

PORT OF HAMBURG MAGAZINE

DAS OFFIZIELLE MAGAZIN DES HAMBURGER HAFENS | Ausgabe Dezember 2025

Europa

Global vernetzt, digital geschützt

Jens Meier im Gespräch über Vernetzung und Resilienz des Hamburger Hafens.

Netzwerk stärken, Chancen erkennen

Hafen Hamburg Marketing informiert über Aktivitäten und Projekte.



Port of Hamburg



**„AUS DER HANSE IST EIN MODERNES
EUROPA GEWORDEN, UND DER HAMBURGER
HAFEN BLEIBT SEIN TOR ZUR WELT —
VERLÄSSLICH, FORTSCHRITTLICH UND
WELTOFFEN.“**

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

wer heute am Hamburger Hafen steht und den Blick über die Elbe schweifen lässt, sieht weit mehr als Kräne, Container und Schiffe. Man blickt auf gelebte Geschichte – und zugleich in die Zukunft Europas. Hamburg war schon zu Zeiten der Hanse ein zentraler Knotenpunkt des Handels, ein Ort des Austauschs von Waren, Ideen und Kulturen. Diese Offenheit, diese Neugier auf die Welt – sie prägen unsere Stadt bis heute. Sie sind das Fundament, auf dem wir als Hafenstandort unsere Zukunft gestalten.

Heute ist der Hamburger Hafen Europas größter Bahnhofen – ein entscheidender Faktor für nachhaltige Logistik und effiziente Hinterlandanbindung. Rund die Hälfte aller Container wird bereits per Bahn weitertransportiert. Das ist nicht nur ein logistischer Erfolg, sondern auch ein klares Bekenntnis zu Klimaschutz und Zukunftsfähigkeit. Hamburg trägt damit zur Versorgungssicherheit Deutschlands und Europas bei – gerade in Zeiten globaler Umbrüche.

Deshalb widmen wir diese Ausgabe ganz Europa – und tun dies in Form einer besonderen Interviewausgabe, in der verschiedene Perspektiven und Stimmen zu Wort kommen. Europa bewegt uns, und wir wollen darüber sprechen.

Auch innerhalb von Hafen Hamburg Marketing stehen die Zeichen auf Zukunft. Mit der neuen Doppelspitze aus Hendrik Meyn und mir setzen wir ein klares Signal: Wir wollen weitere Kräfte entfalten, Perspektiven erweitern und Hamburgs Rolle als führenden europäischen Logistikstandort noch besser kommunizieren. Mehr über unseren neuen Vorstandskollegen und seine Sicht auf die aktuellen Entwicklungen erfahren Sie in einem eigenen Interview in dieser Ausgabe. Ab der kommenden Ausgabe begrüßen wir Sie an dieser Stelle dann regelmäßig zu zweit.

Unsere maritime Wirtschaft befindet sich in einer Zeit des tiefgreifenden Wandels. Digitalisierung, alternative Antriebe, Landstromversorgung und Wasserstoffprojekte verändern die Branche grundlegend. Doch Wandel ist für Hamburg nichts Neues – er gehört zu unserem Selbstverständnis. Wir begreifen ihn als Chance. So schließt sich der Kreis: Aus der Hanse ist ein modernes Europa geworden, und der Hamburger Hafen bleibt sein Tor zur Welt – verlässlich, fortschrittlich und weltoffen.

Bleiben Sie neugierig – und bleiben Sie dem Hafen verbunden.



AXEL MATTERN

Vorstand Hafen Hamburg Marketing e.V.



Inhalt



03 EDITORIAL

06 EIN CONTAINER VISUALISIERT

Ein blau leuchtender Container bereist das europäische HHLA-Netzwerk

08 HAFEN HAMBURG GLOBAL VERNETZT

HPA-Chef Jens Meier über Schlüsselprojekte und Resilienz

12 LOGISTIK IM STURM

Red Storm-Übungen helfen, die Sicherheit von Stadt und Land zu erhöhen

16 HHM IN EUROPA

Über Klimaschutz- und Digitalisierungsprojekte und die Aktivitäten des Hamburger Hafens in Europa

20 POWER FÜR DIE SCHIENE

METRANS hat in Europa viel für die Verlagerung von Verkehren auf die Schiene getan



24 CMA CGM SETZT AUF HAMBURG

Deutschlandchefin Mirja Nibbe über geplante Hafeninvestitionen

27 SAUBERE LUFT FÜR SAUBERE HÄFEN

ETS Degassing entgast mit mobilen Anlagen Binnen- und Hochseeschiffe

30 ENERGIEWENDE IN EUROPA

Hamburg als Ausgangspunkt für klimaneutrale Logistik

32 HHM STÄRKT DIE ROLLE DES HAFENS

Der neue Vorstand Hendrik Meyn will den Hafen und den Verein in der Branche noch sichtbarer machen

34 IM TAKT DES HAFENS

Der Zoll sorgt für Sicherheit und reibungslosen, legalen Handel in Deutschland und Europa

36 PORT NEWS

Neues rund um den Hamburger Hafen



| ENERGIEHUB BRUNSBÜTTEL



► CO2-EXPORT

► LNG-IMPORT

► GRÜNE ENERGIETRÄGER

 **BRUNSBÜTTEL PORTS**
more than moving

company of
SCHRAMM
group ■■■■

    **Brunsbüttel Ports GmbH**

www.brunsbuettel-ports.de

CMA CGM CONNECTS HAMBURG TO THE WORLD



www.cma-cgm.com

 **CMA CGM**

Ein Container visualisiert „The Power of Networks“

Ein blau leuchtender Container bereist das europäische HHLA-Netzwerk.

VON THERESA LINDER

Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) startete auf der großen Bühne des Hamburger Hafengeburtstages ihre spektakuläre Jubiläumskampagne. Sie nahm ihren 140. Geburtstag zum Anlass, ihr europäisches Netzwerk in Szene zu setzen. Ein blau leuchtender Container machte sich auf den Weg quer durch Europa und wurde unterwegs zum Symbol für Vernetzung und Zusammenarbeit.

Die Blue Box legte innerhalb von viereinhalb Monaten mehr als 12.600 Kilometer zurück. Von Hamburg aus führte ihre Route über Tallinn (Estland), Prag (Tschechien), Dunajská Streda (Slowakei), Budapest (Ungarn) bis nach Triest (Italien). Auf Schiffen, Zügen und Lkw überquerte sie Grenzen und machte sichtbar, wie gut die Vernetzung von Europas Häfen mit dem Hinterland funktioniert.

An jeder Station zog der Container mit seinem leuchtenden Blau die Blicke auf sich. Er erinnerte an das Hamburger Lichtkunstprojekt Blue Port von Lichtkünstler und Theatermacher Michael Batz, das in diesem Jahr den Hafen zum zehnten Mal in ein magisches Licht taucht. Entsprechend



Die Reise startet mit einem großen Bühnenspektakel während des Hamburger Hafengeburtstages.

endete die Reise auch pünktlich zum sogenannten Light-up Hamburg des diesjährigen Blue Port. Ein E-Truck der HHLA brachte ihn zum Elbufer, wo gegenüber nach einem feierlichen Knopfdruck der Hafen blau erstrahlte.

Der illuminierte Container steht für das Selbstverständnis der HHLA als europäischer Netzwerklogistiker, der Menschen, Güter, Daten und Ideen miteinander verknüpft. Er zeigte, wie Europa am besten funktioniert: mit der „Power of Networks“. ■

Die Blue Box steht in Triest auf dem Gelände von HHLA PLT Italy.









© HHM/Hirsch

Hafen Hamburg global vernetzt

Jens Meier ist seit 2008 Geschäftsführer der Hamburg Port Authority (HPA). Im Gespräch mit HHM-Vorstand Axel Mattern berichtet er über die Rolle des Hamburger Hafens, wichtige Zukunftsthemen sowie Anforderungen an Resilienz und Sicherheit.

VON MATHIAS SCHULZ
UND AXEL MATTERN

***POHM:** Die Umschlagzahlen entwickeln sich aktuell positiv. Wie zufrieden sind Sie mit der allgemeinen Entwicklung des Hafens – insbesondere hinsichtlich aktueller Projekte und der Zukunftsfähigkeit?*

Jens Meier: Der Hamburger Hafen sichert als europäisches Drehkreuz und leistungsfähige Schnittstelle zu den internationalen maritimen Handelswegen eine Vielzahl von Arbeitsplätzen. Er erbringt außerdem einen erheblichen Wertschöpfungsbeitrag – regional, national und auf europäischer Ebene. Ich sehe die aktuelle Entwicklung des Hafens sehr positiv. Die Umschlagzahlen zeigen, dass sich der Markt stabilisiert und Hamburg als leistungsfähiger Universalhafen in Europa weiterhin gefragt ist. Mit den Reedereien Hapag-Lloyd, MSC, Grimaldi, COSCO und jetzt auch CMA CGM haben wir starke Partner mit aktiven Beteiligungen im Hamburger Hafen. Nach der Übernahme der Werft Blohm+Voss hat der Rüstungskonzern Rheinmetall angekündigt, bei uns in Hamburg den Marineschiffbau auszubauen. Schlüsselprojekte wie die Transformation Waltershofer Hafen, mit der wir die Leistungsfähigkeit des Hafens steigern werden, oder die Westumfahrung Alte Süderelbe (WASE) sowie der Landstromausbau, der bereits weit vorangeschritten ist, sichern langfristig die Wettbewerbsfähigkeit. Und mit dem Bau der neuen Köhlbrandbrücke und der Unterstützung des Bundes bei der Realisierung der A26

tragen wir dazu bei, Redundanzen zu schaffen. Das ist wichtig, denn Resilienz braucht Redundanz.

Der Hamburger Hafen gilt als hoch digitalisiert. Wie verändert diese digitale Transformation die Anforderungen an die Cybersicherheit?

Mit der fortschreitenden Digitalisierung steigt die Komplexität unserer Systeme – und damit auch die potenzielle Angriffsfläche. Automatisierte Terminals, vernetzte Logistikketten, Internet of Things (IoT)-Sensorik, digitale Verkehrssteuerung – all das verlangt deutlich höhere Sicherheitsstandards. Cybersicherheit ist heute ein integraler Bestandteil des Hafenbetriebs. Wir investieren deshalb in moderne Security-Architekturen, Echtzeitmonitoring und robuste Notfallkonzepte, um den Hafen auch im digitalen Raum sicher zu betreiben.

„Mit der fortschreitenden Digitalisierung steigt die Komplexität unserer Systeme – und damit auch die potenzielle Angriffsfläche.“

Cyberangriffe machen längst nicht mehr an Grenzen halt. Welche Rolle spielen internationale Kooperationen, insbesondere auch in Europa, beim Schutz kritischer Hafeninfrastruktur?

Häfen sind global vernetzt – Cyberbedrohungen ebenfalls. Deshalb brauchen wir europäische und internationale Partnerschaften. Wir arbeiten eng mit anderen großen Häfen zusammen. Gemeinsame Standards und der Austausch über konkrete Vorfälle erhöhen die Resilienz im gesamten Hafenverbund. Keine Hafenbehörde kann diese Aufgaben allein bewältigen.

Wie gelingt der Balanceakt zwischen Offenheit für Innovation, wie etwa Automatisierung oder KI-Systeme, und dem notwendigen Schutz vor externen Angriffen?

Innovation und Sicherheit sind für mich kein Widerspruch, sondern bedingen einander sogar. Neue Technologien wie künstliche Intelligenz (KI), autonomes Fahren im Hafengebiet oder digitalisierte Verkehrssteuerung setzen voraus, dass wir ein hohes Sicherheitsniveau gewährleisten. Gleichzeitig nutzen wir moderne Technologien, um Sicherheitsrisiken früher zu erkennen. Entscheidend sind ein ausgewogenes Risikomanagement und das Bewusstsein für potenzielle Gefahren. Wir haben damit bereits vor vielen Jahren – also rechtzeitig – angefangen, und wir kümmern uns auch weiter um das digitale Vertrauen – „Digital Trust“ – bei der HPA.

Sie sind gerade für eine weitere Periode zum Präsidenten der IAPH gewählt worden. Welche Akzente möchten Sie in den nächsten Jahren setzen?

Ich möchte die Internationale Vereinigung der Seehäfen (IAPH) weiter als globale Plattform für nachhaltige, resiliente und digital vernetzte Häfen stärken. Zentrale Themen der kommenden Jahre sind Digitalisierung, Nachhaltigkeit und Resilienz. Dabei steht für mich alles unter dem Motto „Don't forget the people“. Jede neue Technologie ist nutzlos, wenn wir unsere Mitarbeitenden nicht befähigen, sie sinnvoll zu nutzen. Wir werden uns daher auch verstärkt um die Ausbildung kümmern.

Der Wettbewerb zwischen Hafenstandorten ist stark. Wie kann man trotz Konkurrenz im IAPH-Kontext gemeinsame Strategien entwickeln?

Häfen stehen im Wettbewerb, aber sie teilen dieselben Herausforderungen: Dekarbonisierung, Digitalisierung, Resilienz, Fachkräftemangel. Im IAPH-Kontext schaffen wir einen Raum, in dem wir voneinander lernen, Best Practices entwickeln und internationale Rahmenbedingungen mitgestalten. Wettbewerb bleibt, aber gemeinsame Standards und verlässliche Prozesse stärken am Ende alle Beteiligten.

Welche Rolle kann Hamburg als europäischer Hub-Hafen im globalen Dialog der Häfen übernehmen?

Hamburg ist als großer europäischer Hub-Hafen naturgemäß eine Schnittstelle zwischen Nord- und Mitteleuropa und den globalen Märkten. Wir bringen unsere Erfahrungen aus Digitalisierung, nachhaltiger Infrastrukturplanung und Hafenmanagement in den internationalen Austausch ein. Hamburg kann hier eine moderierende, impulsgebende Vorreiterrolle einnehmen – besonders bei Zukunftsthemen wie grüner Energie, smartPort-Anwendungen oder Cyberresilienz.

Im europäischen Kontext entscheidet nicht nur der Hafen, sondern vor allem die Anbindung ins Hinterland über Wettbewerbsfähigkeit. Wo stehen Hamburg und Deutschland aktuell? Welche Investitionen sind in naher Zukunft nötig?

Hamburg verfügt über eine exzellente Hinterlandanbindung, insbesondere auf der Schiene. Deutschland steht jedoch vor der Herausforderung, Engpässe im Schienennetz schneller zu beseitigen. Für die nächsten Jahre sind Investitionen in die Digitalisierung der Leit- und Sicherungstechnik, mehr Kapazität auf Schlüsselstrecken und den Ausbau trimodaler Knotenpunkte entscheidend.

Wie verändert der zunehmende Schienengüterverkehr die Rolle Hamburgs im europäischen Logistiknetz?

Der Anteil des Schienengüterverkehrs im Hamburger Hafen ist schon heute europaweit führend – und

er wird weiter steigen. Das stärkt Hamburg, weil nachhaltige, zuverlässige Hinterlandwege immer wichtiger werden. Die Rolle des Hafens verschiebt sich damit stärker vom reinen Umschlagplatz hin zu einem intermodalen Knotenpunkt, der die Lieferketten der europäischen Industrie stabilisiert.

Ein Blick in die Zukunft: Welche technologischen Entwicklungen spielen in den nächsten fünf bis zehn Jahren die größte Rolle für das Zusammenspiel zwischen Hafen und Hinterland?

In den nächsten Jahren werden vor allem digitale Vernetzung, KI und digitale Zwillinge das Zusammenspiel von Hafen und Hinterland prägen, weil sie Abläufe synchronisieren und Störungen frühzeitig sichtbar machen. Gleichzeitig werden automatisierte und elektrifizierte Transportmittel auf Straße und Schiene die Hinterlandlogistik hin zu mehr Effizienz und Kapazität verändern. Außerdem entstehen durch alternative Energieträger neue Infrastrukturknoten, wodurch Häfen zu zentralen Energie- und Logistikhubs der Region werden.

Was begeistert Sie persönlich an Ihrer Arbeit in einer Zeit, in der europäische Logistik herausfordernder, aber auch spannender denn je wird?

Wir stehen tatsächlich vor herausfordernden Zeiten. Ein Hafen, der in dieser neuen Realität bestehen will, braucht nicht nur mehr Kapazität, er braucht mehr Resilienz. Wir treffen heute – gemeinsam mit unseren Freunden und Partnern –

„In den nächsten Jahren werden vor allem digitale Vernetzung, KI und digitale Zwillinge das Zusammenspiel von Hafen und Hinterland prägen.“

Entscheidungen, deren Wirkung wir erst in zehn oder zwanzig Jahren sehen. Damit schaffen wir die Enkelfähigkeit. Daran gemeinsam mit unseren Kolleginnen und Kollegen mitzuwirken ist meine Begeisterung und mein täglicher Antrieb. Denn Häfen mit Visionen gewinnen Märkte. Häfen ohne Visionen werden sie verlieren. ■



TRUST A MARKET LEADER

Since 1970, MSC has grown to become a leader in container shipping and a stable partner for businesses around the world. Our network of road, rail and sea transport allows us to offer sustainable and reliable door-to-door solutions worldwide. MSC's local teams ensure, whatever your cargo, it is always in safe hands.



MOVING THE WORLD, TOGETHER.



[msc.com](https://www.msc.com)

Logistik im Sturm

Kapitän zur See Kurt Leonards führt das Landeskommando Hamburg der Bundeswehr. Er berichtet, wie Red Storm-Übungen zivile und militärische Abläufe vernetzen und helfen, die Sicherheit von Stadt und Land zu erhöhen.

VON MATHIAS SCHULZ

POHM: *Herr Leonards, Sie sind als Kommandant zur See gefahren und führen derzeit das Landeskommando Hamburg der Bundeswehr. Wie fühlt sich der Dienst an Land für einen Marineoffizier an?*

Kurt Leonards: Es ist eine Freude, muss ich sagen. Hamburg ist nicht irgendeine Stadt, sondern die größte Hafenstadt Deutschlands – ein Ort mit ausgeprägter maritimer Identität. Für mich ist dieser Dienstposten daher nicht artfremd, sondern folgerichtig. Ich fühle mich hier sehr wohl und bin dankbar, als Marineoffizier das Landeskommando Hamburg führen zu dürfen.

Sie haben viele Häfen der Welt gesehen. Wie vertraut sind Sie mit dem Hamburger Hafen?

Intensiv kennengelernt habe ich ihn erst im vergangenen Jahr – vor allem über das Thema Sicherheit. In dieser Zeit habe ich eng mit HHLA, HPA und der Wirtschaftsbehörde zusammengearbeitet. Ich war aber auch beim Hafengeburtstag und habe an Sitzungen verschiedener Hafengremien teilgenommen. Zudem hat unser Manöver Red Storm Bravo auch im Hafen stattgefunden. Zugleich gibt es eine persönliche Verbindung: Als junger Leutnant bin ich für eine Werftliegezeit mit einer Fregatte hier eingelaufen. Ich erinnere mich gut daran, wie ich – mit Anfang zwanzig – die Elbe hinauffuhr und zum ersten Mal von See einlaufend das Panorama dieser Stadt sah. Das war prägend.

Wofür stehen Hamburg und sein Hafen für Sie?

Hamburg ist für mich eine tolerante, internationale Stadt, weltoffen, mit einer besonderen Nähe zur britischen Lebensart. Dass man im Hamburger Wappen einst das Tor öffnete, ist sinnbildlich für die Haltung, Menschen willkommen zu heißen, egal, woher sie kommen. Diese Offenheit und Vielfalt gehören für mich zum Kern der Hamburger Identität.

Welche Rolle spielen die Landeskommandos in der Bundeswehrstruktur?

Die Landeskommandos fungieren als zentraler Ansprechpartner der Landesregierungen für alle Belange, die die Bundeswehr betreffen. Unter dem Prinzip „One face to the customer“ koordinieren sie Themen wie Katastrophenschutz, zivil-militärische Zusammenarbeit und Veranstaltungen wie etwa den Veteranentag. Das Landeskommando stimmt sich dazu mit den weiteren Bundeswehrdienststellen in Hamburg – etwa der Führungsakademie, der Helmut-Schmidt-Universität oder dem Bundeswehrkrankenhaus – ab und versucht, die Anliegen des Bundeslandes zu lösen.

Die maßgebliche, sicherheitspolitische Aufgabe der Bundeswehr ist die Landes- und Bündnisverteidigung. Die NATO etwa setzt zur Abschreckung gegenüber Russland auf schnelle Truppenverlegungen an die nordöstliche Bündnisgrenze. Dadurch wird Deutschland als Transitland im Ernstfall zur logistischen Drehscheibe – für möglicherweise Hunderttausende NATO-Soldaten, die hier über Monate durchgeschleust würden. Diese Abläufe sind im als geheim eingestuftem Operationsplan Deutschland definiert. Die Landeskommandos koordinieren die Schnittstellen dieses Plans mit den Landesregierungen – in Hamburg ist dies die Behörde für Inneres und Sport (BIS). Das führt zu einem engen, fast täglichen Austausch mit der BIS.

Red Storm Bravo hat genau dieses Szenario, den Transit von Soldaten und Material, simuliert. Was war das Ziel der Übung?

Es ging darum, die zivil-militärischen Schnittstellen zu trainieren, die im Ernstfall eine Rolle spielen – zwischen Bundeswehr, Polizei, Feuerwehr, dem Technischen Hilfswerk, dem Deutschen Roten

Kurt Leonards ist als Kommandant zur See gefahren und führt nun seit Anfang 2024 das Landeskommando Hamburg der Bundeswehr.



Kreuz und weiteren Akteuren. Ganz praktisch heißt das: Wie bewegt sich ein Konvoi von 70 Militär-Lkw durch die Innenstadt? Welche Route ist erkundet und befohlen? Wie kommunizieren Polizei und Feldjäger miteinander? Wie erfolgt die Abstimmung mit der Verkehrs- und der Wirtschaftsbehörde, wie mit HPA und HHLA? In diesem Jahr haben wir vor allem daran gearbeitet, eine gemeinsame Sprache zu finden. Unternehmen haben begonnen, ihre eigenen Sicherheitsketten einzubringen. Und für Red Storm Charlie, die Folgeübung 2026, haben bereits weitere Firmen und Organisationen ihre Teilnahme angekündigt.

Lässt sich das Zusammenspiel der Akteure weiter vertiefen?

Ja, unbedingt. Wir entwickeln gerade etwas, das es vor einem Jahr noch gar nicht gab. Red Storm Alpha bildete die Grundlage, Red Storm Bravo war der nächste Schritt. Red Storm Charlie wird noch intensiver sein. Gleichzeitig achten wir darauf, uns nicht zu übernehmen und das richtige Maß zu halten.

Wie fiel das Feedback von außen aus?

Überraschend positiv. Drei angekündigte Demonstrationen waren deutlich kleiner als erwartet. Vom Straßenrand gab es Zuspruch, nicht selten in Alltagsmomenten wie beim Bäcker, als Menschen zu Soldaten sagten: „Gehen Sie vor, Sie nehmen doch sicher an der wichtigen Übung teil.“ Für die Truppe ist diese Wertschätzung wichtig. Es gab Zeiten, in

denen Anerkennung für den Soldatenberuf fast nur im Auslandseinsatz spürbar war. Das verändert sich gerade – und zwar deutlich.

Angesichts der täglichen Berichte über die Bedrohungslage und Drohnenaktivitäten: Müssen Hamburg und der Hafen reagieren?

Wir stellen fest, dass sich die Sicherheitslage verändert. Auch hier in der Kaserne gab es zahlreiche Drohnensichtungen, ebenso im Hamburger Hafen. Daraus folgt, dass wir – Bundeswehr, Behörden und zivile Unternehmen – unsere Resilienz in IT-Sicherheit und Objektschutz steigern müssen. Wir müssen unsere Maßnahmen gegen drohnen-gestützte Aufklärungsaktionen weiterentwickeln.

Welche Rolle kommt Häfen zu, wenn NATO-Partner unterstützt werden müssen?

Sie übernehmen eine zentrale Funktion. Logistik entscheidet – im zivilen wie im militärischen Bereich. Der Operationsplan Deutschland legt fest, welche Hubs betroffen wären, welche Flughäfen, welche Routen. Je angespannter die Lage, desto wichtiger werden Häfen und Umschlagterminals.

Welchen Beitrag leisten die von Ihnen abgehaltenen Red Storm-Übungen?

Sie verschaffen ein realistisches Lagebild über die Sicherheitsmechanismen im Hafen, bei der Bundeswehr und in den beteiligten Unternehmen. Wenn Szenarien



Die Bundeswehr soll verteidigungsfähiger werden und trainiert die zivil-militärischen Schnittstellen.

**Landeskommando, Behörden und
Blaulichtorganisationen arbeiten
eng zusammen.**



komplexer und verschiedene Dilemmata durchgespielt werden, erhöht das die Resilienz aller Beteiligten. Wir müssen prüfen, was die gesetzlichen Vorgaben für die Bundeswehr erlauben. Gleichzeitig sollten wir eng mit der Polizei und anderen relevanten Stellen zusammenarbeiten. Und wenn die Bundeswehr ertüchtigt wird, wächst auch die Marine: Schiffe und Boote müssen gebaut, instandgesetzt und repariert werden – vieles davon geschieht in Häfen.

Ergibt sich daraus eine Veränderung für das Landeskommando Hamburg?

Die Bundeswehr wird sich weiterentwickeln – und mit ihr die Landeskommandos. Wir verstehen uns als Sensor und Effektor der Bundeswehr in die Länder hinein. „One face to the customer“ ermöglicht klare, direkte Wege zwischen Landesregierungen und Bundeswehr.

Red Storm Charlie ist bereits in Planung. Was wird der Schwerpunkt sein?

Wir denken darüber nach, logistische Abläufe stärker länderübergreifend zu betrachten: Was kommt aus Niedersachsen in Hamburg an, was geht von Hamburg nach Schleswig-Holstein? Wir wollen auch die Interaktion mit Feuerwehr, Sanitätsdiensten und weiteren Blaulichtorganisationen vertiefen.

Was wünschen Sie sich – für die Gesellschaft und für die Bundeswehr in den kommenden fünf Jahren?

Sicherheit ist ein Grundbedürfnis des Menschen. Ich wünsche allen, dass sie sich um dieses Thema weniger Sorgen machen müssen. Für die Bundeswehr bedeutet das, ihre Verteidigungsfähigkeit weiter zu erhöhen. Wir müssen flexibel sein und schnell wachsen können. Das haben wir jahrzehntlang nicht gemacht – wir waren Spezialisten im Schrumpfen. Nun müssen wir Spezialisten im Wachsen werden. Das ist anspruchsvoll, aber notwendig. Und ich bin überzeugt, dass die Bundeswehr in fünf Jahren ganz anders aussehen wird als heute. ■

HHM in Europa – ein starkes Netzwerk

Stefan Breitenbach und Marina Basso Michael sind bei Hafen Hamburg Marketing (HHM) täglich in und für Europa unterwegs. Sie berichten über ihre Arbeit und den dadurch generierten Mehrwert für den Hafen und seine Unternehmen.

Stefan Breitenbach leitet die HHM-Projektteilung, die sich mit Themen wie Dekarbonisierung, Landstrom, über grüne Kraftstoffe bis zur digitalen Transformation beschäftigt und damit Hafen sowie internationale Partner stärkt.

VON THERESA LINDER

POHM: *Herr Breitenbach, Sie leiten seit neun Jahren die Projektteilung bei HHM. Wie gestaltet sich Ihr Arbeitsalltag?*

Stefan Breitenbach: Ich steuere die Themen strategisch und behalte die Schnittstellen zu Finanzen und Management im Blick. Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der inhaltlichen Betreuung von ein bis zwei Förderprojekten: von Abstimmungen mit internationalen Partnern über das Monitoring des Projektfortschritts und das externe Kommunikationsmanagement bis zur Qualitätssicherung und dem Berichtswesen an die Projektträger. Dazwischen stehen zahlreiche Abstimmungsgespräche, strategische Überlegungen und spontane Problemlösungen. Kein Tag gleicht dem anderen – genau das macht die Arbeit so spannend.

Wenn wir von Projektarbeit sprechen: Worum geht es dabei konkret, und welche Rolle übernimmt HHM? Welche Vorteile ergeben sich für Mitgliedsunternehmen?

HHM ist vor allem in EU-Förderprogrammen aktiv, beispielsweise im Interreg-Ostseeprogramm, das die Zusammenarbeit der Ostseeanrainerstaaten stärkt und gemeinsame Lösungen für grenzüberschreitende Herausforderungen entwickelt. Die Projekte adressieren Themen wie nachhaltige Verkehrskonzepte, intelligente Logistiklösungen sowie Umwelt- und Klimaschutz. Der Fokus unserer Tätigkeit liegt dabei aktuell auf der Dekarbonisierung von maritimen Verkehren und Häfen. HHM identifiziert geeignete Förderaufrufe, entwickelt Projektideen, bildet Konsortien und übernimmt teil-

weise die Projektleitung – einschließlich der administrativen Abwicklung sowie des Finanz- und Kommunikationsmanagements.

Mitgliedsunternehmen profitieren durch ihre Einbindung als Projektpartner: Sie können Risiken bei Forschungs- und Entwicklungsvorhaben reduzieren, Wissen aufbauen und ihr Netzwerk erweitern. HHM unterstützt sie dabei aktiv in administrativen Fragen und berät während der gesamten Projektlaufzeit. 2025 war ein besonders erfolgreiches Jahr: HHM war in elf Projekten aktiv – in



Stefan Breitenbach
Leiter der Projektteilung bei HHM

sieben als Partner und in vier als Projektleiter – und integrierte in jedem Projekt Mitgliedsunternehmen. Auch HHM selbst profitiert: Netzwerke wachsen, und der Hamburger Hafen wird auf europäischen Veranstaltungen noch sichtbarer präsentiert. Dieses Engagement stärkt das Profil des Vereins und des Hamburger Hafens innerhalb der Branche nachhaltig.

Welche Themenschwerpunkte kristallisieren sich heraus – und wie haben sich diese über die Jahre verändert?

Früher standen vor allem grenzüberschreitende Transportketten und multimodale Verkehre im Mittelpunkt. Heute dominieren Themen der Energiewende und Dekarbonisierung, etwa die Elektrifizierung von Umschlaggeräten, Landstromlösungen oder grüne Kraftstoffe. Projekte wie „Green Supply Chains“, „Shore Power in European Shipping“ oder „H2Derivatives@BalticSeaPorts“ verdeutlichen, wie Innovation, Nachhaltigkeit und Kooperation ineinandergreifen. Digitalisierungsaspekte – beispielsweise im Projekt „DigiTank“ mit KI-gestützten Analysen und digitalen

Österreich / Wien

Der Hafen Hamburg ist seit Beginn der Containerisierung der bedeutendste österreichische Umschlagplatz für Im- und Exporte. Nahezu sämtliche Transporte werden dabei umweltfreundlich per Bahn abgewickelt. Wir freuen uns besonders über die langjährige Mitgliedschaft der führenden österreichischen Containerterminals bei HHM. Mit ihnen realisieren wir regelmäßig erfolgreiche gemeinsame Veranstaltungen.



**Leiter der Repräsentanz
in Wien und Budapest
Alexander Till**

Tel.: +43 1 71254 84
till@hafen-hamburg.de

Zwillingen – verbessern Prozesse, Arbeitsbedingungen und die Umweltbilanz. Zudem hat sich die Förderlandschaft an die neue geopolitische Lage angepasst: Resiliente Transportketten, robuste Infrastruktur und Cybersecurity rücken verstärkt in den Fokus neuer Förderprogramme.

Der neue EU-Finanzrahmen gilt von 2028 bis 2034. Welche Veränderungen sind für Häfen und die Projektarbeit zu erwarten?

Die Förderlandschaft wird sich spürbar weiterentwickeln. Geplant ist, Struktur- und Kohäsionspolitik so-

Ungarn / Budapest

Seit den Anfängen des containerisierten Verkehrs ist der Hafen Hamburg Ungarns wichtigster Seehafen innerhalb der Nordrange – hervorragend angebunden durch zahlreiche regelmäßige Zugverbindungen, die einen effizienten und zuverlässigen Güterfluss gewährleisten.



**Repräsentant in Budapest
András Fazekas**

Tel.: +36 30 473 02 11
fazekas@hafen-hamburg.de

wie Agrar- und Fischereipolitik in einem gemeinsamen strategischen Rahmenfonds zu bündeln – jeweils mit nationalen Umsetzungsplänen. Auch die Interreg-Programme dürften künftig stärker auf regionale Resilienz, Umweltschutz und Vernetzung ausgerichtet sein, was nachhaltige und kooperative Hafenentwicklungen zusätzlich befördert. Das zentrale Infrastrukturprogramm Connecting Europe Facility (CEF) bleibt bestehen, und die Mittel für Verkehrsprojekte sollen nahezu verdoppelt werden – auf rund 81 Milliarden Euro. Gleichzeitig wächst die Bedeutung der Häfen, etwa im Hinblick auf Dual-Use-Fähigkeiten, Dekarbonisierung und digitale Modernisierung – ganz im Sinne des Europäischen Green Deal. Darüber hinaus eröffnen Programme wie „Horizon Europe“ weitere Möglichkeiten, grenzüberschreitende Forschung und Entwicklung voranzutreiben.

Welche Rolle spielt die Europäische Hafenstrategie für deutsche Häfen?

Ziel der EU-Hafenstrategie ist es, Wettbewerbsfähigkeit, Sicherheit, Nachhaltigkeit und Resilienz europäischer Häfen zu stärken. Neue Programme und Investitionspfade – unterstützt durch CEF und Green Deal – bieten hierfür wesentliche Impulse. Verschiedene Stellungnahmen aus der Branche sind bereits im Rahmen öffentlicher Konsultationen in den Gesetzgebungsprozess eingeflossen. Ursprünglich war geplant, die Strategie bis Ende 2025 zu verabschieden. Es ist jedoch davon auszugehen, dass dies nun erst 2026 geschehen wird.

Gibt es ein Projekt oder Ereignis, das Ihnen besonders in Erinnerung geblieben ist?

Ja. Zur Abschlussveranstaltung eines Binnenschiff-fahrtsprojekts haben die Projektpartner als Dank einen Songtext geschrieben und vorgesungen – ein außergewöhnliches und unvergessliches Erlebnis!

Marina Basso Michael stärkt bei HHM als Regionaldirektorin Europa das Netzwerk für den Hamburger Hafen und baut Brücken für das Wachstum der europäischen Hafenunternehmen.

VON THERESA LINDER

POHM: *Frau Basso Michael, Sie verantworten bei HHM die Region Europa. Welche Bedeutung hat Europa heute für den Hamburger Hafen – wirtschaftlich, strategisch und im Hinblick auf die grenzüberschreitende Zusammenarbeit? Und wie hat sich diese Rolle in den vergangenen Jahren verändert?*

Marina Basso Michael: Hamburg ist der drittgrößte Hafen Europas und somit ein unverzichtbarer Bestandteil der Supply Chain für Industrie und Handel. Dank des stark aufgestellten Hinterland- und Transshipmentnetzwerks lassen sich verlässliche und leistungsfähige Verbindungen in alle wichtigen Wirtschaftsräume herstellen. 2024 wickelte der Hamburger Hafen rund zwei Drittel seines Containerumschlags im Hinterlandverkehr ab, ein Drittel im Transshipment.

Gleichzeitig ist Europa heute ein Wirtschafts- und Lebensraum, in dem Industrie-, Energie-, Digitalisierungs-, Nachhaltigkeits- und Sicherheitspolitik eng miteinander verflochten sind. Die Zusammenarbeit hat sich in den letzten Jahren stark gewandelt: Im Fokus stehen nicht mehr allein wirtschaftliche Aspekte, sondern widerstandsfähige Partnerschaften, nachhaltige Transportketten sowie der gemeinsame Anspruch, Versorgungssicherheit und Wettbewerbsfähigkeit zu gewährleisten. Vertrauen, kulturelles Verständnis und nachhaltige Beziehungen sind dabei essenziell. Ham-

burg kann seine Position als internationale Logistikdrehscheibe nur behaupten, wenn es diese europäischen Verbindungen konsequent pflegt und strategisch weiter ausbaut.

Wie wichtig ist das Netzwerk der HHM-Repräsentanten für den Austausch mit Partnern, Häfen und Entscheidungsträgern – gerade im digitalen Zeitalter?

Unser Repräsentanznetzwerk in Prag, Warschau, Budapest und Wien ist von großer Bedeutung. Die Kolleginnen und Kollegen vor Ort erkennen wirtschaftliche, industrielle und politische Entwicklungen viel früher, als es aus der Distanz möglich wäre – sie sind unsere wichtigsten Sensoren für Chancen und Risiken.

Zudem schaffen wir Plattformen, auf denen sich unsere Mitgliedsunternehmen mit Vertreterinnen und Vertretern von Häfen, Institutionen und Kunden vernetzen können. Digitalisierung erleichtert vieles, doch Vertrauen entsteht vor allem durch persönliche Begegnungen, gemeinsame Projekte und Präsenz. Wir verstehen uns daher nicht nur als Marketingorganisation, sondern als Brückenbauer im europäischen Hafen- und Logistiksystem: Wir öffnen Türen, fördern den Dialog und begleiten Geschäftsideen auf dem Weg zu tragfähigen Kooperationen.

Welche aktuellen Entwicklungen im europäischen Markt wirken sich derzeit besonders auf den Hamburger Hafen aus?

Besonders prägend sind die Energie- und Industrieentwicklung, die europäische Nachhaltigkeitsagenda, neue digitale Technologien, geopolitische Spannungen und Anforderungen militärischer Mobilität. Hamburg bietet hierbei große Chancen – insbesondere aufgrund seines leistungsstarken Hinterlandnetzes. Es ermöglicht klimafreundliche, robuste und effiziente Transportketten, die angesichts globaler Unsicherheiten zunehmend an Bedeutung gewinnen.

Damit diese Vorteile genutzt werden können, braucht es ein abgestimmtes Auftreten nach außen: Hafenunternehmen, Logistik- und Eisenbahnunternehmen, Industrie und Politik müssen ihre Interessen gemeinsam vertre-

Polen / Warschau

Polnische Versender nutzen die Vorteile des EU-Binnenmarktes intensiv. Obwohl nationale Häfen im Vordergrund stehen, bleibt Hamburg dank seiner vielfältigen Seeverbindungen, seiner schnellen Abfertigung und seiner starken Hinterlandanbindung die bevorzugte Alternative. Der Hafen Hamburg bildet damit einen zentralen Baustein im polnischen Containertransportsystem – sowohl im Binnen- als auch im Außenhandel.



**Leiter der Repräsentanz
in Warschau**
Maciej Brzowski
Tel.: +48 22 6546 007
brzowski@hafen-hamburg.de

ten. Unsere Aufgabe als HHM ist es, Entwicklungen frühzeitig zu erkennen, relevante Akteure zu vernetzen und Wachstumspotenziale zu erschließen. So unterstützen wir den Ausbau von Marktanteilen.

Wie verändert sich die Zusammenarbeit innerhalb Europas – mit Blick auf Nachhaltigkeit, Digitalisierung und geopolitische Entwicklungen?

Europa rückt wirtschaftlich, logistisch und sicherheitspolitisch enger zusammen – und Häfen werden als kritische Infrastruktur zunehmend zu geostrategisch relevanten Akteuren. Viele Länder in Mittel- und Osteuropa investieren mit bemerkenswerter Dynamik in nachhaltige Logistik, Digitalisierung und Infrastruktur. Wenn Hamburgs maritime Expertise mit der Innovationskraft dieser Märkte zusammengeführt wird, entsteht ein starkes europäisches Netzwerk. Die Zukunft liegt nicht in isolierten Interessen, sondern in integrierten Wertschöpfungsketten – und an diesem Knotenpunkt liegt Hamburg.

Welche europäischen Märkte oder Regionen werden für Hamburg künftig besonders an Bedeutung gewinnen?

Nordeuropa, das Baltikum sowie Mittel- und Osteuropa zählen schon heute zu unseren dynamischsten Wachstumspartnern. Skandinavien entwickelt sich rasant zum Zentrum erneuerbarer Energien und zur grünen Stahlproduktion – ein Treiber für neue Kooperationen. Das Baltikum gewinnt aufgrund sicherheitspolitischer Entwicklungen weiter an strategischem Gewicht. Und Mittel- und Osteuropa, insbesondere Tschechien, die Slowakei und Ungarn, wachsen dank starker Industriecluster und einer leistungsfähigen Schienenlogistik kontinuierlich weiter.

Für Hamburg heißt das: Sichtbarkeit allein genügt nicht. Wir müssen aktiv zuhören, Impulse setzen, Netzwerke moderieren und Projekte begleiten. Genau das tun wir mit Delegationsreisen, Fachforen, Veranstaltungen sowie im engen Dialog mit Wirtschaft und Politik.

Sie arbeiten seit vielen Jahren in der europäischen Hafen- und Logistiklandschaft. Was fasziniert Sie an dieser Zusammenarbeit besonders?

Mich begeistert die Verbindung aus wirtschaftlicher Rationalität, unternehmerischem Ehrgeiz und menschlicher Nähe. Europäische Logistik funktioniert nur mit Vertrauen – und das entsteht durch Begegnungen, gemeinsame Ziele und klare Kommunikation. Da ich mit mehreren Sprachen und Kulturen aufgewachsen bin, weiß ich, wie stark Mentalitäten, Werte und Kommunikationserwartungen wirtschaftliche Kooperationen beeinflussen. Europa lebt vom gegenseitigen Lernen – diese Dynamik motiviert mich jeden Tag aufs Neue.



Marina Basso Michael
Regionaldirektorin Europa bei HHM

Gibt es ein europäisches Projekt oder eine Begegnung, die Ihnen besonders in Erinnerung geblieben ist?

Am eindrucklichsten sind die Momente, in denen aus Ideen echte Kooperationen erwachsen sind. Seit 2008 arbeite ich für Hafen Hamburg Marketing und begleite seit 2011 intensiv die europäischen Märkte – eine Phase, die zeigt, welchen Wert partnerschaftliches Handeln hat.

Besonders prägend war zuletzt die Delegationsreise nach Litauen unter Leitung von Senatorin Dr. Melanie Leonhard. In mein Heimatland zurückzukehren und gleichzeitig die aktuellen Entwicklungen – wie die Stationierung der deutschen Brigade und den damit verbundenen Infrastrukturaufbau – aus beruflicher Perspektive zu erleben, war für mich sehr bewegend. Diese Reise hat erneut verdeutlicht, wie eng Logistik, europäische Zusammenarbeit und gemeinsame Verantwortung heute miteinander verwoben sind. ■

Tschechien / Prag

Die wirtschaftliche Verbindung zwischen Prag und Hamburg besitzt herausragende Bedeutung: Rund eine halbe Million TEU werden jährlich transportiert – über 95 Prozent davon per Bahn –, was Hamburg zum wichtigsten Überseehafen Tschechiens macht. Der hohe Schienenanteil unterstreicht eindrucksvoll die exzellente Hinterlandanbindung des größten europäischen Bahnhafens.



**Leiter der Repräsentanz
in Prag**

Vladimír Doboš

Tel.: +420 224 891 301

dobos@hafen-hamburg.de

Power für die Schiene

In ihrer fast 35-jährigen Geschichte hat die Intermodalgesellschaft METRANS viel für die Verlagerung von Verkehren auf die umweltfreundliche Schiene getan. Was die Beziehung zum HHLA-Konzern und die Partnerschaft mit dem Welthafen Hamburg dazu beigetragen hat, verrät Peter Kiss, CEO der METRANS-Group.

VON NICOLE DE JONG

POHM: *Wie haben die langjährigen Beziehungen zur HHLA (30 Jahre) und die Partnerschaft zwischen Hamburg und Prag (35 Jahre) die Entwicklung von METRANS beeinflusst?*

Peter Kiss: Unsere Partnerschaft mit der HHLA und die Verbindung zwischen Hamburg und Prag prägen seit mehr als drei Jahrzehnten unser Selbstverständnis. Diese Beziehungen bilden das Fundament, auf dem METRANS aufgebaut wurde. Die enge Einbindung in die HHLA-Gruppe hat uns strategische Stabilität gegeben, um unsere Vision zu verwirklichen. Nur so konnten wir uns von einem lokalen Bahnbetreiber zu einem der führenden intermodalen Logistikdienstleister Europas entwickeln. Der Hamburger Hafen war für die Volkswirtschaften in Mittel- und Osteuropa schon immer das wichtigste Tor zum Welthandel. Deshalb brachten auch die ersten METRANS-Züge ihre Container in die Hansestadt. Die Zusammenarbeit zwischen Hamburg und Prag ist nicht nur symbolisch. Sie steht für die gemeinsame Überzeugung, Europa durch eine effiziente und nachhaltige Schienenlogistik zu verbinden. Dank dieser Partnerschaften konnten wir kontinuierlich in Terminals, Lokomotiven, Waggonen und Mitarbeiter investieren, sodass wir unseren Kunden heute höchste Qualität und Flexibilität bieten.

Haben sich diese Partnerschaften im Laufe der Jahre verändert? Welche Rolle spielen sie heute für den Erfolg von METRANS?

Was die HHLA betrifft, so hat sich unsere Partnerschaft ganz natürlich von einer engen Zusammenarbeit

zu einer vollständigen Integration entwickelt – während der METRANS-Spirit derselbe geblieben ist. Was als strategische Allianz begann, hat sich zu einer echten gemeinsamen Erfolgsgeschichte entwickelt. Mit Unterstützung der HHLA konnte METRANS ihr Netzwerk ausbauen und ihre Flotte modernisieren. Wir haben große Summen investiert und Innovationen etabliert, ohne dabei unsere unternehmerische Agilität und starke Kundenorientierung zu verlieren. Diese Partnerschaften sind heute ein Eckpfeiler unseres Erfolgs. Sie ermöglichen es uns, die Stärke eines internationalen Logistikkonzerns mit der Reaktionsfähigkeit eines spezialisierten Intermodalunternehmens zu verbinden. Gemeinsam sorgen wir dafür, dass die europäische Industrie effizient mit den globalen Märkten verbunden bleibt.

METRANS betreibt Terminals in Mittel- und Osteuropa. Wie gut deckt dieses Netzwerk das europäische Hinterland ab?

Mit 20 strategisch positionierten Terminals in Mittel- und Osteuropa bietet METRANS eine umfassende Abdeckung des Hinterlands. Unser Netzwerk erstreckt sich von den Nordseehäfen bis zur Adria und zum Schwarzen Meer und verbindet wichtige Wirtschaftszentren mit den wichtigsten Seehäfen Europas. Dank dieser Struktur können wir unseren Kunden direkte, hochfrequente Bahnverbindungen und nahtlose intermodale Lösungen anbieten. Unser Hub-and-Spoke-System gewährleistet effiziente Verbindungen zwischen Produktionsstätten im Landesinneren und Häfen. Mit diesem System hat METRANS eines der



Peter Kiss, seit 1999 im Unternehmen, ist seit 2018 CEO der METRANS-Group.

umfassendsten und zuverlässigsten Netzwerke für Schienenlogistik in Europa aufgebaut.

Sehen Sie noch Lücken oder Potenzial für weiteres Wachstum?

Genug Potenzial ergibt sich schon aus unserem Ziel, mehr Fracht von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Diese Vision hat uns von Anfang an geleitet und ist nach wie vor einer der stärksten Treiber für zukünftiges Wachstum. Der Schienenverkehr ist nicht nur umweltfreundlicher, sondern bietet auch Lösungen für andere Herausforderungen, zum Beispiel verstopfte Autobahnen oder den Mangel an Lkw-Fahrern. Viele Indikatoren zeigen, dass der Kombinierte Verkehr der

„Bei der Erschließung neuer Märkte konzentrieren wir uns auf Regionen, die ein hohes Potenzial zur Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene haben und in denen METRANS einen klaren Mehrwert bieten kann.“

Weg in die Zukunft ist. Darüber hinaus stellen Digitalisierung, Automatisierung und nachhaltige Technologien wichtige Wachstumsfelder dar. Wir investieren in intelligenter Terminalsysteme, fortschrittliche Waggonkonzepte und innovative Dispositionslösungen, um den intermodalen Verkehr noch umweltfreundlicher zu gestalten.

Sind zuletzt auch neue Verbindungen dazugekommen?

Ja, zum Beispiel haben wir in diesem Jahr eine neue Verbindung nach Constanța (Rumänien) aufgebaut. Unsere Route führt von Budapest (Ungarn) über unser rumänisches Partnerterminal in Arad zum Yusen-Terminal in Bukarest. Yusen betreibt auch eine Direktverbindung von Bukarest nach Constanța, daher können wir unseren Kunden nun einen nahtlosen Transport bis in den Schwarzmeerhafen Constanța anbieten. Neue Verbindungen eröffnen unseren Kunden immer auch neue Möglichkeiten. Wir bieten nun eine zuverlässige und nachhaltige Route in die Region um das Schwarze Meer, und das stärkt den wirtschaftlichen Austausch zwischen Mitteleuropa und Südosteuropa weiter.

Welche Rolle spielt ihr Standort Indija, der jüngste Terminal im METRANS-Netzwerk?

Der serbische Terminal Indija ist ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt auf der Strecke zwischen Budapest, Belgrad und den Adriaahäfen. Er stärkt die Präsenz von

METRANS im westlichen Balkan und spielt eine wichtige Rolle bei der Integration dieser dynamischen Region in das europäische Logistiknetzwerk. Als Teil des METRANS-Netzwerks bietet der Terminal Indija effiziente Bahnverbindungen für Kunden in ganz Südosteuropa und fördert so die regionale Entwicklung. Als Teil der Seidenstraße, die Asien und Europa verbindet, wird unser serbischer Terminal den Warenfluss beschleunigen und die globale Vernetzung intensivieren.

Sie bauen derzeit zwei neue Terminals. Wo und welche strategischen Ziele verfolgt METRANS damit?

Wir bauen zwei neue Terminals in Ungarn an Standorten, die für unsere weitere Geschäftsentwicklung bedeutsam sind. Diese Investitionen sind Teil einer klaren Strategie zur Stärkung unseres Netzwerks, zur Erhöhung der Kapazität und zur Verbesserung der Anbindung zwischen den Häfen und dem europäischen Hinterland. Jedes Terminal wird nach neuesten technischen und ökologischen Standards gebaut, ausgerüstet mit elektrischen Bahnkränen, optimierten Gleislayouts und digitalen Steuerungssystemen. Wir bauen dort schon die Infrastruktur für morgen.

Sind weitere Standorte in Planung und nach welchen Kriterien bewerten Sie neue Märkte?

Bei der Erschließung neuer Märkte konzentrieren wir uns auf Regionen, die ein hohes Potenzial zur Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene haben und in denen METRANS einen klaren Mehrwert bieten kann. Jeder Standort wird anhand mehrerer Faktoren sorgfältig bewertet: strategische Lage innerhalb wichtiger Verkehrskorridore, Kundennachfrage und industrielle Aktivität in der Region, Qualität der Eisenbahninfrastruktur und intermodale Anbindung sowie Umweltauswirkungen und Potenzial für nachhaltigen Verkehr. Unser Ziel ist intelligentes Wachstum, nicht nur Expansion. Wir stellen sicher, dass jedes neue Terminal unser Netzwerk stärkt und den langfristigen Bedürfnissen unserer Kunden entspricht.

Der Schienengüterverkehr gilt als Rückgrat einer nachhaltigen Logistik. Haben Sie konkrete Pläne, um noch umweltfreundlicher zu werden?



METRANS betreibt unter anderem in der slowakischen Stadt Dunajská Streda einen großen intermodalen Terminal für den Umschlag von Containern zwischen Bahn und Lkw.



© METRANS

Nachhaltigkeit steht im Mittelpunkt der Strategie von METRANS. Als Teil der HHLA haben wir uns verpflichtet, bis 2040 klimaneutral zu arbeiten. Vor allem wollen wir Lösungen anbieten, die den Transport insgesamt umweltfreundlicher machen. Unsere Lösung ist das Produkt „HHLA Pure“, bei dem Züge, die bereits mit zertifiziert CO₂-neutralem Strom betrieben werden, sowie energieeffiziente Elektrokräne an unseren Terminals zum Einsatz kommen. Außerdem haben wir kürzlich sechs E-Lkw in unsere Flotte aufgenommen, um den Transport auf der ersten und letzten Meile so nachhaltig wie möglich zu gestalten. Zusätzlich zu diesen E-Lkw in der Tschechischen Republik testen wir den ersten wasserstoffbetriebenen Lkw in der Slowakei. Wir investieren kontinuierlich in nachhaltigere Lkw und innovative Lokomotivtechnologien, darunter Hybrid- und Dual-Mode-Systeme, um die Emissionen auf nicht elektrifizierten Strecken weiter zu reduzieren. METRANS entwickelt ständig neue Leichtbauwagen, die Nutzlasten noch energieeffizienter transportieren. Mit solchen Initiativen wollen wir in Sachen Nachhaltigkeit weiterhin an der Spitze bleiben.

Im nächsten Jahr feiert die METRANS ihr 35-jähriges Jubiläum. Wie möchten Sie diesen Meilenstein begehen und worauf sind Sie besonders stolz?

2026 wird ein bedeutendes Jahr für METRANS. Wir möchten unseren 35. Geburtstag zum Anlass nehmen, um auf den zurückgelegten Weg und unsere Erfolge zurückzublicken: von unseren Anfängen in Prag bis hin zu einem Netzwerk mit 20 Terminals und über 650 Zügen pro Woche. Besonders stolz sind wir auf unsere Mitarbeitenden – die Ingenieure, Disponentinnen, Terminalmitarbeitende und Partner, die METRANS zu dem gemacht haben, was es heute ist. Mit diesem Jubiläum feiern wir nicht nur unsere Geschichte, sondern auch unser kontinuierliches Engagement für Innovation, Nachhaltigkeit und Exzellenz in der intermodalen Logistik. Das Jubiläum gibt uns Rückenwind für die weitere Arbeit an unserer Vision: Wir entwickeln weiterhin das nachhaltigste und effizienteste intermodale Netzwerk Europas. Dafür werden wir unsere Reichweite vergrößern, neue Korridore integrieren und die digitale wie auch die grüne Transformation der Schienenlogistik vorantreiben. ■

Die „CMA CGM Jacques Saadé“
vor dem Waltershofer Hafen.



CMA CGM setzt auf Hamburg

Die CMA CGM Group mit Hauptsitz in Marseille zählt zu den weltweit bedeutendsten Containerreedereien. Im Interview erläutert Deutschlandchefin Mirja Nibbe, weshalb Hamburg für das Unternehmen ein zentrales europäisches Gateway darstellt – und welche Investitionen den Hafen langfristig stärken sollen.

VON VON HOLGER GRABSCH UND CLAUDIA STUHRMANN

POHM: Welche Rolle spielt der Hafen Hamburg im europäischen Netzwerk von CMA CGM? Würden Sie Hamburg als Ihren „bevorzugten Hub“ für Europa bezeichnen – und welche europäischen Destinationen bedienen Sie von hier aus?

Mirja Nibbe: Der Hafen Hamburg ist ein zentraler Pfeiler unserer europäischen Präsenz – sowohl als bedeutendes Tor zum Welthandel als auch als strategischer Knotenpunkt, der globale und regio-

nale Warenströme effizient miteinander verknüpft. Als größter deutscher Hafen und drittgrößter Containerhafen Nordeuropas garantiert Hamburg die zuverlässige Versorgung der deutschen Industrie und eine leistungsfähige Anbindung an die wichtigsten europäischen Wirtschaftsräume.

Unsere geplante 20-Prozent-Beteiligung am Eurogate Container Terminal Hamburg (CTH) unterstreicht dieses Engagement. Sie flankiert das umfangreiche

Western-Extension-Projekt, mit dem die Terminalkapazitäten um rund 50 Prozent auf nahezu sechs Millionen TEU gesteigert werden. So können moderne Großcontainerschiffe noch effizienter abgefertigt und digitale sowie intermodale Prozesse deutlich ausgebaut werden. Hamburg festigt damit seine Schlüsselrolle in unserem Netzwerk und stärkt die Widerstandsfähigkeit regionaler und internationaler Lieferketten.

Was macht Hamburg im Vergleich zu anderen europäischen Häfen besonders attraktiv – insbesondere mit Blick auf die Hinterlandanbindung per Bahn, Straße und Binnenschiff?

Hamburg überzeugt durch eine hochleistungsfähige intermodale Infrastruktur. Der Hafen bietet modernste Schienen-, Straßen- und Wasserstraßenverbindungen, darunter das Eurokombi-Terminal als wichtiges Bindeglied für den Schienengüterverkehr. Kontinuierliche Investitionen in die Elektrifizierung sichern effiziente Abläufe und leisten einen wichtigen Beitrag zur Emissionsreduzierung.

Welche Liniendienste betreibt CMA CGM derzeit über Hamburg?

Hamburg wird aktuell mit mehreren wöchentlichen Anläufen bedient – darunter der Flaggschiffdienst FAL zwischen Asien und Nordeuropa, auf dem mit verflüssigtem Erdgas (LNG) betriebene Großschiffe eingesetzt werden. Insgesamt steuert die Gruppe Hamburg und weitere deutsche Nordseehäfen 23 Mal pro Woche an.

„Der Hafen Hamburg ist ein zentraler Pfeiler unserer europäischen Präsenz – sowohl als bedeutendes Tor zum Welthandel als auch als strategischer Knotenpunkt.“

Welche Bedeutung hat die Zusammenarbeit mit Hamburger Terminalbetreibern für Ihre operativen Abläufe?

Die Kooperation mit den Hamburger Terminalbetreibern – allen voran Eurogate – ist von entscheidender

TERMINAL SERVICE AUSTRIA

Vollausbau gestartet.

Das Güterzentrum Wien Süd wird noch leistungsfähiger!

- Kapazität steigt um 44 % auf 547.000 TEU
- 8 x 700 Meter Ladegleise
- 2 neue, umweltfreundliche Portalkrane
- Umrüstung 2 bestehender Krane
- Inbetriebnahme Ende 2026
- Next step: Automatisierung

infrastruktur.oebb.at/terminals

HEUTE.
FÜR MORGEN.
FÜR UNS.

Foto: ÖBB / gcvision.at | vrvis.at

ÖBB
INFRA



Mehr dazu:



Bedeutung für unsere operative Leistungsfähigkeit. Mit der Minderheitsbeteiligung am CTH bringen wir unsere Interessen direkt in die Modernisierung und den Ausbau des Terminals ein. Das stärkt Innovationskraft und Planungssicherheit und gewährleistet langfristigen Zugang zu einem der wichtigsten europäischen Umschlagplätze.

Welche Infrastrukturmaßnahmen sind aus Sicht von CMA CGM zentral, damit Hamburg auch künftig als Hub attraktiv bleibt?

„Hamburg überzeugt durch eine hochleistungsfähige intermodale Infrastruktur. Der Hafen bietet modernste Schienen-, Straßen- und Wasserstraßenverbindungen, darunter das Eurokombi-Terminal als wichtiges Bindeglied für den Schienengüterverkehr.“

Für uns sind eine kontinuierliche Modernisierung, Kapazitätsausweitung, fortschreitende Digitalisierung sowie der Übergang zu emissionsärmeren Betriebsweisen essenziell. Ebenso wichtig sind starke Hinterlandanbindungen und technologisch führende Terminalprozesse – sie sichern Hamburgs Spitzenposition im europäischen Wettbewerb.

CMA CGM investiert stark in LNG-Schiffe und alternative Antriebe. Welche Rolle spielt Hamburg bei der Umsetzung Ihrer Nachhaltigkeitsstrategie?

Hamburg ist ein wichtiger Standort für unsere Klimaschutzaktivitäten. Der Hafen kann LNG-betriebene Schiffe abfertigen und engagiert sich zugleich stark für Elektrifizierungsprojekte. Dadurch lassen sich Emissionen sowohl in der Schifffahrt als auch im Hafenbetrieb deutlich reduzieren. Zudem bietet Hamburg hervorragende Potenziale für LNG-Bunkering und Pilotprojekte mit alternativen Kraftstoffen.

Gibt es Pläne, Hamburg verstärkt für Pilotprojekte in den Bereichen alternative Kraftstoffe, Digitalisierung oder Hafenlogistik zu nutzen?

Wir verstehen Hamburg sowohl als Tor zum Kontinent als auch als Innovationsstandort entlang der Lieferkette. Dank der modernen Infrastruktur, der Nähe zu Wirtschaft und Industrie sowie einer hohen

Offenheit für Kooperationen bietet die Stadt ideale Voraussetzungen, um neue Technologien im Realbetrieb zu erproben.

Welche Rolle wird Hamburg künftig in Europa einnehmen – als Gateway, Innovationsstandort oder Hub für spezifische Märkte?

Die laufenden und geplanten Investitionen unterstreichen: Hamburg wird seine Funktion als Innovationsplattform weiter ausbauen – insbesondere in den Bereichen alternative Kraftstoffe, Digitalisierung und moderne Hafenlogistik. Damit steht der Hafen ganz im Einklang mit unserer Strategie, Lieferketten widerstandsfähiger, digitaler und nachhaltiger zu gestalten.

Hamburg zählt zu Ihren wichtigsten europäischen Häfen. Was macht die Zusammenarbeit für Sie so außergewöhnlich – und gibt es Erlebnisse, die Ihnen besonders in Erinnerung geblieben sind?

Der ausgeprägte Partnerschaftsgeist zwischen der CMA CGM Gruppe und den lokalen Akteuren ist herausragend. Gemeinsam setzen wir wegweisende Ausbau-, Digitalisierungs- und Nachhaltigkeitsprojekte um. Die Entwicklung Hamburgs zu einem emissionsarmen, intermodalen Drehkreuz spricht für den Erfolg dieser engen und vertrauensvollen Zusammenarbeit. ■



Mirja Nibbe
Geschäftsführerin von CMA CGM Deutschland

Bevor Tankschiffe neue Ladung aufnehmen oder in die Werft gehen, müssen sie von Restgasen befreit werden.

Saubere Luft für saubere Häfen

© ETS Degassing

ETS Degassing sorgt mit mobilen Entgasungslösungen für sichere und umweltgerechte Abläufe in der europäischen Schifffahrtslogistik – von Duisburg über Rotterdam bis nach Skandinavien. Geschäftsführer David Wendel über nachhaltige Technologien, rechtssichere Prozesse und Nordeuropa als Wachstumsfeld.

VON NICOLE DE JONG

POHM: Können Sie kurz erklären, was ETS Degassing macht?

David Wendel: ETS Degassing reinigt schädliche Kohlenwasserstoffe aus der Umgebungsluft. Wir setzen mobile Technologien ein, um flüchtige organische Verbindungen (VOCs) direkt vor Ort abzutrennen und sicher zu verbrennen. Unsere Kernkompetenz liegt in der sicheren und umweltgerechten Entgasung von Schiffen. Solche Entgasungen sind beim Produktwechsel erforderlich – etwa, wenn ein Tankschiff von Diesel auf Ethanol umlädt, vor Werftaufenthalt oder zur Einhaltung internationaler Umweltvorschriften. Damit minimieren wir Emissionen und verhindern Explosionsgefahren.

Welche Rolle spielt Ihr Unternehmen in der europäischen Hafen- und Schifffahrtslogistik?

Wir nehmen eine Vorreiterrolle bei der sicheren und rechtlich abgesicherten Entgasung von Binnen- wie Hochseeschiffen ein. In Duisburg haben wir die erste offizielle Entgasungsstelle Deutschlands etabliert – ein Konzept, das wir nun auf weitere europäische Häfen übertragen wollen. Für Amsterdam und Rotterdam stehen die Genehmigungen kurz bevor, in Antwerpen rechnen wir bis Ende kommenden Jahres damit. So verbinden wir Rechtssicherheit, technische Expertise und ökologische Verantwortung – und unterstützen die Schifffahrtslogistik bei durchgängig umweltgerechten Abläufen.



Mit mobilen Anlagen reinigt ETS Degassing unter anderem schädliche Kohlenwasserstoffe aus der Umgebungsluft.

Ihr Firmensitz ist in Amelinghausen bei Lüneburg und damit südlich von Hamburg. Haben Sie auch Aktivitäten in Hamburg geplant?

Hamburg ist für uns ein zentraler Standort, und wir sind dort bereits selektiv aktiv – etwa in Zusammenarbeit mit Tanklägern und Terminals im Umgang mit Restladungen. Außerdem prüfen wir, ob sich ein Entgasungsprojekt wie in Duisburg auch in Hamburg realisieren lässt. Dies setzt jedoch geeignete Flächen, Genehmigungen und eine enge Abstimmung mit der Hafenbehörde voraus.

„Europa steht für mich vor allem für Freiheit – die Freiheit, sich zu entfalten, unterschiedliche Perspektiven kennenzulernen und gleichzeitig gemeinsame Werte zu teilen.“

Gleichzeitig beobachten wir in Hamburg – und das ist symptomatisch für ganz Deutschland – einen industriellen Wandel: Raffinerien schließen, Produktionskapazitäten werden zurückgefahren. Deshalb richten wir unseren Blick nicht nur auf die Hansestadt, sondern auch auf Standorte wie Brunsbüttel, die Küstenregion bis nach Rostock und Dänemark. Der gesamte nördliche Raum mit seinen großen Ölhäfen ist für uns strategisch von wesentlicher Bedeutung.

Wie hat sich Ihr Geschäft im europäischen Kontext entwickelt – und wo sehen Sie aktuell das größte Wachstumspotenzial?

Wir haben unser europäisches Geschäft in den vergangenen Jahren gezielt ausgebaut und unsere Präsenz mit eigenen Geschäftseinheiten in Deutschland, den Niederlanden und Frankreich gestärkt. Das aktu-

ell größte Wachstumspotenzial sehen wir im nordischen Raum – also in Skandinavien und darüber hinaus –, wo nachhaltige Lösungen für Häfen und Logistik besonders stark nachgefragt werden. Weitere Chancen erkennen wir in Spanien und im Vereinigten Königreich.

Welche europäischen Umwelt- und Sicherheitsstandards prägen Ihre Arbeit – und gibt es Unterschiede bei der Umsetzung in den EU-Mitgliedstaaten?

Unsere Arbeit orientiert sich an europäischen Umwelt- und Sicherheitsstandards – insbesondere am „Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen“ (ADN), dem Abfallübereinkommen der Binnenschifffahrt (CDNI) sowie der Industrial Emissions Directive (IED) für industrielle Anlagen wie Raffinerien und Chemiewerke. In Deutschland leiten sich daraus das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) und die „Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft“ (TA-Luft) ab, die technische Standards und Grenzwerte festlegen. Nationale Umsetzungen können jedoch variieren – etwa bei der Bewertung einzelner Schadstoffe wie Benzol in Frankreich.

Zusätzlich gewinnen ESG-Kriterien – Environmental, Social and Governance – und Nachhaltigkeit insgesamt an Bedeutung. Ein wesentlicher Treiber ist die CO₂-Bepreisung: Da sich nahezu alle Schadgase in CO₂-Äquivalente umrechnen lassen, haben Emissionen direkte finanzielle Auswirkungen auf Unternehmen. Umwelt- und Klimaschutzmaßnahmen sind damit nicht nur ökologisch sinnvoll, sondern zunehmend ökonomisch notwendig. Parallel rücken Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz noch stärker in den Fokus – als Grundpfeiler einer verantwortungsvollen und zukunftsfähigen Unternehmensführung.

Zusätzlich gewinnen ESG-Kriterien – Environmental, Social and Governance – und Nachhaltigkeit insgesamt an Bedeutung. Ein wesentlicher Treiber ist die CO₂-Bepreisung: Da sich nahezu alle Schadgase in CO₂-Äquivalente umrechnen lassen, haben Emissionen direkte finanzielle Auswirkungen auf Unternehmen. Umwelt- und Klimaschutzmaßnahmen sind damit nicht nur ökologisch sinnvoll, sondern zunehmend ökonomisch notwendig. Parallel rücken Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz noch stärker in den Fokus – als Grundpfeiler einer verantwortungsvollen und zukunftsfähigen Unternehmensführung.

Was wünschen Sie sich von der EU, um nachhaltige maritime Industrieprozesse – etwa im Hamburger Hafen – weiter zu fördern?

Das Thema ist derzeit sehr sensibel, insbesondere seit die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO) ihre Net-Zero-Ziele verschoben hat. Das wirkt sich unmittelbar auf Investitionen, Lagerstrukturen und die Produktion nachhaltiger Kraftstoffe aus. Umweltschutz ist ein Kernbestandteil unseres Geschäfts – zugleich braucht es bei der Umsetzung Augenmaß. Wenn Klimapolitik dazu führt, dass Industrieprozesse in Europa zum Erliegen kommen oder Investitionen abwandern, ist niemandem geholfen. Wichtig sind daher verlässliche Regelungen für alternative Kraftstoffe wie

verflüssigtes Erdgas (LNG), Bio-LNG oder Ammoniak – sowie Unterstützung bei der sicheren Handhabung und Emissionsbehandlung. So können wir die maritime Energiewende praktisch und wirtschaftlich tragfähig gestalten – auch im Hamburger Hafen.

Was bedeutet Europa für Sie persönlich – wirtschaftlich und kulturell?

Europa steht für mich vor allem für Freiheit – die Freiheit, sich zu entfalten, unterschiedliche Perspektiven kennenzulernen und gleichzeitig gemeinsame Werte zu teilen. Kulturell sind wir oft gar nicht so verschieden, es sind die feinen Nuancen, die uns prägen und inspirieren. Wirtschaftlich hat Europa für mich ein enormes Potenzial, es stellt aber auch eine Herausforderung dar: Die derzeitige Uneinigkeit innerhalb der Mitgliedsstaaten der EU wirkt ineffizient und kann wirtschaftlich zu massiven Schäden führen. Dennoch glaube ich fest an Europa als Zukunftsprojekt – vorausgesetzt, Politik, Wirtschaft und Interessensverbände setzen auf kooperatives Handeln und Kompromissbereitschaft statt auf nationale Einzelinteressen. ■



© ETS Degassing

David Wendel
Geschäftsführer von ETS Degassing

WALLMANN & CO

DEUFOL SEAPORT HUB

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

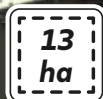
Professionals at the waterfront

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



Hamburg: Zukunftsraum der Energiewende in Europa

Ace group-CEO Mathias Wasko erklärt, warum Hamburg für ihn der europäische Ausgangspunkt einer klimaneutralen Logistik ist – und weshalb vor allem die Zukunft der Mobilität mehr Tempo braucht.

VON NICOLE DE JONG UND HOLGER GRABSCH

***POHM:** Herr Wasko, die ace group sitzt in Hamburg – einer Stadt, die wie kaum eine andere für Logistik, Hafenwirtschaft und Energiewende steht. Warum ist der Standort Hamburg der richtige Ort für Ihre Vision sauberer Energie?*

Mathias Wasko: Hamburg ist für uns ein echter Zukunftsraum. Die Stadt verbindet ein starkes industrielles Fundament mit der Offenheit für neue Technologien. Hier können wir Innovation nicht nur planen, sondern direkt in die Praxis umsetzen. Darüber hinaus erkennen wir das Potenzial und den wachsenden Bedarf unserer Kunden an Ladeinfrastruktur in Kombination mit Photovoltaik.

Welche Rolle spielt Hamburg in Ihren europäischen Wachstumsplänen? Ausgangspunkt, Knotenpunkt oder Schaufenster?

Hamburg ist in Wahrheit alles gleichzeitig: Ausgangspunkt unserer Projekte, Knotenpunkt unserer europäischen Vernetzung – und Schaufenster für moderne Energieinfrastruktur. So haben wir in diesem Jahr ein Kombiprojekt in den Niederlanden realisieren können, bestehend aus Ladeinfrastruktur, Photovoltaik und Batteriespeichersystemen. Ein Solar-Carport-Projekt befindet sich bereits im Bau. Hamburg besitzt eine Strahlkraft, die weit über Deutschland hinausreicht.

Sie profitieren von der Nähe zum Hafen, zu Industriepartnern und zu europäischen Energienetzen. Was heißt das konkret für Ihre Arbeit?

Der Hafen und die gesamte Metropolregion Hamburg bergen ein einzigartiges Potenzial. Hier treffen Logistik und Industrie in einer außergewöhnlichen Dichte aufeinander, was vor allem für innovative Unternehmen interessant ist. Für uns bedeutet das: Wir können Lösungen unter realen Bedingungen umsetzen und gemeinsam mit unseren Kunden passgenau weiterentwickeln.

Wie wichtig sind europäische Partnerschaften und gemeinsame technische Standards?

Ohne einheitliche Standards bleibt Europa in der Energiewende Stückwerk. Wir brauchen gemeinsame Normen – für Ladeinfrastruktur, Speichertechnologien und digitale Steuerungssysteme. Erst dann lassen sich Projekte im industriellen Maßstab skalieren. Die Energiewende ist ein europäisches Projekt.

Logistik ist einer der größten Energieverbraucher. Wie kann Ihre Technologie hier zu mehr Nachhaltigkeit beitragen?

Die Logistik ist ein Energiegigant – und damit ein zentraler Hebel für echte Dekarbonisierung. Die ace group ermöglicht, dass erneuerbare Erzeugung, Batteriespeicher und intelligente Ladepunkte zu einem integrierten System verschmelzen. So sinken Emissionen, die Effizienz steigt – und die Abhängigkeit von fossilen Energieträgern wird spürbar reduziert.

Welche Potenziale sehen Sie in der Elektrifizierung von Lkw-Flotten und einer leistungsfähigen Schnellladeinfrastruktur?

Elektrische Lkw sind technisch bereit für den Massenmarkt. Das Nadelöhr ist die Infrastruktur. Wenn wir Schnellladestationen dort errichten, wo Güter tatsächlich bewegt werden – in Häfen, Logistikzentren, an Autobahnen –, entsteht ein erheblicher wirtschaftlicher Vorteil für unsere Kunden. Die Betriebskosten elektrischer Flotten sind attraktiv – vorausgesetzt, Energie ist zuverlässig verfügbar. Genau daran arbeiten wir.

Welche Rolle spielt dabei die Kombination aus Photovoltaik, Batteriespeichern und Ladeinfrastruktur?

Diese Kombination ist der Schlüssel zu echter Energieautonomie. Photovoltaik liefert günstigen Strom, Speicher machen ihn planbar, und intelligente Lade-



Die ace group errichtet unter anderem Schnellladestationen in Häfen, Logistikzentren und an Autobahnen.

© Pablo Vidal / 2Moons Production

systeme nutzen ihn optimal. So entsteht ein ökologisch wie ökonomisch überzeugendes Gesamtsystem. Viele Logistik hubs können damit bereits heute einen Großteil ihres Energiebedarfs selbst decken.

Ihr Unternehmen bietet Planung, Beratung und Umsetzung aus einer Hand. Warum ist dieser integrierte Ansatz so wichtig?

Die Energiewende scheitert selten an Ideen – sie scheitert an Schnittstellen. Wenn Planung, Technik, Wirtschaftlichkeit und Umsetzung getrennt voneinander laufen, gehen Zeit und Geld verloren. Unser Ansatz reduziert Komplexität, schafft Geschwindigkeit und erhöht die Erfolgswahrscheinlichkeit. Angesichts der Dringlichkeit der Transformation ist das ein entscheidender Wettbewerbsvorteil.

Europa will grüne Energie – doch vielerorts geht es nur schleppend voran. Wo hakt es, und was müsste sich ändern?

Das größte Problem ist die Geschwindigkeit. Genehmigungsverfahren dauern zu lange, regulatorische Vorgaben sind oft zu komplex. Wir brauchen digitalisierte Planungsprozesse, klare Prioritäten sowie ausreichende Kapazitäten im Netzausbau – und vor allem politische Verlässlichkeit. Technik und Investoren sind da – jetzt muss die Regulierung nachziehen.

Wenn Sie an Europa als gemeinsames Energieprojekt denken: Was stimmt Sie optimistisch, und wo wünschen Sie sich mehr Entschlossenheit?

Optimistisch macht mich, dass der Wille zur Veränderung so groß ist wie nie. Die Industrie investiert, die Gesellschaft steht hinter der Energiewende und Europa verfügt über enormes technologisches Know-how.

Mehr Geschwindigkeit wünsche ich mir bei Speichertechnologien sowie mehr Nachdruck beim Netzausbau und beim Aufbau einer intelligenten Ladeinfrastruktur.

Was bedeutet für Sie persönlich „Nachhaltigkeit made in Europe“?

Für mich bedeutet das, Lösungen zu schaffen, die ökologischen Anspruch, wirtschaftliche Vernunft und gesellschaftliche Verantwortung miteinander verbinden. Nachhaltigkeit aus Europa steht für Qualität, Innovationskraft – und die Überzeugung, dass Wohlstand und Klimaschutz zusammengehören. Es ist ein Versprechen – und unser Auftrag. ■



© Highres Garbe Portraits

Mathias Wasko
CEO der ace group

HHM stärkt die Rolle des Hamburger Hafens

Als Kenner der maritimen Wirtschaft und Teil der Doppelspitze von Hafen Hamburg Marketing (HHM) will der neue Vorstand Hendrik Meyn den Hafen und seine Partner als starke, innovative Akteure im globalen Netzwerk weiter voranbringen.

VON NICOLE DE JONG

POHM: *Herr Meyn, was hat Sie motiviert, die Aufgabe als Vorstand von HHM zu übernehmen?*

Hendrik Meyn: Es ist die spannende Phase des Umbruchs in der Logistik- und der maritimen Wirtschaft. Die Pandemie oder auch der russische Angriffskrieg auf die Ukraine haben als gegeben empfundene Sicherheiten aufgekündigt. Dieser Umstand erfordert die Erstellung neuer Strategien und das Schließen neuer Partnerschaften. Hinzu kommt, dass selbst langjährige, stabile Wirtschaftspartner wie die USA nicht mehr dieselbe Planbarkeit bieten wie früher: Diskussionen über neue Zölle, ein stärker protektionistisch geprägter Kurs und eine zunehmend volatile Handelspolitik stellen die Exportwirtschaft vor zusätzliche Unsicherheiten. Gleichzeitig stehen die Branche und der Hamburger Hafen vor großen Herausforderungen. Die Erwartungen an Klimaschutz, CO₂-Reduktion, alternative Antriebe und energieeffiziente Hafeninfrastrukturen steigen deutlich und verlangen innovative und effiziente Lösungen. Diese spannende und herausfordernde Entwicklung aktiv mitzugestalten und den Hafen als global vernetzten Wirtschaftsstandort zu stärken, war für mich der zentrale Anreiz, die Aufgabe im Vorstand bei HHM zu übernehmen.

Sie selbst beschreiben den Hafen als „Herz der Metropolregion“ und als „Symbol für Hamburgs Verbindung zur Welt“. Welche Impulse wollen Sie setzen, damit der Hafen diese Rolle auch künftig behält?

Ich möchte dazu beitragen, die vielen innovativen und zukunftsweisenden Projekte im Hafen noch sichtbarer zu machen. Denn es gibt zahlreiche Beispiele, die zeigen, wie viel Zukunftskraft im Hafen steckt: wie zum Beispiel das hochmoderne Container Terminal Altenwerder, das nicht nur einen hohen Automatisierungsgrad aufweist, sondern bereits zertifiziert klimaneutral arbeitet oder die vollständig digitalisierte, interne Ha-

fenkommunikation über DAKOSY, die im Port-Community-System alle Akteure im Hafen sicher und effizient miteinander verknüpft – um nur zwei zu nennen. Diese Projekte zeigen, dass Hamburg weltweit ein führender Innovationsstandort in der Logistik ist. Mein Ziel ist es, diese positiven Entwicklungen noch intensiver hervorzuheben und Mut zu machen, die Zukunft als Chance anzunehmen, damit der Hafen seine Rolle als Herz der Metropolregion und Symbol für Hamburgs Verbindung zur Welt auch künftig behauptet.

Wandel und Transformation ziehen sich wie ein roter Faden durch Ihre Laufbahn – von der Unternehmensberatung über die Reedereigruppe bis jetzt zum Hafenmarketing. Was haben Sie aus bisherigen Stationen für Ihre neue Rolle mitgenommen?

Ich habe gelernt, dass Veränderung nur gelingt, wenn man zunächst versteht, warum bestehende Strukturen entstanden sind, und die tief verwurzelte Expertise der Menschen ernst nimmt. In all meinen bisherigen Rollen war mir wichtig, zuzuhören, Vertrauen aufzubauen und gemeinsam mit den Teams Lösungen zu entwickeln, die zu ihrer Realität passen – statt Veränderungen ausschließlich von oben vorzugeben. So lässt sich vorhandenes Wissen in neue Prozesse übertragen, ohne es zu verlieren, und gleichzeitig Akzeptanz für Neues schaffen. Dieses Prinzip des gemeinsamen Entwickelns, des Verstehens und des Übertragens in die Zukunft bringe ich nun auch in meine neue Aufgabe bei HHM ein.

Wie bedeutsam ist für Sie die Offenheit, gewohnte Denkweisen zu hinterfragen und Neues zu wagen – gerade in einer Branche, die stark von Tradition und Beständigkeit geprägt ist?

Das ist für mich entscheidend. Beständigkeit und Modernisierung schließen sich für mich jedoch nicht aus

– im Gegenteil: Langjährige Kundenbeziehungen und gelebte Werte schaffen Vertrauen, aber relevant bleibt man nur, wenn man zugleich neugierig bleibt und über den Tellerrand schaut. Erfolgreich wird man dann, wenn man Tradition und Beständigkeit mit der Bereitschaft verbindet, neue Ideen auszuprobieren. Sich von Kunden, Wettbewerbern und dem Markt inspirieren zu lassen und sich kontinuierlich weiterzuentwickeln. Diese Haltung sorgt nicht nur für Zukunftsfähigkeit, sondern nimmt auch Mitarbeitende und Kunden gleichermaßen mit – das ist meine Erfahrung.

HHM war in den vergangenen dreieinhalb Jahren mit nur einem Vorstandsmitglied besetzt. Nun startet eine neue Phase der Doppelspitze. Welche Akzente wollen Sie gemeinsam mit Axel Mattern setzen?

Für uns steht an erster Stelle, als Führungsduo wirklich eng zusammenzuarbeiten und keine Silo-Mentalität entstehen zu lassen. Axel bringt eine enorme Hafensexpertise ein, von der ich viel lerne und mich darauf freue, noch mehr lernen zu dürfen. Wir stimmen uns bewusst in allen Themen eng ab, um mit einer gemeinsamen Haltung aufzutreten. Unser Ziel ist es, das Profil von HHM weiter zu schärfen, den Verein in der Branche noch sichtbarer zu machen und die Rolle des Hafens als starke Stimme zwischen Wirtschaft, Politik und Verbänden – in Hamburg wie auch international – klar zu positionieren.

Stichwort Internationalität: Welche Bedeutung hat der Hamburger Hafen im europäischen Kontext?

Hamburg ist ein zentrales und verbindendes Element in Europa – insbesondere für Süddeutschland, Österreich und die Schweiz, aber ebenso für das Baltikum und Osteuropa. Diese starke Position als logistisches Drehkreuz und führende DACH-Anbindung stellt ein klares Alleinstellungsmerkmal dar, das wir strategisch ausbauen wollen. Jeder Hafen in Europa hat seine



Hendrik Meyn

Vorstand von Hafen Hamburg Marketing

spezifischen Stärken – Hamburgs Stärke ist seine Vernetzung. Und genau diese gilt es zu pflegen, weiterzuentwickeln und aktiv für die Zukunft des Handels zu nutzen.

Was möchten Sie konkret bewirken – für den Hafen, für Hamburg und für die Menschen, die hier arbeiten?

Ich möchte das Bild des Hamburger Hafens stärker in der Gegenwart verankern. Hier entsteht keine romantisierte Schifffahrtskulisse, sondern hochmoderne, essenzielle Wertschöpfung für Deutschland. Ohne den Hafen wären viele Exporterfolge und die Versorgung ganzer Regionen nicht gewährleistet. Mir ist wichtig, diese Bedeutung noch klarer herauszustellen, den Menschen im Hafen die Wertschätzung zukommen zu lassen, die ihre anspruchsvolle und oft gefährliche Arbeit verdient und mit Überzeugung zu vermitteln: Hier entsteht ein Zukunftshafen – ein tragender Motor der Metropolregion und der deutschen Wirtschaftskraft. ■

Im Takt des Hafens

Hamburgs neue Leiterin des Hauptzollamtes, Melanie Schmaljohann, setzt auf Dialog und Digitalisierung. Ein Gespräch über ihre Motivation, erste Eindrücke und den Blick nach vorn.

VON THERESA LINDER

POHM: *Frau Schmaljohann, Sie leiten seit Kurzem das Hauptzollamt Hamburg. Herzlichen Glückwunsch! Was hat Sie an der neuen Aufgabe besonders gereizt?*

Melanie Schmaljohann: Vielen Dank. Mich hat vor allem die enorme Bandbreite der Aufgaben gereizt und die Möglichkeit, eigene Akzente zu setzen. Das Hauptzollamt Hamburg gehört zu den vielseitigsten Behörden des deutschen Zolls. Diese Komplexität macht den Standort so spannend.

Welche ersten Eindrücke haben Sie von der Arbeit im größten deutschen Seehafen gewonnen, und welche Schwerpunkte möchten Sie künftig setzen?

Mein erster Eindruck: Ich habe ein Amt übernommen, das fachlich und organisatorisch hervorragend aufgestellt ist. Die Kolleginnen und Kollegen arbeiten hochprofessionell und mit bemerkenswerter Motivation.

Mein zweiter Eindruck: Im Hafen ist die Vernetzung außergewöhnlich gut – sowohl zwischen den Behörden als auch mit der Wirtschaft. Genau diese enge Verzahnung zählt zu den Grundpfeilern des Erfolgs. Der Zoll hat im Hafen eine Doppelrolle: Wir müssen Sicherheit gewährleisten und zugleich Abgaben für Bund und EU sichern. Mit unseren Kontrollen leisten wir zudem einen wichtigen Beitrag zum Verbraucher-, Arten- und Markenschutz sowie zu weiteren gesellschaftlich relevanten Bereichen. Gleichzeitig verstehen wir uns als Partner der Wirtschaft. Legalem Handel dürfen wir keine unnötigen Hürden in den Weg legen. Das gelingt nur, wenn alle Beteiligten im Hafen weiterhin im engen Austausch bleiben und mit Verständnis für die jeweiligen Prozesse gemeinsame Lösungen entwickeln. Dazu möchte ich aktiv beitragen.

Das Zollschiff „Glückstadt“ unterwegs auf der Elbe.



Der Zoll ist stark in europäische Prozesse eingebunden. Wie wichtig ist die Zusammenarbeit innerhalb der EU-Zollunion, gerade für Hamburg?

Die europäische Zusammenarbeit ist essenziell. Nur wenn sich die großen EU-Häfen austauschen, können wir voneinander lernen und vergleichbare Rahmenbedingungen schaffen. In vielen Bereichen funktioniert dieser Austausch bereits sehr gut. Wichtig ist, dass wir weiterhin frühzeitig in Gesetzgebungsprozesse eingebunden werden – damit Praxiserfahrungen unmittelbar einfließen können.

Welche Entwicklungen auf europäischer Ebene prägen die Arbeit des Hamburger Zolls derzeit besonders?

Wir blicken mit großem Interesse auf die laufenden Verhandlungen zur Reform des Unionszollkodex. Noch sind viele Fragen offen, sodass konkrete Auswirkungen gegenwärtig schwer abzuschätzen sind. Spannend wird vor allem die Rolle der geplanten Zollagentur und wie der künftige Data Hub ausgestaltet wird.

Seit dem Brexit hat sich der Warenverkehr mit Großbritannien verändert. Welche Herausforderungen ergaben sich für den Hamburger Zoll?

Mit dem Brexit wurde das Vereinigte Königreich zum Drittland. Die IT-Systeme der EU waren rechtzeitig umgestellt und auch große Teile der Wirtschaft waren gut vorbereitet. Spürbare Probleme traten nicht auf. Die Umstellung in Hamburg verlief nahezu reibungslos.

Inwiefern kann der Zoll dazu beitragen, Verfahren zu vereinfachen und die Wettbewerbsfähigkeit Hamburgs zu stärken – auch unter Berücksichtigung digitaler Lösungen?

Wir arbeiten kontinuierlich an der Optimierung unserer Prozesse. Unser Anspruch ist es, Waren möglichst zügig zu überlassen. Die Hafenvirtschaft dürfte wahrnehmen, dass uns dies derzeit gut gelingt. In diesem Jahr gab es keine nennenswerten Rückstände. Digitale Systeme werden künftig eine noch größere Rolle spielen – sie beschleunigen nicht nur Abläufe, sondern unterstützen uns auch bei der Risikoanalyse.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in der Zollpraxis?

Nachhaltigkeit rückt insbesondere durch den Green Deal und seine Verordnungen deutlich stärker in den Fokus. Für Verwaltung wie Wirtschaft bedeutet dies erhebliche Umstellungen: Schulungen, neue Abläufe, komplexe IT-Systeme. In Hamburg profitieren wir vom engen Austausch mit der Hafenvirtschaft. So setzen

wir die Vorgaben konsequent um, ohne den Hafenbetrieb in der Einführungsphase unnötig zu belasten.

Wie wünschen Sie sich den europäischen und internationalen Zoll in fünf bis zehn Jahren – und welche Rolle könnte Hamburg spielen?

Ich wünsche mir, dass sich die Zollverwaltungen europaweit konsequent weiter digitalisieren und wir gemeinsam ein gut vernetztes „Level Playing Field“ schaffen, das eine verlässliche Grundlage für einen wettbewerbsfähigen internationalen Handel bietet. Das Hauptzollamt Hamburg ist schon heute eng mit den großen europäischen Seehäfen verbunden – diese Zusammenarbeit wollen wir weiter stärken und ausbauen. Gleichzeitig bin ich überzeugt, dass wir hier vor Ort gemeinsam mit den Beteiligten auch weiterhin starke Impulse für moderne Warenabfertigungsprozesse setzen werden, die von Hamburg aus als Best-Practice-Lösungen in anderen Regionen Europas Anwendung finden können.

Zum Schluss: Was fasziniert Sie persönlich an der Arbeit des Zolls?

Vor allem die Vielseitigkeit – kaum eine Behörde deckt ein so breites Spektrum ab. Und ganz persönlich begeistert mich die Zusammenarbeit mit engagierten Kolleginnen und Kollegen, die bereit sind, neue Wege zu denken und tragfähige Lösungen zu entwickeln. Gute Arbeit lebt vom Dialog. ■



© Hauptzollamt Hamburg

Melanie Schmaljohann
Leiterin des Hauptzollamts Hamburg

Die CMA CGM Group wird einen Anteil von 20 Prozent am EUROGATE Container Terminal Hamburg übernehmen

Die internationale Reedereigruppe CMA CGM steigt mit 20 Prozent beim EUROGATE Container Terminal Hamburg (CTH) ein. Mit diesem strategischen Schritt stärkt das Unternehmen seine Position in Nordeuropa und baut seine Präsenz im Hamburger Hafen weiter aus. Das Terminal spielt eine zentrale Rolle im europäischen Containerumschlag und soll künftig von derzeit vier auf nahezu sechs Millionen TEU Kapazität wachsen. Der Einstieg von CMA CGM soll das Terminalnetzwerk des Konzerns erweitern und zusätzliche Synergien im Hafenbetrieb schaffen. Gleichzeitig wird Hamburg durch die Investition als Standort für große internationale Reeder weiter aufgewertet. Die geplante Terminalmodernisierung verbessert die Möglichkeiten, besonders große Containerschiffe abzufertigen. Dies ist ein wichtiger Faktor angesichts des globalen Trends zu immer größeren Flotten.



Umschlag im Hamburger Hafen bleibt auf Wachstumskurs



Der Hamburger Hafen ist nach dem dritten Quartal 2025 weiter auf solidem Kurs. Der Containerumschlag stieg auf 6,3 Millionen TEU, ein Plus von 8,4 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Trotz globaler Unsicherheiten konnte Hamburg seine Rolle als zuverlässiges, belastbares Logistikzentrum erneut unter Beweis stellen. Auch der Seegüterumschlag legte leicht zu und erreichte 86,8 Millionen Tonnen. Der Containerbereich bleibt dabei der wichtigste Wachstumstreiber, während sich der Massengutumschlag stabil zeigt. Besonders dynamisch entwickelte sich der Verkehr mit Asien, der traditionell stärkste Handelspartner Hamburgs.

Startschuss für die Westumfahrung Alte Süderelbe: HPA setzt auf integrierte Projektallianz für zukunftsweisendes Bahnprojekt

Mit der Unterzeichnung des Allianzvertrags hat die Hamburg Port Authority (HPA) den offiziellen Startschuss für die Westumfahrung Alte Süderelbe (WASE) gegeben. Das Großprojekt soll die Hafenbahn deutlich entlasten und Kapazitäten für das steigende Verkehrsaufkommen schaffen. Durch die zweigleisige, elektrifizierte Neubaustrecke entsteht eine leistungsfähige Umfahrung des Bahnhofs Alte Süderelbe – ein Engpass im Hamburger Hafen. Erstmals setzt

die HPA dabei komplett auf das Modell der Integrierten Projektallianz (IPA). Planung, Bau und Management werden partnerschaftlich koordiniert, um Risiken zu minimieren, Schnittstellen zu reduzieren und die Projektlaufzeiten zu verkürzen. Hintergrund ist der wachsende Güterverkehr: Rund 200 Züge pro Werktag nutzen heute die Strecke, für 2030 wird ein deutlich höheres Volumen erwartet. WASE gilt als Schlüsselprojekt für die Zukunft der Hafenbahn

Roadshow macht Station in Tianjin, Shenzhen und Shanghai

Mit der China-Roadshow 2025 hat Hafen Hamburg Marketing (HHM) die erfolgreiche Zusammenarbeit mit chinesischen Hafenstandorten fortgesetzt. In Tianjin, Shenzhen und Shanghai fanden drei „German Logistics Roundtables“ statt, bei denen Logistik- und Hafenexperten aus Europa und China zusammenkamen. Themen waren unter anderem nachhaltige Hafententwicklung, alternative Energieträger, Landstromversorgung, Digitalisierung und die Stär-

kung globaler Lieferketten. Die Roadshow unterstreicht die Bedeutung Chinas als größten Handelspartner Hamburgs. Durch den direkten Austausch soll die Zusammenarbeit bei Innovationen, Energie- und Umwelttechnologien sowie logistischen Herausforderungen weiter vertieft werden. Hamburg positioniert sich damit als moderner, global vernetzter Hafenstandort, der aktiv mitgestaltet, wie zukünftige Lieferketten aussehen.

Strategische Partnerschaft für Flüssigwasserstoff in Europa

Ein weiterer Meilenstein in Richtung klimaneutraler Logistik wurde mit der Unterzeichnung einer strategischen Partnerschaft zwischen Daimler Truck, der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) und Kawasaki Heavy Industries gesetzt. Die Unternehmen wollen gemeinsam die Machbarkeit einer Import- und Transportkette für grünen Flüssigwasserstoff nach Europa über den Hamburger Hafen prüfen. Die Kooperation umfasst

den gesamten Prozess, vom Import über Umschlag und Lagerung bis hin zur Weiterverteilung per Lkw oder Schiene. Flüssigwasserstoff gilt als wichtiger Energieträger für CO₂-freie Mobilität und Industrieprozesse. Mit dem Projekt könnte Hamburg eine Schlüsselrolle beim Aufbau einer europäischen Wasserstoffinfrastruktur einnehmen und die Energiewende im Transportsektor maßgeblich unterstützen.

Headquarters: Hamburg. Home: Europe.

Connecting Europe
– with sustainable logistics.

Port News

Hafenabend in Prag stärkt Partnerschaft zwischen Hamburg und Tschechien

Beim traditionellen Hafenabend in Prag, der in diesem Jahr in Verbindung mit den Feierlichkeiten anlässlich des Tags der Deutschen Einheit veranstaltet wurde, kamen am 9. Oktober 2025 rund 900 Gäste aus Wirtschaft, Politik und Logistik zusammen, um die langjährige Partnerschaft zwischen Tschechien und der Hafenstadt Hamburg zu feiern und weiter zu vertiefen. Die Veranstaltung fand in der Deutschen Botschaft statt und wurde hochrangig besucht – unter anderem vom Ersten Bürgermeister Hamburgs und dem tsche-

chischen Staatspräsidenten. Seit 35 Jahren zählt Tschechien zu den wichtigsten Hinterlandpartnern des Hamburger Hafens. Rund 95 Prozent der tschechischen Im- und Exporte über Hamburg werden klimafreundlich per Bahn transportiert. Die enge Verbindung macht Hamburg zu einem zentralen Tor zur Welt für die tschechische Wirtschaft. Der Hafenabend verdeutlichte den gemeinsamen Willen, die Kooperation weiter auszubauen und neue Potenziale in Handel, Logistik und Verkehr zu erschließen.



© Václav Múdra, Jaromír Zubák

Impressum

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

Herausgeber: Hafen Hamburg Marketing e.V. ■ **Redaktion/Redaktionsleitung, Ausgabe Dezember 2025:** Mathias Schulz, Theresa Linder: Hafen Hamburg Marketing e.V., Holger Grabsch: ELBREKLAME Marketing und Kommunikation EMK GmbH

■ **Gesamtproduktion/Objektverwaltung, Ausgabe Dezember 2025:** ELBREKLAME Marketing und Kommunikation EMK GmbH, Holländische Reihe 8, 22765 Hamburg, www.elbreklame.de ■ **Layout, Ausgabe Dezember 2025:** S. Mahler, ELBREKLAME GmbH

■ **Druck, Ausgabe Dezember 2025:** BEISNER Druck GmbH & Co. KG ■ **Anzeigenverwaltung, Ausgabe Dezember 2025:** Holger Grabsch, ELBREKLAME GmbH holger.grabsch@elbreklame.de

■ **Englische Adaption, Ausgabe Dezember 2025:** 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 circa drei Millionen 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.

HAMBURG YOUR PORT

global
transPORT
solutions

portofhamburg.com
info@portofhamburg.com
in @portofhamburg

©/Stockphotos





Company of the **HHLA** Network

METRANS – Europa verbinden für eine nachhaltige Zukunft Große Schritte, kleiner Fußabdruck.

650+

Regelmäßige
Zugabfahrten
pro Woche

150+

Moderne Lokomotiven
und 4.000 Güterwagen

20

Terminals strategisch
in ganz Europa
positioniert



metrans.eu
