

Schiff & Hafen KOMPAKT

02

INTERVIEW

„Ein Hafen muss künftig gleichzeitig effizient, digital, klimafreundlich und widerstandsfähig sein“

04

AUS DER FORSCHUNG

Fraunhofer IWES testet Dual-Lidar-System auf Offshore-Boje

08

VERANSTALTUNGEN

DVV Media Group prägt Debatten auf maritimen Leitmesse

NEWSTICKER | AUS DER FORSCHUNG | VERANSTALTUNGEN | DATEN & FAKTEN | KÖPFE & KARRIEREN

EDITORIAL



Liebe Leserinnen und Leser,

wenige Tage vor dem Start der SMM erschüttern die Bilder von der verheerenden Sturzflut im Himalaya. Das gesamte Ausmaß lässt sich derzeit noch überhaupt nicht erfassen; die genauen Schäden und Opferzahlen werden voraussichtlich lange nicht feststehen.

Einzelne Ereignisse dem Klimawandel zuzuschreiben – nach derzeitigem Kenntnisstand ist ein Gletscherabbruch für das Naturdesaster verantwortlich – ist immer schwierig, darin sind sich Experten einig. Sturzfluten, allerdings nicht in diesem Aus-

maße, sind in der Region nicht selten, insgesamt – und auch darin besteht Konsens – ist jedoch mit einer Häufung, einer Dramatisierung von Extremwetter- und -umweltereignissen weltweit zu rechnen.

Und so stellt sich die Frage, wie Gesellschaften mit einer sich verändernden Umwelt umgehen: Wie lassen sich Risiken früher erkennen? Wie können Infrastrukturen widerstandsfähiger werden? Und welchen Beitrag kann Technologie leisten, ohne zum Heilsversprechen zu werden?

Diese Problemstellungen reichen natürlich weit über den Himalaya hinaus. Sie betreffen nicht zuletzt die maritime Wirtschaft, die wie kaum eine andere Industrie globale Veränderungen unmittelbar spürt. Steigende Meeresspiegel, extreme Wetterlagen, neue regulatorische Anforderungen und der Druck zur Dekarbonisierung verschieben die Bedingungen, unter denen Schiffe gebaut und betrieben sowie Häfen organisiert werden.

Die Gespräche und Diskussionen werden sich in der kommenden Woche genau darum drehen – welche Stellschrauben Schiffbau, Schifffahrt und Hafenlogistik bemühen können und müssen, um so aufgestellt zu sein, dass nicht nur die immanenten Auswirkungen auf Klima und Umwelt bestmöglich reduziert werden, sondern dass wir gesamtgesellschaftlich weiterhin resilient und wirtschaftlich aufgestellt bleiben.

Meine Kollegen und ich sind natürlich auf der SMM sowie auf der ALL ABOUT PORTS vertreten, haben im Vorfeld mehrere Panels mit hochkarätigen Experten besetzen können und freuen uns auf den Austausch mit der Branche.

Kathrin Lau, Chefredakteurin (kathrin.lau@dvvmedia.com)

INTERVIEW

„Ein Hafen muss künftig gleichzeitig effizient, digital, klimafreundlich und widerstandsfähig sein“

Am 2. und 3. September öffnet die ALL ABOUT PORTS (aap) erstmals ihre Türen im CCH – Congress Center Hamburg. Die neue Fachkonferenz mit begleitender Ausstellung, die parallel zur maritimen Weltleitmesse SMM stattfindet, will eine Plattform für ganzheitliche Hafenlösungen schaffen: von Digitalisierung und Automatisierung bis zu Nachhaltigkeit und Sicherheit. Schiff&Hafen sprach mit Sebastian Moser, Projektverantwortlicher bei der Hamburg Messe und Congress, über Anspruch, Erwartungen und Herausforderungen der Premiere.

Die ALL ABOUT PORTS ist eine Premiere. Was war der Ausgangspunkt: Welche Lücke im Markt soll dieses Format schließen?

Sebastian Moser: Die Hafenwirtschaft befindet sich in einem tiefgreifenden Wandel – und viele dieser Veränderungen betreffen nicht einzelne Technologien oder Geschäftsbereiche, sondern das gesamte System Hafen. Genau hier setzt die ALL ABOUT PORTS an. Während sich etablierte Veranstaltungen häufig auf einzelne Segmente wie Containerterminals, Intermodalität oder Breakbulk fokussieren, wollen wir das gesamte Hafenökosystem zusammenbringen: Hafenbehörden und Terminalbetreiber ebenso wie Logistikunternehmen, Technologieanbieter, Energieunternehmen, Politik und Forschung. Unser Anspruch ist es, einen Ort zu schaffen, an dem nicht nur Lösungen präsentiert, sondern vor allem die strategischen Fragen diskutiert werden, die die Häfen in den nächsten zehn bis 20 Jahre beschäftigen.



Sebastian Moser ist Projektverantwortlicher für die aap bei der Hamburg Messe und Congress GmbH

FOTO: HMC

Häfen stehen gleichzeitig unter Druck bei Digitalisierung, Dekarbonisierung und Sicherheit. Welches dieser Themen erwarten Sie als das drängendste auf der Veranstaltung?

Ich würde keines dieser Themen isoliert betrachten. Die eigentliche Herausforderung besteht darin, Resilienz, Digitalisierung, Nachhaltigkeit und Sicherheit zusammenzudenken. Ein Hafen muss künftig gleichzeitig effizient, digital, klimafreundlich und widerstandsfähig sein – gegenüber geopolitischen Veränderungen ebenso wie gegenüber Cyberangriffen oder Unterbrechungen von Lieferketten. Deshalb beschäftigen wir uns auf der ALL ABOUT PORTS nicht nur mit einzelnen Technologien, sondern mit der Frage, wie der Hafen als integriertes System zukunftsfähig wird. Genau diese Verbindung unterschiedlicher Perspektiven ist für uns ein zentraler Mehrwert der Veranstaltung.

Die ALL ABOUT PORTS findet bewusst parallel zur SMM statt, spricht aber eine andere Zielgruppe an: Hafenbetreiber, Logistiker und Sicherheitsbehörden statt Schiffbauer und Zulieferer. Wie profitiert die Konferenz vom Umfeld der Weltleitmesse, ohne in deren Schatten zu stehen?

Wir verstehen die SMM und die ALL ABOUT PORTS ausdrücklich als komplementäre Veranstaltungen. Die SMM ist der internationale Treffpunkt der maritimen Industrie und damit ein enormes Umfeld für die ALL ABOUT PORTS. Gleichzeitig adressieren wir mit dem Fokus auf Häfen, Terminals, Infrastruktur, Logistik und

die Transformation des Hafenökosystems eine eigene Perspektive. Gerade die räumliche und zeitliche Nähe eröffnet die Chance, beide Welten stärker miteinander zu verbinden: Die Besucher der SMM können von den Themen der ALL ABOUT PORTS profitieren – und umgekehrt. Unser Ziel ist deshalb nicht, mit der SMM zu konkurrieren, sondern die maritime Wertschöpfungskette um die Perspektive des Hafens zu erweitern.

Was muss nach diesen zwei Tagen passiert sein, damit Sie die Premiere als Erfolg bewerten?

Für uns ist die Premiere erfolgreich, wenn wir Menschen zusammengebracht haben, die sich sonst vielleicht nicht an einem Tisch treffen würden, und daraus neue Gespräche, Ideen und Partnerschaften entstehen. Wir wollen zeigen, dass die ALL ABOUT PORTS einen relevanten Beitrag zur Diskussion über die Zukunft der Häfen leisten kann. Dabei geht es neben Besucher- und Ausstellerzahlen auch um die Qualität der internationalen und politischen Beteiligung, um konkrete Geschäftskontakte und um das Feedback unserer Partner. Wenn wir am Ende der zwei Tage sagen können: Hier ist eine neue internationale Plattform entstanden, auf der die Hafenwirtschaft ihre Zukunft gemeinsam diskutiert, dann haben wir unser wichtigstes Ziel erreicht.

SOWOS conference

September 22-23, 2026

Hamburg, Germany

12th international symposium on treatment of wastewater and waste on ships

SOWOS 12th's Topics

MARPOL Annex IV // Wastewater // Bilge Water and MEPC.107(49) // Ballast Water // Compliance and Monitoring



Ship Safety Division
BG Verkehr



Verband
Deutscher
Reeder

Main Sponsor



Sponsor



sowos-conference.com



AUS DER FORSCHUNG

Fraunhofer IWES testet Dual-Lidar-System auf Offshore-Boje

Das Fraunhofer-Institut für Windenergiesysteme IWES hat erstmals zwei unterschiedliche Profiling-Lidar-Systeme gleichzeitig auf einer Wind-Lidar-Boje in der Nordsee eingesetzt. Mit der Messkampagne soll die Eignung beider Systeme für den Einsatz auf Offshore-Bojen validiert und das Potenzial einer Dual-Lidar-Konfiguration für neue Messkonzepte untersucht werden. Ziel ist es, die Datenverfügbarkeit zu erhöhen und komplementäre Messstrategien für Offshore-Windmessungen zu ermöglichen. Die Messkampagne findet im Rahmen des Forschungsprojekts Wind-Lidar-Boje NG statt, das vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWE) mit 1,15 Mio. Euro gefördert wird. Auf der Wind-Lidar-Boje des Fraunhofer IWES sind ein BEAM6x WindPower von Lumibird und ein WindCube 2.1 XP von Vaisala im Einsatz. Beide Systeme erfassen gleichzeitig Messdaten unter identischen Offshore-Bedingungen. Die Ergebnisse werden anhand eines IEC-Messmasts sowie kalibrierter Lidar-Systeme auf der FINO3-Forschungsplattform validiert. Gleichzeitig untersucht das Fraunhofer IWES die Leistungsfähigkeit der beiden Geräte sowie deren Integration in das Energiesystem der Boje und ihr Betriebsverhalten in der dynamischen Offshore-Umgebung.

Neben der Validierung der neuen Lidar-Technologien steht das Potenzial der parallelen Nutzung zweier Systeme im Mittelpunkt. „Das Dual-Lidar-Konzept bietet mehrere Vorteile für Offshore-Windmessungen“, so Stephan Stone, Gruppenleiter Windmesssysteme am Fraunhofer IWES. So könne die Konfiguration je nach Anforderung entweder zur Erhöhung der Datenverfügbarkeit durch Redundanz oder zur Erfassung komplementärer Datensätze mit unterschiedlichen Messkonfigurationen eingesetzt werden.

Die beiden Lidar-Systeme sind dafür in separaten Schutzgehäusen untergebracht, die auf einer gemeinsamen Tragkonstruktion montiert sind. Die speziell für die Fraunhofer IWES Wind-Lidar-Boje entwickelte Konstruktion schützt die Geräte vor Wellenschlag und den korrosiven Bedingungen auf See. Gleichzeitig soll der modulare Aufbau die Integration der Systeme ermöglichen, ohne dass dafür spezielle Anpassungen der Lidar-Geräte durch die Hersteller erforderlich sind.

Das Vorhaben soll dazu beitragen, den Einsatz verschiedener Lidar-Technologien auf schwimmenden Messplattformen weiterzuentwickeln. Neben der Bewertung der beiden Systeme und des Dual-Lidar-Aufbaus untersucht das Fraunhofer IWES auch den Einsatz hochfrequenter, deterministischer Verfahren zur Bewegungskompensation. Dadurch sollen insbesondere Messungen der Turbulenzintensität unter den wechselnden Bewegungsbedingungen einer Offshore-Boje weiter verbessert werden.



FOTO: FRAUNHOFER IWES/EDUARDO SALVADOR CHAVEZ VANCHAPAXI

Die Wind-Lidar-Boje des Fraunhofer IWES mit Dual-Lidar-System unmittelbar nach dem Ausbringen am FINO3-Standort

NEWSTICKER

Meyer Werft steigert Umsatz – Sanierung weiter im Plan

Die Papenburger Meyer Werft hat ihren Konzernumsatz im Jahr 2025 im Rahmen der laufenden Sanierung auf 2,83 Mrd. Euro gesteigert, nach 1,37 Mrd. Euro im Vorjahr. Die Erlöse entfielen im Wesentlichen auf die zwei abgelieferten Kreuzfahrtschiffe „Asuka III“ für NYK Cruises und „Disney Destiny“ für Disney Cruise Line, heißt es. Gleichzeitig verbesserte sich das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) von minus 527,6 Mio. Euro auf minus 251,8 Mio. Euro, während der Konzernverlust nach Steuern bei 383,8 Mio. Euro lag. Der Aufsichtsrat billigte den testierten Konzernabschluss, und ein Sanierungsgutachter bestätigte die Einhaltung des Sanierungspfades sowie die Finanzierung bis Ende 2028. Für 2026 erwartet die Geschäftsführung trotz ausbleibender Kreuzfahrtschiffablieferungen eine weitere deutliche Verbesserung des EBITDA in Richtung eines ausgeglichenen Ergebnisses und sieht sich durch neue profitabel kalkulierte Aufträge sowie den Einstieg in den Bau von Offshore-Konverterplattformen und die hohe Nachfrage nach Binnenfahrgastschiffen auf Kurs.

Scandlines investiert mehr als 25 Mio. Euro in Fähre „Schleswig-Holstein“

Die deutsch-dänische Reederei Scandlines hat bekannt gegeben, dass die Fähre „Schleswig-Holstein“ für mehr als 25 Mio. Euro auf einer Werft in Klaipėda, Litauen, umgebaut wird. Neben einer vollständigen Renovierung der Passagierbereiche wird das Schiff von einer Hybrid- zu einer Plug-in-Hybridfähre umgerüstet und künftig den Großteil seines Energiebedarfs aus an Land geladenem Strom decken. Auf den Decks 5 und 6 entstehen unter anderem neue Restaurant-, Café- und Shoppingbereiche, während das Sonnendeck um einen Außenbereich mit Spielplatz ergänzt wird. Die „Schleswig-Holstein“ soll voraussichtlich gegen Ende des Jahres auf die Route Puttgarden-Rødby zurückkehren, auf der sie während des Werftaufenthalts von vier anderen Scandlines-Fähren ersetzt wird.

Norddeutsche Werften erwarten bis zu 1700 neue Arbeitsplätze

Die norddeutschen Werften haben laut der 36. Schiffbaubefragung der IG Metall Küste deutlich an Beschäftigung gewonnen und erwarten bis Mitte 2027 rund 1700 weitere Arbeitsplätze. Grundlage der Auswertung sind Angaben von Betriebsräten aus 41 Schiffbauunternehmen mit insgesamt 17 141 Beschäftigten. Die Auftragsbücher sind vielerorts langfristig gut gefüllt, heißt es. Für 2026 erwarten die Betriebsräte eine durchschnittliche Auslastung von 90 Prozent, für 2027 von 94 Prozent und für 2028 sogar von 100 Prozent. Getragen wird der Aufschwung vor allem vom Marineschiffbau, der inzwischen mehr als die Hälfte des Branchenumsatzes ausmacht. Die Gewinnung von Fachkräften bleibe trotz der von 5,2 Prozent (Vorjahreswert) auf 5,9 Prozent gestiegenen Ausbildungsquote eine Herausforderung, heißt es.

Van Oord schließt Monopile-Installation in „Baltica 2“ ab

Das niederländische Unternehmen Van Oord hat die Installation aller 111 Monopiles für den Offshore-Windpark „Baltica 2“ in Polen abgeschlossen. Davon dienen 107 Fundamente der Befestigung von Windenergieanlagen und vier der von Offshore-Umspannwerken. Die bis zu 100 m langen und rund 1900 t schweren Monopiles wurden mit den Installationsschiffen „Svanen“ und „Aeolus“ verbaut. Der von PGE und Ørsted entwickelte Offshore-Windpark mit einer Leistung von 1,5 GW soll nach seiner Inbetriebnahme rund 2,5 Mio. polnische Haushalte mit erneuerbarem Strom versorgen.

BMV stellt 14 Mio. Euro für emissionsfreie Binnenschifffahrt bereit

Das Bundesministerium für Verkehr (BMV) hat für den ersten Förderaufruf der Förderlinie Regionale Verlagerung von ÖPNV und Wirtschaftsverkehr zunächst bis zu 14 Mio. Euro bereitgestellt. Gefördert werden unter anderem emissionsfreie Antriebe für neue und bestehende Binnenschiffe sowie die dafür notwendige Lade- und Wasserstoffinfrastruktur in Häfen und an Umschlagplätzen. Dadurch sollen emissionsfreie Binnenschiffe schneller in den Einsatz gebracht und neue klimafreundliche Mobilitäts- und Logistikangebote auf regionaler Ebene ermöglicht werden. Anträge können ab dem 1. September 2026 über das Förderportal easy-Online eingereicht werden; die Frist endet am 19. Oktober 2026.

Lehmann Marine liefert Batteriespeicher für seegängige DLR-Technologieplattform

Die Lehmann Marine GmbH hat den Auftrag erhalten, ihr Hochleistungs-Energiespeichersystem AQUBE für die neue seegängige Technologieplattform des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) zu liefern. Das 48 m lange Forschungsschiff, das von der Lloyd Werft Bremerhaven gebaut wird, soll ab 2027 als schwimmendes Testlabor für klimaneutrale Antriebssysteme wie Wasserstoff-, Hybrid- und vollelektrische Lösungen eingesetzt werden. Der AQUBE verfügt über eine Leistungsfähigkeit von bis zu 2C, eine Flüssigkühlung sowie eine sichere Lithium-Eisenphosphat-Chemie (LFP) und soll damit auch anspruchsvolle Testfahrten in Nord- und Ostsee ermöglichen.

Ferngesteuerte Bahnkrane am CTA in Betrieb genommen

Am Container Terminal Altenwerder (CTA) der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) sind die ersten ferngesteuerten Bahnkrane in Betrieb genommen worden. Ein neuer Kran des Herstellers Künz überspannt neun Bahngleise und kann zusätzlich Vorstauf Flächen auf der Wasser- und Landseite erreichen, während ein bestehender Kran entsprechend umgerüstet wurde, so die HHLA. Die Bahnkranfahrer sollen die Anlagen künftig von ergonomisch ausgestatteten Arbeitsplätzen im Terminalgebäude aus bedienen. Mit der Fernsteuerung der Bahnkrane will die HHLA die Automatisierung des CTA weiter fortsetzen und damit Effizienz und Produktivität bei der Bahnabfertigung steigern.

Schiff & Hafen
Ship & Offshore
New Ships

FACHINFORMATIONEN FÜR DIE MARITIME BRANCH

Besuchen Sie uns
auf der SMM in
Halle A1 | Stand 307
und nehmen Sie
an unserem
Gewinnspiel teil!

www.schiffundhafen.de/smm2026

KÖPFE & KARRIEREN



BRUNO PLANTAZ | Die dänische Reederei A.P. Moller - Maersk hat Bruno Plantaz mit Wirkung zum 1. November zum neuen Global Head of Solutions und Mitglied des Executive Leadership Teams ernannt. Plantaz verfügt über internationale Erfahrung in den Bereichen Spedition und Kontraktlogistik, darunter zehn Jahre bei Kühne + Nagel und mehr als ein Jahrzehnt bei CEVA Logistics, wo er Führungspositionen im asiatisch-pazifischen Raum, in Indien, im Nahen Osten und Afrika innehatte. Er folgt auf Narin Phol, der das Unternehmen Ende September verlassen wird.



LAURI HELKKULA UND AKI SAND | Auramarine hat mit Lauri Helkkula (links) einen neuen Business Development & Key Account Director und mit Aki Sand einen neuen Vice President of Sales, Business Line Lifecycle Services, EMEA. Helkkula blickt auf mehr als 25 Jahre Erfahrung bei Auramarine und wird künftig unter anderem die strategische Geschäftsentwicklung sowie ausgewählte Kundenbeziehungen in Deutschland und bei Motorenherstellern in der EMEA-Region verantworten. Sand wechselt von MacGregor zu Auramarine und übernimmt die Leitung und Weiterentwicklung des Vertriebs und der Geschäftsaktivitäten im Bereich Lifecycle Services in EMEA und Amerika.



MARTIN HAANDBÆK | Green Instruments hat Martin Haandbæk zum neuen Global Sales Director ernannt, um das weitere Wachstum des Unternehmens und die Entwicklung neuer Produkte voranzutreiben. Der 43-Jährige war zuvor in leitenden Positionen bei MAN Energy Solutions (jetzt Everllence), Svaneøj und Sulzer Pumps tätig. Bei Green Instruments verantwortet Haandbæk künftig den weltweiten Produktvertrieb und soll gemeinsam mit den Bereichen Vertrieb, Marketing und Entwicklung neue Marktchancen identifizieren und die Entwicklung maritimer Lösungen unterstützen.



JOACHIM ABRATIS | Die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) hat Joachim Abratis als neuen Vizepräsidenten bekannt gegeben. Abratis ist seit gut 27 Jahren in der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) tätig. Davor war er rund zehn Jahre Offizier bei der Deutschen Marine, wo er auch ein Studium im Bereich Bauingenieurwesen mit Vertiefung im konstruktiven Ingenieurbau absolvierte. In seiner neuen Tätigkeit wird sich Abratis unter anderem mit den Belangen der Abteilungen Grundlagen und Technik Wasserstraßen und Management Wasserstraßen beschäftigen, heißt es.



KLAUS-MICHAEL KÜHNE | Klaus-Michael Kühne ist im Alter von 89 Jahren in Schindellegi in der Schweiz verstorben. Er war seit 1958 im Familienunternehmen Kuehne+Nagel tätig und übernahm 1966 den Vorsitz der Geschäftsführung der Kuehne+Nagel Speditions-Aktiengesellschaft. Von 1975 bis 1992 war Kühne CEO der Kuehne+Nagel International AG und anschließend bis 2011 Vorsitzender des Verwaltungsrats, bevor er dessen Ehrenpräsident wurde.

VERANSTALTUNGEN

DVV Media Group prägt Debatten auf maritimen Leitmessen

Die DVV Media Group ist auf der SMM und der parallel stattfindenden ALL ABOUT PORTS (aap) auf zahlreichen Panels vertreten. Mit Schiff&Hafen | Ship&Offshore, der DVZ Deutsche Verkehrs-Zeitung und DVZ-ZERO bringen mehrere Fachmedien der Hamburger DVV Media Group ihre Expertise in die Debatten über die Zukunft der maritimen Wirtschaft, des Schiffbaus, der Logistik und der Häfen ein. Im Mittelpunkt stehen dabei unter anderem die autonome Schifffahrt, alternative Antriebe, Investitionen in Häfen und Schifffahrt und Herausforderungen und Möglichkeiten von Automation und Digitalisierung. Auch der Fachkräftemangel sowie eine mögliche Rolle von Nuklearantrieben in der Schifffahrt gehören zu den Themen.

Den Auftakt bildet am 1. September das Panel „From Assistance to Autonomy: Routing and Collision Avoidance as the First Real Step into the Future of Shipping“ von 12:00 bis 12:50 Uhr auf der Digital Stage der SMM. In Kooperation mit der CAPTN-Initiative der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel geht es um die Frage, wie Assistenzsysteme, moderne Sensorik, Datenintegration und KI-gestützte Analysen den Weg zu teilautonomen Anwendungen ebnen können. Moderiert wird die Runde von Kathrin Lau, Chefredakteurin von Schiff&Hafen | Ship&Offshore. Auf dem Podium diskutieren Tim Gödde, Director Ship Management bei HGK Ship Management; Alireza Hakamian, AG Zuverlässige Systeme an der CAU zu Kiel; Andreas Mues, Director Engineering bei Anschütz GmbH; Pierre C. Sames, Senior Vice President und Strategic Development Director bei DNV; sowie Björn Schwarze, Managing Director der Addix GmbH.

Ebenfalls am 1. September steht von 14:30 bis 15:20 Uhr auf der Energy Efficiency Stage die Frage nach den Antrieben der Zukunft im Mittelpunkt. Unter dem Titel „Propulsion of the Future – what will power future global trade?“ geht es in Kooperation mit VDMA Engines and Systems darum, welche Antriebs- und Kraftstofflösungen den internationalen Seeverkehr künftig prägen könnten. Zur Sprache kommen unter anderem synthetische und biogene Kraftstoffe, der Einsatz von HFO in Kombination mit CCS sowie die mögliche Rolle der Kernenergie. Kathrin Lau moderiert die Runde mit Sebastian Ebbing, Director Governmental Affairs & Sustainability bei MPC Capital AG; Peter Müller-Baum, VDMA-Geschäftsführer Engines and Systems; Christoph Rofka, Division President Medium- and Low-Speed Products bei Accelleron Industries; und Dominik Schneider, CEO von WinGD.

Die DVZ übernimmt am 2. September die Moderation zweier Panels auf der aap. Von 11:30 bis 12:30 Uhr geht es unter dem Titel „Everybody wants to rule the world“ um den wachsenden Einfluss privater Akteure und Investmentfonds auf Schifffahrt und Häfen. Sebastian Reimann, Chefredakteur der DVZ, bringt dazu Prof. Dr. Jan Ninnemann, Managing Partner bei MOVE4WARD Innovative Transport Solutions GmbH; Prof. Dr. Torsten Schmidt, Head of Research Department „Macroeconomics and Public Finance“ beim Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung; Dr. Steffen Wagner, Head of Transport & Infrastructure bei KPMG AG; und Prof. Dr. Gordon Wilmsmeier, Director Center for Shipping and Global Logistics bei der Kühne Logistics University, zusammen. Von 16:05 bis 17:00 Uhr folgt auf der Logistics & Digitalization Stage das Panel „Sustainable and Digital: Shape the Next-Generation Logistics Operation Model Now“, moderiert von Kay Simon, freiberuflicher Unternehmensberater, der mit Tobias Bohnhoff, Gründer und Geschäftsführer bei Shipzero, und Prof. Dr. Moritz Petersen, Associate Professor Sustainable Logistics Practice Co-Director beim Center for Sustainable



Die DVV Media Group bringt ihre Expertise in acht Panels auf der diesjährigen SMM und der parallel stattfindenden ALL ABOUT PORTS ein

FOTO: MICHAEL ZAPF / HMC

Logistics and Supply Chain bei der Kühne Logistics University, spricht. Im Mittelpunkt stehen nachhaltige und digitale Ansätze für die Logistik.

Am Donnerstag stehen zunächst auf der aap die Energie- und die Digitalwende im Fokus. Das von Kathrin Lau moderierte Panel „What's next in Energy Transition and Digital Transformation“ findet von 10:00 bis 11:00 Uhr auf der Energy & Sustainability Stage statt. Ihre Expertise teilen Marcel Lindemann, Co-Founder bei passify; Ted Lomond, President and CEO / Vice-Chair bei North Atlantic / North Atlantic France; und Roland Teixeira, President & General Secretary bei EOPSA (European Onshore Power Supply Association). Auf der SMM folgt von 13:15 bis 14:15 Uhr auf der Energy Efficiency Stage das Panel „Retrofitting the fleet: the case for marine engine upgrades“. Gemeinsam mit Paul Bartlett, Managing Editor des DVV-eigenen Ship and Offshore Repair Journal, beleuchtet Kathrin Lau mit Octavi Sadó Garriga, Head of Fleet Performance & Energy Efficiency beim Maersk Mc-Kinney Møller Center for Zero Carbon Shipping; Sergei Kravchenko, Chairman of the Board bei Tallinn Shipyard | BLRT Repair Yards; Paul Herbert, Principal Technical Specialist bei Lloyd's Register, sowie Thomas Leander, Vice President bei Everllence, die Möglichkeiten der Nachrüstung alternativer Antriebskonzepte für die bestehende Flotte.

Ein weiterer Programmpunkt ist am selben Tag das Panel „Maritime Career Market goes International“ von 15:50 bis 16:40 Uhr auf der Open Stage. Die Veranstaltung ist Teil der Reihe Career Forum und nimmt internationale Ansätze im Umgang mit dem Fachkräftemangel in den Blick. Dabei geht es um die Frage, wie junge Menschen für maritime Berufe gewonnen und langfristig für die Branche begeistert werden können. Moderiert wird das Panel von Kathrin Lau. Auf dem Podium kommen Experten aus Griechenland, Dänemark, Indien, Kanada und Italien zusammen.

Den Abschluss des SMM-Programms der DVV Media Group bildet am 4. September von 10:30 bis 11:20 Uhr auf der Energy Efficiency Stage das Panel „Nuclear-powered shipping: a competitive edge, a decarbonisation pathway or a capex-heavy threat?“. Kathrin Lau erörtert mit Terje Strand, Professor für angewandte Nuklearphysik und CEO bei Norwegian Nuclear Technology AS; Cynthia Wolter, Vizepräsidentin des VDKS sowie Deck Officer / JDPO bei Fred. Olsen Windcarrier; Eero Lehtovaara, Head of Regulatory and Public Affairs bei ABB Oy; Jens Grunenbergh, Commercial Manager Germany bei Lloyd's Register sowie Stephan Assheuer, Managing Partner bei admarris GmbH, inwieweit nuklear betriebene Schiffe auf dem Weg zur Dekarbonisierung wirklich ein Game-Changer sein können. Dabei soll es auch um hohe Investitionskosten und praktische Risiken gehen.

OSWALD
POWER TO MOVE

CUSTOM MADE DIRECT DRIVES

*energy-efficient
compact design
sustainable*



MAIN PROPULSION

100 – 3 000 kW | 100 – 700 rpm



PM THRUSTER

100 – 3 000 kW | 600 – 1 800 rpm



PM GENERATOR

100 – 2 000 kW | 1 000 – 2 300 rpm

Oswaldstrasse 1
D-63897 Miltenberg
oswald@oswald.de
+49 9371 9719 0
www.oswald.de





FOTO: TARA OCEAN FOUNDATION

Während des Symposiums wird es eine Live-Schaltung zur schwimmenden Forschungsplattform „Tara Polar Station“ in der Arktis geben, die im arktischen Meereis die Folgen des Klimawandels und die Veränderungen arktischer Ökosysteme erforscht

Meeresumwelt-Symposium beleuchtet Schutz und Nutzung der Meere

Am 8. und 9. September findet das 35. Meeresumwelt-Symposium in der Katholischen Akademie Hamburg statt. Dabei kommen rund 300 Fachleute aus Wissenschaft, Verwaltung, Wirtschaft und Zivilgesellschaft zusammen, um über den Schutz und die nachhaltige Nutzung der Meere zu diskutieren. Im Mittelpunkt stehen dabei die Vereinbarkeit von Meeresschutz mit Fischerei, Energiewende und Seeschifffahrt sowie aktuelle Herausforderungen für marine Ökosysteme. Das Symposium wird vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) im Auftrag des Bundesministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMUKN) organisiert.

Zum Auftakt werden die Teilnehmer durch BSH-Präsident Helge Heegewaldt begrüßt. Die sich anschließenden 18 Vorträge widmen sich unter anderem dem Schutz mariner Ökosysteme, der Entwicklung von Fischbeständen und Fangmethoden sowie den Auswirkungen des Klimawandels auf Nord- und Ostsee. Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Zukunft der Schifffahrt sowie alternativen Kraftstoffen und deren Umweltauswirkungen und Emissionen.

Ergänzt wird das Programm durch einen Science Slam, eine Postersession zu Themen wie nachhaltigem Schiffsrecycling, Ammoniak als Schiffskraftstoff, Offshore-Windenergie und Künstlicher Intelligenz (KI) sowie eine abschließende Podiumsdiskussion unter dem Titel „Meeresschutz ist Klimaschutz“. Den Abschluss bildet eine Live-Schaltung zur 26 m langen schwimmenden Forschungsplattform „Tara Polar Station“, die im arktischen Meereis die Folgen des Klimawandels und die Veränderungen arktischer Ökosysteme erforscht. Die Teilnahme am Meeresumwelt-Symposium ist kostenlos, eine Anmeldung ist erforderlich.

IMPRESSUM

Schiff&Hafen

Schiff&Hafen ist eine Publikation der DVV Media Group GmbH | Heidenkampsweg 73-79, DE-20097 Hamburg | Telefon: +4940 23714-100

Geschäftsführer: Martin Weber | Verlagsleitung: Manuel Bosch, manuel.bosch@dvvmedia.com |

Chefredaktion: Kathrin Lau, Tel. +49 40 23714-237, kathrin.lau@dvvmedia.com | Leitung Marketing & Vertrieb: Markus Kukuk, Tel. +49 40 23714-291, markus.kukuk@dvvmedia.com | Unternehmenslizenzen: lizenzen@dvvmedia.com | Leser- und Abonnentenservice: Tel. +49 40 23714-260, service@dvvmedia.com | Schiff&Hafen erscheint zweiwöchentlich (freitags) als E-Paper „Kompakt“ und zweimonatlich als Magazin; im Abonnement enthalten ist der Zugriff auf die Website www.schiffundhafen.de und das Archiv www.maritime-archives.com. Abonnement jährlich: EUR 488,00 zzgl. MwSt. | Bezugsbedingungen: Die Bestellung des Abonnements gilt zunächst für die Dauer des vereinbarten Zeitraumes (Vertragsdauer). Eine Kündigung des Abonnementvertrages ist während der ersten Vertragsdauer jederzeit zum Ende dieses Zeitraums, danach jederzeit zum Ende des auf die Kündigung folgenden Monats schriftlich möglich. Erfolgt die Kündigung nicht rechtzeitig, verlängert sich der Vertrag und kann dann zum Ende des folgenden Monats schriftlich gekündigt werden. Zu Beginn jeder Vertragsverlängerung erfolgt die Berechnung des zum Zeitpunkt der Verlängerung im Impressum bekanntgegebenen Abonnement-Preises für die bestellte Vertragsdauer. Bei Nichtlieferung ohne Verschulden des Verlages, bei Arbeitskampf oder in Fällen höherer Gewalt besteht kein Entschädigungsanspruch. | Copyright: Die Publikation, ihre Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Es ist ausdrücklich untersagt, die Inhalte digital zu vervielfältigen oder an Dritte (auch Mitarbeiter, sofern ohne personenbezogene Nutzerlizenzierung) weiterzugeben. ISSN 2943-4084