

THB

TÄGLICHER HAFENBERICHT

SONDERBEILAGE

Hafen Hamburg

FAIRPLAY TOWAGE

Schlepperreederei setzt auf Umweltfreundlichkeit ■ SEITE 2

MARINESCHIFFE

Landeskommando Hamburg koordiniert die Besuche ■ SEITE 6

WASSERSTOFF

Der Hafen wird 2026 zum Hub für grüne Energie ■ SEITE 8



Foto: mediaserver-hamburg.de /Andreas Vailbracht

Und über allem wacht der Michel: Wenn an diesem Wochenende der 834. Hafengeburtstag gefeiert wird, dann ziert der Michel wieder viele Fotomotive

Hafengeburtstag führt Menschen zusammen

Hamburg erwartet wieder mehr als eine Million Menschen aus dem In- und Ausland - Partnerland ist Südkorea

Endlich geht es wieder los. Hamburgs Hafen darf sich an diesem Wochenende richtig feiern lassen.

Zum 834. Hafengeburtstag werden bis einschließlich Sonntag wieder mehr als eine Million Gäste aus dem In- und Ausland in der Elb-

Hansestadt erwartet. Der Hafengeburtstag ist damit das, was der Universalhafen an der Elbe an 365 Tagen im Jahr für die Stadt und für Deutschland ist: ein Wirtschaftsfaktor von herausragender Bedeutung. Wie in den zurückliegenden Jahren konnte auch

zu diesem Hafenjubiläum wieder ein Partnerland bestimmt werden. Diesmal ist es Südkorea. Ein Grund: 2023 jährt sich zum 140. Mal die Aufnahme diplomatischer Beziehungen zwischen Deutschland und Südkorea. Zudem ist die asiatische

Hightech-Nation seit Jahr und Tag ein wichtiger Partner für Hamburgs Hafen. Auch das wird an diesem Wochenende ausgiebig gewürdigt. Mit anderen Worten: Hamburgs Hafen hat Geburtstag, und den gilt es, zu feiern und zu genießen. ■ EHA

ANZEIGE



KEEPING THE WORLD'S
ENGINE RUNNING
SINCE 1905.

ON SITE & WORKSHOP SERVICES · MAINTENANCE, COMPONENT RECONDITIONING & WARRANTY
2 AND 4 STROKE ENGINE REPAIR · IN SITU MACHINING · CUSTOMIZED BEARING PRODUCTION · SPARE PARTS
WORLDWIDE FOR ENGINES OF THE MARITIME AND ENERGY INDUSTRY

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

„Der klimaneutrale Schlepper, das wär's“

Hamburger Traditionsreederei Fairplay Towage setzt auf umweltfreundliche Flotte – Ausbildung als „Chefsache“

Der Hafen Hamburg feiert Geburtstag, und die in der Hansestadt fest verankerte Schlepper-Reederei Fairplay Towage Group steuert dazu ein ganz besonderes „Geschenk“ bei: Eine Doppelschiffstaufe seiner beiden brandneuen Assistenzschlepper.

Das Duo wird am Sonnabend, wenn der Hafengeburtstag bereits im vollen Gange ist, an der Überseebrücke auf die Namen „Fairplay 90“ und „Fairplay 91“ getauft. Mit den beiden neuen schwimmenden Kraftprotzen setzt das Traditionsunternehmen, das 2017 die Reederei Bugsier übernahm und in die Gruppe integrierte, seinen Modernisierungs- und zugleich auf Nachhaltigkeit angelegten Expansionskurs fort. „Wir disponieren mit den beiden Neubauten über eine Flotte von 87 leistungsstarken Hafen- und See-Assistenz-Schleppern“, berichtet Wulf V. Resenhoeft, Director Fleet Management in dem Unternehmen, für das er seit 1996 tätig ist.

Den Auftrag für das Neubauten-Duo konnte die niederländische Werften-Gruppe Damen Shipyards verbuchen, ein Unternehmen, zu dem Fairplay Towage seit vielen Jahren erfolgreiche Geschäftsbeziehungen unterhält. Bis heute lieferten die Niederländer, die auf ein internationales Fertigungs-Netzwerk zurückgreifen können, zwölf Einheiten an das Hamburger Unternehmen. Resenhoeft: „Im vierten Quartal werden wir nochmals drei Schlepper aus dem Produktprogramm von Damen bekommen.“

Holger Schwesig, der gemeinsam mit Philip-Alexander Harmstorf die Geschäftsführung der Reederei ausübt, ist voll des Lobes für die bislang gelieferten Schlepper der niederländischen Reederei. „Preis und Leistung stimmen“, sagt er.

Das Unternehmen ist auch im Sinne der raschen Austauschbarkeit von Schleppern zwischen den verschiedenen Einsatzhäfen bestrebt, auf einheitliche Leistungsträger zurückzugreifen. Resenhoeft ergänzt: „Die aktuellen Neubauten haben allesamt eine



Reichlich Power: Der neue, von Damen Shipyards gebaute „Fairplay 91“. Die Taufe erfolgt auf dem Hafengeburtstag

Foto: Hasenpusch

Pfahlzugleistung von 80 Tonnen. Das ist heute der Standard, den der Markt verlangt.“ Und Holger Schwesig ergänzt: „Wir geben gegenüber unseren Kunden ein klares Leistungsversprechen ab, das wir auf diese einfache Formel bringen: Wo Fairplay drauf steht, da ist auch Fairplay drin.“

Die beiden jetzt in Hamburg zur offiziellen Schiffstaufe bestimmten Einheiten wurden auf der Damen-Werft in Haiphong/Vietnam gebaut. Sie gelangten an Bord des Schwergutfrachters „Lone“ (9458913), der zur Bremer Reederei-Gruppe Harren & Partner gehörenden Reederei SAL, Ende März zunächst nach Rotterdam. Im Maashafen erfolgte nach der Entladung die technische Endausrüstung nach Fairplay-Vorgabe.

Die Probefahrten der beiden Schlepper-Neubauten

erfolgten in den zurückliegenden beiden Wochen in der Deutschen Bucht bei Cuxhaven – „und zwar zur vollen Zufriedenheit“, versichert Resenhoeft. Sowohl „FP 90“ als auch die baugleiche Schwestereinheit werden unter deutscher Flagge fahren. Noch ein Wort zur Reederei-Politik, die auch auf ein einheitliches Erscheinungsbild und hohe Wiedererkennung und eine klar nachvollziehbare Namensgebung Wert legt: Die Schlepper sollen alle in den „Hausfarben“ Weiß, für den Aufbautenbereich, sowie Blau für die Rumpfstrukturen lackiert sein. Bei den Namen gilt: Von Fairplay I bis XIX werden römische Zahlen, darüber hinaus arabische Zahlen verwendet.

Die aktuellen und die kommenden drei Neubauten werden noch mit den heute

bewährten Diesel-Motoren betrieben. Das Thema „Neue Antriebe und Treibstoffe“ wird bei Fairplay Towage sehr genau mitgeplottet. Schwesig: „Wir haben 2021 dafür eine eigene Fachabteilung geschaffen, die von einem erfahrenen technischen Inspektor geführt wird. Das Thema ist so vielseitig und komplex, dass man das nicht einfach mit links begleiten kann.“ Die Reederei hat für sich beschlossen, die Antriebsfrage „technikoffen“ zu begleiten. Die in der Schifffahrt derzeit im Fokus stehenden Konzepte – von LNG über Wasserstoff bis hin zum reinen E-Betrieb – werden genau verfolgt. Schwesig: „Am Ende ist es doch so, dass auch ein Unternehmen wie das unsere ein Teil der jeweiligen Hafeninfrastruktur ist.“

Als Reederei müsse daher auf vieles geachtet werden, wie etwa die Verfügbarkeit alternativer Treibstoffe, das technische Regelwerk für den jeweiligen Hafen, das wieder Einfluss auf die operativen Abläufe hat und so weiter. Resenhoeft: „Als große Vision verfolgen wir das Ziel des klimaneutralen Schleppers in einem Seehafen.“ Schwesig betont, dass sein Unternehmen daher grundsätzlich dazu bereit wäre, sich in konkrete Pilotprojekte miteinzubringen, also zum Beispiel der Betrieb eines Schleppers mit Wasserstoff-Antrieb.



„Der klimaneutrale Schlepper, das ist die Vision.“

Wulf V. Resenhoeft
Director Fleet Management



„Wo Fairplay draufsteht, da ist auch Fairplay drin.“

Holger Schwesig
Managing Director

Fotos (2): Arndt

Ein wichtiger Bestandteil des Expansionskurses ist die langfristige Sicherung des Fachkräftebedarfs. Dabei schaut die Reederei nicht nur auf die deutschen Seehäfen, allen voran Hamburg, sondern auch auf das Geschehen in den anderen Standorten in Europa, also den Benelux-Häfen Antwerpen und Rotterdam sowie den polnischen Ostseehäfen. An diesen Standorten konzentriert sich das klassische Hafen-Assistenzgeschäft, das um entsprechendes Offshore-Geschäft, auch in Übersee, ergänzt wird.

Derzeit sind rund 1000 Mitarbeiter in der gesamten Gruppe tätig, und zwar im See- wie auch im Landbetrieb. Für die abwechslungsreiche und auch fordernde Tätigkeit an Bord bildet die Reederei in Deutschland aus, und zwar im Besonderen im Berufsbild Schiffsmechaniker. Schwesig: „Wir wollen ein attraktives Unternehmen für junge Menschen sein, die sich für eine Tätigkeit in der Schifffahrt interessieren.“ Die Reederei hat



Weitblick: Die Sicherung des Fachkräftebedarfs hat Top-Priorität

Foto: Fairplay Towage



Zugkraft: Der Hamburger Hafen benötigte starke Assistenzschlepper

Foto: Arndt

zwei wichtige Ausbildungsplattformen in Gestalt der beiden für den Bund fahrenden Hochsee-Notschlepper „Nordic“ (IMO 9525962), der den Nordsee-Bereich abdeckt, sowie für die „Baltic“ (IMO 9556026), die der Ostsee zugeordnet ist. Die aktuellen Charter-Kontrakte für die beiden Spezialschlepper laufen bis 2028. Auf der „Nordic“ werden bis zu 16 Azubis betreut, auf der „Baltic“ können es bis zu acht sein.

Die Reederei arbeitet derzeit intensiv mit Partnern an Konzepten, wie sie junge, vor der Berufswahl stehende Menschen noch besser ansprechen, überzeugen und schließlich gewinnen kann. Auch der Landbereich wird nicht außer Acht gelassen. Zum 1. August wird wieder im Berufsbild Schifffahrtskaufmann ausgebildet. Denn davon ist Holger Schwesig überzeugt: „Wer als Unternehmen langfristig erfolgreich sein will, der braucht zwingend auch das entsprechende Fachpersonal.“

■ EHA

ANZEIGE

ALLES IN SICHT!

MIT DER NEUEN PORT OF HAMBURG-APP

HAFEN LIVE (AR)	SCHIFFE
LINIENDIENSTE	INTERMODAL SERVICES
HAFENPLAN	GEZEITEN UND PEGEL
NEWS	MEDIATHEK

Große Premiere beim Schlepperballett

Auftritt für das Bundesjugendballett – Fairplay-Reederei stellt die Schiffe



Foto: HMC/Maack

In den vergangenen Jahren tanzten die Schlepper unter verschiedenen Flaggen, heute stellt Fairplay das Ensemble

Tanzende Schlepper vor den Landungsbrücken – das Schlepperballett zählt traditionell zu den Highlights des Hamburger Hafengeburtstages. In diesem Jahr wartet auf die Zuschauer eine Premiere: Das Schlepperballett, los geht es am Samstag, 6. Mai, um 15 Uhr vor den Landungsbrücken, wird in drei Akten aufgeführt. Zum Auftakt bewegen sich die Kraftprotze in schwungvollen Formationen zu bekannten Melodien. Im zweiten Akt performen die

jungen Tänzerinnen und Tänzer des Bundesjugendballetts auf einem der Hafenschlepper drei neue Choreografien. Die Kölner Band „Cat Ballou“ schließlich spielt im dritten Akt ein Medley ihrer bekanntesten Songs. Für die beiden Show-Acts wird auf einem der Hafenschlepper extra eine acht mal acht Meter große und zwei Tonnen schwere Bühne errichtet.

Auf die außergewöhnliche Idee kam Birger Tang bereits vor einem Jahr. Der gebürtige

Rheinländer ist Senior Manager Sales bei dem Unternehmen Fairplay Towage Group, das die Schlepper für das Schlepperballett stellt. „Der Ansatz war, das Schlepperballett in ein neues Licht zu rücken und einzigartige Bilder zu kreieren, um den Gästen des Hafengeburtstags unvergessliche Erlebnisse zu beschaffen“, beschreibt der aus der Eventbranche kommende Tang seine Motivation.

Er entwickelte ein Konzept, nahm Kontakt zu Künstlern

sowie zum Bundesjugendballett auf und aktivierte sein Netzwerk. Als Partner für die Bereiche Machbarkeit und Sicherheitskonzeption sowie die produktions- und technische Umsetzung holte er die in Hamburg ansässige Beacon GmbH als technisches Planungsbüro mit an Bord. „Über allem steht natürlich die Sicherheit. Darum haben wir mit Experten eine Gefährdungsbeurteilung erstellt und werden auch Sanitäter an Bord der Schlepper haben“,

ANZEIGE

MARPOL ENTSORGUNG / RECYCLING

ENTSORGUNGSLOGISTIK

ABFALLMANAGEMENT

INDUSTRIE- UND TANKREINIGUNG

SCHIFFS- UND LUKENREINIGUNG

HAVARIEMANAGEMENT

**GREEN
PORTS
HAMBURG**

Green Ports (Hamburg) GmbH

Theodor-Yorck-Str. 6

21079 Hamburg

T +49 40 210917100

F +49 40 210917105

info@gp-hamburg.de

sagt Tang. Wesentliche Bestandteile des Konzepts sind eine digitale 3D-Simulation und Werksplanung des gesamten Schlepperballetts sowie die sicherheitstechnische Analyse. „Darin konnten wir die Positionen der Bühne und der Schlepper sowie deren Bewegungen, also quasi die Tanzschritte, festlegen. Auch die optischen Effekte haben wir simuliert. Jeder Schlepperkapitän erhält ein Booklet mit der Choreografie, vergleichbar mit einem Drehbuch“, erläutert Tang.

Los geht das Schlepperballett ganz klassisch: Mehrere Schlepper „tanzen“ auf der Elbe vor den Landungsbrücken nach der von dem Hafenslotsen und Choreografen Götz Bolte ausgesuchten Musik. Den musikalischen Auftakt bildet die Hamburg-Hymne „Hammonia“. Zu Walzerklängen im Dreivierteltakt und bekannten Melodien aus Klassik, Pop und Filmmusik schunkeln die mehrere Tausend PS starken Kraftpakete und drehen sich dabei um ihre eigene Achse.

Zu Beginn des zweiten Aktes postieren sich vier Schlepper in einer Reihe Bug an Bug vor dem Schlepper mit der Bühne und bilden quasi einen „Theatervorhang“. Dann fahren sie nach beiden Seiten auseinander und geben den Blick frei auf die schwimmende Bühne. Dort performen die jungen Tänzerinnen und Tänzer des Bundesjugendballetts unter der Regie ihres künstlerischen Direktors Kevin Haigen drei extra für diesen Anlass konzipierte Choreografien, wobei die zweite inspiriert ist von John Neumeiers berühmtem Ballett „Die kleine Meerjungfrau“.

Im dritten Akt schließlich entert die Band „Cat Ballou“ die Schlepperbühne und präsentiert ein Potpourri ihrer bekanntesten Lieder. Die deutsche Kölschrock-Kompo spielt unter anderem ihre musikalische Liebeserklärung an die Stadt Köln „Es jitt kei Wood“ (Es gibt kein Wort), mit der sie 2012 den bundesweiten Durchbruch schaffte, und zum Abschluss ihren

neuen Hit „Lass uns nicht geh'n“.

Für den Choreografen des Schlepperballetts, den Hafenslotsen Götz Bolte, der seit dem Jahr 2020 den Taktstock schwingt, stellt die Neuinszenierung eine besondere Herausforderung dar, da das Ballett auf einer schunkelnden Bühne tanzt: „Zum Zeitpunkt der Vorführung werden wir eine relativ starke Strömung haben, weil das Schlepperballett einen Tag nach Neumond stattfindet“, erklärt Bolte. „Wir sind bereits mit einem Schlepper durch den Hafen und vor die Landungsbrücken gefahren, um die Machbarkeit des Vorhabens bei Wellengang zu prüfen“, sagt Bolte. Nach den Auftritten des Bundesjugendballetts und der Band „Cat Ballou“ werden sich die Hafenschlepper von dem Publikum am Elbufer schließlich mit dem Klassiker der unvergessenen Ohnsorg-Theater-Schauspielerin Heidi Kabel „In Hamburg sagt man tschüss“ verabschieden. ■ bo

„Wir sind bereits mit einem Schlepper durch den Hafen und vor die Landungsbrücken gefahren, um die Machbarkeit des Vorhabens bei Wellengang zu prüfen“

Götz Bolte
Choreograf des Schlepperballetts und Hafenslotsen

ANZEIGE

GREEN TRANSPORT

transport logistic

9.-12. Mai 2023
Messe München

Besuchen Sie uns!
Halle A4, Stand 303/402





The Leading
European Transport
Organisation



a WALTER GROUP company

Besatzungen werden zu Botschaftern

Das Landeskommmando Hamburg koordiniert die Besuche von Marineschiffen nicht nur während des Hafengeburtstags



von **Ulla Matthes**

Stellvertretende Sprecherin der Bundeswehr in Hamburg

Etwa 25 internationale Marineschiffe besuchen pro Jahr die Hansestadt. Jedem Besuch eines Marineschiffs geht eine umfassende Planung und Koordination voraus - nicht nur im Bereich Hafenlogistik, sondern auch für die Organisation von Besuchen an Land.

Um dem Besuch eines Marineschiffs einer befreundeten Nation hinreichend gerecht werden zu können, verfügt das Landeskommmando Hamburg als einziges Landeskommmando bundesweit über die Abteilung Protokoll/Küste.



Fotos: Landeskommmando Hamburg/Bundeswehr

Immer wieder beliebt: Das „Open Ship“ der an der Überseebrücke liegenden in- und ausländischen Marineschiffe sowie der Spezialfahrzeuge verschiedener Behörden, wie etwa dem Zoll oder auch der Bundespolizei See

Die Angehörigen der Abteilung beraten die Besatzungen der Marineschiffe in Hamburg und aller grauen Schiffe in allen zivilen norddeutschen

Häfen. Neben den regulären Schiffsbesuchen koordiniert und organisiert die Protokollabteilung auch die Besuche der Marineschiffe während des Hafengeburtstags Hamburg, der mit mehr als einer Million Besucher als das größte Hafenfest weltweit gilt.

Während der zeitliche Vorlauf für den Besuch eines Schiffes anlässlich des Hamburger Hafengeburtstags bis zu zwei Jahre betragen kann, melden sich Marineschiffe für reguläre Besuche in der Hansestadt inoffiziell meist sechs Monate im Voraus, offiziell in der Regel drei Monate vor dem geplanten Besuch an.

Plant ein Schiff, etwa während einer mehrmonatigen Ausbildungsfahrt, Hamburg anzulaufen, so meldet es dieses Vorhaben dem zuständigen Ministerium in seinem Heimatland, das wiederum die jeweilige Botschaft in Berlin in Kenntnis setzt. Die Botschaft benachrichtigt das Bundesministerium für Verteidigung über die Besuchsabsicht.

Wird der Besuch genehmigt, so informiert das Bundesministerium für Verteidigung das Territoriale Führungskommando sowie das Landeskommmando Hamburg, das somit den Auftrag zum Host Nation Support offiziell bekommt. Nun beginnen die konkreten Absprachen und Planungen vor Ort. Das Landeskommmando Hamburg

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

Wasserseitig sind weitere Absprachen mit unterschiedlichen Institutionen zu tätigen - was auch erklärt, warum die meisten Schiffe einen längeren Vorlauf für die Planung ihres Besuchs in Hamburg vorsehen. Bei der Nautischen Konferenz, die vor jedem Besuch eines Marineschiffs stattfindet, setzen sich Vertreter der Hamburg Port Authority und der Abteilung Protokoll/Küste des Landeskommandos Hamburg mit Mitarbeitern der jeweiligen Botschaft sowie dem Schiffsagenten zusammen, um alle logistischen und nautischen Fragen zu klären.

Auf der Sicherheitskonferenz, zu der das Landeskommmando Hamburg Vertreter aller relevanter Behörden ein-

ANZEIGE



www.kloska.com

Supplier and service partner for shipping and shipyards, on-/offshore, industry, handicraft and construction industry

Everything a ship needs!

- Technical Ship Supply**
Cabin · Deck · Engine · Galley
- Provisions Supply**
- Catering** (Provisions & Stores)
- Spare Parts & Repair Service**
for Ship Engines
Governors & Pump Technology
- On-/Offshore**
Equipment & Service
- New Build Supply**
- Mooring Ropes & Special Wire Ropes**
- Maritime Environment Protection Systems**
Biological Sewage Treatment
Ballast Water Treatment Systems
Oily Water Separator
- Manufacturing of Nets**
Safety Nets · Fishing Nets
- Airfreight & Logistics**





Please contact:
Martin Wirz · Phone: +49 172 4270298 · m.wirz@kloska.com

lädt, werden Absprachen zur Absicherung getroffen. Darüber hinaus setzt die Abteilung Protokoll/Küste alle Dienststellen der Hamburger Polizei, das Bundeswehrkrankenhaus Hamburg sowie die Verbindungsoffiziere, die größtenteils von der Helmut-Schmidt-Universität/Universität der Bundeswehr kommen, über den Aufenthalt des besuchenden Marineschiffs in Kenntnis.

Parallel zur Organisation des Aufenthaltes des Schiffes im Hamburger Hafen plant die Abteilung Protokoll/Küste verschiedene Programmpunkte, die dem Protokoll der Marinen weltweit entsprechen. Hierzu zählt der Antrittsbesuch beim Kommandeur des Landeskommandos Hamburg, Kapitän zur See Michael Giss, der zugleich Standortältester ist. „Beim Antrittsbesuch, der Teil der internationalen Gepflogenheiten zwischen Marinen befreundeter Nationen ist, heißen wir als militärischer Gastgeber vor Ort eine Nation willkommen. Wir vertreten bei diesem protokol- larischen Termin nicht nur die Bundeswehr, sondern auch unser Land“, sagt Kapitän zur See Michael Giss.

Darüber hinaus gilt es, die Protokollabteilung der Kanzlei des Hamburger Senats so frühzeitig wie möglich über einen anstehenden Marine- schiffsbesuch einzubinden, um den Termin für einen Senatsempfang im Rathaus oder im Gästehaus des Senats zu vereinbaren. Am Senatsempfang nehmen in der Regel eine rund 50-köpfige Delegation des Schiffes sowie Vertreter

verschiedener Hamburger Be- hörden, Institutionen und der Bundeswehr teil.

Angesichts der Tatsache, dass die Besatzungen der besuchenden Marineschiffe meistens längere Zeit auf See waren, organisiert das Lan- deskommando Hamburg für

die Besatzungen unterschied- liche Ausflugs- und Besichti- gungsprogramme, was eben- falls eine Facette des Host Nation Support ist. Neben Fahrten, wie etwa zum Marine-Ehrenmal Laboe, schenkt der Besuch des Internationa- len Maritimen Museums Ham-



Optischer und akustischer Höhepunkt des Hafengeburtstags: Die Einlauf- parade. In diesem Jahr werden 250 Fahrzeuge erwartet. Die Deutsche Marine führt den Verband mit der Fregatte „Hamburg“ (F 220), dem Patenschiff der Stadt, an

burg oder eines vermeintlich typisch deutschen Lokals den Crewmitgliedern Zerstreuung und Abwechslung - ebenso wie die Partymeile St. Pauli, die von den Besatzungsmit- gliedern selbstständig erkun- det wird.

Die Eindrücke, die Kamera- dinnen und Kameraden von auswärtigen Marineschiffen bei den Besichtigungen und Ausflügen in und um Ham- burg sammeln, nehmen sie mit in ihr Heimatland und werden so zu Botschaftern für deutsche Gastfreundschaft und Lebensart.

Die Besatzungen der Ma- rineschiffe aus aller Welt be- sichtigen jedoch nicht nur die Hansestadt - sie öffnen in der Regel auch ihre Stelling und la- den Einwohner und Touristen zu kostenfreien Schiffsbesich- tigungen ein. Das Interesse, ein Kriegsschiff der Deutschen Marine oder einer ausländi- schen Marine bei Open-Ship- Terminen zu besichtigen, ist grundsätzlich groß - wie das Interesse der Hamburgerinnen und Hamburger an (Marine-) Schiffen generell. Die Besuch- zahlen variieren je nach Schiff und Jahreszeit. Ein schmuckes Segelschulschiff, wie etwa die „Amerigo Vespucci“, kann im Sommer rund 12.000 Besu- cher an zwei Open-Ship-Tagen anlocken, während ein Min- nenjäger im Winter immerhin noch 100 Interessierte an Bord empfängt. ■ bo

HINTERGRUND

Das Landeskommmando Hamburg vertritt die Bundeswehr in der Freien und Hansestadt Hamburg und ist Ansprechstelle für alle Hamurge- rinnen und Hamburger. Zu den Kernaufgaben des Kommandos zählt der Host Nation Support, beispielsweise für Marineschiffe befreundeter Nationen. Auch zum Hafengeburtstag Hamburg kommen Gäste aus aller Welt. Auf der Überseebrücke nutzen jedes Jahr mehr als 40.000 Besucher die Gelegenheit, sich ein persönliches Bild vom Leben an Bord eines Marineschiffes zu machen.

IMPRESSUM

Sonderbeilage N° 5
zum THB Deutsche Schifffahrts-Zeitung
N° 86 vom 5. Mai 2023

DVV Media Group GmbH
Postfach 10 16 09, D-20010 Hamburg
Heidenkampsweg 73-79, D-20097 Hamburg
T.: +49 40 23714-0

Chefredakteur:
Eckhard-Herbert Arndt (EHA, V.i.S.d.P.)

Stellvertretender Chefredakteur:
Benjamin Klare (bek)

Redaktion: Behrend Oldenburg (bo)

Layout: Andreas Gothsch; Andreas Voltmer (Ltg.)

Anzeigenverkauf: Stephan-Andreas Schaefer
T.: + 49 40 23714-253,
stephan-andreas.schaefer@dvvmedia.com

Druck: Albert Bauer Companies GmbH & Co. KG

Copyright: Vervielfältigungen durch Druck und Schrift sowie auf elektronischem Wege, auch auszugsweise, sind verboten und bedürfen der ausdrücklichen Genehmigung des Verlages. Für un- verlangte eingesandte Manuskripte und Abbildungen übernimmt der Verlag keine Haftung. ISSN 2190-8753

ANZEIGE

- Dredging Support
- Offshore Support
- Anchor Handling
- Diving Support
- Supply Service
- Buoy Handling
- ROV Support
- Sea Towage



Dredging Support



Buoy Handling



Sea Towage



Bitunamel Feldmann GmbH - Zur Teerhofsinsel 2
23554 Lübeck - Tel: +49/451/289950 - Fax: +49/451/283721

www.bitunamel.de - info@bitunamel.de



Die Planungen für einen 100-Megawatt-Elektrolyseur am Standort Moorburg im Hamburger Hafen sind bereits weit fortgeschritten

Foto: Timo Jahn

Der Hafen als Hub für grüne Energie

Planungen für Großelektrolyseur in Moorburg schreiten voran – Air Products und Mabanft wollen Importterminal 2026 in Betrieb nehmen

Hamburg will eine der europäischen Keimzellen für den Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft werden. Eine zentrale Rolle soll dabei der Standort Moorburg spielen, wo eine großskalige H₂-Infrastruktur aufgebaut und Komponenten des im Juli 2021 stillgelegten Kohlekraftwerks zur Versorgung der Hansestadt auf Basis erneuerbarer Energien genutzt werden. Das Stichwort lautet: „Hamburg Green Hydrogen Hub“.

Zum 1. März haben die Hamburger Energiewerke (HENW) die Vattenfall Heizkraftwerk Moorburg GmbH samt 94 Mitarbeitern, den Gebäuden und verbliebenen Komponenten sowie dem zugehörigen Grundstück übernommen. Die HENW zeichnet nun für den Rückbau des Kraftwerks verantwortlich. „Mit dem jetzigen Kauf des Standortes durch das städtische Unternehmen HENW können wir dort nun die konkrete Planung für eine grüne Energiezukunft umsetzen. Moorburg ist wegen seiner Lage und Anbindung an Leitungen und Transportwege ein idealer Standort für den Aufbau einer

Wasserstoffwirtschaft“, bekräftigt Jens Kerstan, Senator für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft.

Die Hamburger Energiewerke zählen zu dem Unternehmenskonsortium, das mit den Planungen für einen 100-Megawatt-Elektrolyseur dem Senator zufolge bereits weit fortgeschritten ist. An dem Wasserstoff-Großprojekt beteiligt sind auch der Ölkonzern Shell und Mitsubishi Heavy Industries (MHI). „Die Bundesregierung hat die Pläne für Moorburg im Rahmen der IPCEI-Förderung bei der EU für eine finanzielle Unterstützung vorgeschlagen, die Prüfungen auf EU-Ebene laufen derzeit“, berichtet Kerstan. Auch an einer Kapazitätserweiterung werde bereits gearbeitet. „Zusammen mit dem Wasserstoff-Industriernetz HH-WIN der städtischen Gasnetzgesellschaft wird am Standort Moorburg der Grundpfeiler für Hamburg als ein führender Wasserstoffstandort gelegt“, ist Kerstan überzeugt.

Der „Green Hydrogen Hub“ in Moorburg soll durch das HH-WIN mit großen Industriebetrieben im Hafen verbun-

den und auch an die überregionale „Hyperlink“-Pipeline angeschlossen werden. Melanie Leonhard, Senatorin für Wirtschaft und Innovation, sieht darin einen wichtigen Schritt zur langfristigen Dekarbonisierung der Industrie, der Hafenvirtschaft, der Schwerlastverkehre und der Luftfahrt.

Die laufenden Planungen für das HH-WIN gehen schon jetzt weit über die zunächst vorgesehenen 60 Kilometer Länge hinaus. „Mit dem erweiterten Netzgebiet bietet Gasnetz Hamburg weiteren Hamburger Unternehmen die Möglichkeit, von einer klimafreundlichen und nachhaltigen Versorgung zu profitieren. Im Nordwesten sind von Langenhorn bis Lokstedt Wasserstoffanschlüsse möglich. Mit einem Cluster Hamburg Ost ist insbesondere der Anschluss im Industrieschwerpunkt von Hammerbrook bis Billbrook realisierbar“, heißt es vonseiten der städtischen Gesellschaft. Das Cluster Nordost könnte Industriestandorte zwischen Jenfeld, Tonndorf und Öjendorf abdecken. Die bereits im Hamburger Süden

60

Kilometer lang soll das Wasserstoff-Industriernetz HH-WIN zunächst werden

geplanten Leitungen bieten den Angaben zufolge ausreichend Kapazität, so dass neben großen Industrieunternehmen im Hafen auch weitere Firmen bis kurz vor der Grenze zu Niedersachsen ans HH-WIN angeschlossen werden könnten.

In den Netzplanungen berücksichtigt sind auch künftige Wasserstoff-Importe über den Hamburger Hafen. Bereits im November vergangenen Jahres hatten der US-Industriegas-Hersteller Air Products und das Energieunternehmen Mabanft angekündigt, den ersten großen Importterminal für grüne Energieträger am bestehenden Tanklager der Mabanft-Tochter Oiltanking Deutschland errichten zu wollen. Ziel sei es, Abnehmer in Hamburg und Norddeutschland darüber vom Jahr 2026 an mit Wasserstoff zu versorgen, der zuvor in Form von Ammoniak importiert und anschließend im Hafen umgewandelt wurde. Hamburg wird laut Jens Meier, CEO der Hamburg Port Authority (HPA), damit weltweit einer der ersten Häfen sein, der eine solche Infrastruktur anbietet. „Der Import wird die Dekarbonisierung für mehrere Bereiche sowohl im Hafen als auch in der Schifffahrt vorantreiben“, ist der HPA-Chef überzeugt.

Import- und Lagerinfrastruktur für synthetische und klimafreundliche Treibstoffe im Hamburger Hafen schaffen wollen auch der Tanklagerspezialist Evos und die ebenfalls in der Hansestadt ansässige Lother-Gruppe. Im Fokus der Kooperation „Hamburg Blue Hub“ zur Lagerung von regenerativen Kraftstoffen wie E-Methanol, E-Fuels sowie Wasserstoff und dessen Derivaten steht die Dekarbonisierung des Flug-, Schiffs- und Straßengüterverkehrs. „Wir engagieren uns gemeinsam mit der eFuel GmbH intensiv dafür, dass in wind- und sonnenreichen Regionen der Welt - zum Beispiel in Chile oder Nordafrika - produzierte grüne Moleküle nach Deutschland geliefert werden und hier helfen, unsere Kli-



Rendering: Lother-Gruppe

Der „Hamburg Blue Hub“ ist ein zentrales Projekt in einer Reihe von Vorhaben zum Import sowie zur Lagerung und Verteilung CO₂-neutraler Kraftstoffe



Mit „Clean Port & Logistics“ hat die HHLA gemeinsam mit Partnern ein Cluster zur Erprobung wasserstoffbetriebener Geräte in der Hafenlogistik gegründet

Grafik: HHLA/Redaktion4

maziele zu erreichen“, erklärt Matthias Bartholl, Geschäftsführer der Lother-Gruppe. Auf dem Betriebsgelände von Evos im Hamburger Hafen stünden entsprechende Verlademöglichkeiten für See- und Binnenschiffe, Züge und Tankwagen zur Verfügung, die vom Jahr 2026 an auch für neue synthetische und klimafreundliche Treibstoffe genutzt werden könnten.

Unter ihrer Marke Nordoel will die Lother-Gruppe dort ebenfalls ab 2026 eine CO₂-neutrale und technologieoffene Tankstelle betreiben. Angeboten werden sollen voraussichtlich unter anderem HVO (Hydrotreated Vegetable Oil), E-Fuel-Diesel, Wasserstoff und E-Methanol sowie grüner Strom aus eigener Produktion.

Den Bau einer Wasserstofftankstelle beauftragt hat Mitte Januar auch die Hamburger

Hafen und Logistik AG (HHLA) im Rahmen ihres „Clean Port & Logistics“-Clusters. Die Tankstelle wird Teil des Testfelds für wasserstoffbasierte Hafenlogistik auf dem Container Terminal Tollerort (CTT) im Hamburger Hafen und soll noch dieses Jahr in Betrieb genommen werden. Innerhalb des Innovationsclusters will die HHLA zusammen mit internationalen Partnerunternehmen Lösungen entwickeln, um wasserstoffbetriebene Schwerlastfahrzeuge und Terminalgeräte in möglichst kurzer Zeit zur Marktreife zu bringen und die für ihren Einsatz notwendigen Maßnahmen vorzubereiten. Die geplanten Geräteklassen auf dem CTT sind ein Straddle Carrier, ein Gabelstapler, ein Leercontainerstapler, ein Reach Stacker, eine Terminalzugmaschine und verschiedene Lkw. ■ bek

ANZEIGE

HOYER

Dein Partner für Bunker-Service

Betriebs- und Schmierstoffe für den sicheren Betrieb Deiner Flotte.

Infos unter:

Tel. +49 40 53798470
hoyer-marine.de



Gewohnter Anblick im Hafen und auf der Elbe: Bagger halten die Fahrrinne frei, hier die „Bartolomeu Dias“ mit einer Tragfähigkeit von über 26.000 Tonnen

Foto: HfM/Hasepusch

Schlick nimmt Kurs auf Tonne E3

Hamburg und Schleswig-Holstein einigen sich auf gemeinsame Eckpunkte zur Sedimentverbringung für die nächsten zehn Jahre

Ob Hafenbarkasse, Großcontainer- oder Kreuzfahrtschiff: Gerade in Hamburg sind sie ständig auf die sprichwörtliche Handbreit Wasser unter dem Kiel angewiesen. Nur durch regelmäßige Baggerungen können in Deutschlands größtem Seehafen die erforderlichen Wassertiefen eingehalten werden. Und dabei fällt Schlick an. Sehr viel Schlick.

Fachleute sprechen hier von Sediment oder Trockensubstanz. Doch wohin damit?

Die „Verbringung“, so die Bezeichnung der Behörde für die Verklappung abseits des Hafens, möglichst weit weg vom Hafen, ist seit vielen Jahren ein Politikum. Eine gewisse Berühmtheit hat dabei die Tonne E3 erlangt. Für das Hamburger Baggergut wurde

ein Gebiet in der Nordsee in unmittelbarer Nähe dieses Seezeichens, rund 30 Kilometer nordwestlich von Scharhörn, in über 30 Meter Wassertiefe festgelegt, das nach „fachlicher Abwägung und Untersuchung die geringsten ökologischen Folgen erwarten ließ“, so die Hamburg Port Authority in einer schon 2017 erschienenen Publikation.

Weiter heißt es da: „In diesem strömungsberuhigten Schlickgebiet befinden sich Sedimente, die natürlicherweise aus der Elbe stammen und somit in ihrer Zusammensetzung denen der Tideelbe im Hamburger Bereich ähnlich sind. Die Unterbringungsstelle Tonne E3 ist dort auf enges Gebiet begrenzt. Eine weiträumige Verdriftung großer Mengen von Baggergut ist aufgrund der Strömung nicht zu erwarten und anhand der in dem Gebiet und dessen Umfeld durchgeführten umfangreichen Untersuchungen auch nicht nachweisbar. Außerdem liegt das Gebiet in großer Entfernung zu Nationalparks, Natur- und Vogelschutzgebieten sowie zu den Stränden.“

Doch in jüngster Vergangenheit geriet dieses Gebiet für das Verklappen von Schlick immer wieder in die Diskussion. Der Stadtstaat Hamburg und das betroffene Bundesland Schleswig-Holstein wollen jetzt die weitere Nutzung der Verbringungsstelle bei Tonne E3 ermöglichen. Die letzten

ANZEIGE

- hohe Anzahl an Bahnverbindungen
- eng getaktete Fähr- und RoRo-Abfahrten
- kurze Wege im Terminal

transport
logistic

Wir sehen uns in München:
9. bis 12. Mai 2023
Halle B3 Stand 305.



ROSTOCK
PORT

Opening new horizons

ÜBERSEEHAFEN ROSTOCK
Der Intermodalhafen

Hier geht's zum
Intermodalhafen



intermodal-rostock.de

Zulassungen von Schleswig-Holstein stammen aus dem Jahr 2019 und sahen vor, hier insgesamt fünf Millionen Tonnen Trockensubstanz (TS) Elbsediment zu verbringen.

Doch diese Menge ist inzwischen ausgeschöpft. Eine Anschlusslösung wurde daher notwendig. Die nun vereinbarten politischen Eckpunkte sehen eine Regelung zunächst für rund zehn Jahre vor. Die erwartete Jahresmenge liegt bei rund zwei Millionen Ton-

2

Millionen Tonnen Trockensubstanz können jährlich bei der Tonne E3 verklappt werden

nen TS. Das sind laut Melanie Leonhard, Hamburger Senatorin für Wirtschaft und Innovation, jährlich 500.000 Tonnen TS mehr als zuvor. Eine weitergehende Steigerung soll geprüft werden. Die maßgeblichen wasser- und naturschutzrechtlichen Zulassungsverfahren laufen ihren Angaben zufolge und sollen im Sommer abgeschlossen werden.

„Hamburg und Schleswig-Holstein sind nicht nur Partner, wir sind gute Nachbarn, die sich aufeinander verlassen können“, so die Senatorin. „Mit der nun geschlossenen Vereinbarung zur Tonne E3 in der schleswig-holsteinischen Nordsee haben wir einen langfristigen und wichtigen Baustein im Rahmen eines nachhaltigen Sedimentmanagements. Wir sind uns einig, dass wir einen starken, leistungsfähigen Hamburger Hafen brauchen, aber eben bei all dem auch den Gewässer- und Naturschutz im Blick behalten müssen.“ Die gemeinsamen Eckpunkte seien ein gutes Ergebnis, das Hamburg für die nächsten Jahre eine verlässliche Planungssicherheit biete.

„Die Vereinbarung atmet den Geist der gemeinsamen Verantwortung: für das Weltnaturerbe Wattenmeer, die Elbe sowie den Hamburger Hafen als wirtschaftliche Drehscheibe Nordeuropas“, sagt Tobias Goldschmidt, Schles-

wig-Holsteins Minister für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur. Bei der entsprechenden finanziellen Vereinbarung sei eine Lösung gelungen, die den Zukunftsherausforderungen eines gemeinsamen Sedimentmanagements Rechnung trage, so der Minister. Er verspricht: „Der ‚Sedimenttaler‘ Hamburgs fließt zukünftig in den Schutz des Wattenmeers und unserer Biodiversität, den Ausbau unserer blau-grünen Infrastruktur, der Entwicklung von Möglichkeiten zur Nutzung von Schlick an Land sowie Maßnahmen zur Sicherstellung der Befahrbarkeit unserer Elbehäfen. Außerdem gibt es das klare Bekenntnis beider Länder, dreckigen Ablagerungen aus dem Oberstrom der Elbe den Kampf anzusagen.“

Hamburg und Schleswig-Holstein seien sich ihrer Verantwortung für die Tideelbe, das Weltnaturerbe Wattenmeer, die Bewirtschaftung der Oberflächen-, Küsten- und Meeresgewässer bewusst. Dies gelte ebenso für die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Hamburger Hafens und aller anderen Unterelbehäfen als national bedeutsame Infrastruktur, so die Senatorin und der Minister in einer gemeinsamen Erklärung: „Unsere Verantwortung umfasst dabei auch ein nachhaltiges,



Foto: Hamburger Behörde für Wirtschaft und Innovation



Foto: Ministerium für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur des Landes Schleswig-Holstein

„Wir sind uns einig, dass wir einen starken, leistungsfähigen Hamburger Hafen brauchen, aber eben bei all dem auch den Gewässer- und Naturschutz im Blick behalten müssen“

Melanie Leonhard
Hamburger Senatorin für
Wirtschaft und Innovation

„Die Vereinbarung atmet den Geist der gemeinsamen Verantwortung: Für das Weltnaturerbe Wattenmeer, die Elbe sowie den Hamburger Hafen als wirtschaftliche Drehscheibe Nordeuropas“

Tobias Goldschmidt
Schleswig-Holsteins Minister
für Energiewende, Klimaschutz,
Umwelt und Natur

ökologisches und anpassungsfähiges Sedimentmanagement, um die Tideelbe in Zeiten des Klimawandels sowohl als Wasserstraße effektiv zu unterhalten als auch den von ihr getragenen Lebensraum mit seinen wichtigen ökologischen Funktionen

zu bewahren. Der Schutz des Weltnaturerbes und Nationalparks Wattenmeers ist für die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein eine besondere Verpflichtung, sie stehen dazu im ständigen Dialog, ebenso wie mit Niedersachsen und dem Bund.“ ■ bo

ANZEIGE

SEIL HERING

Walter Hering GmbH & Co. KG
D-22113 Hamburg
www.seil-hering.de

Hamburg als Taktgeber beim Landstrom

Hansestadt gilt als Vorreiter landseitiger Energieversorgung – Aida Cruises erreicht Meilenstein



Foto: Aida Cruises

Landstrom führt zu einer erheblichen Reduktion der Schiffsemissionen während der Liegezeit im Hafen. Sobald die entsprechend ausgerüsteten Schiffe an die Landstromanlage angeschlossen werden, können sie ihren hohen Strombedarf komplett mit grüner Energie aus dem öffentlichen Stromnetz decken. Dadurch können Dieselaggregate, die große Luftschadstoff- und Lärmemissionen verursachen, während der Liegezeit abgeschaltet bleiben.

Der Hamburger Hafen gilt national, aber auch über die Landesgrenzen hinweg, als Vorreiter für Landstromanwendungen im Cruise-Sektor. Als erstes Schiff wurde bereits im Juli 2016 der Cruise-Liner „Aidasol“ (IMO 9490040) von der Rostocker Reederei Aida Cruises im Hamburger Hafen, damals noch durch die LNG-Hybrid-Barge „Hummel“ von der Betreiberfirma Hybrid Port Energy, mit LNG-Landstrom versorgt.

Insgesamt 15-mal hatte die „Aidasol“ daraufhin während des laufenden Jahres 2016 am Hafencity-Terminal (CCI) festgemacht und den vergleichsweise emissionsarmen Strom

über die Power-Barge bezogen.

Seitdem hat sich vieles in der Hansestadt getan: Im Jahr 2017 ist Hamburgs erste Landstromanlage für Seeschiffe in den Betrieb gegangen und versorgt seitdem landstromfähige Kreuzfahrtschiffe am Cruise Center Altona (CCA). Allerdings ist die „Hummel“ auch längst nicht mehr im Einsatz als Stromproduzent für Kreuzfahrtschiffe.

Die Landstromanlage war laut der Hamburg Port Authority (HPA) seinerzeit eine der ersten dieser Art in Europa. Mittlerweile ziehen immer mehr Hafenbetreiber weltweit nach und rüsten die Terminalgelände mit Landstromanbindung für Kreuzfahrt- sowie andere Schiffe aus.

Auch vonseiten der Cruise-Reedereien wird der Ausbau von Landstrom-Infrastruktur in Hamburg und darüber hinaus unterstützt: Aida Cruises etwa investiert im Rahmen seiner Green-Cruising-Strategie seit Jahren in einen zukunftsfähigen und nachhaltigen Kreuzfahrtmarkt.

Dank des weiteren Ausbaus der Landstrom-Infrastruktur auch in Nordeuropa konnte

Im Einsatz für die „Aidasol“ am Cruise Center Altona: Die moderne Terminal-Landstromanlage

die „Aidasol“ während ihrer Reise von 16. bis 21. April 2023 als erstes Kreuzfahrtschiff der Flotte jetzt in vier von fünf Häfen mit Landstrom versorgt werden.

Die Kreuzfahrt begann in Rostock-Warnemünde mit einer Premiere. Während eines Doppelanlaufs wurden mit der „Aidamar“ und der „Aidasol“ erstmals an einem Tag in einem deutschen Hafen zwei Kreuzfahrtschiffe parallel mit „grüner Energie“ versorgt.

Nur einen Tag später folgte eine weitere Premiere: Im dänischen Aarhus war die „Aidasol“ das erste Kreuzfahrtschiff, mit dem Integrationstests an der neu gebauten Landstromanlage durchgeführt werden konnten. Die offizielle Eröffnung der ersten Anlage für Kreuzfahrtschiffe in Dänemark ist noch in diesem Jahr geplant.

Während der weiteren Reise wurde der 2012 gebaute Cruiser auch im norwegischen Kristiansand erfolgreich mit Energie von Land versorgt. Mit Hamburg erreichte das Schiff schließlich seinen Heimathafen für die Sommersaison. Kurz nach dem Anlegen am Cruise Center Altona wurde es an Europas erste Landstromanlage angeschlossen und schaltete seine Stromgeneratoren aus.

In der aktuellen Phase statet die HPA laut eigenen Angaben im Auftrag der FHH die großen Containerterminals am Burchardkai (CTB), Eurogate, Tollerort (CTT) sowie zwei weitere Kreuzfahrtterminals auf Steinwerder und in der Hafencity mit innovativen und leistungsstarken Landstromanlagen aus.

Auf dem derzeit modernsten Containerterminal Altenwerder (CTA) soll ebenfalls eine Landstromanlage errichtet werden. Die Arbeiten gehen bereits in die nächste Planungsphase.

Als Zukunftsvision Landstrom für den Hamburger Hafen sieht die HPA vor, alle wesentlichen Liegeplätze bis 2030 mit einer bedarfsgerechten Landstrom-Infrastruktur auszurüsten. ■ jwy/bo

Im Jahr 2017 ist Hamburgs erste Landstromanlage für Seeschiffe in Betrieb gegangen