bundes bereitgestellt werden können. Umso glücklicher sind wir, dass unser Projekt in Hamburg nun umgesetzt werden kann.

Das ehemalige Konsortium aus Mitsubshi Industries, Shell, Vattenfall und den Hamburger Energiewerken hat sich aufgelöst. Mit Luxcara haben Sie jetzt einen neuen Partner an Ihrer Seite. Wie kann man sich die Zusammenarbeit vorstellen?

Luxcara ist seit dem vergangenen Jahr mit 74,9 Prozent Mehrheitsanteilseigner im Konsortium und hat die Anteile von Shell und Mitsubishi Heavy Industries übernommen. Mit Luxcara ist ein Unternehmen eingestiegen, das über ausgewiesene Expertise mit komplexen nachhaltigen Energie-Infrastruktur-Projekten verfügt. Die Zusammenarbeit mit Luxcara ist unkompliziert und auf schnelle Entscheidungen ausgerichtet. Das hilft, um im Projekt schnelle Fortschritte zu erzielen. Es gab seinerzeit mehrere Interessenten für die Anteile von Shell und Mitsubishi. Rückblickend hat sich jedoch gezeigt, dass die „Hamburger Lösung“, also die Entscheidung für Luxcara, genau richtig war.

Steht schon fest, woher Sie den Strom für die Produktion beziehen werden?

Grüner Wasserstoff muss regulatorisch aus erneuerbarem Strom erzeugt werden. Nur so kann die Elektrolyse CO₂-frei erfolgen und der entstandene grüne Wasserstoff nachhaltig zur Dekarbonisierung der Industrie verwendet werden. Darum war auch Luxcara als Partner für dieses Konsortium so prädestiniert. Luxcara verfügt über ein umfangreiches Grünstrom-Portfolio und darüber hinaus über umfangreiche Erfahrungen und einen für sich sprechenden Track-Rekord im Bereich langfristiger Stromabnahmeverträge, sogenannter Power-Purchase-Agreements.

Auf der anderen Seite stellt sich die Frage, wie der Wasserstoff zu den Kunden gelangt.

Für den Transport des Wasserstoffs wird ein eigenes Wasserstoff-Transportnetz für Hamburg errichtet. Geplant ist dafür ein Leitungsnetz mit zunächst 40 Kilometern Länge. Das startet am Standort Moorburg

und wird bis zu den späteren Kunden im Hamburger Hafengebiet ausgebaut. Nach Errichtung dieses Startnetzes ist ein weiterer Ausbau der Wasserstoffinfrastruktur geplant, bei dem in Teilen auch bestehende Erdgasleitungen für den Transport von Wasserstoff umgerüstet werden sollen.

Wer zeichnet dafür verantwortlich?

Den Aufbau des Wasserstofftransportnetzes übernimmt die Gasnetz Hamburg, die mit ihrem Infrastrukturprojekt HH-WIN ebenfalls erfolgreich war und IPCEI-Fördermittel erhält.

Gasnetz Hamburg ist ebenfalls ein städtisches Unternehmen. Auf welchen Ebenen arbeiten Sie im Bereich der Wasserstoffproduktion zusammen?

Gasnetz Hamburg ist als Netzbetreiber an der Produktion des Wasserstoffs nicht beteiligt, nimmt aber die wichtige Aufgabe wahr, den erzeugten Wasserstoff zu den Abnehmern zu bringen. Der Auf-

WALLMANN&CO

DEUFOL SEAPORT HUB

Visit us at **deufol.com**
or **wallmann-hamburg.de**

Professionals at the waterfront

Handling and Warehousing

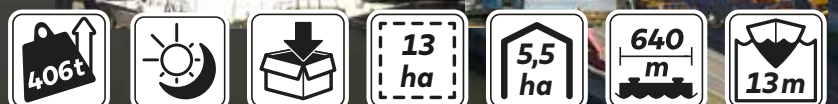
- General cargo ► Iron products
- Heavy lifts ► Steel products

Quay Operation and Warehousing

Wallmann & Co. Hamburg

Pollhornweg 31-39, D-21107 Hamburg

Phone: +49(0)40-7 52 07-0





bau dieser Verteilnetzinfrasturktur ist die Kompetenz der Gasnetz Hamburg und wir freuen uns auf die Zusammenarbeit.

Um die Dekarbonisierung des Hamburger Hafens weiter voranzutreiben, haben Sie ein Joint Venture mit der Hamburg Port Authority (HPA) gegründet. Welche Aufgaben wird die neue Gesellschaft Erneuerbare Hafenenergie Hamburg GmbH haben?

Bei der Erneuerbare Hafen Energie Hamburg GmbH wird es vor allem darum gehen, Windkraft- und Photovoltaikanlagen im Hamburger Hafengebiet auszubauen und regenerative Energielösungen zu entwickeln. Wir erhoffen uns aus dem Joint Venture den bestmöglichen klimapolitischen Nutzen für die Stadt Hamburg, indem die HPA die dafür erforderlichen Flächen einbringt und wir unsere Expertise in der Errichtung und Projektierung von Anlagen zur Produktion von Erneuerbaren Energien.

Was ist das Ziel der gemeinsamen Gesellschaft?

Mit dem Joint Venture wollen wir die Dekarbonisierung des Hamburger Hafens vorantreiben. Mittelfristig soll ein großer Teil des Strombedarfs der Hafenwirtschaft, der HPA und der Hafenunternehmen aus Erneuerbaren Energien wie Windkraft und Freiflächen-PV-Anlagen kommen. Wir freuen uns sehr, zusammen mit der HPA den Ausbau dafür in Hamburg voranzutreiben.

Welche Kompetenzen bringen die Hamburger Energiewerke dabei ein?

Wir betreiben in Hamburg bereits heute 22 Windkraftanlagen sowie 37 Photovoltaikanlagen und verfügen über langjährige Expertise bei Planung, Errichtung und Betrieb dieser Anlagen. Diese Kompetenzen bringen wir ein und unterstützen die HPA und Hamburg so auf dem Weg zu einem klimaneutralen Hafenbetrieb.

Wie sehen hier die nächsten Schritte aus?

Die möglichen Flächen für die Errichtung von Anlagen zur Produktion von Erneuerbaren Energien sind bereits identifiziert. Als Nächstes folgt die detaillierte Prüfung der einzelnen Standorte hinsichtlich der tatsächlichen Genehmigungsfähigkeit.

Ein kleiner Blick in die Zukunft. Wann schätzen Sie wird Hamburg ausschließlich mit nachhaltigem Strom versorgt werden können?

Bei der Stromversorgung Hamburgs müssen wir über die Grenzen unseres Bundeslands hinausschauen. Wir waren auch in den vergangenen Jahrzehnten nie so aufgestellt, dass wir uns selbst versorgen konnten. Insofern ist diese Frage nur im größeren geographischen Zusammenhang zu beantworten. Wir haben heute bundesweit bereits mehr als 50 Prozent Erneuerbare Energien im Strommix und aktuell auch Rekordzahlen bei der Genehmigung neuer PV- und Windkraftanlagen. Das stimmt mich optimistisch, dass wir das Ziel der klimaneutralen Stromerzeugung auch in den kommenden zwei Jahrzehnten erreichen werden. ■

Landstrom für Kreuzfahrtschiffe
gibt es auch am Cruise Center
Steinwerder.

Grüne Energie für saubere Häfen

Der Hamburger Hafen ist bei der Einführung von Landstrom europaweit führend. Nach den Kreuzfahrtschiffen stehen nun vor allem große Containerschiffe im Blickpunkt.

VON CLAUDIA BEHREND

Kein Rauch mehr, der in den Himmel zieht, kein Brummen mehr von Schiffsmotoren an den Liegeplätzen. An Hamburgs Kaje wird es immer sauberer und ruhiger. Kreuzfahrtschiffe können in Altona schon seit 2017 während ihrer Liegezeit grünen Strom vom Ufer beziehen, am Terminal Steinwerder ist dies seit diesem

Jahr möglich, und eine Landstromanlage auf dem Kreuzfahrtterminal HafenCity befindet sich im Bau. Seit April dieses Jahres können das nun auch die größeren Containerschiffe, im ersten Schritt am CTH von Eurogate. Damit ist Hamburg der erste europäische Hafen, der Landstrom für beide Schiffstypen anbietet.



Kabelverbindungen für den Landstrom müssen sehr flexibel sein, denn Schiffe haben ihre Anschlüsse an unterschiedlichen Positionen.

Was so naheliegend klingt, die Hilfsmotoren auszu-schalten und das Schiff stattdessen mit Strom zu versorgen, ist durchaus anspruchsvoll. Entsprechend hilfreich war es, dass die Landstrompflicht in Los Angeles bereits seit 2014 gilt und Hamburg von den Erfahrungen des US-amerikanischen Westküstenhafens profitieren konnte. Viele Herausforderungen liegen jedoch im Detail: „Die Landstromanlage muss auf jedes einzelne Schiff abgestimmt werden“, erläutert Hanno Bromeis, der bei der Hamburg Port Authority (HPA) die Sparte Port Energy Solutions leitet. Für diese Kalibrierung ist ein Integrationstest pro Schiff erforderlich, da jedes anders ist.

„In Altona hat es zum Beispiel zwei Jahre gedauert, bis das System auf die Schiffe eingestellt war“, berichtet Bromeis. Zwar laufen viele Kreuzfahrtschiffe Hamburg sehr regelmäßig an, manche aber auch nur einmal pro Jahr. Und die Landstromversorgung muss unter verschiedenen Bedingungen getestet werden, etwa bei extremer Tide. „Wir benötigen eine automatische Tidenachführung, damit die Nachjustierung der Kabel ohne einen Bediener auskommt“, erklärt Bromeis.

Dafür zuständig sind Sensoren, die den Abstand zum Schiff und zum Wasser ständig kontrollieren. Da beispielsweise hervorspringende Balkone auf Kreuzfahrt-

schiffen zu fehlerhaften Messungen führen könnten. Die Sensoren müssen daher angelernt werden, damit dies nicht geschieht. Erschwerend kommt hinzu, dass „sich oft die Lade- direkt neben der Landstromluke befindet, sodass eine eigene Positionierung erfolgen muss, damit die Be- und Entladung per Kran bei gleichzeitiger Versorgung des Schiffes möglich bleibt.“ Trotz aller Herausforderungen: Die Mehrzahl der Kreuzfahrtschiffe in Hamburg wird längst mit Landstrom versorgt. „Bei insgesamt rund 280 Anläufen pro Jahr besteht bei über 200 Landstromfähigkeit“, unterstreicht Bromeis. Die, bei denen dies noch nicht der Fall ist, sind zur Hälfte Hurtigrouten-Schiffe, die nur für das norwegische System mit Niedrigspannung ausgelegt sind.“ Die andere Hälfte sei älter, könnte aber nachgerüstet werden. „Hier liegt es in der Hand der Reedereien zu entscheiden, ob sich die Investition in Bezug auf das jeweilige Fahrtgebiet und die Kosten rentiert.“

AB 2030 WIRD LANDSTROM PFLICHT

Künftig muss man sich diese Fragen nicht mehr stellen. Denn ab 2030 müssen Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl (BRZ) von 5.000 oder mehr in ganz Europa mit Landstrom versorgt werden, Kreuzfahrtschiffe ebenso wie Containerschiffe. In Hamburg wird die Versorgung der größeren Containerschiffe aber be-

reits ab 2025 möglich sein. Nach dem CTH (Eurogate) werden die Anlagen an den HHLA-Terminals CTT und CTB noch Ende dieses Jahres den Betrieb aufnehmen, am CTA laufen derzeit die Bauarbeiten für eine geplante Inbetriebnahme 2025.

„Wir profitieren von den Erfahrungen in der Kreuzschifffahrt, aber die Parameter sind andere“, berichtet Bromeis. Die Kabel müssen etwa außerhalb des Arbeitsbereichs der Containerbrücken entlanggeführt werden – diese Herausforderung gibt es in der Kreuzschifffahrt nicht. Benötigt wird ein sehr flexibles System mit beweglichen Steckdosen. „Ursprünglich hatten wir gedacht, dass eine Lösung für alle Terminals passt, aber die Bedingungen an der Kaikante sind unterschiedlich.“

Ein weiterer großer Unterschied: Während der Fahrplan in der Kreuzschifffahrt eingehalten wird, ist die Dynamik in der Linienschifffahrt groß: Mal wird ein Schiff getauscht, mal kommt eins früher, bleibt länger oder verspätet sich, beispielsweise aufgrund von Streiks, dem Umfahren des Suezkanals um das Kap der Guten Hoffnung oder des Begegnungsverbots auf der Elbe.

„Die Versorgungsplanung ist hier viel aufwendiger, schließlich müssen ein bis zwei Personen, darunter ein Schaltberechtigter, in Bereitschaft gehalten werden.“ Und die schnellen Änderungen haben auch Auswirkungen auf die ohnehin komplexe Stromplanung. „Wir müssen den Strom spezifisch am Markt einkaufen und dann gegebenenfalls wieder verkaufen, dabei sind die Preise für kurzfristige Mengen äußerst volatil, sodass eine Planung hier sehr schwierig ist“, erläutert Bromeis die Problematik.

UNTERSCHIEDLICHE PREISMODELLE

Hinzu kommt: Für die Containerschiffe ist Landstrom insgesamt teurer. Der Grundverbrauch liegt hier zwar mit 500 bis 2.500 Kilowatt pro Stunde deutlich unter den etwa 1.500 bis zu 13.000 Kilowatt, die Kreuzfahrtschiffe brauchen. Die Liegezeit ist bei Containerschiffen jedoch mit etwa 60 bis 70 Stunden deutlich länger als bei Kreuzfahrtschiffen mit durchschnittlich rund acht bis zehn Stunden. Dennoch führt am Landstrom kein Weg vorbei. Und so hat die HPA mit den großen Containerlinienreedereien wie MSC im Juni und Maersk im August bereits entsprechende Vereinbarungen geschlossen. Weitere werden in Kürze erwartet. In den Testphasen waren bereits CMA CGM, Cosco, OOCL und One eingebunden.

Der eigentliche Prozess des Anschließens dauert nur etwa ein bis eineinhalb Stunden, braucht aber Vorlauf. So muss etwa das Übergabesystem an der richtigen Stelle vorpositioniert werden, bevor dies nach dem Anlegen wegen der Leinen nicht mehr möglich ist. Der Schaltberechtigte der Anlage nimmt dann Kontakt mit der Crew auf, geht für die Sicherheitsprüfung und Erdung an Bord, bevor die physische Steckverbindung hergestellt wird. Anschließend begibt er sich in den Steuerungsraum der Anlage, führt das Schaltgespräch mit der Crew und die Übergabe des grünen Stroms beginnt.

Um 2030 die aktuelle EU-Regulierung zu erfüllen, wird aber auch Hamburg die Landstromkapazität noch erweitern müssen. In den nächsten Jahren stehen die Feederliegeplätze im Fokus, damit spätestens 2030 alle Containerschiffe mit nachhaltiger Energie versorgt werden können. ■



Landstrom-Anlagen

Im Betrieb/Eröffnungsphase

1	CruiseCenter Altona	1 Ap, 12 MVA
2	CruiseCenter Steinwerder	1 Ap, 16 MVA
3	Container-Terminal Eurogate	3 AP, je 7,5 MVA
4	Container-Terminal Burchardkai	3 AP, je 7,5 MVA
5	Container-Terminal Tollerort	1 AP, 7,5 MVA

Im Bau

6	Altenwerder 3 AP, je 7,5 MVA
7	CruiseCenter Hafencity 2 Ap, 14 MVA

In Planung/weitere Ausbaumöglichkeiten

8	Terminal Oswaldkai	2 AP Cont. + 2 AP RoRo
9	Container-Terminal Athabaskakai	vs. 3 AP
10	Container-Terminal Eurogate	Ausbau Bestand + vs. 1 AP
11	Container-Terminal Burchardkai	Ausbau Bestand + vs. 1 AP
12	Container-Terminal Tollerort	Ausbau Bestand + vs. 3 AP
13	Container-Terminal Altenwerder	Ausbau Bestand + vs. 1 AP
14	Süd-West-Terminal	noch zu definieren

AP = Anschlusspunkt, MVA = Mega Volt Ampere

Die Liegeplätze 8 und 9 sind für Schwerlast ausgelegt. 3.500 Großkomponenten für die Onshore-Windindustrie kommen jährlich in Cuxhaven an.



Wo der Wind weht

Mit dem Deutschen Offshore-Industrie-Zentrum positioniert sich Cuxhaven als führender Standort für Windenergie in Deutschland.

VON NICOLE DE JONG

Bis zum Jahr 2030 sollen mindestens 80 Prozent des Stroms aus erneuerbaren Energien stammen, lautet das Ziel des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK). Bis 2045 will Deutschland sogar klimaneutral sein und mindestens 70 Gigawatt aus Wind auf See generieren.

Vorreiter für die Energiewende in Deutschland ist Niedersachsen. Ein elementarer Baustein dabei ist das Deutsche Offshore-Industrie-Zentrum (DOIZ) in Cuxhaven, dem nördlichsten Punkt Niedersachsens. Das „Portal zum grünen Kraftwerk Nordsee“ spielt eine zentrale Rolle in der deutschen Offshore-Windindustrie. Es trägt wesentlich zur Energiewende bei, indem es Produktion, Logistik, Verschiffung sowie Service

und Wartung (O&M) von Offshore-Windkraftanlagen an einem Standort bündelt. Das DOIZ liegt direkt an der Nordseeküste und hat sich zu einem bedeutenden Standort für den Bau, die Wartung und den Betrieb von Offshore-Windparks entwickelt.

So stellt beispielsweise Siemens Gamesa Renewable Energy (RE) Windturbinen für die Offshore-Installation her – in drei Fertigungslinien werden Naben, die die Rotorblätter drehen und steuern, Generatoren und Maschinenhaus endmontiert und miteinander „verheiratet“. Siemens Gamesa ist 2018 in Cuxhaven gestartet und hat zunächst Maschinenhäuser für sieben Megawatt (MW)-Offshore-Windkraftanlagen erstellt. Inzwischen produziert das Unternehmen hier die nächste Generation



mit 14 MW, die in der Lage ist, bis zu 15.000 Haushalte mit Strom zu versorgen.

Das dänische Unternehmen Nordmark hat sich ebenfalls 2018 in Cuxhaven angesiedelt und baut dort Rotor-naben, Maschinenträger und Lagergehäuse für Windkraftanlagen. Es agiert als Zulieferer von Siemens Gamesa. Entec Industrial Services – ebenfalls im DOIZ – ist ein branchenübergreifender Spezialist für Logistikdienstleistungen, Lager- und Umschlaglösungen sowie für Umwelt- und Anlagenservices, wie aber auch O&M. Auch das Cuxhavener Traditionsunternehmen Otto Wulf mit hundertjähriger Firmengeschichte ist im DOIZ engagiert. Das familiengeführte Unternehmen hat sich auf Schlepperdienste, Bergungsarbeiten, Seetransporte, Schwimmkraneinsätze und den Transportservice für Offshoretechnik spezialisiert. „Wir sind von Anfang an als Transport- und Logistikpartner der Windindustrie dabei und profitieren vom DOIZ“, sagt Sören Wulf, der das Unternehmen in vierter Generation leitet. Die Wulf-Pontons und Schlepper transportieren Teile für On- oder Offshore-Anlagen. Schwer und groß gehört zum Arbeitsalltag des Unternehmens: So transportierte es zwischen Mai und Dezember 2019 Teile für die neue Kattwykbrücke aus Hannover und Cuxhaven nach Hamburg und erledigte die Montage mit seinen Schwimmkränen.



Das Deutsche Offshore-Industrie-Zentrum (DOIZ) spielt eine zentrale Rolle in der deutschen Offshore-Windindustrie.

Und demnächst wird die Titan Wind Energy (Germany) im DOIZ sogenannte Monopiles produzieren, eine spezifische Art von Fundamenten, die in der Windkraftindustrie für Offshore-Windkraftanlagen verwendet werden. Sie bestehen aus einem einzigen großen Stahlrohrpfahl mit einem Durchmesser von bis zu 14 Metern, einer Länge von 140 Metern und einem Gewicht von bis zu 3.500 Tonnen. Monopiles werden vertikal in den Meeresboden gerammt und dienen dazu, die Windturbinen stabil zu verankern, um den Belastungen durch Wind, Wellen und Strömungen standzuhalten. Die Produktion am Standort Cuxhaven soll 2026 anlaufen.

„Das heißt, die größten und teuersten Teile für Offshore-Windkraftanlagen werden in Cuxhaven produ-

Mit einer Fläche von 450 Hektar gilt das Deutsche Offshore-Industrie-Zentrum in Cuxhaven als größter Umschlagplatz für Windenergie.



© Agentur für Wirtschaftsförderung Cux

ziert“, sagt Kapitän Arne Ehlers, Geschäftsführer der Blue Water BREB, die auf den Umschlag von Windkraftkomponenten und Projektladung spezialisiert und ebenfalls direkt im DOIZ angesiedelt ist. „Außerdem ist Cuxhaven Deutschlands größter und sogar der weltweit größte Onshore-Importhafen“, fügt er hinzu und betont: „Wir machen die Energiewende.“



Cuxhaven habe gemeinsam mit dem Land Niedersachsen zur richtigen Zeit die richtigen Entscheidungen getroffen sowie die richtigen Unternehmen angesiedelt, die den Wandel zum Zentrum der Energiewende mitgestalten können. Die Zahlen von Blue Water BREB sprechen für sich: Die Mitarbeiter löschen oder laden 3.500 Großkomponenten wie Turmsektoren, Rotorblätter und Getriebe-

häuser verschiedener Hersteller von den mehr als 200 Schiffen, die das Terminal im DOIZ jährlich anlaufen. Als wichtiger Partner für die Windkraftindustrie, insbesondere für den wachsenden Markt der Offshore-Windenergie, hat sich Rhenus Cuxport positioniert. Der seit 1997 im Hafen ansässige Terminalbetreiber kann im DOIZ große und schwere Komponenten wie

Rotorblätter für Windenergieanlagen umschlagen. Das Cuxport-Areal eignet sich besonders als Ausgangshafen für die Installation der projektierten Windparks.

„Wir sind auf dem richtigen Weg, den wir vor nahezu 25 Jahren in Cuxhaven eingeschlagen haben“, sagt Marc Itgen, Vorstandsmitglied der Hafenwirtschaftsgemeinschaft (HWG) und Head of Projects bei Ingenion, das im Unternehmensverbund von Karlsson ein modernes Multifunktionsterminal für den Offshore-Einsatz anbietet. Ingenion treibt die Produktion, Speicherung und Nutzung von grünem Wasserstoff in der maritimen und Hafenwirtschaft weiter massiv voran und stellt diesen bereits in einem Anwendungsfall zur Verfügung.

Schon früh war den Entscheidern in Cuxhaven klar, dass sich der ehemalige Fischereihafen-Standort neu positionieren muss, um wettbewerbsfähig zu bleiben und um neue Arbeitsplätze zu schaffen. Seit 2006 haben das Land Niedersachsen, die Europäische Union und die Cuxhavener Hafen Entwicklungsgesellschaft mehr als 250 Millionen Euro in die Infra- und Suprastruktur des Hafens investiert – weitere mehrere Hundert Millionen Euro schwere Investitionen stehen an. Der 2013 eingeführte Offshore-Netzentwicklungsplan (O-NEP) als Teil der deutschen Energiewende gilt als Initialzündung für die Neuausrichtung und weitere Bestätigung für die Gründung des DOIZ.

Das bisherige Ergebnis kann sich sehen lassen: Mit insgesamt 369.000 Quadratmeter Terminalfläche und einer dem Hafen vorgelagerten 100.000 Quadratmeter Multipurpose- und Autoterminalfläche hat sich Cuxhaven als wichtiger Partner für europäische Shortsea-Verkehre etabliert. 2018 wurde der Hafen um Liegeplatz 4 erweitert sowie die Möglichkeit geschaffen, dort schwere Komponenten für die Windkraftindustrie zu lagern und umzuschlagen. Mit seinen Jack-Up-Liegeplätzen, also speziellen Anlegestellen für Installationsschiffe mit auf den Meeresboden absenkbar hydraulisch betriebenen „Beinen“, eignet sich dieses Areal besonders als Ausgangshafen für die Installation der projektierten Windparks.

Die Liegeplätze 8 und 9 verfügen über hohe Schwerlastkapazitäten und eine RoRo-Schwerlastrampe. Und ein Ende ist längst nicht in Sicht, denn voraussichtlich Ende des Jahres geht's auch mit dem Ausbau der Liegeplätze 5 bis 7 los – die Finanzierung von 300 Millionen Euro steht. Damit wird die Lücke geschlossen und die Kaikante der durchgehend für Schwerlast geeigneten Flächen um 1,2 Kilometer verlängert und somit insgesamt 3,6 Kilometer lang. Weitere Flächen werden für die Windenergie vorbereitet.

Die Stadt Cuxhaven läuft durch das DOIZ in eine historische Zeit, konstatieren die Beteiligten unisono. „Niemals in der Geschichte der Stadt Cuxhaven konnten wir damit rechnen, dass wir in einem Zeitraum von fünf bis sieben



Treiben die Geschäfte mit dem Wind voran (v.l.): Marc Itgen, HWG Cuxhaven; Sören Wulf, Otto Wulf GmbH & Co. KG; Uwe Santjer, Oberbürgermeister Cuxhaven; Arne Ehlers, Blue Water BREB GmbH.

Jahren so viele Investitionen lostreten, wie wir das gerade tun und in Zukunft tun werden“, sagt Cuxhavens Oberbürgermeister Uwe Santjer. „Wir erfinden die Stadt durch das DOIZ neu und sind glücklich darüber, ein Teil der Energiewende in Deutschland zu sein“, fügt er hinzu. Die Wirtschaft habe Interesse zu investieren, Cuxhaven

verzeichne wieder mehr Geburten, die Stadt werde jünger. „Familien finden hier ihre Zukunft. Alles, was wir jetzt erleben, ist sehr mutmachend“, betont er. Die Erfolgsgeschichte zeige, dass gemeinsames Handeln von Politik, Wirtschaft und lokaler Gemeinschaft zu einer nachhaltigeren und umweltfreundlichen Zukunft führen kann. ■

Das DOIZ in Zahlen und Fakten

Das Deutsche Offshore-Industrie-Zentrum (DOIZ), auf einer rund 450 Hektar großen Fläche in Cuxhaven, gilt als größter Umschlagplatz für Windenergie. Jährlich laufen mehr als 200 Schiffe mit 4.500 Großkomponenten das Terminal an.

Am Liegeplatz 4 mit 290 Meter Länge können auf einer Fläche von 8,5 Hektar schwere Komponenten für die Windkraftindustrie gelagert und umgeschlagen werden.

Die Liegeplätze 8 und 9 verfügen über eine Kajenlänge von zusammen 1.340 Meter und Wassertiefen von bis zu 11,6 Meter sowie Schwerlastkapazitäten und eine RoRo-Schwerlastrampe mit bis zu 5.000, rechnerisch sogar 7.000 Tonnen Traglast.

Der Ausbau der Liegeplätze 5 bis 7 mit einer Kajenlänge von 1.250 Meter Länge startet Ende 2024 und schafft zusätzliche Flächen von 35 Hektar für die erneuerbare Energiewirtschaft. Mit Fertigstellung wird die Kaikante der durchge-

hend für Schwerlast geeigneten Flächen 3,6 Kilometer lang. Geplant ist weiterhin, eine Schwerlastbrücke mit Traglast von bis 5.000 Tonnen zu bauen, die die Liegeplätze im Hafen mit den Erweiterungsflächen in Richtung Süden verbindet sowie den Hafen an die Bundesstraße 73 und Autobahn 27 anbinden soll. Das sind die Partner des DOIZ: Hafenwirtschaftsgemeinschaft (HWG) Cuxhaven, Agentur für Wirtschaftsförderung, PNE Wind AG, Blue Water BREB, Niedersachsen Ports, Siemens Gamesa Renewable Energy, die Cuxhavener Hafen-Entwicklungsgesellschaft (CuxHafEn), Nordmark, Titan Wind Energy, Rhenus Cuxport, Offshore Safety-Trainingscenter, Turneo, Entec, Otto Wulf. Diese Windenergieprojekte wurde von Cuxhaven aus realisiert oder bei der Errichtung aus Cuxhaven unterstützt: Bard Offshore 1, Alpha Ventus, E.On Amrumbank West, OWF Formosa 1, OWF Yunlin, OWF Beatrice, Janett-Xoke, Nordsee Ost, Meerwind Süd/Ost, Dank Tysk, Sandbank, Butendiek.



TRUST A MARKET LEADER



msc.com

MSC has become a leader in container shipping over the past decades and has been a stable partner for business in Hamburg from the very beginning. Our network of road, rail and sea transport allows us to offer sustainable and reliable door-to-door solutions for the German market. MSC's local teams ensure that your cargo is always in safe hands.

MOVING THE WORLD, TOGETHER.



Hapag-Lloyd investiert kontinuierlich in die Nutzung alternativer Kraftstoffe.



Methanol: Ein weiterer Schritt zur Dekarbonisierung

Für Hapag-Lloyds Ziel einer Netto-Null-Flotte bis 2045 spielen alternative Treibstoffe, darunter grünes Methanol, eine zentrale Rolle. Sie werden für die Energiewende der Schifffahrt entscheidend sein.

VON DR. JASPER PONGS

Für die Energiewende zeichnen sich aktuell verschiedene alternative Kraftstoffe als Optionen ab: Neben bereits verfügbaren Biokraftstoffen und Biomethan werden mittelfristig auch grünes Methanol und Ammoniak eine Rolle spielen. Ein beachtlicher Teil des globalen Orderbuchs für Containerschiffe umfasst

Neubauten mit Methanolantrieb. Grünes Methanol ist mittelfristig verfügbar, vergleichsweise einfach zu produzieren und bei Umgebungstemperatur lagerbar. Besonders überzeugend ist das Dekarbonisierungspotenzial von bis zu 95 Prozent, was es auch für die Umrüstung bestehender Schiffe attraktiv macht.



© Hapag-Lloyd

FÜNF SCHIFFE FÜR DEN METHANOLBETRIEB

Um die neuen Möglichkeiten zu nutzen, hat Hapag-Lloyd mit der Reederei Seaspam vereinbart, ab 2026 fünf gecharterte 10.100-TEU-Containerschiffe für den Betrieb mit Methanol umzubauen. Konkret heißt dies, dass die herkömmlichen MAN S90-Motoren auf Dual-Fuel-Motoren umgerüstet werden. Den Vertrag zur Entwicklung des benötigten Umbau-Kits hat Hapag-Lloyd bereits im Sommer 2023 unterzeichnet. Insgesamt wird die Umrüstung etwa 75 bis 90 Tage pro Schiff in Anspruch nehmen und rund 120 Millionen USD kosten.

Methanol als Kraftstoff bringt jedoch auch Herausforderungen mit sich: Aufgrund des niedrigen Brennerts – die gleiche Menge Methanol enthält nur etwa halb so viel Energie wie herkömmliche Kraftstoffe – ist ein deutlich größeres Tankvolumen notwendig. Dies hat zur Folge, dass ein Teil der verfügbaren Containerstellplätze an Bord verdrängt wird. Ein weiterer Faktor sind die hohen Produktionskosten des Kraft-

stoffs und die eingeschränkten Einsatzmöglichkeiten der umgebauten Schiffe im Methanolbetrieb. So ist die Versorgungsinfrastruktur für Methanol noch nicht ausgebaut und der Kraftstoff somit nicht flächendeckend verfügbar. Um die Dekarbonisierung der Schifffahrt weiter voranzutreiben und die flexible Nutzung der umgerüsteten Schiffe zu sichern, führt Hapag-Lloyd Gespräche mit Methanol-Produzenten und Projektentwicklern weltweit.



Die Nachhaltigkeitsstrategie
Hapag-Lloyds zielt darauf ab, die Treibhausgasemissionen bis 2030 um ein Drittel gegenüber 2022 zu reduzieren.

Die Energiewende in der Schifffahrt ist ein gemeinschaftliches Mammutprojekt. Um nachhaltigere Kraftstoffe wie Methanol langfristig als Ersatz für fossile Brennstoffe zu etablieren, sind Investitionen in die Versorgungsstruktur und Partnerschaften mit Produzenten notwendig. Es bedarf der Bereitschaft aller Marktteilnehmer, ihre Lieferketten zu dekarbonisieren und auf nachhaltige Lösungen zu setzen. Hapag-Lloyd will seiner Verantwortung gerecht werden: Die Nachhaltigkeitsstrategie zielt darauf ab, die Treibhausgasemissionen bis 2030 um ein Drittel gegenüber 2022 zu reduzieren. Dabei setzt die Reederei auf den Einsatz neuer Schiffe mit modernster Technologie, die umfassende Modernisierung der Flotte und die Nutzung alternativer Kraftstoffe. Übergangslösungen wie Biokraftstoffe sind bereits verfügbar, während andere Kraftstoffe wie grünes Methan, Ammoniak und Methanol aussichtsreiche längerfristige Lösungen darstellen. Allerdings ist anzumerken, dass die Wettbewerbsfähigkeit von Methanol, aber auch von Ammoniak heute noch unklar ist. Letztlich sind auch einheitliche, faire Regulierungen und die Kostenwettbewerbsfähigkeit entscheidend – denn nur durch Investitionen und eine erhöhte Zahlungsbereitschaft aller Marktteilnehmer kann die Energiewende gelingen. ■



Hamburg wird Bunker-Ready bei alternativen Kraftstoffen

Die Hamburg Port Authority (HPA) bereitet pro-aktiv Standorte für das Bebunkern von alternativen Kraftstoffen für Schiffe vor. Gleichzeitig hilft sie auf internationaler Ebene Standards zu entwickeln.

VON RALF JOHANNING

Die Energiewende ist in der Schifffahrt voll angekommen. In den Orderbüchern der Werften finden sich immer mehr Schiffe mit Antrieben für alternative Kraftstoffe. Noch ist flüssiges Erdgas (Liquified Natural Gas - LNG) vorn, doch Methanol holt als Kraftstoff immer weiter auf. Nach Informationen der DNV-Plattform Alternative Fuels Insight wurden im Jahr 2023

mit 138 Bestellungen von Schiffen mit Methanolantrieb erstmals die Bestellungen von LNG mit 130 übertrroffen. Hinzu kommen noch elf Bestellungen von Schiffen, die mit Ammoniak betrieben werden sollen. Der Markt wandelt sich damit in großen Schritten. Parallel sind die Häfen gefragt, ein zuverlässiges Bunkern dieser Kraftstoffe möglich zu machen. Der

Am Terminal Steinwerder können alternative Kraftstoffe mit Ausnahmege-
nehmigung gebunkert werden.



© CGH

Hamburger Hafen ist hier auf einem guten Weg. Bisher haben 13 Schiffe LNG in Hamburg erhalten, darunter auch einige Kreuzfahrtschiffe. Doch bis dahin war es ein langer Prozess, um die notwendigen Grundlagen zum Bunkern zu schaffen. „Für jeden Bunkervorgang wird eine Ausnahmege-
nehmigung der Wasserschutzpolizei Hamburg (WSP) benötigt, denn die Gefahrgut- und Brandschutzverordnung Hafen Hamburg untersagt im Hafen das Bunkern von Kraftstoffen mit einem Flammpunkt unter 55 Grad Celsius. Darunter fallen auch LNG und Methanol“, erläutert Linda Hastedt, Environmental Strategist, Port Energy Solutions bei der Hamburg Port Authority (HPA), und ergänzt: „Wir arbeiten sehr gut mit der WSP und der Feuerwehr zusammen, würden diese Verordnung aber gern an die aktuellen und zukünftigen Bedingungen angepasst sehen.“

World Port Climate Action Program – WPCAP

Das WPCAP ist ein Zusammenschluss führender internationaler Häfen, die bewährte Verfahren austauschen und bei der Verringerung der Emissionen der Schifffahrtsindustrie eine Vorreiterrolle spielen. Mitglieder sind die Häfen von Antwerpen – Brügge, Barcelona, Göteborg, Hamburg, HAROPA PORT (Le Havre - Rouen - Paris), Long Beach, Los Angeles, New York / New Jersey, Rotterdam, Valencia, Vancouver und Yokohama.

Nach einigen erfolgreichen LNG-Bebunkerungen folgte erst vor ein paar Tagen auch das Bunkern mit Methanol. Das zeigt das jüngste Beispiel der Beluga II von Greenpeace am Liegeplatz CC3 am Cruise Center Steinwerder.

Das soll künftig auch an den Containerterminals möglich sein. Geplant ist dabei grundsätzlich eine seeseitige Bebunkerung. Die HPA ist zurzeit dabei, entsprechend identifizierte Bunkerlocations genehmigungsfähig zu machen. „Wir wollen auch bei den Containerschiffen zeitnah dahin kommen, dass diese während des Be- und Entladens alternative Kraftstoffe bunkern können“, sagt Hastedt.

Parallel zu den regionalen Bestrebungen gibt die HPA ihre Erfahrungen auf internationaler Ebene weiter. Im Rahmen des World Port Climate Action Programs (WPCAP) setzen sich die Mitglieder für eine Dekarbonisierung der Häfen ein. Dazu gehört neben der Entwicklung einer Landstromversorgung und dem Aufbau umweltfreundlicher Schifffahrtskorridore auch der Aufbau einer Infrastruktur für das Bunkern alternativer Kraftstoffe. So haben die Häfen mit der Arbeitsgruppe Clean Marine Fuels der International Association of Ports and Harbors (IAPH) für saubere Schiffs-kraftstoffe zusammengearbeitet, um ein sogenanntes Port Readiness Level Tool zu erstellen. Ein Selbstbewertungs- und Kommunikationsinstrument, das es den verschiedenen Interessengruppen ermöglicht, den Stand der Forschung, Entwicklung und Einführung neuer Kraftstoffe in den einzelnen Häfen der Welt zu verstehen. „Das Tool ist ähnlich wie ein Fragebogen aufgebaut. Häfen können sich damit selbst einordnen, wie weit sie mit dem Aufbau sind. So lässt sich dann gegenüber den anderen am Prozess beteiligten Akteuren transparent aufzeigen, was noch benötigt wird“, erläutert Hastedt.

Der Hamburger Hafen bereitet sich weiter intensiv auf eine Erweiterung der Bunkermöglichkeiten vor. Wenn alles im Soll bleibt, werden die nächsten Bunkerplätze zum Bunkern von LNG und Methanol im ersten Quartal des Jahres 2025 genehmigungsfähig sein. Folgend sollen dann erste Bunkerplätze für den Kraftstoff Ammoniak vorbereitet werden. ■

Energiedrehscheibe und Hafenstandort mit Zukunft

Brunsbüttel will seine Rolle als multimodal angebundener Energie-Hub weiter stärken.

VON SILVIA SCHNEGULAU

Als Güterdrehscheibe und Energiehub mit nationaler Bedeutung spielt der Hafenstandort Brunsbüttel eine Schlüsselrolle für die deutsche Energie- und Versorgungssicherheit. Dank seiner Lage im ChemCoast Park Brunsbüttel, dem größten zusammenhängenden Industriegebiet des Landes Schleswig-Holstein, sowie in der Metropolregion Hamburg bietet er ideale Voraussetzungen für den Aufbau einer vielseitigen Energieimport-Infrastruktur, insbesondere für grüne Energieträger. „Unser Ziel ist es, unsere bedeutende Funktion als multimodal angebundener Energie-Hub weiter zu stärken und die Chancen zu nutzen, die uns die Energiewende bietet“, betont Frank Schnabel,

Geschäftsführer der Brunsbüttel Ports GmbH. „Obwohl uns die Energiewende vor Herausforderungen stellt, birgt sie gleichzeitig ein enormes Entwicklungspotenzial, das wir unbedingt nutzen wollen.“

SCHWIMMENDES LNG-TERMINAL

Als privater Eigentümer und Betreiber des Elbehafens ist es Brunsbüttel Ports mit verschiedenen Partnern gelungen, erfolgreich eine LNG-Import-Infrastruktur mit einem schwimmenden Terminal zu errichten. Seit nunmehr anderthalb Jahren wird Deutschland zusätzlich mit Erdgas versorgt. Damit leistet das Unternehmen einen wichtigen Beitrag zur



Brunsbüttel setzt auf Lastenfahräder für den internen Firmentransport.



LNG-Carrier liegt
im Elbehafen neben
dem FSRU.

nationalen Versorgungssicherheit. Das schwimmende Terminal bietet zukünftig zusätzliche Möglichkeiten, beispielsweise für den Import von Wasserstoff und weiteren grünen Energieträgern. Momentan liegt die Floating Storage Regasification Unit (FSRU) noch am Gefahrgutliegeplatz, was jedoch von Anfang an nur als temporäre Lösung geplant war. Aufgrund der seither komplexen Liegeplatzsituation im Elbehafen baut Brunsbüttel Ports derzeit einen neuen Anleger, die sogenannte Jetty. Sobald diese fertiggestellt ist, wird die FSRU ihren bisherigen Liege-

platz verlassen und an die neue Anlegestelle verlegt – bis das geplante landseitige LNG-Terminal in Betrieb genommen wird.

Neben der Errichtung eines landseitigen LNG-Import-Terminals wird in Brunsbüttel auch die Errichtung weiterer Import-Terminals in unmittelbarer Nähe des Elbehafens und der Kanalhäfen geplant. „Derzeit sind wir in Gesprächen mit mehreren Projektpartnern, um unsere Pläne in Richtung grüne Zukunft voranzutreiben“, berichtet Schnabel.

Jetty Baustelle: Gründungspfähle für den neuen FSRU-Anleger werden gesetzt.



DREHSCHIBE FÜR DEN CO₂-EXPORT

Um den Hafen- und Industriestandort Brunsbüttel mit seinen zahlreichen Unternehmen aus der Chemieindustrie langfristig wettbewerbsfähig und nachhaltig zu gestalten, engagieren sich die Industrieunternehmen des ChemCoast Park Brunsbüttel gemeinsam für den Einsatz innovativer klimaschonender Technologien wie CCS (Carbon Capture and Storage) und CCU (Carbon Capture and Utilization). Zudem setzen sie sich für den verstärkten Import von erneuerbaren Energieträgern und den Export von unvermeidlichem CO₂ aus der Industrie im Norden ein. „Diese Entwicklung ist für uns als Hafeneigentümer von großer Bedeutung, da der Umschlag und der Transport von verflüssigtem Kohlenstoffdioxid aus unterschiedlichen Industriezweigen für Hafenbetriebe ein neues innovatives Geschäftsfeld darstellt und Wertschöpfung generiert. Auf diese Weise werden Arbeitsplätze gesichert und geschaffen sowie der Wohlstand und die Zukunft der Region erhalten“, sagt Schnabel.

NACHHALTIGE TRANSFORMATION

Im Zuge der Bemühungen für eine nachhaltige Transformation setzt Brunsbüttel Ports auch verstärkt auf die Reduzierung der eigenen Treibhausgas-Emissionen. Dazu gehören zum Beispiel Maßnahmen wie der Einsatz von Elektro-Fahrzeugen und die Implementierung von Energiemanagementsystemen. Ein wichtiger Schritt war zudem die Umstellung der internen Firmentransporte vom Auto aufs Fahrrad – wo immer es möglich ist. Vor etwa sieben Jahren hat das Unternehmen begonnen, E-Lastenfahrräder anzuschaffen. „Inzwischen besitzen wir mehr als 50 Stück und konnten unsere Mitarbeitenden davon überzeugen, diese regelmäßig zu nutzen“, freut sich Schnabel und ergänzt: „Auch wenn es manchmal ein wenig Überwindung kostet, das Auto stehen zu lassen und auf Bequemlichkeit zu verzichten.“ Diese Routinen haben sich mittlerweile fast etabliert und tragen dazu bei, den ökologischen Fußabdruck auch in kleinen Schritten zu verringern. ■

Die Welt braucht Wasserstoff... ...und Wasserstoff ganzheitliche Planung.



Die von der ingenion geplante Brennstoffzelle produziert aus grünem Wasserstoff den Antriebsstrom der Coastal Liberty

Wir sind Ihr Partner für eine nachhaltige und emissionsfreie Zukunft.

Ingenion GmbH
Hudtwalckerstrasse 31a
22299 Hamburg

Telefon: +49 (0) 40 – 284 1757-0
Telefax: +49 (0)40 – 284 1757-299
E-Mail: hydrogen@ingenion.org

 **ingenion**
hydrogen

Sauberes Ammoniak für Hamburg

Das Energieunternehmen Mabanaft ist auf dem Weg, eines der ersten Ammoniak-Importterminals Deutschlands im Hamburger Hafen zu bauen. Der Genehmigungsantrag ist eingereicht. Im Jahr 2027 möchte das Unternehmen an den Start gehen.

VON RALF JOHANNING

Ammoniak als Energieträger ist noch ein Hidden-Champion bei der Umsetzung hin zur Dekarbonisierung. Doch das könnte sich bald ändern. Denn Ammoniak lässt sich im Gegensatz zu Wasserstoff leichter und kostengünstiger transportieren und lagern. Der Transport mit Tankschiffen ist seit Jahrzehnten etabliert. Das macht Ammoniak auch für die Industrie, als Kraftstoff für die Schifffahrt und letztendlich den Energiesektor interessant. Ammoniak wird so zu einem wichtigen Baustein für die Speicherung und den Transport von sauberer Energie.

Mabanaft hat den Trend erkannt und will diesen auch im Hamburger Hafen umsetzen. Geplant ist ein Ammoniak-Importterminal auf dem bestehenden Blumensand-Tanklager. Das kündigte das Unternehmen in Anwesenheit von Bundeswirtschaftsminister Dr. Robert Habeck und dem Ersten Bürgermeister Hamburgs Dr. Peter Tschentscher bereits Ende des Jahres 2022 an.

„Mit dem Importterminal im Hamburger Hafen haben wir die Möglichkeit, ein weiteres Stück der Energiewende umzusetzen und nach Hamburg zu holen. Wir

Wenn alle Anträge
genehmigt worden sind,
kann der Umbau
beginnen.



Philipp KroepelsDirector New Energy
bei Mabanaft

© Mabanaft

wollen mit unserem Importterminal innovative Energielösungen wie Ammoniak für die Schifffahrt und die Weiterverarbeitung zu Wasserstoff möglich machen“,

sagt Philipp Kroepels, Director New Energy bei Mabanaft.

Hamburg ist dabei nicht zufällig gewählt. Dieser Standort bietet strategischen Zugang zu grünem Ammoniak aus groß angelegten Produktionsanlagen für grünen Wasserstoff, die unter anderem von Air Products und seinen Partnern auf der ganzen Welt betrieben werden. Denn der Kunde Air Products plant in unmittelbarer Nachbarschaft eine Wasserstoffproduktionsanlage, mit der das Ammoniak in Wasserstoff und Stickstoff geteilt und für den Vertrieb vorbereitet werden soll. Ziel für Mabanaft ist es, Ammoniak an diese Abnehmer vor Ort, aber auch in ganz Norddeutschland zu verteilen.

GENEHMIGUNGSVERFAHREN GESTARTET

Um das Vorhaben umzusetzen, bedarf es nach An-

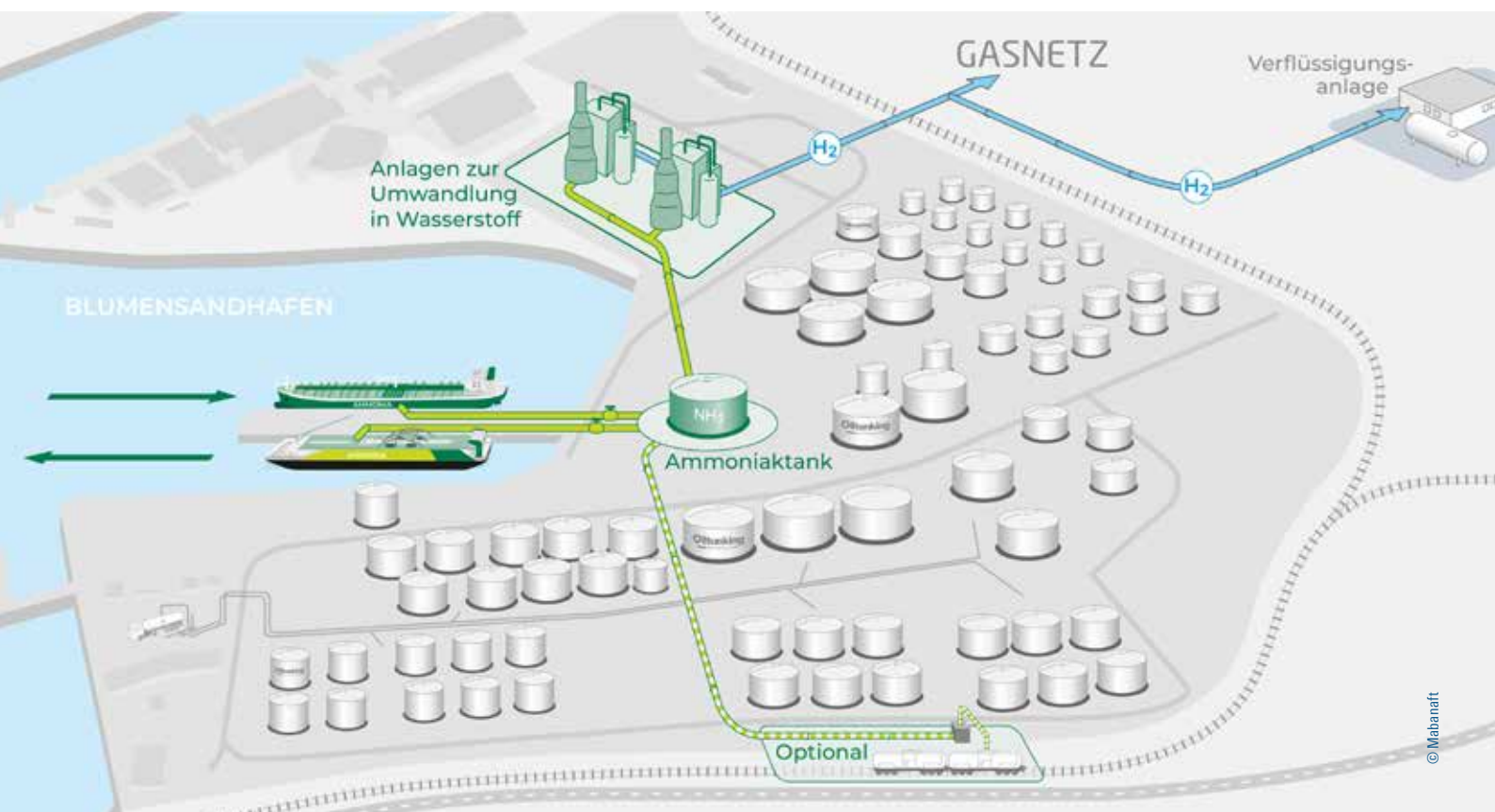
Hier könnten bald Anlagen zur Umwandlung in Wasserstoff stehen.



© Mabanaft

gaben von Mabanaft einiger Bau- und Umbauarbeiten. So müssen unter anderem zwei große Mineralöltanks auf dem Terminal abgerissen werden. Dort soll dann ein Tank für die Zwischenlagerung von importiertem Ammoniak entstehen.

Doch bevor es losgehen kann, benötigt das Unternehmen eine Genehmigung durch die Hamburger Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA). Gleichzeitig sind daran auch noch



© Mabanaft



**Bundeswirtschaftsminister
Robert Habeck im Gespräch
mit Mabanafts CEO
Jonathan Perkins.**

weitere Dienststellen und Behörden beteiligt. So werden die Hamburg Port Authority (HPA), die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV), das Bauamt, das Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG), die Feuerwehr sowie die Umweltschutzverbände angehört. „Wir haben den Antrag für unser New Energy Gate Hamburg Anfang Juli erfolgreich eingereicht und würden uns wünschen, dass das Verfahren zügig und erfolgreich abgeschlossen werden kann“, betont Kroepels.

Mabanaft nahm auf Einladung der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA) an einem sogenannten Scoping-Termin teil, um den Bau eines Ammoniak-Terminals vorzubereiten. Bei diesem Treffen mit Vertreterinnen und Vertretern der Behörde sowie anderen Parteien legten die Beteiligten den Umfang der freiwilligen Umweltverträglichkeitsprüfung fest, bestimmten die einzureichenden Unterlagen und definierten einen Radius von 2.500 Metern um das geplante Terminal.

Mabanaft legt besonderes Augenmerk auf die toxische Wirkung des Ammoniaks und den Umgang mit der kalten Lagerung bei -33 Grad Celsius. Das Unternehmen will jegliche Störfälle ausschließen und

plant daher diverse redundante Sicherheitsmaßnahmen. Dazu gehören ein doppelter Stahltank mit einer zusätzlichen äußeren Sicherheitshülle aus Beton sowie eine Umschlagsanlage im Hafenbecken, die den anerkannten Regeln der Technik entspricht. Ferner wird das Umschlagsterminal rund um die Uhr mit entsprechend geschultem Betriebspersonal und Ersthelfern für den Notfall besetzt sein.

„Als nachhaltig aufgestelltes Unternehmen war es uns von Beginn an wichtig, dass wir so transparent wie möglich vorgehen“, betont Kroepels. Für das Unternehmen ist es essenziell, die Schutzgüter im Radius betreffend Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt zu berücksichtigen und kumulativ zu betrachten. Das betrifft den Boden und die Flächen, das Wasser, das Klima und die Luft, die Landschaft sowie das kulturelle Erbe und sonstige Sachgüter. Mabanaft plant, im Jahr 2027 mit dem ersten deutschen Ammoniak-Importterminal an den Start zu gehen, wenn alles nach Plan verläuft. Dieses Projekt stellt einen wichtigen Schritt auf dem Weg zur Dekarbonisierung dar und unterstreicht das Engagement des Unternehmens für Nachhaltigkeit und Sicherheit. ■

Von Öl und Gas zu Wasserstoff

Das Hamburger Unternehmen Ingenion setzt seit mehr als 20 Jahren auf die Gestaltung einer nachhaltigeren Zukunft.

VON NICOLE DE JONG

Ursprünglich in der Öl- und Gasbranche verwurzelt, hat sich Ingenion zu einem führenden Innovator im Bereich Wasserstoffinfrastruktur gewandelt. Heute prägen drei zentrale Geschäftsbereiche die Aktivitäten des Unternehmens: Consulting, People und Hydrogen. Mit dieser Ausrichtung treibt Ingenion den Wandel hin zu einer umweltfreundlicheren Energiezukunft aktiv voran. Im Wachstumsfeld Hydrogen entwickelt Ingenion nachhaltige Wasserstoffinfrastrukturen und bietet mit Engineering, Procurement und Construction (EPC) alles aus einer Hand. „Das umfasst unter anderem die Planung, den Bau und den Betrieb von Wasserstoffproduktionsanlagen, Tankstellen und Abfüllanlagen“, erläutert Marc Itgen, Head of Projects bei Ingenion. Als konkretes Beispiel aus der Wasserstofftechnologie führt Itgen das Elektrolyseprojekt von Turneo in Cuxhaven an.

Marc Itgen
Head of Projects
bei Ingenion



© Marc Itgen

„Ingenion war entscheidend an der Entwicklung und Realisierung einer Zwei-Megawatt-Elektrolyseanlage

beteiligt, die grünen Wasserstoff produziert“, sagt er. Der erzeugte Wasserstoff treibt das

Transportschiff „Coastal Liberty“ des Gas- und Ölspezialisten Wintershall Dea an. Es ist nun leise, CO₂-neutral und umweltfreundlicher unterwegs, was unter anderem den Bewohnern des Ökosystems Wattenmeer zugutekommt. „Mit nachhaltigen Wasserstofflösungen wie dieser für maritime Anwendungen können wir die Energiewende beeinflussen“, ergänzt Ulf Lemke, Head of Hydrogen bei Ingenion.

In der Intralogistik oder in Häfen, die rund um die Uhr in Betrieb sind, könnte Wasserstoff eine zentrale Rolle spielen, sei es bei Lkw, Staplern oder anderen Fahrzeugen. Besonders bei einem 24/7-Betrieb mit 20 oder mehr Staplern bietet der Einsatz von Wasserstoff erhebliche Potenziale. Sie lassen sich in wenigen Minuten betanken, ermöglichen längere Betriebszeiten und sind nicht an die Verfügbarkeit von Stromanschlüssen gebunden. Das macht sie deut-

Ulf Lemke
Head of Hydrogen
bei Ingenion



© Ingenion

2MW-PEM-Elektrolyse der Turneo GmbH in Cuxhaven.



© Ingenion

Versorgungsschiff „Coastal Liberty“
mit Wasserstoff-Hybrid-Antrieb.



lich effizienter als ihre diesel- oder batteriebetriebenen Pendanten. „Und sie stoßen nur Wasserdampf aus“, sagt er.

Ingenion beschränkt sich nicht nur auf maritime Projekte. Derzeit arbeitet das Unternehmen am Aufbau einer Wasserstoffinfrastruktur für ein Busdepot in Nordrhein-Westfalen. „In etwa zwei Jahren wird dort eine komplette Busflotte mit grünem Wasserstoff fahren“, erklärt er. Wasserstoff soll Erdgas ersetzen. Doch nicht alle sind davon überzeugt oder zu überzeugen. „Viele



In der Intralogistik oder in Häfen, die rund um die Uhr in Betrieb sind, könnte Wasserstoff eine zentrale Rolle spielen, sei es bei Lkw, Staplern oder anderen Fahrzeugen.

befürchten hohe Kosten und zögern daher zu investieren“, erläutert Lemke. „Unsere Konzepte bieten den Kunden daher eine klare Übersicht über die finanziellen Auswirkungen, die mit der Umsetzung verbunden sind – sowohl in Bezug auf Ausgaben als auch auf mögliche Einnahmen“, fügt er hinzu.

Lemke erwähnt in Richtung Politik, dass Investitionssicherheiten für Unternehmen noch Ausbaupotenzial aufweisen. Die richtigen Strategien und Klimaziele seien sowohl auf Bundes- als auch auf EU-Ebene

vorhanden. „Wir als Unternehmen würden uns über eine höhere Realisierungsgeschwindigkeit und über ein besseres Verständnis der Bedeutung von grünem Wasserstoff freuen“, sagt Lemke. Ein positives Beispiel sei das „Wasserstoffbeschleunigungsgesetz“, das vor Kurzem beschlossen wurde. Neben der Industrie sollte der Fokus zur Nutzung von grünem Wasserstoff unter anderem auch auf Mobilitätslösungen für schwere Nutzfahrzeuge sowie den ÖPNV liegen – auch Schiffe oder Hafenfahrzeuge könnten bereits heute sinnvoll mit Wasserstoff betrieben werden. „Grüner Strom kann durch Wasserstoff vielfältig weiterverarbeitet werden, sodass viele Prozesse, die nicht elektrifiziert werden können, durch Wasserstoff grün werden.“

Die Ingenion legt als familiengeführtes mittelständisches Unternehmen mit rund 50 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ihren Fokus klar auf den Ausbau der Wasserstoffinfrastruktur. Dabei arbeiten die drei Geschäftsbereiche Consulting, People und Hydrogen eng zusammen und schaffen Synergien. So bietet „Consulting“ ein breites Spektrum an Dienstleistungen an, von Projekt- und Qualitätsmanagement über Planung und Bauleitung bis hin zu Prozessoptimierung, Dokumentation und Digitalisierung. Dieses Know-how fließt direkt in die Entwicklung und Umsetzung der Wasserstoffprojekte von „Hydrogen“ ein. „People“ stellt sicher, dass Fach- oder Arbeitskräfte branchenübergreifend zur Verfügung stehen. „Die enge Verzahnung unserer Geschäftsbereiche ermöglicht es Ingenion, komplexe Projekte nicht nur technisch, sondern auch organisatorisch optimal umzusetzen“, fasst Lemke zusammen. ■

In Hamburg wird Zukunft gestaltet

Als einem der maritimen Drehkreuze Europas kommen dem Hafen und der Stadt Hamburg eine besondere Bedeutung zu – auch als Hubspot in Sachen Energiewende und klimaneutrale Schifffahrt. Angelockt von drei Weltleitmessen versammeln sich alle zwei Jahre zehntausende Expertinnen und Experten auf dem Messegelände der Hansestadt.

VON NIKO KARCHER-JÜNGLING

Dass Hamburg zu Recht den Titel „Tor zur Welt“ trägt, zeigt nicht zuletzt die aktuelle Studie der weltweit führenden Schiffsklassifikationsgesellschaft DNV: Im „Leading Maritime Cities (LMC) Report“ belegt Hamburg den achten Rang. In puncto Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit sehen die Befragten die Elbmetropole mit ihren zahlreichen maritimen Unternehmen und Institutionen unter den Top 5 der maritimen Städte. Für Hamburg ist das eine gute Nachricht: Denn der Hafen profitiert auch von Investitionen der Reedereien in umweltfreundliche Tonnage, die mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden kann.

Investitionen, die nicht ohne Grund erfolgen: Mit dem Ziel der Dekarbonisierung der Schifffahrt bis 2050 zeigt sich die maritime Wirtschaft ambitioniert. Der gesamten Branche bringt dies jedoch einen grundlegenden Wandel, der nur durch kollektive Anstrengungen und innovative Technologien bewältigt werden kann. Internationale Zusammenarbeit, der Austausch von Wissen und die Vernetzung von Fachleuten gewinnen daher noch weiter an Bedeutung. Mit dem Campus aus Messegelände und Congress Center Hamburg bietet die Elbmetropole auch dafür seit vielen Jahren den passenden Ort – und mit den Weltleitmessen SMM und WindEnergy Hamburg sowie der Hydrogen Technology Expo Europe auch inhaltlich die optimale Plattform. Lösungen für eine klimaneutrale Zukunft stehen bei allen drei Events im Fokus.

THE HAMBURG BIG THREE OF ENERGY TRANSITION

Seit über 60 Jahren versammelt die SMM als Weltleitmesse für die maritime Industrie die wichtigsten Akteure der Branche in Hamburg und präsentiert zukunftsweisende Technologien und Lösungen, zunehmend auch in den Bereichen Digitalisierung und Dekarbonisierung. Sie ist dabei ein globales Forum, auf dem nachhaltige Innovationen und technologische Fortschritte vorgestellt und in hochrangig besetzten

Konferenzen und zahlreichen Panels auf offenen Bühnen diskutiert werden. Alternative Treibstoffe wie Methanol oder Ammoniak sind dabei Schlüsselemente, die die Transformation der Schifffahrt voranbringen. Deren CO₂-neutrale Herstellung auf Basis grünen Wasserstoffs zeigt, wie eng maritime Wirtschaft, Erneuerbare Energien und Wasserstoff miteinander verwoben sind. Auch diesen Themenfeldern gibt Hamburg deshalb eine zentrale Plattform. Denn nicht zuletzt die Windenergie spielt eine entscheidende Rolle für das Gelingen der Transformationsprozesse, da sie die notwendige grüne Energie liefert. Und so finden hier sowohl die WindEnergy Hamburg als auch die Hydrogen Technology Expo Europe statt. Damit beherbergen die Hamburger Messehallen sowohl das führende internationale Forum für die Onshore- und Offshore-Windindustrie als auch Europas größtes auf die Wasserstoffwirtschaft und deren Potenziale fokussiertes Event. Zusammen bilden sie die Hamburg Big Three of Energy Transition – und fügen sich nahtlos in den kontinuierlichen Austausch von Wissenschaft, Wirtschaft und Politik in Hamburg und darüber hinaus ein. Denn mehr als die Hälfte sowohl der Teilnehmenden als auch der ausstellenden Unternehmen der drei Ver-



© Hamburg Messe und Congress/Michael Zank

anstaltungen kommen aus dem Ausland. Die Hansestadt präsentiert sich damit auch international einmal mehr als wichtiger Standort für die Energiewende und leistet so weltweit einen Beitrag zu diesem wichtigen Thema. Immerhin gilt die Elbmetropole schon heute auf internationaler Ebene im Bereich der Erneuerbaren Energien als führend. Zudem ist Hamburg in der Wasserstofftechnologie und der nachhaltig ausgerichteten Mobilität engagiert, insbesondere in der Schiff- und Luftfahrt. Mit den Hamburg Big Three of Energy Transition kommen zwischen dem 3. September und 24. Oktober 2024 nun auch rund 100.000 Fachbesucherinnen und -besucher aus aller Welt, 4.500 internationale ausstellende Unternehmen sowie 750 hochkarätige Rednerinnen und Redner in Fachvorträgen, Panels und Podiumsdiskussionen in den Hamburger Messehallen zusammen, um ihren Beitrag für die Energiewende zu leisten. ■

Zahlreiche hochkarätige Konferenzen begleiten die Veranstaltungen der Hamburg Big Three of Energy Transition.

© Hamburg Messe und Congress / Nicolas Maack



Die SMM ist eine der weltweit bedeutendsten Messen für die Schifffahrt.



PORT NEWS

WASSERSTOFF-ÖKOSYSTEME IN DER NORDSEE

Unter dem Titel H2ignite - Igniting H2 Transport Innovation Ecosystems in the North Sea Region sind elf Partner aus Dänemark, Frankreich, Deutschland, den Niederlanden und Schweden dabei, mögliche Synergien im Wasserstoffsektor zu finden. Denn mit der zunehmenden Produktion von Wasserstoff sind sektorübergreifende H2-Lösungen für die Energiewende dringend notwendig geworden.

Das Projekt H2ignite konzentriert sich dabei auf grüne H2-Innovationen, indem es vier regionale H2-Ökosysteme einrichtet, Geschäftsmodelle für H2-Transport-Wertschöpfungsketten entwickelt und die transnationale Kommunikation verbessert. Das Projekt trägt zum Fit-for-55-Programm der EU bei, das darauf abzielt, die Verkehrsemissionen bis 2030 um 90 Prozent zu reduzieren.

Der federführende Partner, das Ministerium für Landwirtschaft, ländliche Räume, Europaangelegenheiten und Verbraucherschutz (MLLEV) des Landes Schleswig-Holstein (SH), wird sich mit Infrastruktur- und Politiklücken befassen. Dabei beteiligt es sich

unter anderem an der Megaregion STRING, die den Einsatz von Wasserstoff in der Mobilität und der Infrastruktur fördert, wie den H2-Korridor von Oslo nach Hamburg.

Auch Hafen Hamburg Marketing wird STRING unterstützen, um eine reibungslose interne und externe Kommunikation zu gewährleisten. Der Hamburger Hafen wird dazu beitragen, ein sektorübergreifendes Forum für die Nordseeregion aufzubauen und die gemeinsame Strategie für das H2-Innovationsökosystem zu fördern. Dabei arbeitet HHM eng mit der Hamburger Behörde für Wirtschaft und Innovation, der Hamburg Port Authority und der Senatskanzlei der Freien und Hansestadt Hamburg zusammen. (red)

Interreg
North Sea



Co-funded by
the European Union

H2ignite

MSC stärkt Hafen Hamburg Marketing

Das nationale und internationale Standortmarketing des Hamburger Hafens kann durch das verstärkte finanzielle Engagement der Reederei MSC weiter forciert werden.

Hafen Hamburg Marketing (HHM) begrüßt die Entscheidung von MSC, den Verein künftig stärker finanziell zu unterstützen. Diese Partnerschaft markiert einen bedeutenden Schritt in der Weiterentwicklung und Vermarktung des Hamburger Hafens: Im Zuge der verstärkten Partnerschaft wird der Verein noch stärker auf die Expertise und das hervorragende globale Netzwerk der größten Containerschiffreederei der Welt zurückgreifen können.

„Wir sind froh darüber, dass MSC sich entschieden hat, sein Engagement bei uns zu erweitern. Diese Partnerschaft eröffnet uns Möglichkeiten, den Hamburger Hafen weltweit noch besser zu etablieren. Gemeinsam werden wir innovative Projekte entwickeln und die internationale Wahrnehmung stärken“, sagt Axel Mattern, CEO bei HHM.

MSC Germany Geschäftsführer Nils Kahn und Axel Mattern, CEO Hafen Hamburg Marketing, beim Handshake.



Auch MSC blickt zuversichtlich auf die weitere Zusammenarbeit: „Wir freuen uns sehr, unser Engagement auszubauen. HHM ist beim Standortmarketing für den Hamburger Hafen sehr gut aufgestellt. Wir sind überzeugt, dass wir, gemeinsam mit allen Mitgliedern, die Arbeit von HHM weiterentwickeln können, um den Standort in seiner gesamten Vielfalt zu fördern“, sagt Nils Kahn, Geschäftsführer von MSC Deutschland. (red)

NEUE MITGLIEDER

Greencarrier Consolidators Germany

Als Teil der Greencarrier Group, einer schwedischen Unternehmensgruppe, gehört Greencarrier Consolidators zu einem der größten privat geführten Logistikunternehmen in Skandinavien. Die Greencarrier Group bietet globale Logistiklösungen für alle Verkehrsträger und setzt auf Fachwissen, Innovation und nachhaltige Lösungen. Das Unternehmen konzentriert sich hauptsächlich auf Stückgutdienste und bietet multimodale Transportlösungen auf dem Land-, See- und Luftweg an. Die Gruppe ist in acht Ländern mit Niederlassungen in Deutschland, Schweden, Norwegen, Dänemark, Finnland, Litauen, Polen und Singapur tätig.



GATX Rail Germany GmbH

GATX Rail Europe mit Sitz in Wien ist ein Full-Service-Güterwagenvermieter, der eine hochwertige und diversifizierte Flotte in über 20 europäischen Ländern anbietet. Mit einem erfahrenen, serviceorientierten Team konzentriert sich GATX darauf, die Güterwagenanmietung und den Schienentransport einfach, effizient und nahtlos zu gestalten. Über 240 Kunden aus verschiedenen Branchen nutzen die mehr als 29.000 Intermodal-, Güter- und Kesselwagen von GATX Rail Europe. Das Unternehmen verfügt über Niederlassungen in ganz Europa für die lokale Kundenbetreuung, eine hochmoderne Full-Service-Wartungs- und Montagewerkstatt in Polen sowie langjährige Beziehungen zu zahlreichen externen Wartungswerkstätten und Wagenlieferanten auf dem ganzen Kontinent.



Duisport-Gruppe

Der Duisburger Hafen gilt als größter Binnenhafen der Welt und baut entsprechend auch auf die unterschiedlichsten Hinterlandverbindungen. Im Rahmen einer Kooperation wird Duisport Mitglied beim Hafen Hamburg Marketing e.V. (HHM). Diese Mitgliedschaft ermöglicht es beiden Häfen, ihre Kompetenzen und umfangreichen Netzwerke zusammenzuführen und so Synergien zu nutzen. Zu den wichtigsten Themen gehören eine mögliche Zusammenarbeit bei Chinaverkehren, die Entwicklung vielfältiger Intermodalverbindungen und der Binnenschiff-fahrt.



CBOX Containers Germany GmbH

CBOX Containers Germany GmbH ist eine Tochter der CBOX Containers Netherlands B.V. mit Hauptsitz in Hamburg. Zum Angebot gehören Containerhandel und Vermietung von neuen, gebrauchten und modifizierten Spezial- und Offshore Containern sowie alle Arten von Raumelementen. Durch eine sehr gute Vernetzung zur Industrie, den Speditionen national und international sowie in die Schifffahrtsbranche und eine mehrjährige Auslandserfahrung im gesamten asiatischen Raum bietet das Unternehmen das notwendige Know-how.



Die Umschlag- und Handelsgesellschaft Haldensleben mbH

Die UHH – Umschlag- und Handelsgesellschaft Haldensleben mbH ist eine Tochtergesellschaft der Rhein-Umschlag GmbH & Co.KG aus Oldenburg und der Stadt Haldensleben. Als Eigentümer der Hafengesellschaft bietet UHH am Mittellandkanal Container- und Massengutumschlag an. Die Hafenanlagen von Haldensleben bestehen aus vier am Mittellandkanal gelegenen Häfen für den Güterumschlag: dem Stadthafen, dem Südhafen, dem Kanalhafen und dem Containerterminal. Betrieben werden alle gemeinsam durch die UHH-Umschlags- und Handelsgesellschaft Haldensleben mbH.



Wechsel in der HHM-Repräsentanz in Ungarn

Krisztina Kovacs verabschiedet sich in den Ruhestand und übergibt die Repräsentanz von Hafen Hamburg Marketing (HHM) an Alexander Till.

VON RALF JOHANNING

Nach 13 Jahren als Leiterin der HHM-Repräsentanz in Budapest geht Krisztina Kovacs in den Ruhestand. Ihr Handwerk lernte sie bei einer ungarischen Spedition, bevor sie zur Reedereiagentur Multimar wechselte. „Wir bedanken uns sehr herzlich bei Krisztina Kovacs, die den Hamburger Hafen zuverlässig in Ungarn vertreten hat“, sagte Marina Basso Michael, Regionaldirektorin Europa bei HHM, vor über 200 geladenen Gästen auf dem Hafenabend in Budapest am Donnerstag.

Mit Krisztina Kovacs wird auch ihre Assistentin Zsuzsanna Lőrincz die Repräsentanz verlassen, um sich neuen Aufgaben zu widmen. „Unsere beiden langjährigen Mitarbeiterinnen haben viele Jahre unermüdliche Arbeit für den Hamburger Hafen geleistet. Dafür möchten wir uns herzlich bedanken. Gleichzeitig betrachten wir diese Veränderung auch als Aufbruch und setzen unser Vertrauen in Alexander Till, der neben der österreichischen Repräsentanz nun auch die ungarische führen wird“, sagt Axel Mattern, Vorstand bei HHM.

Alexander Till wird die ungarische Repräsentanz ab dem 01.07.2024 übernehmen. Der erfahrene Logistikprofi leitet bereits seit 2007 das Büro in Österreich. Zuvor war er Manager Seefracht bei Schenker & Co. In dieser Tätigkeit betreute er den österreichischen Markt und die Region Südosteuropa, zu der auch Ungarn gehörte. „Ich kenne den ungarischen Markt schon seit vielen Jahren und habe ihn nie ganz aus den Augen verloren. Jetzt freue mich auf die Aufgabe, auch die ungarischen Unternehmen von den Vorteilen des Hamburger Hafens zu überzeugen“, sagt Alexander Till, der auch Mitglied des Vorstandes im Verein Netzwerk Logistik (VNL) und bei Combinet ist. Darüber hinaus ist Till seit vielen Jahren Lektor an der Fachhochschule des bfi in Wien.

Der ungarische Markt ist für den Hamburger Hafen sehr wichtig. Die günstige geografische Lage zwischen den Ländern Mittel-, Süd- und Osteuropas sowie die Verläufe der TEN-Korridore durch Ungarn spielen hierbei eine entscheidende Rolle. Gleichzeitig ist Ungarn eine zentrale Drehscheibe bei der Verteilung internationaler Warenströme innerhalb Europas. So wurden im vergangenen Jahr über den Hamburger Hafen etwa 75.000 TEU (20-Fuß-Standardcontainer) mit Ursprung oder Ziel Ungarn verladen. Dabei zeichnet sich der Hamburger Hafen auch mit seiner exzellenten Abfahrtsdichte aus. Es werden wöchentlich 34 Containerzugverbindungen zwischen Hamburg und Budapest angeboten. Über 85 Prozent der in Hamburg umgeschlagenen Güter werden von und nach Ungarn klimaneutral auf der Schiene transportiert. Bei der containerisierten Ladung liegt der Anteil der Schiene im Modal Split sogar bei fast 100 Prozent. ■



Wechsel in der HHM-Repräsentanz in Ungarn (v.r.n.l.): Marina Basso Michael, HHM-Regionaldirektorin Europa, und Alexander Till, HHM-Repräsentant Österreich und Ungarn, verabschieden das bisherige Team der HHM-Repräsentanz Ungarn, Krisztina Kovács und Lőrincz Zsuzsanna.

Impressum

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

Herausgeber: Hafen Hamburg Marketing e.V. ■ **Redaktion/Redaktionsleitung, Ausgabe September 2024:** Mathias Schulz, Hafen Hamburg Marketing e.V.

■ **Gesamtproduktion/Objektverwaltung, Ausgabe September 2024:** ELBREKLAME Marketing und Kommunikation EMK GmbH, Holländische Reihe 8, 22765 Hamburg, www.elbreklame.de ■ **Layout, Ausgabe September 2024:** Mahler, ELBREKLAME GmbH

■ **Druck, Ausgabe September 2024:** Beisner Druck GmbH & Co. KG ■ **Anzeigenverwaltung, Ausgabe September 2024:** Holger Grabsch, ELBREKLAME GmbH holger.grabsch@elbreklame.de

■ **Englische Adaption, Ausgabe September 2024:** Toptranslation GmbH

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Keine Haftung für unverlangte Fotos, Manuskripte etc. Gerichtsstand Hamburg. E-Paper Version deutsch- und englischsprachig auf www.hafen-hamburg.de und www.portofhamburg.com mit ca. 450.000 Klicks monatlich. Bei Adressänderungen oder wenn Sie zusätzliche Exemplare anfordern möchten, wenden Sie sich bitte an: Hafen Hamburg Marketing e.V., Tel.: 040 37709-0, E-Mail: info@hafen-hamburg.de.

www.hafen-hamburg.de

www.portofhamburg.com

Nachhaltige Logistik-Experten

Gefahrgut-, Transport-, Werk- und Warenlogistik — *Alles aus einer Hand*

- Gefahrguttankcontainer-Operating
- Kundenspezifische Logistiklösungen
- Vollautomatische Hochregallager mit über 40.000 Palettenstellplätzen
- Konventionelles Fachbodenregallager mit mehr als 20.000 Stellplätzen



KONTAKT:

info@kruse-unternehmensgruppe.de

Friedrich A. Kruse jun. Unternehmensgruppe
Fährstraße 49 • 25541 Brunsbüttel
Tel. 04852/881-0 • Fax 04852/881-199
www.spedition-kruse.de



BLUE WATER **BREB**



Und was ist mit der Energiewende?

Läuft!

auch unter...



Blue Water BREB GmbH
Kapitän-Alexander-Straße 16
27472 Cuxhaven

www.bluewaterbreb.de
info@bw-breb.de

Terminal Cuxhaven
(DOIZ)
An der Baumrönne 1
27472 Cuxhaven

Agency Sassnitz
Hafeneingangsgebäude
Im Fährhafen 20b
18546 Sassnitz/Neu Mukram

