

THB

TÄGLICHER HAFENBERICHT

SONDERBEILAGE

Hafen Hamburg

AGA Hamburg muss sich neu aufstellen – Zeit des reinen „Durchleitens“ von Waren ist vorbei ■ **SEITE 2**

DIGITALISIERUNG Neues Trainingszentrum für die Anforderungen einer neuen Arbeitswelt ■ **SEITE 12**

ENERGIEHAFFEN Hub für grüne Moleküle – mehrere Unternehmen bauen Infrastrukturen auf ■ **SEITE 14**



Foto: Mediaserver Hamburg/Wallocha

In allerbesten Feiertimmung: Der Hamburger Hafengeburtstag zieht alljährlich über eine Million Besucher aus nah und fern an die Elbe

Maritime Wirtschaft hautnah erleben

Hamburg will auch künftig Rolle als Universalhafen erfolgreich spielen – Hafen als Impulsgeber für den Tourismus

„Wir feiern Hamburgs Herz.“ Wer in diesen Tagen mit wachem Blick in der Elb-Hansestadt unterwegs ist, dem werden die schmucken Werbeplakate zum 836. Hafengeburtstag mit dem fantastischen Slogan nicht entgehen.

„Hamburgs Herz“, das ist und bleibt sein Hafen. „Hamburgs Herz“ ist aber zugleich auch ein herausragender Impulsgeber für das Wirtschaftsleben in weiten Teilen Norddeutschlands. In der Metropolregion Hamburg verdanken offiziellen Angaben zufolge gut 124.000 Menschen direkt und indirekt ihre Existenz dem Seehafen.

Zu den verschiedenen Besonderheiten des Arbeitsmarktes gehört, dass es sich hier um eine Vielzahl unterschiedlicher Berufsbilder handelt. Auf dem diesjährigen Hafengeburtstag wird auf die einzigartigen Möglichkeiten, die der „Jobmotor Hafen“ bietet, ganz gezielt hingewiesen. So zeigen beispielsweise der Gesamthafenbetrieb Hamburg (GHB), der sich als wichtiger Personaldienstleister im Hafen versteht, sowie die Fortbildungseinrichtung „ma-co“ (Maritimes kompetenzzentrum GmbH), auf einem Gemeinschaftsstand eindrucksvoll, was der Hafen zu

bieten hat. Die Leistungsschau steht dabei unter dem Leitsatz „Gemeinsam für die Zukunft des Hafens“.

Denn natürlich muss sich auch die maritime Verbundwirtschaft darum kümmern, dass sie weiterhin eine ausreichende Anzahl an neuen Mitarbeitern bekommt – der demografische Wandel lässt herzlich grüßen.

Der Hamburger Hafen ist zugleich ein wichtiger Motivator für den Tourismus. Ein Beispiel: Da, wo noch bis vor 30 Jahren klassisches Umschlag- oder auch Werftgeschäft bestimmend war, hat sich inzwischen ein erfolgrei-

ches Musical-Cluster herausgebildet, und zwar in direkter Lage am Elbestrom. In dieser Form ist das einzigartig innerhalb der Hamburg-Le-Havre-Range.

Hamburg-Tourismus, das heißt aber auch die Existenz der beliebten Museumsschiffe wie „Cap San Diego“ und „Rickmer Rickmers“ oder die Präsenz maritim geprägter Museen wie das Internationale Maritime Museum Hamburg (IMMH) oder dem „Deutschen Hafenmuseum“. Das alles und noch viel mehr zeigt, was „Hamburgs Herz“ bedeutet. Und das darf gerne gefeiert werden. ■ **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



von **Dr. Hans Fabian Kruse**
Präsident
AGA Unternehmensverband

„Kluge Wirtschaftspolitik ist gefragt – mehr denn je“

Hamburg muss sich neu aufstellen – Die Zeit des reinen „Durchleitens“ von Waren ist vorbei

Für Donald Trump ist das wirtschaftliche Gleichgewicht der Welt ein Spiel um Einfluss und Macht. Neue Strafzölle, aggressive Rhetorik, das bewusste Brechen multilateraler Regeln – all das gefährdet nicht nur die globale Ordnung, sondern trifft besonders exportorientierte Volkswirtschaften wie die deutsche ins Mark.

Hamburg, als Tor zur Welt, steht dabei besonders unter Druck. Der Hafen ist zentraler Umschlagplatz für den deutschen Außenhandel – auch mit den USA. Maschinen, Chemikalien, Fahrzeuge: All diese Waren drohen bei neuen Zöllen an Wettbewerbsfähigkeit zu verlieren. Schon heute kämpfen wir mit sinkenden Umschlagzahlen und veränderten globalen Lieferketten. Doch es geht nicht nur um reine Zahlen, sondern um Weichenstellungen: Wie sichern wir Deutschlands Rolle im globalen Handel von morgen?

Die Antwort beginnt mit einer nüchternen Analyse: Der Protektionismus der USA – wie auch Chinas – ist keine kurzfristige Episode. Er ist Teil einer neuen Weltordnung, in der alte Gewissheiten bröckeln. Die transatlantische Partnerschaft bleibt wichtig, doch sie verliert ihre Selbstverständlichkeit. Europa muss jetzt pragmatisch, souverän und strategisch handeln – nicht aus Empörung, sondern aus klugem Eigeninteresse.

Für Deutschland und die EU heißt das: Wir müssen zur aktiven Gestalterin des globalen Handels werden. Statt auf bestehende Märkte zu

„Der Hafen braucht Investitionen in Digitalisierung, moderne Infrastruktur und intelligente Logistikkonzepte. Kooperationen mit anderen norddeutschen Häfen sind kein Nice-to-have, sondern ein Muss“



GreenTech in der Praxis:
Erster erfolgreicher
Schiffsintegrationstest
an der Landstromanlage
am Container Terminal
Altenwerder

Foto: HHLA/Wolff

starren, gilt es, neue Partnerschaften zu erschließen. Der globale Süden, insbesondere Südostasien, Afrika und Lateinamerika, bietet enormes Potenzial. Zunächst muss der bereits abgeschlossene Mercosur-Vertrag in Kraft gesetzt werden. Mit Ländern wie Indien, Indonesien, Malaysia und Australien laufen zudem Verhandlungen über Freihandelsabkommen – jetzt ist der Moment, sie zügig und entschlossen abzuschließen. Gerade in diesen Regionen entscheidet sich, wer morgen Zugang zu Wachstumsmärkten und Rohstoffen hat.

Gleichzeitig müssen wir unsere wirtschaftliche Resilienz stärken. Die EU braucht einen krisenfesten Binnenmarkt und strategische Autonomie – nicht nur bei Energie, sondern auch bei Halbleitern, Medikamenten und kritischen Rohstoffen. Es kann nicht sein, dass unsere Industrie in zentralen Bereichen derart abhängig von einem einzigen Land ist. Gerade bei China sehen wir, wie schnell wirtschaftliche Abhängigkeit zum geopolitischen Risiko wird. Wir müssen verhindern, dass

billige chinesische Produkte, die unsere Regeln unterlaufen, unsere Unternehmen aus dem Markt drängen. Plattformen wie Temu oder Shein sind erst der Anfang einer Entwicklung, die dringend klare politische Antworten braucht – zum Schutz fairen Wettbewerbs und europäischer Standards.

Auch Hamburg muss sich neu aufstellen. Die Zeit des reinen „Durchleitens“ von Waren ist vorbei. Der Hafen braucht Investitionen in Digitalisierung, moderne Infrastruktur und intelligente Logistikkonzepte. Kooperationen mit anderen norddeutschen Häfen sind kein Nice-to-have, son-

dern ein Muss. Parallel dazu muss Hamburg seine Stärken als Innovations- und Technologiestandort ausbauen – gerade in Bereichen wie GreenTech, Maritime Technologien und urbaner Logistik. Nur so bleibt die Stadt relevant in einer Welt, die sich neu ordnet.

Die wirtschaftspolitischen Weichenstellungen der Bundesregierung sind dabei ein zentrales Element. Der neue Koalitionsvertrag enthält erste richtige Signale: Deutschland braucht jetzt eine handlungsfähige, mutige Politik – mit einer klaren Agenda für Wachstum, Investitionen und Entlastung. Die sofortige Abschaffung des Lieferkettensorgfaltspflichten-

AGA UNTERNEHMENSVERBAND

Im AGA sind mehr als 3500 überwiegend mittelständische Unternehmen aus den fünf Küstenländern organisiert – Groß- und Außenhandelsunternehmen sowie unternehmensnahe Dienstleister. Mit seinen knapp 50 Mitarbeitern unterstützt der AGA seine Mitgliedsunternehmen nach eigenen Angaben in allen Fragen der Unternehmens- und Personalführung. Der AGA-Mitgliederservice besteht aus den Leistungsbereichen Recht & Tarife, Personal & Unternehmen, Arbeit & Digitalisierung, Bildung & Beruf, Studien & Employer Branding sowie Politik & Kommunikation.

gesetzes (Corporate Sustainability Due Diligence Directive, kurz CSDDD) ist in diesem Zusammenhang ein erstes Aufbruchssignal. Durch eine praxistaugliche Überführung der europäischen CSDDD in nationales Recht sowie durch weitreichenden Abbau von Handelshemmnissen für Unternehmen auf ganzer Linie muss die Bundesregierung noch beweisen, dass sie die Realität internationaler Lieferketten endlich wieder stärker in den Blick nimmt. Für uns im Groß- und Außenhandel ist klar: Der Abbau bürokratischer Hemmnisse steht ganz oben auf unserer Liste - nur so schaffen wir wieder echte Planungssicherheit und spürbare Entlastungen für Unternehmen, die im globalen Wettbewerb bestehen müssen.

Ein Handelskrieg ist keine Chance - aber er ist ein Weckruf. Europa darf sich nicht erpressen lassen, aber es darf auch nicht in Schockstarre verfallen. Jetzt ist der Moment, mit klarem Kompass und wirtschaftlicher Weit-



Abschied von fossilen Brennstoffen: Umstellung von fahrerlosen Containertragwagen auf batterieelektrischen Antrieb

„Hamburg muss seine Stärken als Innovations- und Technologiestandort ausbauen - gerade in Bereichen wie GreenTech, Maritime Technologien und urbaner Logistik. Nur so bleibt die Stadt relevant in einer Welt, die sich neu ordnet“

sicht zu agieren. Das heißt: Selbstbewusst auftreten, neue Partnerschaften knüpfen, Resilienz stärken - und den Mut haben, die Zukunft nicht nur zu verwalten, sondern zu gestalten.

Die kommenden Jahre werden entscheidend. Für den deutschen Außenhandel, für Europa, für Hamburg. Wer jetzt die richtigen Weichen stellt, sichert nicht nur Wettbewerbsfähigkeit, sondern auch Wohlstand und Stabilität in einer Welt im Wandel. Das ist die Aufgabe der Stunde. Und wir sollten sie annehmen. ■ bo

Foto: HHLA/Rätzke

ANZEIGE

Credits Martin Eisen

The Power of Networks

Connecting Europe
– with seamless logistics solutions.

**Hamburger Hafen
und Logistik AG**

www.hhla.de



Wenn tonnenschwere Schlepper im Takt der Musik über die Elbe tanzen, ist es Zeit für einen der emotionalsten Höhepunkte des Hafengeburtstags: Das Schlepperballett

Foto: Mediaserver Hamburg/Fuhrmann

Präzision, Power und eine neue Choreografie auf der Elbe

Das Schlepperballett ist einer der traditionsreichsten und zugleich eindrucksvollsten Programmpunkte des Hafengeburtstags

ANZEIGE

SEIL
HERING

Mit Sicherheit
festmachen.



www.seil-hering.de

Auch 2025 tanzen die Schlepper wieder über die Elbe – im Takt der Musik, mit höchster Präzision und einer neuen Choreografie. Nach dem Neustart im vergangenen Jahr geht das Schlepperballett in die nächste Runde – und will genau dort anknüpfen, wo es 2024 für Begeisterung gesorgt hat: Mit neuen künstlerischen Akzenten und musikalischen Highlights. Dazu setzten die Veranstalter im vergangenen Jahr neue Maßstäbe: Mit einer überarbeiteten Formation, spektakulären Lichtbildern und dem Auftritt des Bundesjugendballetts sowie der Band Cat Ballou an Bord einer der Schlepper erlebte das Publikum eine Inszenierung, die weit über Hamburg hinaus Aufmerksamkeit erzeugte. Der Klassiker „Schlepperballett“ wurde neu gedacht mit einem choreografierten Zusammenspiel aus Technik, Musik und Emotion. Die Schlepper der Fairplay Towage Group bewegen sich dazu millimetergenau zu bekannten Melodien, ziehen Pirouetten auf dem Wasser und formen Formationen, die nur mit jahrelanger Erfahrung, perfektem Timing und großem Teamgeist möglich sind. Auch in diesem Jahr bleibt das Grundprinzip erhalten – doch die Choreografie soll neu werden, die musikalische Untermalung ebenfalls.

„Das Schlepperballett ist eine einzigartige Verbindung aus Technik und Poesie. Für uns ist es eine große Freude, diese Tradition mit neuen Ideen zu bereichern“, sagt Birger Tang, Sales- und Marketing-Manager bei Fairplay. „Wir freuen uns darauf, auch 2025 wieder ein Zeichen zu setzen – für die maritime Welt und die Lebensfreude unserer Stadt.“ ■ bo

IMPRESSUM

Sonderbeilage N° 6

zum THB Deutsche Schifffahrts-Zeitung
N° 87 vom 9. Mai 2025

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),

Timo Jann (tja)

Layout:

Andreas Gothsch, Andreas Voltmer (Lt.)

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 unverlangt eingesandte Manuskripte und

Abbildungen übernimmt der Verlag keine Haftung.

ISSN 2190-8753



Das komplette Programm

Highlights des Hafengeburtstags

Foto: Mediaserver Hamburg/Fuhrmann

Vom 9. bis 11. Mai feiert Hamburgs Herz mit zwei neuen spektakulären Abendshows auf der schwimmenden Elb-Bühne, viel Musik, einem Feuerwerk, großen Paraden mit Großseglern und vielen Begleitschiffen den 836. Hafengeburtstag. Rund 250 Schiffe aus aller Welt haben sich für die einmalige maritime Kulisse angemeldet. Am Freitag um 13 Uhr soll die große Einlaufparade den Hafen erreichen. Am Samstag um 15.45 Uhr

wird das Schlepperballett aufgeführt.

Weitere maritime Highlights nicht nur für „Sehleute“: Am Samstag um 11.00 Uhr werden an den Landungsbrücken die beiden Hybrid-Patrouillenboote „Bürgermeister Brauer“ und „Bürgermeister Weichmann“ getauft. Beide Schiffe sind Neuzugänge bei der Flotte Hamburg und künftig im Einsatz für die Hamburger Wasserschutzpolizei. Ein weiteres Highlight findet am

Samstag um 18.30 Uhr auf der Elbe statt. Die Besucher können auf den neuen Programmpunkt „Hadag Hafenfähren - Wenn Historie auf Moderne trifft“ gespannt sein: Drei Generationen Fährschiffe - der bewährte Typ 2000, das neue Modell 2030 und die traditionsreiche „Kirchdorf“ - demonstrieren dann ihre Manövrierfähigkeiten. Am Sonntagmorgen um 10.45 Uhr zeigt die Bundespolizei beim neuen Programmpunkt „Maritime Si-

cherheit auf See“ auf der Elbe ein Zusammenspiel aus Einsatzschiff, Polizeihubschrauber mit Spezialkräften und Schnellbooten. Außerdem werden beispielsweise das Fischereischutzboot „Meerkatze“, die „Bad Düben“ der Bundespolizeiinspektion See Cuxhaven, das Mehrzweckschiff „Neuwerk“ und das Zoll-Einsatzschiff „Helgoland“ erwartet, die alle bei einem „Open Ship“ besichtigt werden können. ■ bo

ANZEIGE

HAFENGEBURTSTAG FEIERN UND DEINE ZUKUNFT IM HAFEN

STARTEN

DEINE AUSBILDUNG
DEIN HAFEN

Starte deine Ausbildung als

Fachkraft für Hafenlogistik (m/w/d) Hafenschiffer (m/w/d)

Hamburg bewegt die Welt – und du bewegst Hamburg!
Ob beim Umschlag von Containern, der Ladungssicherung
oder auf den Wasserwegen des Hafens – deine Ausbildung
bringt dich mitten ins Geschehen.

**WERDE TEIL
DER CREW!**
[GMB.DE/AUSBILDUNG](https://gmb.de/ausbildung)

Wenn der Roboter die Pins umlegt

HHLA und Fraunhofer CML schließen Forschungsprojekt „Pin-Handling-mR“ auf dem Containerterminal Tollerort ab – System ist allerdings noch nicht produktionsreif

Die Automatisierung im Hamburger Hafen geht mit großen Schritten voran. Ein mobiler Roboter ist jetzt in der Lage, Arretierungszapfen, sogenannte Pins, auf Containertragwagen automatisiert zu bedienen. Die innovative Lösung für die Bahnabfertigung wurde unter Realbedingungen am Containerterminal Tollerort getestet.

Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) und das Fraunhofer-Center für Maritime Logistik und Dienstleistungen (CML) haben damit das Forschungsprojekt „Pin-Handling-mR“ erfolgreich abgeschlossen. Das Vorhaben wurde im Rahmen des Förderprogramms für Innovative Hafentechnologien (IHATEC) vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) unterstützt. Ziel dieser Initiative ist es, Innovationen von Hafentechnologien im Bereich von autonomen Systemen und automatisierten Technologien voranzutreiben.

Beim Abschlusstermin Anfang April zeigten die HHLA und das Fraunhofer CML, wie der speziell dafür entwickelte Roboter das bisher per Hand ausgeführte Umlegen der Pins von Containertragwagen an Terminals übernehmen kann. Das autonome System, das über einen vom Technologiedienstleister HHLA Sky entwickelten Leitstand gesteuert wird, navigiert eigenständig entlang des Containerzugs und positioniert die notwendigen Pins mit Hilfe seines Roboterarms präzise und effizient.

Derzeit erfolgt die Bedienung der Pins vor der Beladung von Zügen noch manuell. Sie sind auf den Containerwaggons an unterschiedlichen Positionen installiert und müssen je nach Containergröße geöffnet oder geschlossen werden. Auch wenn das System noch nicht produktionsreif sei, habe man mit dem Forschungsprojekt eine wesentliche Grundlage für den weiteren Entwicklungs-



Foto: HHLA/Fraunhofer CML

Der mobile Roboter zur Automatisierung des Umsetzens von Pins auf Containertragwagen im Testeinsatz auf dem Containerterminal Tollerort



Foto: HHLA/Fraunhofer CML

In einem potenziellen Folgeprojekt soll der Roboter weiter optimiert und zur Marktreife geführt werden, um einen wirtschaftlichen und operativen Einsatz in der Praxis zu ermöglichen

„ZUSAMMENSPIEL AUS HARD- UND SOFTWARE“

„Der Roboter erhält Missionsdaten aus einem Leitstand, navigiert selbstständig entlang des Zugs und bewegt die zuvor erkannten Pins mit Hilfe eines magnetischen Greifers. Die Systemkomponenten wurden zunächst simuliert und anschließend an einem Demonstrator im Labor getestet. Besonders hervorzuheben ist das Zusammenspiel aus standardisierter Hardware und einer „Robot Operating System“, kurz ROS-basierten Softwarearchitektur, die gezielt auf die Anforderungen dieses speziellen Prozesses abgestimmt wurden.“

Johann Bergmann, Teamleiter Port Technologies im Fraunhofer-Center für Maritime Logistik und Dienstleistungen (CML)



Foto: HHLA/Rätzke

Die gelben Pins, hier auf dem Tragwagen gut zu erkennen, müssen für eine sichere Transportverriegelung immer noch sorgfältig per Hand umgelegt werden – das könnte sich in Zukunft ändern

prozess geschaffen, so die Initiatoren. In einem potenziellen Folgeprojekt könnte die Technologie weiter optimiert und zur Marktreife geführt werden, um einen wirtschaftlichen und operativen Einsatz in der Praxis zu ermöglichen.

Zum Hintergrund: Die HHLA übernahm die Rolle des Verbundkoordinators und begleitete das Projekt mit ihren Tochterunternehmen Container Terminal Tollerort (CTT), HHLA Sky,

Hamburg Port Consulting (HPC) und dem Schienenverkehrsdienstleister Metrans. Am CTT wurde der Einsatz des Roboters unter Realbedingungen getestet.

Das Fraunhofer CML hat die Konzeption und Entwicklung des mobilen Robotik-Systems übernommen. Dazu gehörten auch die Auswahl und Beschaffung geeigneter Hardware-Komponenten, deren Integration zur Gesamtlösung sowie die Systemerprobung. ■ bo

„AUTOMATISIERUNG IST TECHNISCH MACHBAR“

„Dieses Forschungsprojekt hat gezeigt: Die Automatisierung des Pin-Handlings in der Bahnabfertigung ist technisch machbar. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse bilden nun die Grundlage für die weitere Bewertung des operativen Einsatzes. Dank der konzernweiten Vernetzung im Projekt – von unseren Containerterminals über HHLA Sky bis zur Bahntochter Metrans – konnten wir unsere Expertise bündeln, um Terminalprozesse effizienter und sicherer zu gestalten. Im nächsten Schritt wollen wir diese Technologie gezielt weiterentwickeln, um den Einsatz im operativen Betrieb zu ermöglichen.“

Pablo Rossio, HHLA-Projektleiter

ANZEIGE



„ZU HAUSE IN HAMBURG-HARBURG, VERBUNDEN MIT DER ELBE, UNTERWEGS IN INTERNATIONALEN GEWÄSSERN – WIRTSCHAFTLICH STARK, MIT KLAREM KURS AUF NACHHALTIGKEIT.“

ROLF STIEFEL
REGIONAL MARINE CHIEF EXECUTIVE
CENTRAL EUROPE
MARINE & OFFSHORE



Kontakt



**BUREAU
VERITAS**



Der neue Lotsenversetzer „Hamburg Pilot 3“ bei Testfahrten auf der Norderecke

Fotos: Timo Jann

Der Hamburger Hafen hat sich das Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2040 klimaneutral zu werden. Dieser Weg des Wandels wird aktiv beschritten. Ein wichtiger Baustein ist dabei die Dekarbonisierung der Schiffe, die im Hafen unterwegs sind. Und dabei geht die Flotte Hamburg als Betreiber der städtischen Behördenschiffe, ein Tochterunternehmen der Hamburg Port Authority (HPA), mit großen Schritten voran. Denn die Förderung nachhaltiger Technologien und Energieträger spielt für das Ziel Klimaneutralität eine zentrale Rolle.

Seit 2017 bündelt die Flotte Hamburg die städtischen Wasserfahrzeuge und hat bereits bedeutende Fortschritte in Sachen Klimaschutz erzielt.

Der Einsatz hybrider Wasserfahrzeuge bei der Wasserschutzpolizei ist nun eine weitere Maßnahme, um die Emissionen in der Schifffahrt zu reduzieren. Zum Hafengeburtstag 2025 werden die hybriden Polizeiboote „Bürgermeister Brauer“ und „Bürgermeister Weichmann“ feierlich getauft. Die beiden Typschiffe mit umweltfreundlichem Plug-in-Hybrid-Antrieb ermöglichen eine rein elektrische Fahrzeit von jeweils mindestens zwei Stunden und sind der Auftakt der Erneuerung der Hamburger Polizei-bootflotte.

Kurs Klimaneutralität

Flotte Hamburg als Betreiber der Behördenschiffe ist Vorbild – Mehrere Neubauten in Fahrt und in der Planung



Schon in Fahrt: Die beiden Mehrzweckschiffe „Dresden“ und „Prag“ mit umfangreicher Batteriekapazität an Bord

„Im Laufe des Jahres 2025 wird ein drittes, mit der ‚Bürgermeister Brauer‘ baugleiches Schiff, ausgeliefert werden“, sagt Karsten Schönewald, Geschäftsführer der Flotte Hamburg. Mit den modernen Einheiten ersetzt

die Wasserschutzpolizei nicht nur ihre in die Jahre gekommenen Einsatzschiffe, sondern die Beamten erhalten auch deutlich bessere Arbeitsbedingungen. Die bei Baltic Workboats in Estland gebauten neuen Polizeiboote

sind nach der Ausbildung des Personals im April offiziell in Dienst genommen worden. Teilweise wurde die Schulung auch am Schiffssimulator der Wasserschutzpolizeischule absolviert.

Zwei der Neubauten haben eine Länge von 29,40 Meter, ein Schiff ist mit 24,40 Meter etwas kürzer. An Bord ist jeweils Platz für fünf Beamte als Stammbesatzung. Die „Bürgermeister Brauer“ ist für Einsätze im Hafen, auf der Elbe sowie in Küstengewässern ausgelegt. „Die Brücke bietet modernste Technik“, berichtet Olaf Hagenlocher, der Chef der Wasserschutzpolizei Hamburg. Auch einen Arbeitsplatz für den On-Scene-Coordinator gibt es auf der Brücke, dieser koordiniert umfassende Sucheinsätze.

„Bereits im März konnten wir das erste von zwei neuen Lotsenschiff im Hamburger Hafen begrüßen. Diese sind mit modernsten Abgasnachbehandlungstechnologien ausgestattet und werden mit synthetischem Treibstoff GTL (gas-to-liquid) betrieben. Zwei neue vollelektrische Arbeitsschiffe für den Landesbetrieb Straßen Brücken und Gewässer befinden sich gerade im Bau. Ihre Ablieferung ist für Ende 2026 geplant“, erklärt Schönewald. Mit dem Schlickpflug „Chicago“ und den beiden Mehrzweckschif-



Wird zum Hafengeburtstag getauft: Das neue Polizeiboot „Bürgermeister Brauer“

fen „Dresden“ und „Prag“, die auch als Löschboote genutzt werden können, wurden bereits weitere moderne Neubauten für den Hafen in Dienst gestellt.

Aktuell umfasst die Flotte Hamburg circa 50 Schiffe. Das gemeinsame Flottenmanagement für die gesamte Freie und Hansestadt sorgt dabei für Synergieeffekte. Schiffe können standardisiert gewartet, repariert und neu beschafft werden. Mit der Modernisierung der Flotte – sowohl durch die Beschaffung von Neubauten als auch den Einsatz umweltfreundlicher Kraftstoffe – setzt die Flotte Hamburg ihre Umweltstrategie konsequent um und hat sich zu einem Innovationstreiber für Lösungen für eine emissionsarme Schifffahrt in Hamburg entwickelt. Zudem sieht sich die Flotte Hamburg mit ihrem Kurs in einer Vorbildfunktion sowohl für andere städtische Unternehmen als auch für private Schiffsbetreiber. ■ tja/bo

ANZEIGE

Be sure. We secure!

Ihr macht das Fest und wir machen fest.

Dem Hafen nur das Beste wünscht die Hamburg Lines Men GmbH. Ihr verlässlicher Partner – Tag für Tag, Schiff für Schiff.

HAMBURG LINES MEN

24/7 Disposition

✉ dispo@hamburglinesmen.de

☎ +49 (0) 40 31 33 41

Leichter digitale Hafenlogistik-Services finden

„Marketplace.Hamburg“ soll die Vernetzung mit digitalen Diensten vor allem im Infrastruktur- und Verkehrsmanagement erleichtern

Vor knapp drei Jahren haben die Hamburg Port Authority (HPA) und die Dakosy Datenkommunikationssystem AG gemeinsam mit den Partnern Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), Eurogate und dem Hamburg Vessel Coordination Center (HVCC) ein Projekt zur Weiterentwicklung des digitalen Hafens gestartet. Politische Unterstützung erhielten sie von der Behörde für Wirtschaft und Innovation (BWI) der Freien und Hansestadt Hamburg. Das Projekt wurde zudem vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) gefördert. Jetzt ist das Projekt „Santana“ abgeschlossen, der neue Marktplatz für digitale Services, „Marketplace.Hamburg“, ist offen.

Wie Dakosy mitteilt, wurden im Rahmen des Projekts die digitale Infrastruktur und die Architektur des Hafens – insbesondere im Bereich Infrastruktur- und Verkehrsmanagement – umfassend modernisiert. Zudem entstanden neue Möglichkeiten, um die Vernetzung mit dem Logistiksektor einfacher und effizienter zu gestalten. Ziel des Projekts war es, ein „Netzwerk der Netzwerke“ als digitales Testfeld zu etablieren. Dank des Projekts und der modernen digitalen Services habe man die Resilienz der Lieferkette erheblich steigern können, so Dakosy.

Hafenkunden können ab sofort relevante digitale Hafenlogistikservices wie beispielsweise die Online-



Foto: HPA/Schmidt-Wethoff

Sie sorgten dafür, dass Hafenkunden ab sofort relevante digitale Hafenlogistikservices wie die Online-Hafengelderklärung, die Binnenschiffswarteplatz-Information, das Schiffsanmeldeportal eDeclaration oder die Slotbuchung via Truckgate über die Plattform „Marketplace.Hamburg“ suchen und finden können: Wibke Mellwig (BMDV), Ulrich Wrage (Dakosy), Jens Meier (HPA), Phanthian Zuesongdham (HPA) und Evelyn Eggers (Dakosy)

15

Millionen Euro umfasste das Projektbudget

80

Prozent wurden durch das BMDV gefördert

Hafengelderklärung, die Binnenschiffswarteplatz-Information, das Schiffsanmeldeportal eDeclaration, die Slotbuchung via Truckgate und noch viele weitere Dienste über die Plattform „Marketplace.Hamburg“ suchen und finden. Die Platt-

ÜBER „SANTANA“

„Santana“ steht als Akronym für Service and Data Network Port of Hamburg. Das Projekt hatte laut Dakosy das Ziel, ein digitales Testfeld im Hamburger Hafen aufzubauen, das im Schwerpunkt die vorhandenen digitalen Netzwerke des öffentlichen Verkehrs- und Infrastrukturmanagements mit denen der privatwirtschaftlichen Logistik zu einem „Netzwerk der Netzwerke“ verknüpft. Die Projektlaufzeit wurde im vergangenen Herbst nach zwei Jahren und neun Monaten beendet. Das Projektbudget umfasste rund 15 Millionen Euro. Hiervon wurden 80 Prozent im Rahmen des Förderprogramms DigiTest durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) gefördert.

ÜBER DAKOSY

Als Softwarehaus für die Logistik bietet Dakosy seit über 40 Jahren digitale Lösungen für die internationale Speditions- und Zollabwicklung sowie das Supply Chain Management an. Darüber hinaus betreibt das Unternehmen das Port Community System (PCS) für den Hamburger Hafen und im Joint Venture mit der Fraport AG das Cargo Community System (FAIR@Link) für die Flughäfen Frankfurt und Hamburg. Alle in die Export- und Importprozesse involvierten Unternehmen und Behörden sollen durch die Nutzung der digitalen Plattformen ihre Transportprozesse schnell und automatisiert abwickeln können.

form umfasst zum jetzigen Zeitpunkt die Services der Verbund- und assoziierten Partner wie HPA, Dakosy und HVCC. Die Aufnahme digitaler Services weiterer Anbieter ist geplant.

„Mit dem ‚Port of Hamburg Marketplace‘ möchten wir die Serviceorientierung im Hamburger Hafen steigern“, berichtet Phanthian Zuesongdham, „Santana“-Programmmanagerin bei der HPA. Der Marktplatz solle dazu beitragen, dass der Hafen für seine Kundinnen und Kunden attraktiv bleibt: „Die Voraussetzungen für Datenkollaboration im Hamburger Hafen wurden damit geschaffen.“

Evelyn Eggers, die zuständige Projektmanagerin bei Dakosy, sagt: „Der logistische Sektor des Hafens Hamburg zeigt seit über 40 Jahren, dass Digitalisierung möglich und notwendig ist. Bestehende Netzwerke wie das von Dakosy weiter zu ertüchtigen, mit den Services des Infrastruktur- und Verkehrssektors zu vernetzen und dies transpa-



Foto: HHLA/Rätzke

rent für alle Beteiligten der SupplyChain zu gestalten, klingt wie die Quadratur des Kreises. Es ist und bleibt eine spannende Aufgabe.“

In Zusammenarbeit mit Hafen Hamburg Marketing (HHM) wird der Marktplatz in der Hafencommunity jetzt als neuer Service präsentiert. Er ist erreichbar unter www.marketplace.hamburg. ■ bo

Lkw-Einfahrt auf einen Hamburger Containerterminal: Das Verkehrsmanagement soll jetzt noch einfacher und effizienter mit dem Logistiksektor vernetzt werden

ÜBER DIE HPA

Die Hamburg Port Authority (HPA) betreibt seit 2005 das Hafenmanagement und ist überall dort aktiv, wo es um Effizienz, Sicherheit und Wirtschaftlichkeit im Hamburger Hafen geht. Die HPA ist nach eigenen Angaben verantwortlich für die effiziente, ressourcenschonende und nachhaltige Planung und Durchführung von Infrastrukturmaßnahmen im Hafen und Ansprechpartner für alle Fragen hinsichtlich der wasser- und landseitigen Infrastruktur, der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs, der Hafenbahnanlagen, des Immobilienmanagements und der wirtschaftlichen Bedingungen im Hafen. Dazu stellt die HPA die erforderlichen Flächen bereit und übernimmt alle hoheitlichen Aufgaben und hafenwirtschaftlichen Dienstleistungen. Sie vermarktet spezielles, hafenspezifisches Fachwissen und nimmt zudem die hamburgischen Hafeninteressen auf nationaler und internationaler Ebene wahr.

ANZEIGE

HAMBURG YOUR PORT

global
transPORT
solutions

portofhamburg.com
info@portofhamburg.com
in @portofhamburg



© Shutterstock


Port of Hamburg

Containerumschlag am Bildschirm

Neues Trainingszentrum auf dem CTA bereitet Menschen auf die Anforderungen einer neuen Arbeitswelt vor – „PortSkill 4.0“ fördert die Digitalisierung



Foto: HHLA

Es ist der wohl härteste Job im Hamburger Hafen: Rund um die Uhr, bei jedem Wetter, sorgen Lascher dafür, dass Container auf Schiffen gesichert und fixiert werden, damit sie bei Seegang nicht über Bord gehen. Die Arbeit ist körperlich höchst anstrengend. Allein eine Laschstange, mit denen die Boxen gegen Verwackeln untereinander und mit speziellen Vorrichtungen an Deck verzurrt werden, wiegt rund 15 Kilogramm. Rund 150 von ihnen werden pro Schicht und Lascher bewegt, es muss schnell gehen. Der Arbeitsplatz liegt in bis zu 50 Metern Höhe – und wird auch in Zukunft kaum von Computern und Robotern zu erledigen sein.

Szenenwechsel: Ein Büroraum im vierten Stock der Zentrale des Containerterminals Altenwerder (CTA) der Hamburger Hafen und Logistik AG. Hier trainiert Imma-

Ein Joystick und virtuelle Bildwelten: Im Trainingszentrum auf dem Containerterminal Altenwerder wird der Boxenumschlag im Büro simuliert. Schon bald wird daraus Realität

„Die Sitzhaltung ist eine ganz andere, der Körper wird sich darüber freuen“

Immanuel Kanschak
Containerbrückenfahrer
bei der HHLA

3

neue Containerbrücken für den Fernsteuerbetrieb werden derzeit auf dem CTA installiert

manuel Kanschak die Fernsteuerung einer Containerbrücke an einem Simulator. Er sitzt dazu hoch konzentriert vor mehreren Bildschirmen und dirigiert mit dem Joystick einen Container zentimetergenau an seinen Bestimmungsort an Bord eines großen Boxcarriers. Ganz ungewohnt ist diese Tätigkeit für ihn nicht: „Die Blocklagerkräne auf dem CTA steuere ich schon seit 2010 aus dem Büro.“

Wenn Kanschak sich zur Seite dreht, kann er durchs Fenster drei neue Containerbrücken sehen, die gerade aufgebaut werden – und sich auf den ersten Blick nicht von den vielen anderen blauen Kränen im Hafen unterscheiden. Doch sie haben keine Kanzel mehr, aus denen Brückenfahrer wie Kanschak die Blechkisten in nach vorn gebückter Haltung mit aufmerksamem Blick laden oder löschen.

Auch diese Arbeit ist anstrengend, nach rund vier Stunden erfolgt daher die Ablösung. Künftig kann die Steuerung der Containerbrücke aus einem der Büros auf dem CTA erledigt werden – und zwar von einem ergonomischen Arbeitsplatz. Kanschak wird dazu in einigen Monaten nur einige Meter weiter von seinem Trainings-Simulator zur „echten“ Steuerkonsole hinüberwechseln. Dann sieht er statt der am Rechner erzeugten virtuellen Realität Kamerabilder, die live auf den Brücken aufgenommen werden. „Die Sitzhaltung ist eine ganz andere, der Körper wird sich darüber freuen“, sagt Kanschak.

Die Inbetriebnahme der drei neuen Kräne soll schrittweise im Laufe des Jahres erfolgen – aus dem vermeintlichen Computerspiel wird Realität. Die älteren Brücken werden zunächst weiterhin „bemannt“ in Betrieb bleiben.

Kurs Zukunft: Sie sind blau und rot wie alle anderen Containerbrücken im Hamburger Hafen – doch eine Kanzel für den Brückenfahrer haben sie nicht mehr. Die drei neuen Anlagen sind auf dem Seeweg nach Hamburg gekommen und werden derzeit in Altenwerder endmontiert



Foto: HHLA

Am CTA wurde das neue „ma-co digitale trainingscentrum“ im Rahmen des Projekts „PortSkill 4.0“ Ende vergangenen Jahres vorgestellt. Es ist speziell auf die Anforderungen der digitalisierten Hafenarbeit ausgerichtet. Durch die „Kombination aus modernster Technik, vernetztem Lernen und der Analyse zukünftiger Jobanforderungen soll das Trainingszentrum eine zukunftsorientierte Plattform zur Qualifizierung für die zukünftige Hafenarbeit bilden“, heißt es von den Betreibern. Verbundkoordinator ist die Bildungseinrichtung ma-co maritimes kompetenzzentrum mit Hauptsitz in Hamburg. Mit an Bord sind neben der HHLA auch die Bremer BLG Logistics Group, das Hamburger Digitalunternehmen PatientZero Games, die Gewerkschaft Verdi als Sozialpartner und der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS). Das Projektvolumen beträgt 3,2 Millionen Euro. Der Simu-

lator selbst wiederum gehört zu einem weiteren Projekt der HHLA mit ma-co („DigiRemote 2030“) zur Fernsteuer-Ausbildung der Containerbrückenfahrer.

„Hafenarbeit ändert sich im Wandel der Zeiten“, sagt Melanie Leonhard. Die Hamburger Senatorin für Wirtschaft und Innovation verfolgt das Projekt aufmerksam. Kontinuierliche Aus- und Weiterbildung sowie die Qualifizierung von Beschäftigten seien entscheidend, um vom Wandel der Arbeitswelt zu profitieren. „Das Projekt PortSkill 4.0 ist ein wichtiger Meilenstein bei der Transformation der Arbeit. Es leistet Pionierarbeit, indem es wertvolle Erkenntnisse hinsichtlich der künftig zu erwartenden und erforderlichen Qualifikationsprofile liefert“, ist die Senatorin überzeugt. Es gehe darum, Unternehmen und Mitarbeiter im Hafen fit zu machen für künftige Herausforderungen im Transformationsprozess.

3,2

Millionen Euro beträgt das Projektvolumen von „PortSkill 4.0“

„Das Projekt PortSkill 4.0 ist ein wichtiger Meilenstein bei der Transformation der Arbeit. Es leistet Pionierarbeit, indem es wertvolle Erkenntnisse hinsichtlich der künftig zu erwartenden und erforderlichen Qualifikationsprofile liefert“

Melanie Leonhard
Senatorin für Wirtschaft und Innovation in Hamburg

Zurück in den Simulator. „Wenn man nur auf den Bildschirm schaut, verliert man allerdings etwas das Reale. Das könnte eine Herausforderung werden“, erwartet Kanschak. „Denn wenn man mit dem Container irgendwo aneckt, dann merke ich das oben auf der Containerbrücke sofort. Das rappelt und ruckelt. Das werde ich am Fernsteuerstand künftig nicht mehr in dieser Art mitbekommen.“

Dennoch freut sich der Hafenarbeiter auf seinen neuen Arbeitsplatz: „Das Fernsteuern macht mir Spaß – und ist viel ergonomischer.“ Etwas wird dem Brückenfahrer allerdings fehlen: „Die Aussicht von oben über den Hafen ist immer wieder schön, die habe ich im Simulator nicht.“

Den Laschern an Bord dagegen bleibt dieser Blick dagegen auch künftig erhalten, zumindest von den oberen Containerlagen. Wenn sie denn überhaupt Zeit dafür haben. **bo**

ANZEIGE



Nietiedt
www.nietiedt.de

- Korrosionsschutz für die Schifffahrt und den Stahlwasserbau
- Stahl- und Metallbau für den maritimen Sektor
- Spezialgerüstbau für Werften und Schifffahrt

Nietiedt Korrosionsschutz
Hermann-Blohm-Straße 5 · Hamburg
Telefon: 040 78 01 08 - 55
hamburg-oft@nietiedt.com

Nietiedt Gerüst- und Metallbau
Billbrockdeich 197 · Hamburg
Telefon: 040 21 90 68 - 0
hamburg-gb@nietiedt.com



Hafen als Hub für grüne Moleküle

Infrastruktur für kohlenstoffarme und regenerative Sekundär-Energieträger befindet sich im Aufbau

Methanol, Ammoniak, Wasserstoff: Im Hamburger Hafen stehen mehrere maritime Energiewende-Projekte vor der Umsetzung. Zu den Initiatoren zählen unter anderem das Energieunternehmen Mabanaf, die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), die Hamburger Energiewerke und ihr Projektpartner Luxcara. Ein Überblick.

Im Tanklager Blumensand arbeitet Mabanaf daran, die Lagerung von Methanol zu ermöglichen und dessen Import nach Norddeutschland zu erleichtern. Sowohl in der Schifffahrt und anderen Bereichen des Transportwesens als auch in der Chemieindustrie rechnet das Unternehmen mit einem wachsenden Bedarf. Die vier umzubauenden Tanks haben ein Fassungsvermögen von insgesamt rund 20.000 Kubikmetern. Die Umrüstung soll in zwei Schritten erfolgen: Die ersten beiden Tanks bis Mitte 2026, die anderen beiden bis 2027.

Im April haben Mabanaf und das auf E-Fuels spezialisierte Unternehmen HIF Global zudem eine Vereinbarung zur Abnahme von E-Methanol unterzeichnet. Ziel ist die Förderung kohlenstoffreduzierter Kraftstoffe für die Schifffahrtsindustrie. Die anfängliche Abnahmemenge soll bis zu 100.000 Tonnen pro Jahr betragen und das Methanol aus erneuerbarem Strom und abgeschiedenem CO₂ hergestellt werden. „Diese Vereinbarung ist ein weiterer Schritt nach vorn, um unseren Schifffahrtskunden einen praktikablen alternativen Kraftstoff zur Verfügung zu stellen“, sagt Volker Ebeling, Senior Vice President New Energy, Supply & Infrastructure bei Mabanaf. Auch Diego Fettweis, Chief Commercial Officer von HIF Global, bezeichnete die Schifffahrt diesbezüglich als einen der Schlüsselmärkte, den es zu erschließen gelte.

Bereits im Juli vergangenen Jahres hat Mabanaf die Genehmigungsunterlagen für den geplanten Bau eines Ammoniak-Importterminals am Blumensand-Tanklager eingereicht, das künftig insbesondere dem Aufbau der

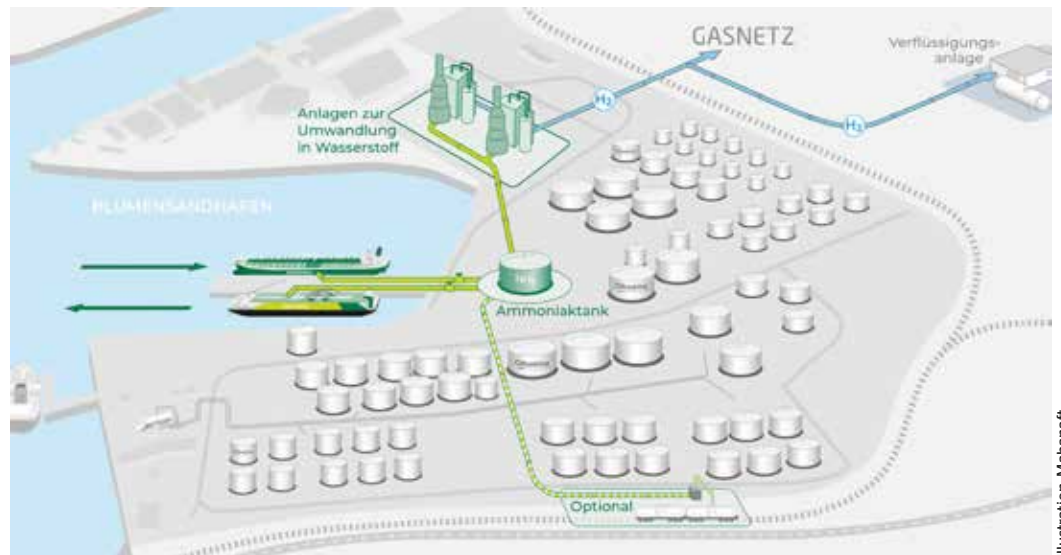


Illustration: Mabanaf

Wasserstoffversorgung dienen soll. „Mit unserem Importterminal wollen wir innovative Energielösungen wie Ammoniak für die Schifffahrt und die Weiterverarbeitung zu Wasserstoff möglich machen“, erklärt Philipp Kroepels, Director New Energy bei Mabanaf. Geplanter Betriebsbeginn ist 2028. In unmittelbarer Nähe plant der Ankerkunde Air Products eine Anlage zur Umwandlung des Ammoniaks in Wasserstoff.

An einer internationalen Partnerschaft zum Aufbau des weltweit ersten Importkorridors für Flüssigwasserstoff beteiligt sich derweil die HHLA. Grüner Wasserstoff aus dem Oman soll mit Spezialtankern nach Europa verschifft und dort zur Versorgung mit klimafreundlicher Energie beitragen. „Mit unserem europäischen Logistiknetzwerk wollen wir den Wasserstoff von den Importhäfen effizient zu den Endverbrauchern in Deutschland und Europa transportieren“, sagte Annette Walter, Chief Financial Officer der HHLA, anlässlich der Mitte April dieses Jahres unterzeichneten Entwicklungsvereinbarung.

Für die HHLA ist Wasserstoff ein zentraler Baustein auf dem Weg zur Klimaneutralität bis 2040. „Flüssigwasserstoff spielt dabei eine Schlüsselrolle, weil er unabhängig von Pipelines transportiert werden kann - ideal für Mobilität und Logistik, die Luftfahrt sowie kleine und

„New Energy Gate“: Im Hamburger Blumensandhafen will das Energieunternehmen Mabanaf einen Ammoniak-Importterminal errichten und Tanks für die Lagerung von Methanol umrüsten

mittelständische Industrie- und Chemieunternehmen“, so Walter. Bis 2029 soll der geplante Importkorridor den Hafen Duqm im Oman mit Amsterdam sowie Logistikstandorten in Duisburg und weiteren zentralen Regionen Deutschlands verbinden. Die HHLA bringt sich insbesondere über das europaweite Intermodalnetz ihrer Bahntochter Metrans in das Projekt ein, um den Wasserstoff weiterzuverteilen.

Voran geht es in Hamburg auch auf dem Gelände des stillgelegten Kohlekraftwerks Moorburg. Nachdem nun beide Kesselhäuser erfolgreich gesprengt werden konnten, sollen voraussichtlich noch Mitte dieses Jahres die Bauarbeiten für den „Hamburg Green Hydrogen Hub“ starten. Die Hamburger Energiewerke und ihr Projektpartner Luxcara wollen mit einem Elektrolyseur zur Herstellung von grünem Wasserstoff und Gasnetz Hamburg mit dem Wasserstoffnetz „HH-WIN“ die Grundlagen für den Hochlauf der H₂-Wirtschaft am Industriestandort Hamburg schaffen. Über einen bereits vorhandenen Anschluss an das 380kV-Höchstspannungsnetz soll der Elektrolyseur künftig mit Strom aus erneuerbaren Energien versorgt werden. Geplant ist, dass am Standort Moorburg von 2027 an voraussichtlich zunächst 10.000 Tonnen Wasserstoff pro Jahr produziert werden sollen. ■ bek/bo

10.000

Tonnen Wasserstoff pro Jahr sollen zunächst am Standort Moorburg ab 2027 produziert werden

Dynamische Mooring für maximale Sicherheit

ShoreTension-System feiert Premiere in Hamburg – HLM will eigene Anlagen anschaffen



Erfolgreiche Premiere bei der Anlieferung von Containerbrücken am CTA auf einem Schwergutschiff: Mit dem dynamisch arbeitenden ShoreTension-System will HLM das Festmachen auf ein neues Level bringen

Mit dem ShoreTension-System, seit mehreren Jahren schon in Rotterdam und jüngst auch in Le Havre im Einsatz, ist eine Innovation in der Festmachertechnik nach Hamburg gekommen. Anstelle starrer, statischer Leinen arbeitet ShoreTension mit einer kontinuierlich nachregelnden Vorspannung. „Ein hydraulisch oder elektrisch betriebener Zylinder hält die Festmachleine stets unter optimalem Zug“, berichtet Florian Heeckt, Prokurist und General Manager bei HLM Hamburg Lines Men, dem THB. Tide, Wellenbewegungen und Winddruck werden so in Echtzeit ausgegli-

chen, Spitzenkräfte zuverlässig gedämpft und Schläge auf Poller, Kai und Schiffsrumpf deutlich reduziert.

Bei der Anlieferung von drei neuen Gantry-Kränen am Containerterminal Altenwerder durch die Reederei SAL Heavy Lift feierte das System kürzlich seine Premiere in Hamburg „und bewährte sich sofort eindrucksvoll“, so Heeckt weiter. „Da die Kräne über das Heck des Schwerlastschiffes entladen wurden und nur wenige Poller zur Verfügung standen, wäre mit herkömmlichen Leinen eine sichere Positionierung nicht zu gewährleisten gewesen.“ Die

Experten von HLM schlugen daraufhin vor, zwei ShoreTension-Einheiten von der Festmacherorganisation KRVE aus Rotterdam anzumieten.

Für Reedereien und Terminalbetreiber bedeutet ShoreTension nach Angaben von Heeckt vor allem eine erhöhte Betriebssicherheit und Effizienz: „Der Personalaufwand wird reduziert, ein manuelles Nachfieren entfällt weitgehend, da das System automatisch nachregelt und nur bei Grenzwertüberschreitungen Alarm gibt.“ Der geringere Verschleiß von Leinen und Pollern sowie die reduzierte Belastung von Schiffsrumpf und Kai führ-

ten gleichzeitig zu niedrigeren Instandhaltungskosten, zudem sinke das Unfallrisiko für die Festmachercrew, da kritische Kraftspitzen automatisch abgefangen würden – allerdings müssten die Mitarbeiter an der Kaikante für den Einsatz des neuen Systems zuvor gut geschult werden.

HLM hat beschlossen, eigene ShoreTension-Einheiten im Hamburger Hafen anzubieten. Heeckt: „Unser Ziel ist es, besonders bei starken Tidenströmen und Stürmen mit dem neuen System nicht nur Großschiffe dynamisch zu sichern.“

bo



Fotos: HLM

„Tide, Wellenbewegungen und Winddruck werden mit ShoreTension in Echtzeit ausgeglichen, Spitzenkräfte zuverlässig gedämpft und Schläge auf Poller, Kai und Schiffsrumpf deutlich reduziert“

Florian Heeckt

Prokurist und General Manager bei HLM Hamburg Lines Men

ANZEIGE

HOYER

Dein Partner für Bunker-Service

Betriebsstoffe, Schmierstoffe und jetzt auch AdBlue® für Deine Flotte.

Hoyer Marine GmbH
Palmaille 63
22767 Hamburg
Tel. +49 40 53798470

hoyer-marine.de

„Fokus wurde zu sehr auf den Containerumschlag gelegt“

Interview mit Axel Mattern, Vorstand bei Hafen Hamburg Marketing e.V., über neue Linien, die Zollpolitik der USA und die künftige Rolle zwischen Energie- und Universalhafen

THB Jahrelang gab es negative Schlagzeilen aus dem Hamburger Hafen. Mehrere neue Verbindungen sollen jetzt für Wachstum im Containerumschlag sorgen. Ist das die Trendwende?

Axel Mattern Die weltpolitische und wirtschaftliche Lage hat den Hamburger Hafen in den vergangenen Jahren sehr herausgefordert. Trotz all dieser Widerstände muss einmal festgehalten werden, dass sich die Anteile der Waren, die über den Hamburger Hafen in sowie aus der Metropolregion und dem Hinterland transportiert werden, permanent erhöht hat. Güter, die nach Hamburg wollen und die exzellenten Hinterlandanbindungen nutzen möchten, fanden und finden also ihren Weg. Wir sind sehr froh, dass sich jetzt gleich mehrere Reedereien entschieden haben, Hamburg in die neuen Dienste aufzunehmen.

Um welche Linien handelt es sich?

Insgesamt laufen fünf neue Liniendienste den Hafen an. Hierunter ist ein Dienst von ONE/Yang Ming ins Mittelmeer und einer nach Jebel Ali von MOL ACE. Zudem freuen wir uns über einen Asiidienst der Ocean Alliance, der ab dem vierten Quartal 2025 kommen soll. Darüber hinaus gibt es neue Feederdienste von ONE und Maersk in die Ostsee. Hinzu kommen zwei weitere Liniendienste, die bereits bestehende ersetzen. Es handelt sich dabei um zwei Indiidienste von CMA CGM/ Cosco/ OOCL und der Gemini Cooperation.

Haben die neuen Relationen im ersten Quartal schon für einen Aufschwung sorgen können?

Die Umschlagzahlen stehen zwar noch nicht endgültig fest. Es lässt sich aber sagen, dass auf einigen der neuen Relationen die Umschläge signifikant gestiegen sind. Wir hoffen hier



Foto: HHLA/Raetzke

„Die Umschlagzahlen für das erste Quartal stehen zwar noch nicht endgültig fest. Es lässt sich aber sagen, dass auf einigen der neuen Relationen die Umschläge signifikant gestiegen sind“

natürlich, dass sich die Liniendienste etablieren und mehr Ware nach Hamburg bringen.

Zeichnet sich ab, dass auch der Einstieg von MSC bei der HHLA für mehr Ladung sorgt?

Mit dem Einstieg von MSC bei der HHLA hatte die Reederei angekündigt, mehr Volumen über Hamburg abzuwickeln. Die HHLA hat bestätigt, dass sie einen Hochlauf der Mengen von MSC an den Hamburger Containerterminals der HHLA sieht. Die ersten Dienste



Foto: HHM/Würke

„Hamburg war schon immer ein Universalhafen und er wird es auch bleiben“

Axel Mattern

Vorstand bei Hafen Hamburg Marketing (HHM)

von MSC werden bereits bei der HHLA abgefertigt.

Welchen Einfluss auf den Umschlag erwarten Sie durch die wirre Zollpolitik der USA?

Das ist sehr schwer zu beantworten. Wir haben bereits in den vergangenen Monaten erlebt, dass der Umschlag mit Amerika stark gestiegen ist. Das deutet darauf hin, dass bereits viele Unternehmen vorgesorgt und ihre Lager gefüllt haben. Dadurch haben wir nach den jüngsten Auswertungen jetzt schon einen leichten Rückgang. Ob die Exporte durch diese Zollpolitik zurückgehen, werden wir sehen, wenn Trump sie tatsächlich durchsetzen sollte. Grundsätzlich möchte ich noch mal erwähnen, dass Zölle Gift für unseren freien Handel sind.

Immer mehr beherrschen Themen rund um einen künftigen „Energiehafen“ die Zukunftsdiskussionen um den Hamburger Hafen. Ist damit die Rolle als Universalhafen in Gefahr?

Nein, ich würde eher sagen, damit zeigt sich der Hamburger Hafen in seiner ganzen Breite. Hamburg war schon immer ein Universalhafen und er wird es auch bleiben. In den vergangenen Jahren wurde der Fokus von der Öffent-

lichkeit und auch den Medien zu sehr auf den Containerumschlag gelegt.

In den letzten Monaten wurde stark über die Rolle des Bundes als stärkerer Hafenfinanzierer diskutiert - wo besteht in Hamburg der größte Investitionsbedarf, der vom Bund gedeckt werden könnte? Mit der neuen Bundesregierung hoffen wir natürlich, dass unsere jahrelangen Forderungen nach mehr Unterstützung der deutschen Häfen endlich umgesetzt werden - auch in Hamburg. Um es noch einmal deutlich zu sagen: Der Erhalt und die Investitionen dienen der Versorgungssicherheit der gesamten deutschen Wirtschaft und sind deshalb eine Aufgabe von nationaler Bedeutung. Aktuell profitiert der Hamburger Hafen von seiner sehr guten Anbindung per Bahn. Unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten wird dieser Aspekt in Zukunft noch an Bedeutung gewinnen. Aber es ist wichtig, dass die notwendige Infrastruktur erhalten und auch ausgebaut wird. Dies betrifft im Übrigen nicht nur den Hafen, sondern natürlich auch die weiterführenden Strecken. Darüber hinaus gibt es zahlreiche Investitionsprojekte, die einer Finanzierung bedürfen. ■ bo