

LOGISTICS PILOT

Magazin für Häfen, Schifffahrt und Logistik

Juni 2017

Power & Potenzial

Schwerpunktthema: Windenergie

Wissen ist Fracht 16 | Big Data für Offshore-Windparks 20



bremenports

Bremen  Bremerhaven

Welthafen in guten Händen

■ Wir sind überall dort aktiv, wo die bremischen Häfen zuverlässig funktionieren müssen. Unsere Ingenieure, Techniker und Handwerker kümmern sich um den Betrieb, die Wartung und Reparatur der Hafenanlagen und entwickeln sie ständig weiter. Rund um die Uhr, 365 Tage im Jahr.

Diese Erfahrungen und unser Know-how aus zahlreichen internationalen Projekten geben wir weiter – zum Nutzen von Kunden rund um den Globus. Wir sind in jede Phase des Projektzyklus‘ involviert: in Planung und Entwicklung genauso wie in Finanzierung, Engineering, Betrieb und sogar Neugestaltung von maritimen Infrastrukturen. Wir machen aus Ideen konkrete Projekte, lange bevor die ersten Ingenieure ihre Arbeit aufnehmen. Und nach der Fertigstellung sorgen wir dafür, dass der Betrieb läuft. Dauerhaft und problemlos.

Neu erschienen:



„World ports in good hands -
Consultancy services for
international clients“

Fordern Sie Ihr Exemplar an:
marketing@bremenports.de

marketing@bremenports.de
www.bremenports.de



Laden Sie sich die LOGISTICS PILOT-Kiosk-App herunter und lesen Sie unser Magazin offline auf Ihrem Smartphone oder Tablet.

AUSGABE JUNI 2017



„Wir brauchen einen innovationsstarken Heimatmarkt“

Hermann Albers, Präsident des Bundesverbands WindEnergie

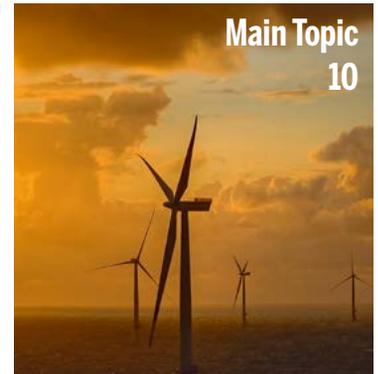
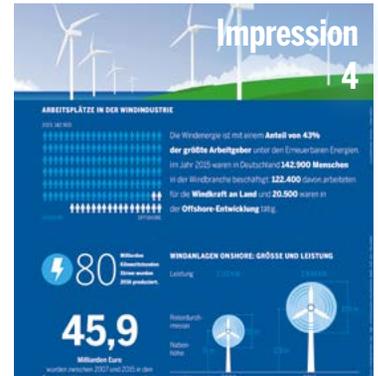
Liebe Leserinnen und Leser,

die Windenergie ist der Lastenträger der Energiewende. Der von einem breiten Mittelstand getragene dynamische deutsche Markt hat die hiesigen Hersteller an die technologische Weltspitze geführt. Immer mehr Staaten wollen den wachsenden Energiebedarf über erneuerbare Energien decken. Damit steigt die Nachfrage nach effizienter Technik „made in Germany“.

Unsere kräftig wachsende Exportbranche steht in vielen Märkten am Beginn einer absolut positiven Entwicklung. Ob bei der Vorbereitung der Baustellen, dem Transport und der Aufstellung von Anlagen, dem Austausch von Bauteilen während der Betriebszeit, ob in der Stützpunktfunktion der Häfen für den Offshore-Betrieb oder der Verschiffung von Großkomponenten in alle Welt: Überall ist die Logistikbranche gefragt.

Um die deutsche Spitzenposition zu sichern, braucht es einen innovationsstarken Heimatmarkt mit einem ausreichend breiten Marktvolumen. Daher muss die nächste Bundesregierung für Wind an Land wie Offshore deutlich nachsteuern. Die Restriktionen des EEG 2017 passen nicht zu nationalen CO₂-Minderungszielen, den Erfordernissen der Sektorenkopplung und den internationalen Vereinbarungen zum Klimaschutz. Statt eine Branche, die bereits drei von vier Arbeitsplätzen im Export sichert, zu beschneiden, brauchen wir wieder eine positive politische Flankierung.

Ihr Hermann Albers



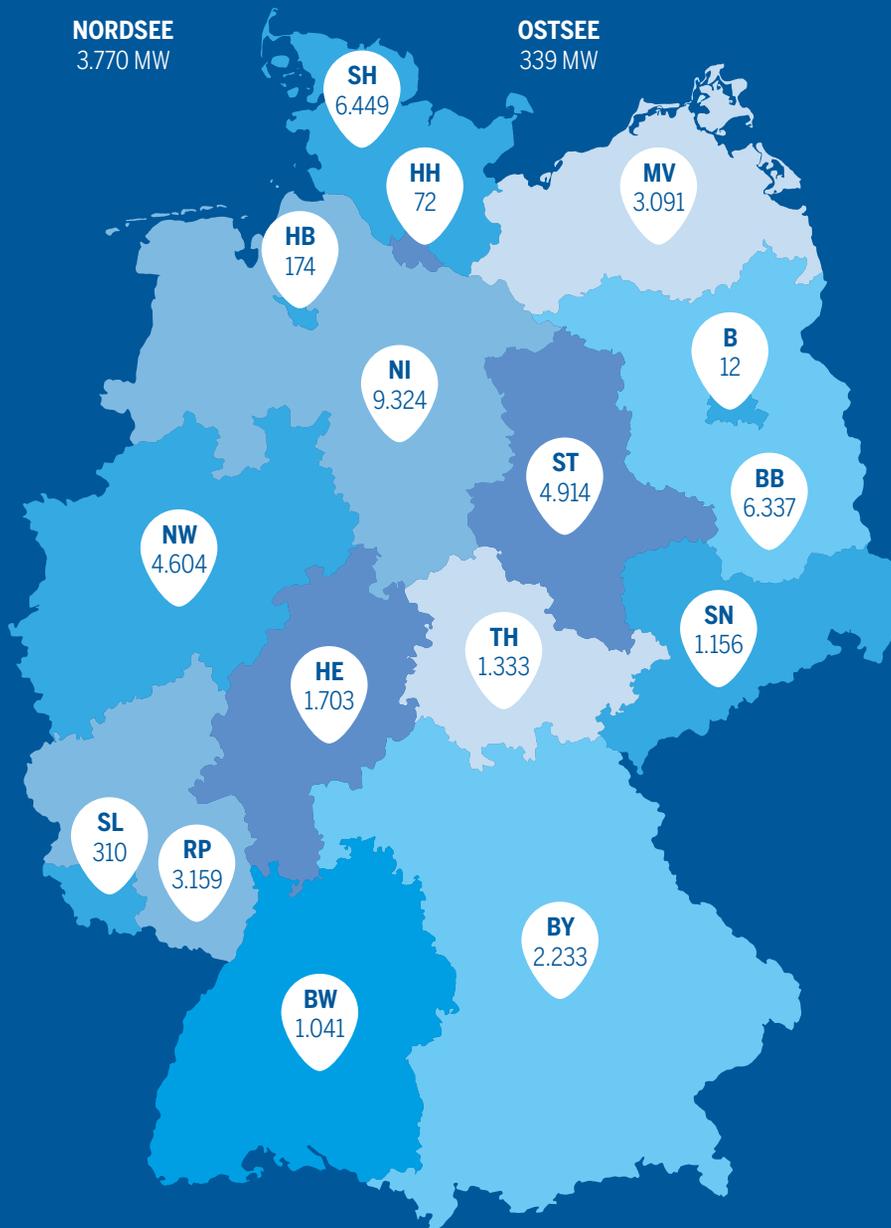
News	6
People	26
Appointments	28
Preview	30
Imprint	30

FOTOS: BUNDESVERBAND WINDENERGIE WWW.SIEMENS.COM/PRESS, JH LOGISTIK, WEB/JANN RAVELING, VATTENFALL, PNE WIND, ISTOCK - APARTMENT

Windenergie in Deutschland

Mit 50.018 Megawatt (MW) ist Deutschland Europameister, was die installierte Windleistung an Land und auf See betrifft. Im weltweiten Vergleich liegt die Bundesrepublik laut aktuellem „Strom-Report 2016“ damit auf dem dritten Platz hinter dem Marktführer China und den USA.

INSTALLIERTE LEISTUNG PRO BUNDESLAND



28.217

Windanlagen
27.270 Onshore
947 Offshore



50.018

Megawatt
installierte Leistung



5.443

Megawatt
neu installierte Leistung 2016



12,3

Prozent
Anteil an der deutschen
Stromproduktion



9,7

Milliarden Euro
Investitionen in neue
Anlagen 2015

KOMPAKT

BREMEN. Die Statistik der **Hafengruppe Bremen/Bremerhaven weist für 2016 ein Plus von einem Prozent beim Gesamtumschlag** aus (von 73,4 auf 74,2 Millionen Tonnen). Mit insgesamt 5.488.999 TEU wurde das Containerergebnis von 2015 (5.546.657 TEU) jedoch um ein Prozent unterschritten. „Vor dem Hintergrund der schwachen wirtschaftlichen Entwicklung und der vielen politischen Unsicherheitsfaktoren in aller Welt kann unsere Hafengruppe mit der Entwicklung zufrieden sein“, sagte der zuständige Bremer Senator Martin Günthner.

HAMBURG. Seit Mai hat **TFG Transfracht den JadeWeser-Port** in sein flächendeckendes **AlbatrosExpress-Netzwerk integriert**. Damit bietet das Unternehmen der DB Mobility Logistics AG dreimal wöchentlich Verbindungen auf 20 Relationen an und verbindet Wilhelmshaven mit den wichtigsten Wirtschaftszentren in Deutschland, Österreich und der Schweiz.

BREMEN. Der **Eurogate-Konzern** konnte sich **im Geschäftsjahr 2016** in einem schwierigen Marktumfeld **erfolgreich behaupten**. Nach Unternehmensangaben stiegen das Betriebsergebnis (EBIT) um 11,6 Prozent auf 101,6 Millionen Euro (Vorjahr: 91,1 Millionen Euro) und der Jahresüberschuss um 3,3 Prozent auf 75,9 Millionen Euro (Vorjahr: 73,5 Millionen Euro).



Erster GreenTech-Industriepark Deutschlands geplant

EMDEN. Das Land Niedersachsen und die Stadt Emden wollen gemeinsam auf den freien Industrie- und Gewerbeflächen am Emdener Hafen den ersten GreenTech-Industriepark in Deutschland entwickeln. Das machten Wirtschaftsminister Olaf Lies und Niedersachsenports im April anlässlich der **Präsentation des Perspektivpapiers für den Emdener Seehafen** deutlich. „Der Standort ist für ein solches Projekt ideal, und wir haben am Rysumer Nacken und am Wybelsumer Polder mehr als 200 Hektar sofort bebaubare Industrie- und Gewerbefläche“, sagte Lies. Als wesentlichen Baustein für den GreenTech-Park sieht er Unternehmen aus dem

Bereich Windenergie und betont: „Hier liegen nach wie vor ganz große Potenziale. Die oft gehörte Behauptung, dass Windenergie zu teuer sei, ist gerade in diesen Tagen eindrucksvoll widerlegt worden.“ Für den Minister werde der Hafen mit seinen rund 9.400 Arbeitsplätzen (direkt und indirekt) in 70 Unternehmen jedoch das Herzstück der weiteren industriellen Entwicklung Emdens bleiben. 2016 wurden dort sechs Millionen Tonnen umgeschlagen. Mit 1,33 Millionen Fahrzeugen im vergangenen Jahr konnte Emden seine Position als drittgrößter Umschlagsplatz für Automobile in Europa behaupten.

Cooler Investition am JadeWeserPort

WILHELMSHAVEN. Seit dem Frühjahr wird im Güterverkehrszentrum JadeWeserPort für die Nordfrost-Gruppe gebaggert. Das Unternehmen setzt dort den Ausbau seines bestehenden Seehafenterminals fort, um ein **neues Tiefkühlager mit 35.000 Palettenstellplätzen** zu schaffen. Vorgesehen sind auch Räumlichkeiten zur Fleischbearbeitung und -verpackung. Die Inbetriebnahme des Gebäudes ist für Januar nächsten Jahres vorgesehen. Nordfrost investiert in das Projekt 25 Millionen Euro.



Bauprojekte sollen Hafen zukunftsfähig machen

CUXHAVEN. „In unserem Investitionsprogramm für 2017 bei NPorts liegt Cuxhaven in diesem Jahr auf dem ersten Platz“, so Holger Banik, Geschäftsführer von Niedersachsenports. Mit dem Bau des Liegeplatzes 4 entsteht dort für 36 Millionen Euro ein **neues Mehrzweckterminal**. Darüber hinaus wurde der Liegeplatz 9.3 mit einer festen **Rampe für Roll-on/Roll-off-Verkehre** ausgebaut. Beide Projekte sollen den Ausbau des Deutschen Offshore-Industrie-Zentrums vorantreiben und Kapazitäten für wachsende Umschlagsmengen schaffen.



Online-Studium: Anfragen aus 84 Ländern

WISMAR. Im Wintersemester 2017 startet der erste internationale Online-Studiengang im Bereich Seeschifffahrt/Hafenlogistik. Dafür haben sich bereits Interessenten aus 84 Ländern beim Fernstudienanbieter WINGS an der Hochschule Wismar angemeldet. Das **positive Echo zu dem englischsprachigen Studiengang „Bachelor Maritime Logistics and Port Management“** sorgt auch bei bremenports, das den Praxisbezug für den Online-Studiengang beisteuert, für Begeisterung. „Wir freuen uns, mit unserem Partner WINGS eine weltweite Nachfrage zu bedienen“, so Robert Howe, Geschäftsführer bremenports.



Kompetente Lösungen für komplexe Aufgaben

ANTWERPEN. Die niedersächsischen Seehäfen gelten als Spezialisten, wenn es um den Umschlag von Breakbulk- und Projektladung mit hohen Stückgewichten oder Übergrößen geht. Deshalb machte die **Hafenmarketinggesellschaft Seaports of Niedersachsen** auch auf der **Fachmesse Breakbulk Europe in Antwerpen** im Mai auf dieses Leistungspaket aufmerksam. „Der Dialog mit den Kunden ist wichtig, um die Hafendienstleistungen passgenau für die oftmals komplexen logistischen Aufgabenstellungen im Breakbulk-Bereich entwickeln zu können“, so Inke Onnen-Lübben, Geschäftsführerin Seaports of Niedersachsen.



Erstanlauf der „Costa Magica“ in Bremerhaven

BREMERHAVEN. Mit der „Costa Magica“ machte am 30. Mai erstmals ein Luxusliner von Costa Kreuzfahrten an der Columbuskaje fest. Auf dem 272 Meter langen Schiff, das in diesem Jahr elf Mal in die Seestadt kommen wird, finden bis zu 3.500 Passagiere Platz. „Das Besondere an Costa und der ‚Costa Magica‘ ist, dass sie **über das Jahr verteilt bis zu 30.000 Tagesgäste** mitbringt“, so Veit Hürdler, Geschäftsführer des Columbus Cruise Centers Bremerhaven (CCCB). Und 2018 könnten es noch mehr internationale Gäste werden, denn Costa hat schon jetzt 14 Anläufe für das nächste Jahr in Bremerhaven angekündigt.

And the winner is Bremen: „Breakbulk Europe“ 2018 erstmals in Deutschland

BREMEN. Eine Akquise erster Güte konnte bremenports Anfang April vermelden: 2018 wird die weltweit größte Konferenz und Messe

für Projektladung und Schwergutlogistik, die „Breakbulk Europe“, erstmals in Deutschland stattfinden – und zwar vom 29. bis 31. Mai in Bremen. **„Das ist ein großartiger Erfolg, der auf die gemeinsamen Anstrengungen der Hafengesellschaft bremenports mit den Kollegen der Messe Bremen und der BTZ, Bremer Touristik-Zentrale, zurückgeht“**, bilanziert bremenports-Geschäftsführer Robert Howe. Dabei gelang es, sich beim britischen Messeveranstalter Breakbulk Events & Media gegen starke Mitbewerber aus dem In- und Ausland durchsetzen. „Bremen konnte mit besten Bedingungen punkten“, so Howe. „Vor allem unser Gesamtpaket aus Logistik-Know-how, international anerkanntem Messeplatz und dem maritimen Flair der Hansestadt hat die Briten überzeugt“, sagt Andreas Marquardt, Vertriebsleiter der Messe

Bremen. Und Sven Riekers, Vertriebsleiter der Breakbulk-Aktivitäten der BLG Logistics Group in Bremen und Bremerhaven, ergänzt: „Die Bremischen Häfen punkten natürlich auch als zwei der führenden Breakbulk-Häfen in Europa. Insofern ist die Entscheidung, die Messe hierher zu legen, eine logische Folge unserer Aktivitäten.“ Zu Letzteren zählte auch der gelungene Auftritt auf der „Breakbulk Europe“ im April in Antwerpen, wo bremenports für zehn Unternehmen aus Bremen und Bremerhaven wieder einen gemeinsamen Messestand organisiert hatte. Alexander Global Logistics, ATS, BLG Cargo, bremenports, CHS Container Handel, CargoSoft, Hansa Meyer Global, dbh Logistics IT, Schultze Stevedoring und die PTS Logistics Group demonstrierten dort die geballte Hafenkompetenz der Region.



KOMPAKT

HANNOVER. Niedersachsens Wirtschaftsminister Olaf Lies hat sich im April erfreut über die von der Bundesnetzagentur veröffentlichten **Ergebnisse der ersten Ausschreibungsrunde für Offshore** gezeigt. „Die Ausschreibungsergebnisse zeigen deutlich, welchen effektiven Anteil die Offshore-Windenergie zur Energiewende in Deutschland beiträgt“, so Lies. Gleichzeitig betonte er, dass Niedersachsen mit seiner hervorragenden Infrastruktur einen maßgeblichen Anteil an dieser Entwicklung habe. Außerdem forderte er, Offshore müsse noch deutlich stärker zur Energiewende beitragen, und der Ausbaudeckel im EEG müsse angehoben werden.

BREMERHAVEN. Ende April trafen sich rund 160 Vertreter von europäischen Häfen und Kreuzfahrtreedereien zur **dreitägigen Fachtagung „Cruise Europe“** in der Seestadt, um sich über Trends und die Zukunft der Branche auszutauschen. „Durch den Cruise Europe Kongress erfährt Bremerhaven als Kreuzfahrtstandort noch mehr internationale Beachtung“, so Veit Hürdler, Geschäftsführer des gastgebenden Columbus Cruise Centers Bremerhaven (CCCB). Innerhalb von nur zwei Jahren haben sich die Passagierzahlen dort mehr als verdoppelt. In diesem Jahr werden 150.000 Kreuzfahrtpassagiere in Bremerhaven erwartet.



Neue Zugverbindung

WILHELMSHAVEN. Im März fiel der Startschuss für einen neuen Containershuttle zwischen dem Eurogate Container Terminal Wilhelmshaven und Eurokombi, dem Bahnhof für den kombinierten Verkehr am Eurogate Container Terminal Hamburg. Betrieben wird der **Containershuttle von Roland Umschlag**. Die Züge fahren im Export zweimal wöchentlich ab Hamburg, jeweils donnerstags und samstags, im Import ab Wilhelmshaven, jeweils montags und freitags. Die neue Verbindung ermöglicht darüber hinaus auch den Anschluss an das deutsche und europäische Bahnnetz.

Seehafen investiert in moderne Infrastruktur

BRAKE. Damit sich der Hafen Brake weiterhin im internationalen Wettbewerb behaupten kann, **investiert Niedersachsen Ports 2017 rund acht Millionen Euro in die dortige Infrastruktur**. Weitere 2,8 Millionen Euro stehen für die Instandhaltung der bereits bestehenden Hafeneinrichtungen bereit. „Eine leistungsfähige, zuverlässige und moderne Infrastruktur schafft die Voraussetzungen für den Erfolg des Hafens Brake“ so Holger Banik, Geschäftsführer Niedersachsen Ports. Der Fokus liege dabei vor allem auf der **Brücke Berliner Straße** und dem **zweiten Großschiffsliegeplatz an der Südpier des Braker Hafens**.



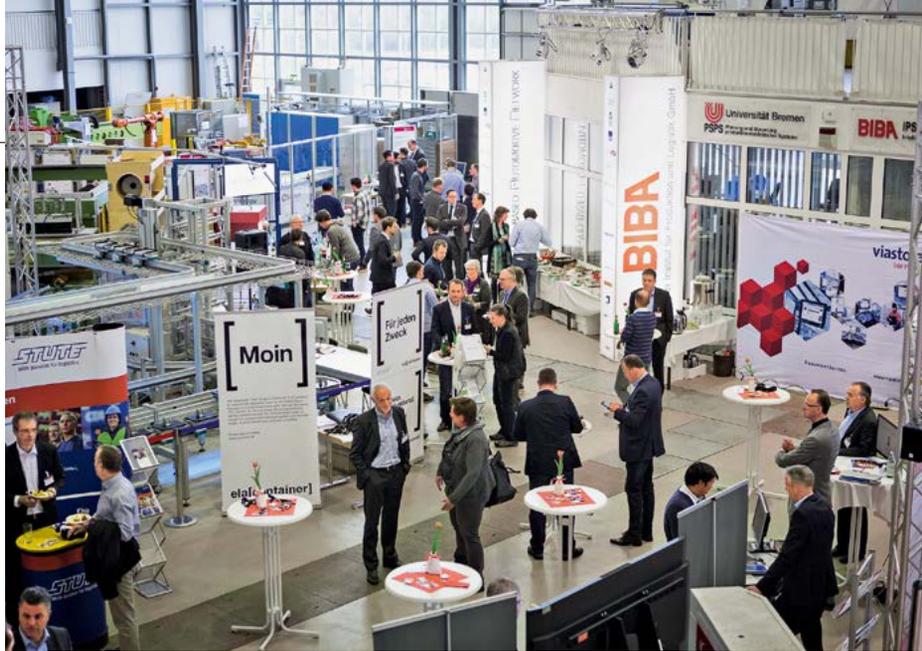
bremenports und JadeWeserPort ausgezeichnet

BERLIN. Am 26. April nahmen die Gewinner der Leser- und Expertenwahl **„Beste Logistik Marke 2017“** in der Bundeshauptstadt ihre Trophäen entgegen – unter dem Applaus von mehr als 200 Gästen aus Wirtschaft, Politik und Medien. Zu den Gewinnern des Abends zählten auch bremenports und der JadeWeserPort, die in der Kategorie Seehäfen den zweiten und dritten Platz belegten. Michael Skiba, Marketingleiter bremenports, und Andreas Bullwinkel, Geschäftsführer Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing, nahmen die begehrten Preise in der Bertelsmann-Repräsentanz entgegen. Bereits zum zweiten Mal hatten die Fachzeitschrift „Logistik heute“ und die Bundesvereinigung Logistik die Wahl durchgeführt, bei der 170 Marken in elf Kategorien zur Abstimmung standen. Dabei deckten die ausgewählten Kategorien große Bereiche der Logistik ab – von der Intralogistik und Informationstechnologie über Transporter und Trailer bis hin zu den entsprechenden Dienstleistungen im Bereich Seehäfen und Reedereien.



LNG-Premiere in Cuxhaven

CUXHAVEN. Am 15. März legte der **weltweit erste Carcarrier mit LNG-Antrieb, die „Auto Energy“**, erstmals am Liegeplatz 2 des Cuxport-Terminals an. Der mit Dual-Fuel-Motor ausgestattete 181 Meter lange und 30 Meter breite Autotransporter der Reederei UECC wurde dort innerhalb von sieben Stunden mit 800 Neufahrzeugen beladen. Die reibungslose Abfertigung des 2016 gebauten Schiffes, das sowohl mit Liquid Natural Gas (LNG) als auch mit Diesel betrieben werden kann, übernahmen mit BREB und Cuxport zwei Mitglieder der Hafenwirtschaftsgemeinschaft Cuxhaven.



Tag der Logistik 2017 im BIBA an der Uni Bremen

BREMEN. Die Veranstaltung von BIBA und LogDynamics zum Tag der Logistik am 26. April stand unter dem Motto „**Digitale Dienste in der Logistik**“. In Kooperation mit dem Verband AFSMI, der Bremischen Hafenvertretung, der Handelskammer Bremen – IHK für Bremen und Bremerhaven und der Wirtschaftsförderung Bremen wurde der Tag mit einer spannenden Vortragsreihe eingeleitet. Im Anschluss fanden sich die Teilnehmer zur Ausstellung und zum Get-together zusammen. Namhafte Unternehmen, wie BLG, STUTE, Hilti, GVZ und viastore, waren an der Ausstellung beteiligt. Sowohl die Kooperationspartner und Aussteller als auch die rund 150 Besucher zogen eine durchweg positive Bilanz. Die Gäste lobten das interessante Programm, den guten Rahmen für weiterführende Gespräche und Networking sowie die einzigartige Möglichkeit, logistische Innovationen hautnah zu erleben.



Erster Großauftrag für Blue Water BREB

CUXHAVEN. Die 2016 gegründete Blue Water BREB hat über ihren Joint-Venture-Partner Blue Water Shipping ihren ersten Großauftrag akquiriert: Seit Anfang des Jahres schlägt sie in Cuxhaven **Windkraftkomponenten des Herstellers Vestas** um – von Turmsektionen über Rotorblätter bis zu Getriebehäusern. Für die Projektabwicklung hat Blue Water BREB einen Kooperationsvertrag mit dem Windenergie-Zulieferer Ambau geschlossen, um dessen Gelände mit einem 600-Tonnen Portalkran zu nutzen. Beide sehen in dem Auftrag „einen Meilenstein in der Weiterentwicklung Cuxhavens im Bereich Windenergie“.



BLG: Mehr als eine Milliarde Euro Umsatz

BREMEN. 2016 ist es der BLG Logistics Group zum zweiten Mal in ihrer Firmengeschichte gelungen, ihren Umsatz auf über eine Milliarde Euro zu steigern. Das entspricht einem **Plus von 107 Millionen Euro** beziehungsweise 11,4 Prozent auf 1,045 Milliarden Euro. Das Vorsteuerergebnis (EBT) lag mit 30,8 Millionen Euro (plus 3,7 Prozent) über dem Vorjahr. Frank Dreeke, der Vorstandsvorsitzende der BLG Logistics, zeigte sich zufrieden, weil die Umsätze in allen drei Geschäftsbereichen – Automobile, Contract und Container – im Vergleich zu 2015 gesteigert werden konnten.

AE Trade Online baut Halle im GVZ JadeWeserPort

WILHELMSHAVEN. AE Trade Online hat im April einen Erbbaurechtsvertrag zur Ansiedlung und zum Bau einer Lagerhalle im Güterverkehrszentrum (GVZ) JadeWeserPort unterschrieben. Auf dem 1,1 Hektar großen Grundstück im südlichen Bereich des GVZ soll im ersten Schritt **auf einer Fläche von 5.500 Quadratmetern eine Halle mit modernster Lagertechnik** entstehen. Dafür will das Unternehmen, das Produkte in den Kategorien Pflanzengefäße, Korbwaren, Gartenmöbel und Wohnaccessoires vertreibt, rund eine Million Euro investieren.



„Die Sturm-und-Drang-Zeit ist vorbei“



Ende des Jahres 2016 lieferten laut aktuellem „Strom-Report“ 28.217 Windkraftanlagen an Land und auf See zusammen 12,3 Prozent des in Deutschland erzeugten Stroms. Damit gilt die Bundesrepublik als Vorreiter in Sachen erneuerbare Energien. Gleichzeitig prognostizieren Experten einen Wandel des Marktes – auf nationaler und internationaler Ebene.

Für Günter Tallner, Vorstandsmitglied bei der Nord/LB und dort unter anderem für die Ressorts Ship Finance und Structured Finance (Energie- und Infrastruktur) verantwortlich, ist „die Sturm-und-Drang-Zeit der Windenergie vorbei“. Da der Markt für erneuerbare Energien insgesamt noch recht jung ist, entwickeln sich seiner Meinung nach aber vielfältige neue Geschäftspotenziale. „So läuft in Norddeutschland langsam das sogenannte Repowering in bestehenden Windparks an, also der Ersatz von alten Turbinen durch neue, leistungsstärkere“, erläutert Tallner. Parallel dazu sieht er einen deutlichen Trend in Richtung Süddeutschland: „Verantwortlich dafür ist der technische Fortschritt mit höheren Turbinen und größeren Rotordurchmessern, sodass sich inzwischen auch die Standorte im Süden lohnen.“

Verlagerung des Wachstums

Noch in seiner alten Funktion als Bereichsvorstand Nord Mittelstandsbank & Erneuerbare Energien der Commerzbank AG war Tallner maßgeblich an einer Studie der Commerzbank zur weltweiten Wachstumsdynamik im Windenergiemarkt beteiligt, die im September 2016 der Öffentlichkeit vorgestellt wurde. Darin heißt es, dass die Lage der Branche zwar grundsätzlich gut sei, sich die Märkte und Zielsetzungen aber zunehmend verändern würden. So beobachtet man unter anderem eine Verschiebung des Wachstums von Europa nach Asien sowie kurz- bis mittelfristig nach Nordamerika. Gleichzeitig wird eine Verlagerung der Geschäftsentwicklung von Onshore zu Offshore prognostiziert. Danach erwarten die Experten, dass sich im Hinblick auf den jährlichen Zubau an Windkapazität das Verhältnis von Offshore zu Onshore von derzeit rund fünf Prozent auf etwa 25 Prozent in zehn Jahren erhöhen wird. Nach einem Wachstum des deutschen Windmarkts von neun Prozent pro anno in den vergangenen zehn Jahren werden die Zuwachsraten in den kommenden zehn Jahren aber nur noch fünf Prozent jährlich betragen, heißt es in der Studie. In diesem Zusammenhang wird auch auf das Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG, siehe Seite 12) verwiesen, das zu einem größeren Wettbewerb und einer noch stärkeren Professionalisierung der Branche führen werde.

Als Hauptargumente für einen weiterhin stabilen Ausbau der erneuerbaren Energien führt die Commerzbank den global steigenden Energiebedarf, den Klimawandel und die Reduktion von Treibhausgasen sowie die unsichere Versorgungslage von Primärenergieträgern wie Gas und Öl ins Feld. Auch die weiter abnehmenden Gestehungskosten für erneuerbare Energie seien ein nicht zu unterschätzender Aspekt für eine positive Marktentwicklung. ■■■

FOTO: WWW.SIEMENS.COM/PRESS



Der Offshore-Ausbau in Deutschland findet in einer Entfernung von mehr als 30 bis 40 Kilometern vor der Küste in Wassertiefen von bis zu 40 Metern statt. Daraus resultieren besondere technische Herausforderungen – sei es bei der Verankerung der Anlagen in den großen Wassertiefen per Fundament oder der Anbindung der Windparks an das Stromnetz am Festland.

Windenergie auf See wird wettbewerbsfähig

Interessante Aufschlüsse unter dem Kostenaspekt gibt auch die Studie „Offshore wind power – Takeaways from the Borssele wind farm“, die die Unternehmensberatung Roland Berger im November 2016 vorlegte. Nachdem der Ausbau von Offshore-Windkraftanlagen bisher – vor allem aufgrund der hohen Bau- und Betriebskosten durch die speziellen Bedingungen auf See – hinter den Prognosen zurückblieb, zeigt die Publikation eine mögliche Kostenwende auf: Demnach werde die Offshore-Windenergie mit dem niederländischen Windpark „Borssele“ wettbewerbsfähig. Mit Gesamtkosten von 87 Euro pro Megawattstunde (MWh) erzeugter Strommenge könne der Windpark, wenn er 2020 seinen Betrieb aufnimmt, die Kosten nicht nur erheblich senken, sondern würde damit auch deutlich unter den 115 Euro pro MWh liegen, die sich die Offshore-Branche für 2020 als Ziel gesetzt hat. Zum Vergleich: Bisher sind die Kosten pro erzeugter MWh auf See rund zwei- bis dreimal so hoch wie bei entsprechenden Windparks an Land. Dort rangieren sie zwischen 40 und 70 Euro.

„Die niedrigen Stromgestehungskosten beim Borssele-Projekt zeigen das erhebliche Einsparpotenzial für die Offshore-Windkraft“, bilanziert Manfred Hader, Partner von Roland Berger. Dabei führt er die Preissenkung an dem niederländischen Standort vor allem auf vier Faktoren zurück: optimierte betriebliche Prozesse, technische Innovationen, größere und leistungsstärkere Turbinen sowie mehr Wettbewerb unter den Zulieferern. Noch deutlicher formuliert es

FOTOS: WWW.SIEMENS.COM/PRESS: EUROGATE

Reform des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG)

Vor dem Hintergrund, die Energieversorgung in Deutschland umweltfreundlicher und das Land unabhängiger sowohl von nuklearen als auch fossilen Brennstoffen zu machen, hat das Erneuerbare-Energien-Gesetz 2017 (EEG 2017) eine neue Phase der Energiewende eingeläutet. Bislang erhielten die Betreiber größerer Windparks oder von Solar- und Biogasanlagen auf der Basis der EEG-Reform 2014 für jede eingespeiste Kilowattstunde eine fixe, gesetzlich festgelegte Vergütung. Nachdem diese Reform erfolgreich dafür gesorgt hat, die erneuerbaren Energien schrittweise in den Markt zu integrieren – Anfang 2017 lag der Anteil von Ökostrom bei rund 33 Prozent –, hat der Gesetzgeber mit dem EEG 2017 nun einen Paradigmenwechsel angestoßen, der vor allem auf zwei wesentlichen Neuerungen fußt: Sie sollen zum einen die Energiewende systematisch weiterentwickeln und zum anderen den Wettbewerb und die Kosteneffizienz fördern. Dazu wird die Vergütung des erneuerbaren Stroms zukünftig über Ausschreibungen geregelt: Wer am wenigsten Subventionen pro

Kilowattstunde Strom verlangt, erhält am Ende den Zuschlag. „Damit wird die Höhe der Förderung vom Markt und nicht länger staatlich festgelegt“, heißt es dazu auf der Website des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi). Als zweite Neuerung sorgt das EEG 2017 dafür, dass der Ausbau der erneuerbaren Energien zukünftig besser mit dem Ausbau des dazugehörigen Stromnetzes koordiniert wird. Denn für jede Technologie – Windenergie an Land und auf See, Photovoltaik und Biomasse – hat der Gesetzgeber nun bestimmte Ausbaumengen festgelegt, die den Netzkapazitäten angepasst sind. Parallel dazu begrenzt das EEG 2017 vorübergehend den Ausbau der Windkraft an Land in Gebieten mit Netzengpässen. Diese temporäre Lösung soll allerdings nur so lange gelten, bis die Netze ausreichend ausgebaut sind und somit sichergestellt ist, dass der Strom nicht nur produziert wird, sondern auch zu den Verbrauchern transportiert werden kann. Bis 2025 will Deutschland so seinen Ökostromanteil auf 45 Prozent erhöhen.

Heiko Stohlmeyer, Leiter des Bereichs erneuerbare Energien bei der Unternehmensberatung PwC: „Die Zeiten, in denen bei Offshore-Projekten die Kosten explodierten, sind vorbei.“ Ausschlaggebend dafür sind seiner Ansicht nach vor allem die Kostensenkungen, die sich durch immer größere Windkraftanlagen vor der Küste ergeben.

Siemens investiert in Cuxhaven

Für frischen Wind in der Branche sorgen derzeit unter anderem Projekte in Cuxhaven, Emden und Bremerhaven. So hat Siemens in Cuxhaven rund 200 Millionen Euro in eine Offshore-Produktionsstätte investiert, in der Generatoren, Naben und Gondelrückteile zu kompletten Maschinenhäusern zusammengebaut werden. Mit dem Bau hatte der Münchener Elektronikkonzern im Sommer 2016 begonnen. Auf dem 170.000 Quadratmeter großen Gelände direkt am Hafen befindet sich unter anderem eine 320 Meter lange und 160 Meter breite Fertigungshalle mit einer Nutzfläche von 56.000 Quadratmetern. In Kürze läuft dort die Produktion von sieben Megawatt starken, getriebelosen Offshore-Windturbinen an. „Die neue Fertigung ist Teil unseres Bestrebens, Offshore-Windenergie als eine tragende Säule in einem nachhaltigen Energiemix zu etablieren“, sagt Projektleiter Dr. Carsten-Sünke Berendsen, der bei Siemens WindPower für den Werksneubau verantwortlich ist. Dank eines eigenen Hafenkais mit RoRo-Rampe können die schweren Komponenten vom Werksgelände aus direkt auf Spezialschiffe geladen werden. Die beiden Frachter „Rotra Vente“ und „Rotra Mare“ hat Siemens zusammen mit seinem Logistikpartner Deugro in Dienst gestellt. Sie verbinden Cuxhaven sowohl mit weiteren Produktionsstandorten als auch mit den Installationshafenstandorten der Offshore-Projekte. Um die Transportwege möglichst kurz zu halten und teure Transporte über Land zu vermeiden, hat der Konzern zudem einen Industriepark in unmittelbarer Nachbarschaft zur Montagehalle geschaffen, in dem sich bereits erste Zulieferer ansiedeln. Auf diese Weise hofft Siemens, die Kosten für Offshore-Windstrom schon bald erheblich senken zu können.

„Der neue Fertigungsstandort ist und bleibt der wichtigste Anker für das deutsche Offshore-Industrie-Zentrum in Cuxhaven und unterstreicht die Rolle Niedersachsens als Energieland Nummer eins und Treiber der Energiewende in Deutschland“, sagte Daniela Behrens, die damalige Staatssekretärin im Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft Arbeit und Verkehr, bei der Grundsteinlegung im Juni 2016. Zudem schafft die Produktionsstätte nach Informationen von Siemens bis zu 1.000 qualifizierte Arbeitsplätze in der Region. Mithilfe dieser Mitarbeiter sollen in Cuxhaven jährlich weit über 100 Maschinenhäuser gefertigt werden. ■■■



Auf dem Eurogate Container Terminal Bremerhaven steht ausreichend Platz für die Lagerung von On- und Offshore-Komponenten zur Verfügung.

Eurogate: 250.000 Quadratmeter Lagerfläche

„Bremerhaven kann On- und Offshore“, sagt Nina Distler, Betriebsleiterin Windenergie beim Eurogate Container Terminal Bremerhaven (CTB). Bereits seit 2010 managt Eurogate dort erfolgreich den On- und Offshore-Umschlag. So wurde beispielsweise im vergangenen Jahr das Offshore-Projekt „Nordergründe“ mit 18 Windenergieanlagen, die über eine Nennleistung von jeweils sechs Megawatt verfügen, auf dem CTB abgewickelt. Vor Ort realisierte man auch die Vormontage der Komponenten für die Verladung auf das Installationsschiff. Dazu zählten 18 Rotorsterne mit einem Durchmesser von je 126 Metern, die über die Weser zu dem Windpark 15 Kilometer östlich der Insel Wangerooge verschifft wurden. „Der Transport der Rotorsterne wurde zunächst wegen der Schiffsbreite von 100 Metern als problematisch angesehen. Doch insbesondere aufgrund der guten Zusammenarbeit mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt sowie dem Hafenkaptän konnte ein effizienter Abstimmungsprozess initialisiert werden, welcher den reibungslosen Schiffsverkehr auf der Weser sicherstellt. Darüber hinaus konnten am Standort Bremerhaven durch die Projekte ‚Nordsee Ost‘ und ‚Nordergründe‘ zahlreiche praktische Erfahrungen bei der Verschiffung von Rotorsternen gesammelt werden“, erläutert Distler. Parallel zu den Offshore-Komponenten lagerte Eurogate auch bis zu 520 Onshore-Bauteile auf dem CTB, die zuvor mit Schiffen aus China, Spanien und Italien an der Stromkaje gebracht worden waren. „Auf unserem Terminal können wir 250.000 Quadratmeter Fläche zur Lagerung von On- und Offshore-Komponenten bereitstellen. Doch Bremerhaven verfügt nicht nur über die geeigneten Flächen für derartige Projekte, sondern auch über die passenden Infrastrukturanbindungen, um als Basishafen für Windparkprojekte genutzt zu werden“, so Distler. Dabei verweist sie vor allem auf den Bau des neuen Hafentunnels, der während der Bauphase keine Behinderung darstelle und ihrer Meinung nach zukünftig eine noch bessere Anbindung vom Hafen zur Autobahn schaffen werde.



Die im Juli 2016 in Betrieb genommene Servicebasis Port Knock in Emden ermöglicht es dem dortigen Hafen, sich weiter der Offshore-Industrie zu öffnen.

Feldmessungen verbessern Prüfverfahren

Auf dem stillgelegten Flugplatz Luneort in Bremerhaven entsteht derzeit ein Testfeld für Offshore-Windenergieanlagen. Das Fraunhofer-Institut für Windenergie und Energiesystemtechnik (IWES) wird am Standort eine als Forschungsanlage genutzte Turbine betreiben, mit der ergänzende Erkenntnisse zur Qualitätssicherung und Kostensenkung in der Branche gewonnen werden sollen. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie fördert das Testfeld in Bremerhaven mit 18,5 Millionen Euro. Das Projekt hat eine Laufzeit von zehn Jahren. „Forschung und Entwicklung sind der Schlüssel, um die Kosten für den Ausbau der Offshore-Windenergie weiter zu senken“, hatte der Parlamentarische Staatssekretär beim BMWi, Uwe Beckmeyer, die Ausgangslage bei der Übergabe des Förderbescheids im Dezember 2016 umrissen. Das Nutzungskonzept sieht vor, dass die Anlage verschiedenen Herstellern für Messungen zugänglich ist und ähnlich wie der Offshore-Windpark „Alpha Ventus“ als offene Forschungsplattform fungiert.

Gleichzeitig verfügt das Fraunhofer-IWES in Sichtweite des neuen Forschungsfelds auch über Großprüfstände für Rotorblätter und Gondeln. Die Vergleichbarkeit von Felddaten mit den Ergebnissen aus den dortigen Labortests ist ein wichtiger Schritt zur weiteren Verbesserung von Mess- und Prüfmethoden. „In den Prüfständen können wir bestimmte Windverhältnisse simulieren und die Belastungen auftragen, die denen im Realbetrieb sehr nahekommen. Dadurch lassen sich die Zertifizierungsvorgänge von Prototypen beschleunigen – denn im Feld sind die geforderten Windverhältnisse nicht ‚auf Bestellung‘ zu bekommen“, erklärt Britta Rollert, Leiterin Marketing und Kommunikation beim Fraunhofer-IWES. Dies führe in der Konsequenz dazu, dass neue An-

lagendesigns schneller ihre „Reifeprüfung“ für den Betrieb erlangen können.

Offshore-Umschlag an Port Knock in Emden

Nach fünf Jahren Ausbau und Ertüchtigung haben die AG EMS und ihr Tochterunternehmen EMS Maritime Offshore (EMO) im Juli 2016 die neue Offshore-Servicebasis Port Knock in Emden in Betrieb genommen. Ihr Ziel ist es, einen zusätzlichen Umschlagsplatz zu schaffen, der es dem Emdener Hafen ermöglicht, sich weiter der Offshore-Windindustrie zu öffnen. Ein Konzept, das aufzugehen scheint: So haben beispielsweise die Unternehmen Enercon und Bard Engineering bereits zwei Großwindanlagen von See über den Hafen auf dem Rysumer Nacken verbracht. Und in der ersten Jahreshälfte 2017 nutzte das Emdener Unternehmen Offshore Wind Solutions (OWS) die sanierte Landemole und die angrenzenden Flächen für den Umschlag von Offshore-Großkomponenten. An zwei Offshore-Windenergieanlagen mussten die jeweils über 300 Tonnen schweren Maschinenhäuser sowie die sechs Rotorblätter mit je 60 Metern Länge ausgetauscht werden. Diese wurden einzeln verladen und per Schwimmponton von der Landemole in den Emdener Binnenhafen transportiert. Die Tauschkomponenten verschifft man entsprechend auf umgekehrtem Weg.

„Jetzt arbeiten wir daran, die im vergangenen Jahr vereinzelt stattgefundenen Besatzungswechsel mit Crew-Transfer-Vessels weiter auszubauen“, so Knut Gerdes, Geschäftsführer bei EMO. „Port Knock wird künftig vor allem als Servicehafen für bestehende Offshore-Windparks dienen“, ist sich Gerdes sicher. Die Hafenanlage und vor allem die verfügbaren Freiflächen dahinter sind seiner Ansicht nach dafür prädestiniert. (bre)

Windenergie: zu Lande oder zu Wasser?

Für Felix Losada (Pressesprecher Nordex) und Iris Franco Fratini (Leiterin Kommunikation Dong Energy Deutschland) ist die Windenergie eine tragende Säule der Energiewende. Dennoch sehen beide sehr unterschiedliche Vorteile für die Umsetzung entsprechender Projekte an Land und auf See.



FELIX LOSADA: Die Onshore-Windkraft hat sich in den vergangenen 20 Jahren aus einer Nische heraus zur führenden Technologie der erneuerbaren Energien entwickelt. Allein in Deutschland produzierten im Jahr 2016 mehr als 27.200 Onshore-Windenergieanlagen mit einer installierten Leistung von etwa 45.900 Megawatt sauberen Strom. Die Vorteile der Windkraft an Land sind vor allem die niedrigeren Investitionskosten, die ausgereifte

Technologie und die kalkulierbaren Risiken. Unter den Energieerzeugungsformen ist Onshore-Windkraft zudem eine der kostengünstigsten.

Dank hoher Nabenhöhen und großer Rotordurchmesser moderner Onshore-Anlagen können heute an Standorten weit ab von der Küste Kapazitätsfaktoren von weit über 40 Prozent erzielt werden, das heißt, die Turbinen erreichen dieselbe Stetigkeit der Energieerzeugung wie Offshore-Anlagen. Damit ist der wirtschaftliche Betrieb von Onshore-Anlagen trotz geringerer kontinuierlicher Windverhältnisse im Landesinnern mit Anlagen im Meer vergleichbar.

Die Infrastrukturkosten, wie der Fundament- und Wegebau sowie der Netzanschluss, sind im Vergleich zu Offshore-Anlagen wesentlich geringer. Da die Fundamente der Windkraftanlagen im Meer starker Abnutzung ausgesetzt sind und beschädigt werden können, der Meeresgrund zudem an der Oberfläche oft mehrere Meter tief weich ist, sind hier vergleichsweise festere und damit wesentlich teurere Fundamente als an Land notwendig. Da an Land für die Errichtung keine Spezialschiffe erforderlich sind, fallen die Logistikkosten für Onshore-Errichtungen entsprechend geringer aus.

Onshore-Anlagen erzeugen den Strom zudem nah am Verbraucher. Kilometerlange Übertragungsleitungen bis zu einem Einspeisepunkt an der Küste, wie das bei Offshore-Anlagen der Fall ist, sind nicht notwendig. Das ermöglicht auch eine dezentrale Stromerzeugungsstruktur. Ein weiterer Vorteil der Regionalisierung der Stromerzeugung: Wenn Anlagen auf Gemeindeland errichtet werden, profitieren die Kommunen durch Gewerbesteuern und Einnahmen aus der Verpachtung. Zu guter Letzt ist auch die Wartung der Turbinen an Land wesentlich einfacher, da die Turbinen jederzeit und größtenteils wetterunabhängig für Serviceeinsätze zugänglich sind.

IRIS FRANCO FRATINI: Die Potenziale von Photovoltaik und Onshore-Wind in Deutschland sind nahezu ausgereizt. Der Gesetzgeber hat diese Entwicklung bewusst beendet, um die Überförderung und das Ungleichgewicht in der Energieinfrastruktur zu stoppen. Zudem werden ertragreiche Standorte an Land inzwischen knapp. Der Widerstand in der Bevölkerung gegen immer höhere Windanlagen, die die Landschaft dominieren, wächst auf breiter Front. Die Akzeptanz für das Großprojekt Energiewende insgesamt gerät in Gefahr, obwohl sie von der großen Mehrheit der Bevölkerung befürwortet wird – nur eben nicht vor der eigenen Haustür.

Offshore-Windanlagen hingegen werden weit vor der Küste errichtet und profitieren dort von einer größtmöglichen Windausbeute: Die Anlagen produzieren praktisch ganzjährig Strom. Mit über 4.500 Volllaststunden im Jahr und mehr als 350 Tagen Produktivität sind sie als einzige CO₂-freie Energiequelle grundlastfähig – eine entscheidende Voraussetzung für die zuverlässige und leistungsstarke Energieversorgung im Industrieland Deutschland. Auch die ökologischen Fragen können mithilfe innovativer Technologie beantwortet werden: Die Praxis zeigt, dass die Industrie in der Lage ist, die Meeresbiotope mit technologischen Lösungen bei der Errichtung und dem Betrieb der Anlagen wirksam zu schützen.

Neben den starken technischen Argumenten ist es vor allem das große Kostensenkungspotenzial, das den forcierten Ausbau von Offshore-Wind sowohl energiepolitisch als auch volkswirtschaftlich notwendig macht. In den vergangenen vier Jahren konnten die Kosten bereits halbiert werden.

Mit rund 20.500 Beschäftigten brummt der Jobmotor Offshore-Wind in Deutschland bundesweit. Das gilt auch für die Bundesländer im Westen und Süden der Republik. Bereits heute werden viele Komponenten der Offshore-Windanlagen in Süd- und Westdeutschland produziert. Durch den konsequenten und erweiterten Ausbau von Offshore-Wind und das damit verbundene enorme Exportpotenzial für Unternehmen sichert sich Deutschland die weltweite Technologieführerschaft. Diese Regionen profitieren nicht nur in Form lokaler Wertschöpfung von der Offshore-Windindustrie, sondern auch von der Versorgungssicherheit, die ihnen die Stromerzeugung auf der Nord- und Ostsee bietet – gerade bei dem wachsenden Anteil erneuerbarer Energien in den Netzen.

Nur mit einem weiteren Ausbau von Offshore-Wind lassen sich die Klimaschutzziele, zu denen sich die Bundesrepublik international verpflichtet hat, zu vertretbaren Kosten und ohne Gefährdung der Netzstabilität erreichen.



„Wissen ist Fracht“

Die Abwicklung von Transporten für komplette On- und Offshore-Windanlagen sowie von einzelnen Komponenten wie Rotorblättern, Turmteilen und Maschinenhäusern erfordert ein spezielles logistisches Know-how.





Die Rotorblätter für den bulgarischen Onshore-Windpark „Vetrocom“ stehen in Spezialgestellen bereit für die Verschiffung.

Wenn 183 Rotorblätter für Offshore-Windanlagen von Stade nach Wilhelmshaven transportiert oder 80 Naben von Bremerhaven nach Wilhelmshaven verschifft werden, ist das auch für erfahrene Logistiker alles andere als Standard: Für Fracht mit Sondermaßen und Schwergut sind besonderes Wissen und Erfahrung gefragt. Das Unternehmen JH Logistik aus Delmenhorst hat sich auf solche Transporte, insbesondere für die On- und Offshore-Windindustrie, spezialisiert. „Als ich vor zehn Jahren das Unternehmen gründete, hatte sich des Themas Schwertransporte unter dem Motto ‚From Road to Sea‘ noch kaum jemand angenommen“, berichtet der Geschäftsführer Jens Hafemann. Inzwischen ist die Zahl der Transporte und Unternehmen in diesem Segment gestiegen. Und auch JH Logistik kann hier eine Vielzahl von Transporten vorweisen, von denen jeder seine logistischen Besonderheiten hatte.

Wichtig: frühzeitige Planung

Gleich beim ersten Windenergieauftrag des Unternehmens mussten für ein Onshore-Windparkprojekt 20 komplette Anlagen von Produktionsstätten im dänischen Esbjerg, aus Stettin in Polen, aus dem spanischen Ferrol und aus Regens-

burg nach Kazanlak in Bulgarien transportiert werden. Die Herausforderung dabei: Der erste bulgarische Windpark „Vetrocom“, 200 Kilometer von der Hauptstadt Sofia entfernt, steht auf einer Hügelkette und war nur über ungeteerte und kurvige Wege erreichbar. „Es kommt daher immer auf eine detaillierte Vorplanung an“, so Hafemann. Dafür sei es erforderlich, vor der konkreten Umsetzung in die Projekte eingebunden zu werden, um diese gemeinsam mit den Kunden zu planen und sich über verschiedene Transportmittel und ihre jeweiligen Vor- und Nachteile auszutauschen. Oft bietet sich alternativ zum Lkw aufgrund der Übermaße das Binnen- oder das Seeschiff an. Bei der Überstellung von 14 kompletten Windenergieanlagen mit einem Gewicht von jeweils bis zu 60 Tonnen nach Otschakiw in der Ukraine war es das Seeschiff. „Der Windpark liegt lediglich 15 Kilometer vom Hafen entfernt“, so Hafemann. „Allerdings erlaubte dieser nur einen Tiefgang von bis zu viereinhalb Metern und verfügte nicht über Kräne. Da sind wir kreativ geworden.“ Es wurde ein Schwerlastschiff mit einem Tiefgang von nur vier Metern gechartert, das über Bordkräne mit einer Kapazität von jeweils 120 Tonnen verfügte. Mit diesen wurden die weiteren Schiffe ohne Bordkräne, die die ebenfalls dazugehörige Windanlagenkomponenten transportierten, im Hafen entladen. „Auf diese Weise konnte der Standortvorteil des Hafens auch ohne vorhandene Kran-kapazitäten genutzt werden“, so Hafemann.

Erfolgsfaktor: enge Zusammenarbeit

Bei einem Seekabelprojekt in Großbritannien waren ebenfalls gute Ideen gefragt: 77 Kilometer Seekabel mussten in vier Trommeln von Nordenham nach Großbritannien transportiert werden. Dazu wurde ein Ponton in Bremen

FAKTEN

JH Logistik

Gründung: 2007

Firmensitz:
Delmenhorst

Weitere Gesellschaft:
JH Ferry (Vermittlung
von Fährtransporten in
ganz Europa)

11 Mitarbeiter

Transporte für die
On- und Offshore-
Windindustrie haben
einen Anteil von rund
30 Prozent am
Geschäftsvolumen.

Umsatz 2016:
rund 4 Millionen Euro



Mit einer guten Stauplanung kann der Platz an Deck optimal genutzt werden.



Die Bodensektionen der Windenergieanlagen werden mit dem Kran an Bord geladen.

■ ■ ■ umgerüstet, im Privathafen Nordenham beladen und bei guten Wetterbedingungen nach Großbritannien geschleppt. Dort diente er als mobiles Lager vor Ort. Nach Beendigung des Projekts wurde der Ponton zurück nach Emden geschleppt und dort zurückgebaut „Wichtig bei solchen Projekten ist der rege Austausch mit den Häfen, in diesem Fall Bremen und Emden“, betont Hafemann, „denn gute Partner sind die Basis für gute Transporte.“

Und ob in Deutschland, Bulgarien oder der Ukraine, „wir sind bei der Ver- und Entladung dabei, egal wo auf der Welt“. Es bedeute zwar hohen persönlichen Einsatz, immer vor Ort zu sein, „aber der menschliche Kontakt ist in unserem Geschäft sehr wichtig“, hebt Hafemann hervor.

Auch die Verschiffung von 80 Rotornaben von Bremerhaven nach Wilhelmshaven für ein Offshore-Projekt war nur in enger Zusammenarbeit mit den beiden Häfen möglich. Die Zuständigkeit für die Stau- und Laschplanung, die Seetransporte sowie die Koordination der Lade- und Löscharbeiten lag dabei bei JH Logistik. Beim Transport von 183 Rotorblättern mit einer Länge von jeweils 56 Metern für den Offshore-Windpark „Global Tech I“ in der Nordsee war das Unternehmen neben der Verschiffung von Stade nach Wilhelmshaven ebenfalls für die Stauplanung der Seeschiffe, das Stauen inklusive der Ladungssicherung an Bord sowie für die Koordination der Be- und Entladung des Seeschiffs in den beiden Häfen verantwortlich. Der in 26 Lots (Partien) aufgeteilte Transport der überlangen Fracht erfolgte über einen Zeitraum von acht Monaten.

Gefragt: gute Ideen und Sachkenntnis

Bei beiden Projekten war die Erfahrung der Transporteure gefragt: Auf den Schiffen wurden auf deren Anregung hin wiederverwendbare Transportgestelle und Ladungssicherungsmittel installiert, wodurch die Be- und Entladezeiten verkürzt und Kosten eingespart werden konnten.

Auch am Beispiel von Turmteilen wird deutlich, wie komplex die für den Umschlag in den Häfen erforderliche Logistik ist: Zunächst werden die Komponenten mithilfe eines Krans oder eines Reachstackers entladen und dann an zwei Stellen Gurte um die Turmteile gelegt, um sie mit geradem Zug anheben zu können. „Bei einem Projekt haben wir zum Beispiel festgestellt, dass statt der bisher verwendeten großen und teuren Aufhängungen viel kleinere und günstigere ausreichten.“ Der Kunde habe dadurch viel Geld gespart, so Hafemann.

Potenzial: Transporte von Gebrauchtanlagen

JH Logistik bietet allerdings mehr als nur Spezialtransporte. „Auch wenn die Projektlogistik ein wichtiger Bestandteil des Geschäfts ist, sind wir ebenso eine ganz normale Spedition“, so Hafemann. „Wir bieten das gesamte Portfolio an, also auch Luftfracht und den Transport von Containern.“

Im Kerngeschäft Projektlogistik beobachtet Hafemann gegenwärtig einen Trend: „In Nordeuropa werden zunehmend ältere Windenergieanlagen abgebaut und an Unternehmen vor allem in Osteuropa, Kasachstan und Südeuro-

FOTOS: JH LOGISTIK



pa verkauft.“ Derzeit habe er beispielsweise Anfragen aus Großbritannien, Italien und dem Iran. „Und das Thema ‚From Road to Sea‘ wird in diesem Segment jetzt erst richtig interessant, weil nun die größeren 2-Megawatt-Anlagen abgebaut werden“, so Hafemann. Hier gibt es wieder neue logistische Anforderungen: „Für den Transport der jeweiligen gebrauchten Windanlagenkomponenten stehen die ursprünglich eingesetzten Transportgestelle nur in wenigen Fällen zur Verfügung, sodass nach alternativen Lösungen gesucht werden muss.“ Die Turmteile werden oft auch ohne sogenannte Transportwiegen – spezielle Gestelle – oder Standfüße transportiert. „Dann muss für das Absetzen auf der Freifläche und zur späteren Stauung an Bord des Seeschiffs erst einmal ein geeignetes Transportgestell organisiert werden, um die Teile sicher transportieren zu können“, erläutert Hafemann.

Wichtig sind bei solchen Transporten immer die genauen Spezifikationen und Dokumentationen, denn es gilt, laut Hafemann: „Wissen ist Fracht.“ (cb)

Weitere Informationen:
www.jh-logistik.de



CUXPORT – IN POLE POSITION

The x-press link to sea

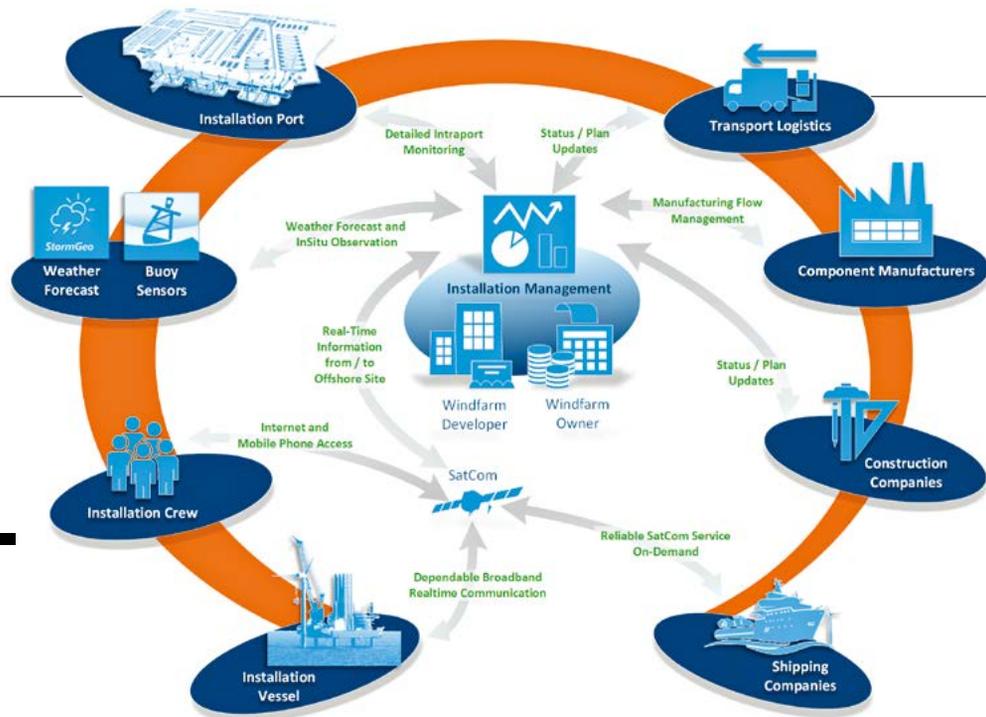
- /// Terminalerweiterung mit Liegeplatz 4
- /// weitere 85.000 m² befinden sich im Bau
- /// Multifunktionsterminal mit Jack-Up-Liegeplatz

Cuxport GmbH · Neufelder Schanze 4 · 27472 Cuxhaven · Deutschland

T. +49 (0)4721 748-0 · F. +49 (0)4721 748-122 · info@cuxport.de · www.cuxport.de



Big Data für Offshore-Windparks



Das Forschungsprojekt „Com4Offshore“ ermöglicht es, Offshore-Windparkprojekte über die Cloud zu verwalten und zu koordinieren. Die Echtzeitdaten erlauben dabei den Beteiligten, effizienter und schneller zu kommunizieren.

FAKTEN

Megatel

Gegründet 1989 als IT-Systemhaus

Unternehmen der OHB-Gruppe

Standort: Bremen

Schwerpunkt: geographische Informations- und Datensysteme

2016: 5 Millionen Euro Umsatz

60 Mitarbeiter

Manchmal läuft es wie am Schnürchen: Der Bau des Offshore-Windparks „Sandbank“ konnte bereits Ende Januar dieses Jahres abgeschlossen werden – drei Monate früher als geplant. Die 72 Windenergieanlagen rund 90 Kilometer westlich der Insel Sylt besitzen eine Leistung von jeweils vier Megawatt und können seitdem rechnerisch mehr als 400.000 Haushalte mit klimafreundlichem Strom versorgen. Maßgeblichen Anteil an der vorzeitigen Fertigstellung haben allerdings nicht nur das Energieunternehmen Vattenfall und die Stadtwerke München, die „Sandbank“ gemeinsam realisiert haben, sondern auch das Forschungsprojekt „Com4Offshore“.

Innovative Kommunikationslösungen

„Die Idee für das Projekt kam bei einem Stammtisch zur Offshore-Windenergie auf“, berichtet Jörg Biesewig, Geschäftsführer des Bremer IT-Dienstleisters Megatel. Man habe sich gefragt, was noch zu optimieren sei, und ist dann schnell auf das Thema Kommunikation gestoßen. „Bei Großprojekten wie Offshore-Windparks muss eine Vielzahl der daran beteiligten Lieferanten, Hersteller, Errichter, Behörden und Investoren koordiniert, informiert, beauftragt und auf dem aktuellen Stand gehalten werden“, so Biesewig. Dies gelte insbesondere deshalb, weil zu der im Fall eines solchen Großprojekts üblichen Komplexität bei einem Offshore-Windpark mit dem Wetter eine weitere nicht kalkulierbare Variable hinzukomme. Kann beispielsweise ein

Errichterschiff wegen Sturm und hohem Wellengang nicht auslaufen, so wirkt sich das auf viele andere Projektbeteiligte aus. Bislang dauerte es allerdings, bis in einem solchen Fall alle Betroffenen informiert waren. „Um die wetterbedingt kurzen Zeitfenster bei den Errichtungsarbeiten optimal nutzen zu können und eine möglichst reibungslose Zusammenarbeit aller am Bau beteiligten Akteure zu ermöglichen, sind innovative und robuste Kommunikationslösungen gefordert“, erläutert Biesewig. Da jedoch auf hoher See die terrestrische Netzabdeckung nur unzureichend ist oder gar nicht existiert, war die Kommunikation bisher aufwendig und vor allem nicht schnell genug. „Früher wurde etwa alle 14 Tage ein Status-PDF an alle Beteiligten verschickt“, so Biesewig. Allerdings sei die Information oft schon wieder in dem Moment veraltet gewesen, in dem sie alle Beteiligten per Mail erhalten hatten.

Genau hier setzt „Com4Offshore“ an: Mithilfe von satellitengestützter Kommunikation bekommen beispielsweise der Projektleiter, der Kapitän und der Bauingenieur in Echtzeit die für sie relevanten Daten. „Com4Offshore bringt Offshore-Windparkprojekte ins digitale Zeitalter“, fasst es Biesewig zusammen. Die Satellitenkommunikation sei das optimale Mittel, einer Vielzahl von Beteiligten jederzeit den Zugang zu den benötigten Informationen und den Austausch von Dokumenten zu ermöglichen. Dabei greift Megatel auch auf das Know-how des Bremer Raumfahrtkonzerns OHB zu. Erforderlich war zudem die Einrichtung von Mobilfunknetzen mit Internetzugang auf den Schiffen.

Webplattform mit Cloud-Anbindung

Das Herz des Systems ist eine webbasierte Plattform, die an die Microsoft Cloud „Azure“ angebunden ist. Hier laufen alle relevanten Daten zusammen: zum Wetter, zum Projektstatus der beteiligten Komponentenhersteller, der Baufirmen und der Logistikdienstleister, zu den Aufenthaltsorten von Errichter- und Versorgungsschiffen sowie zum aktuellen Projektplan und zum Verladestatus der Komponenten in den Häfen. Um die Informationen besonders transparent darzustellen, werden fernsehergroße Displays eingesetzt, auf denen mit roten, gelben und grünen Ampeln visualisiert wird, ob es Planabweichungen gibt. Über die Plattform werden allerdings nur die Daten geteilt, zu deren Bereitstellung die Projektbeteiligten sich jeweils vertraglich verpflichtet haben. Überdies ist der Datentransfer verschlüsselt. Wie sich das konkret auswirkt, zeigt das Beispiel eines Kabellegers aus einer vorherigen Machbarkeitsstudie. „Wurde früher ein Kabel nicht optimal verlegt, so kam es vor, dass der Betreiber des Kabellegers zunächst seinen Tagesbericht verschickt hat und dann umgekehrt ist. Jetzt ermöglicht eine zusätzliche Sensorik am Schiff die Datenübermittlung in Echtzeit, sodass der Projektleiter sofort informiert ist und erforderlichenfalls zielführende Maßnahmen einleiten kann“, so Biesewig.

ans Netz, bedeutet das etwa 800.000 Euro weniger Umsatz“, hat Biesewig berechnet. Gewinne man durch moderne Kommunikationsmittel hingegen einige Tage Zeit, lassen sich Millionen einsparen. Dies war auch ein wesentlicher Grund, der Vattenfall dazu bewogen hat, sich als Pilotkunde für den von der ESA (European Space Agency) geförderten Demonstrator zu entscheiden. Das zwölfköpfige Entwicklerteam von Megatel unter Leitung von Biesewig ist derzeit dabei, neue Kunden zu akquirieren. In den kommenden Monaten wird in diesem Zusammenhang eine neue Gesellschaft gegründet. (cb)



Jörg Biesewig, Geschäftsführer von Megatel, vor einem Infodisplay mit der Projektsoftware

Zeit ist Geld

Die satellitengestützte Kommunikation über die Cloud erlaubt allerdings nicht nur wesentlich effizientere und schnellere Entscheidungen, sondern spart auch viel Geld: Beim Windpark „Sandbank“ lag das Investitionsvolumen bei rund 1,2 Milliarden Euro. „Geht ein solcher Windpark einen Tag später

Beteiligte am Projekt „Com4Offshore“

- Leitung des Konsortiums: OHB System
- Telekommunikationsinfrastruktur: MediaMobil Communication
- Validierung des Systems als Pilotnutzer: Vattenfall Europe Windkraft
- Informationstechnologien und Softwareanwendungen: Megatel

Weitere Informationen:
com4offshore.com
www.megatel.de

FOTO: WFB/JANN RAVELING; GRAFIK: COM4OFFSHORE



W & F FRANKE
 INTERNATIONALE SPEDITION

Bremen • Ladbergen • Magdeburg • Schwerin



**W & F Franke Schwerlast
 Internationale Spedition GmbH**

Neuenlander Straße 41-43
 28199 Bremen
 +49 (0) 421-53 79 60
info@wffranke.de • www.wffranke.de

Lärmschutz für den Schweinswal

Beim Bau von Offshore-Windparks können Meeresbewohner durch Lärm in Mitleidenschaft gezogen werden. Eine Studie belegt jetzt aber erstmals, dass die Schallentwicklung bei Rammarbeiten keine negativen Folgen für die Schweinswalpopulation in der Nordsee hat.

FAKTEN

Studie

Projektdauer: 2 Jahre
(2014–2016)

Auftraggeber: Offshore-
Forum Windenergie

Projektpartner: Dong Energy Wind Power, EnBW Energie Baden-Württemberg, E.ON Climate and Renewables, Global Tech I Offshore Wind, Horizont II Renewable, Iberdrola Renovables Offshore Deutschland, Nordsee Offshore MEG I, Ocean Breeze Energy, Offshore Deutschland, Offshore Windpark RIFFGA, OWP Butendiek, PNE WIND, innogy, STRABAG OW EVS, Tennet Offshore, Trianel Windkraftwerk Borkum, Vattenfall Europe Windkraft, WindMW, wpd offshore solutions, Stiftung Offshore Windenergie

Die Studie, deren Originaltitel „Effects of Offshore Pile Driving on Harbour Porpoise Abundance in the German Bight: Assessment of Noise Effects“ lautet, hatte das Offshore-Forum Windenergie (OFW) zusammen mit verschiedenen Unternehmen der Offshore-Branche und der Stiftung Offshore-Windenergie (SOW) in Auftrag gegeben. Im Rahmen des Projekts wurden die Auswirkungen von Gründungsarbeiten bei acht Offshore-Windparks in der deutschen Nordsee auf Schweinswale untersucht – und zwar über vier Jahre, zwischen 2009 und 2013. In diesem Zeitraum haben die beteiligten Windparkbetreiber und -entwickler rund 400 Fundamente für die Offshore-Parks „Alpha Ventus“, „Bard Offshore I“, „Borkum West II“, „DanTysk“, „Global Tech I“, „Meerwind Süd/Ost“, „Nordsee Ost“ und „Riffgat“ errichtet.

Als das OFW und die SOW ihre Studie Ende 2016 veröffentlichten, waren die Ergebnisse sowohl für viele Umweltschützer als auch für Offshore-Experten überraschend: Denn es konnten keine Indizien dafür festgestellt werden, dass über den Untersuchungszeitraum durch die Rammarbeiten und die damit verbundenen Schalleinträge eine Abnahme der Schweinswalpopulation in der Deutschen Bucht erfolgt ist – in einigen Gebieten wurde sogar ein Anstieg des Walbestands

registriert. Allerdings belegen die ausgewerteten Datensätze zeitlich und räumlich begrenzte Vertreibungseffekte auf die Meeressäuger. Diese seien aber nur kurzfristiger Natur gewesen, heißt es in der Studie.

Weniger starke Vertreibung als erwartet

„Die Ergebnisse zeigen, dass die Errichtung von Offshore-Windparks keine Auswirkungen auf die Schweinswalpopulation in der Deutschen Bucht hat“, so Dr. Ursula Prall, Vorstandsvorsitzende des OFW. „Ebenso konnte nachgewiesen werden, dass keineswegs alle Tiere aus dem von den Arbeiten beeinträchtigten Bereich verschreckt werden. Vielmehr hielten sich immer noch einige Individuen dort auf, was belegt, dass die Vertreibung deutlich weniger stark ist als bislang vermutet.“ Ähnlich bewertet auch Achim Berge Olsen, Geschäftsführer der beiden Bremer Unternehmen wpd offshore solutions und OWP Butendiek, die zu den Förderpartnern der Studie gehören, die Ergebnisse: „Es war wichtig, das Thema Schallschutz und Schweinswale genauer zu betrachten, da es eines unserer Ziele ist, so wenig und so sanft wie möglich in die Umwelt einzugreifen. Zudem hat

die Studie gezeigt, dass die ergriffenen Maßnahmen zum Schallschutz wirkungsvoll sind und ausreichen.“

Derzeit nutzen die Windparkerrichter und -betreiber eine Vielzahl unterschiedlicher Systeme zur Minderung von Unterwassererschall bei ihren Rammarbeiten. Diese reichen von einfachen, doppelten und dreifachen Blasenschleiern über Hydroschalldämpfer (HSD) bis hin zu Schallminderungsrohren (IHC). „Seit der Studie haben sich diese Systeme, die oftmals auch miteinander kombiniert werden, erheblich weiterentwickelt“, blickte Dr. Prall jüngst zurück. „In vielen Fällen werden sie bereits während des Einsatzes im jeweiligen Projekt optimiert. Dadurch sind sie natürlich zunächst auf Einzelfälle zugeschnitten, oft resultieren daraus aber auch serielle Weiterentwicklungen.“

Grenzwerte zu fast 100 Prozent eingehalten

Um nicht nur Schweinswale, sondern auch andere Tiere vor Unterwasserlärm durch Rammarbeiten zu schützen, haben das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) und das Umweltbundesamt (UBA) verbindliche Grenzwerte festgelegt. Danach darf bei Rammarbeiten ein Grenzwert von 160 Dezibel (dB SEL) in einer Entfernung von 750 Metern zur Baustelle nicht überschritten werden. Denn wissenschaftlichen Erkenntnissen zufolge kann es ab einem Wert von 164 dB SEL bei Schweinswalen zu einem vorübergehenden Hörverlust – Experten sprechen auch von einer Hörschwellenverschiebung – und ab 179 dB SEL zu einem permanenten Hörverlust kommen.

„Nach anfänglich komplexen Entwicklungsarbeiten gibt es heute ausgereifte Schallschutzsysteme auf dem Markt, sodass die Lärmschutzwerte von den Baufirmen zu fast 100 Prozent

Schweinswale gehören zur Unterordnung der Zahnwale und sind mit den Delfinen verwandt. Die Meeressäuger haben einen Hörbereich von 1 bis 150 Kilohertz und orientieren sich über Ultraschall.



eingehalten und sogar mehrheitlich unterschritten werden“, resümiert Susanne Kehrhahn-Eyrich, Pressesprecherin des BSH. Dabei hat sich inzwischen ein festes Szenario zwischen dem BSH und den Betreibern eingespielt: „Sie müssen uns innerhalb von 48 Stunden nach Ende der Rammungen die Schallberichte vorlegen. Die Effektivität der Schallschutzmaßnahmen wird dann geprüft, und bei Bedarf werden zusätzliche Maßnahmen, wie die Anpassung der Schallschutzsysteme, die Reduzierung der Rammenergie oder sogar die Unterbrechung der Arbeiten, angeordnet. Erst nach Freigabe darf weitergearbeitet werden“, erläutert Kehrhahn-Eyrich das entsprechende Prozedere.

Trotz der Studienergebnisse sind sich viele Offshore-Experten darin einig, dass es nicht ausreicht, nur die gültigen Grenzwerte einzuhalten, sondern dass die vorhandenen Schallschutzsysteme auch in Zukunft weiterentwickelt werden müssen, um diese zu optimieren und frühzeitig notwendige Vorkehrungen zum Schutz der Meeresbewohner in die Wege leiten zu können. Parallel dazu treiben die Offshore-Industrie und die Forschung aber auch Alternativlösungen wie Schwergewichtsgründungen, schwimmende Windkraftanlagen oder Suction-Bucket-Fundamente (Saugpfähle) voran, bei denen auf Rammarbeiten verzichtet werden kann. (bre)

Weitere Informationen:
www.ofw-online.de

FOTOS: VATTENFALL, ECOMARE/SALIKO DE WOLF DEN HOORN, TEXEL

Niedersachsen
 Ports

**Unsere Häfen
sind echte
Energiebündel.**

www.nports.de

Mit Leidenschaft für sauberen Strom

Unter dem Motto „Passion for Energy“ vereint die PNE WIND-Gruppe mit Sitz in Cuxhaven über 20 Jahre Erfahrung, wenn es um die Projektierung von Windparks geht – sowohl an Land als auch auf See.



Markus Lesser,
Vorstandsvorsitzender
PNE WIND

Als Keimzelle der Gruppe in ihrer heutigen Form gilt die Gründung des Unternehmens Windpark Marschland im Jahr 1995. Bereits zwei Jahre später konnte der Branchenneuling seinen ersten Onshore-Windpark in Nordleda im Landkreis Cuxhaven fertigstellen. Von dort aus erfolgte ein Siegeszug, der sich sowohl in einer stetig fortschreitenden Internationalisierung widerspiegelt – die Gruppe ist heute in 13 Ländern auf drei Kontinenten vertreten – als auch in einer Vielzahl erfolgreich umgesetzter Projekte. Seit 1990 wurden mehr als 200 Onshore-Windparks mit einer Gesamtnennleistung von mehr als 2.400 Megawatt realisiert. Parallel dazu hat PNE WIND im Offshore-Bereich bisher acht von ihm entwickelte Windparks verkauft, von denen drei mit 894 Megawatt bereits in Betrieb sind. Damit ist das Unternehmen nach eigener Aussage einer der führenden Windparkprojektierer.

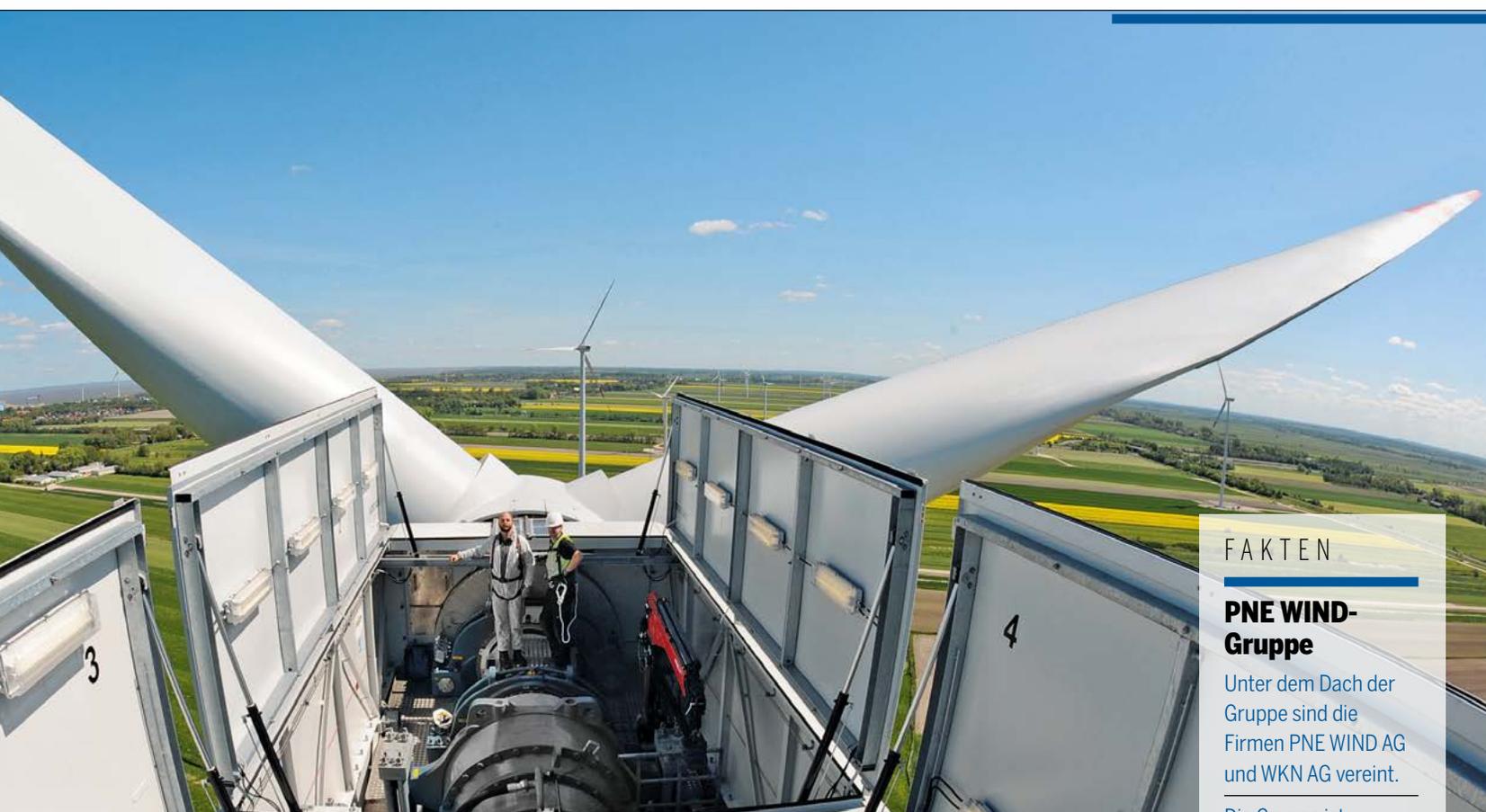
„Bei uns arbeiten jeden Tag über 360 Mitarbeiter voller Leidenschaft daran, der Vision einer hundertprozentigen Energieversorgung aus erneuerbaren Energien ein Stück näher zu kommen“, sagt Markus Lesser, Vorstandsvorsitzender von PNE WIND. Dabei versteht sich die Unternehmensgruppe in erster Linie als Windparkprojektierer und erst sekundär als Betreiber. Im Onshore-Segment reicht die Leistungspalette von der Entwicklung und Finanzierung über die schlüsselfertige Errichtung und den Betrieb bis zum Repowering nach Laufzeitende. Im Offshore-Bereich hat PNE WIND sich dazu entschieden, seine Windparks zu verkaufen, nachdem sie bis zur Baureife entwickelt wurden. „Die Vorlaufkosten und die Investitionsvolumina von Offshore-Projekten sind für mittelständische Unternehmen wie uns zu ambitioniert“, erläutert Lesser diese Strategie.



Eine Branche im Wandel

Seit Mitte der 1990er-Jahre hat sich der Windenergiemarkt nach Ansicht von Lesser stark verändert. „Die Branche ist professioneller geworden“, lautet sein Fazit. Damals hätten kleinere Planungsbüros und Teams von Ingenieuren das Bild geprägt. Heute seien insbesondere spezialisierte Dienstleister und große Kapitalgesellschaften und Projektentwicklungsunternehmen in der Verantwortung. Parallel dazu hat er eine deutliche Effizienzsteigerung der bestehenden Windenergieanlagen (WEA) ausgemacht. „Lag die Nennleistung vor knapp 20 Jahren bei 500 bis 600 Kilowatt, so beträgt der Standard heutiger WEA mit drei Megawatt rund das Sechsfache. Gleichzeitig haben sich die Höhen der Türme und die Längen der Rotorblätter vergrößert, was wesentlich mit dazu beigetragen hat, die Energieausbeute zu steigern und die Stromerzeugungskosten zu reduzieren“, so Lesser.

Mit Blick auf das eigene Unternehmen sieht er vor allem eine kontinuierliche Weiterentwicklung des Know-hows und den Trend zur Vermarktung immer größerer Projektportfolien. Die wichtigsten Meilensteine auf See seien dabei „Borkum Riffgrund“ (2003/2004) und „Gode Wind“ (2009) gewesen. An Land konnte PNE WIND erstmals 2005 ein größeres Paket von Parks in Frankreich veräußern, ehe dies



FAKTEN

PNE WIND-Gruppe

Unter dem Dach der Gruppe sind die Firmen PNE WIND AG und WKN AG vereint.

Die Gruppe ist Spezialist für die Projektierung von Windparkprojekten an Land und auf See

Über 360 Mitarbeiter auf drei Kontinenten (Europa, Nordamerika, Südafrika)

Seit 1990 wurden unter anderem mehr als 200 Onshore-Windparks mit einer Gesamtnennleistung von über 2.400 Megawatt realisiert

in ähnlicher Form 2015 auch in Großbritannien gelang. Im Dezember 2016 realisierte die Gruppe ihren bisher größten Windparkverkauf, als sie ein Portfolio mit einer kumulierten Nennleistung von 142 Megawatt an eine Tochtergesellschaft von Allianz Global Investors übergab. Heute hält PNE WIND 20 Prozent der Geschäftsanteile an diesem Projekt und ist parallel für das technische und kaufmännische Betriebsmanagement verantwortlich.

„Die Strategie, Windparks nach ihrer Fertigstellung zu bündeln, hat sich bewährt. Die Vermarktung großer Portfolios ermöglicht höhere Erlöse“, erläutert Lesser. Auch dank dieses Konzepts schloss die PNE WIND-Gruppe das Geschäftsjahr 2016 mit dem besten operativen Ergebnis ihrer Geschichte ab: einem Konzern-EBIT von rund 97 Millionen Euro. Die Einnahmen will man unter anderem in ein neues europäisches Portfolio investieren und sich in Zukunft noch stärker auf das Betriebsmanagement konzentrieren. Darüber hinaus wird die Expansion in neue Märkte geprüft.

„Immer hart am Wind“

„Aufgrund regulatorischer Änderungen wird der Markt zukünftig schwieriger, und wir erwarten sinkende Einspeisetarife“, tritt Lesser trotz der aktuellen Geschäftsentwicklung auf die Euphoriebremse. Seine Begeisterung für das Geschäft

werde sich dadurch aber nicht im Geringsten mindern. „Jedes Windparkprojekt ist für sich spannend und eine spezielle Herausforderung“, lautet seine Devise. Was für unterschiedliche Anforderungen dabei zu meistern sind, zeigen die Beispiele „Borkum Riffgrund“ und „Chransdorf“. So war PNE WIND bei dem Offshore-Projekt vor Borkum unter anderem auch für die gesamte Planung der Kabeltrasse durch die Nordsee, den Nationalpark Wattenmeer bis hin zum Einspeisepunkt in Niedersachsen verantwortlich. Allein für die rund 100 Kilometer an Land führte man Verhandlungen mit mehreren Hundert Landeigentümern. Als alles fertig war, übertrug der Gesetzgeber die Zuständigkeit allerdings an die Netzbetreiber. Beim Windpark „Chransdorf“, der in Brandenburg mitten in einem Waldgebiet liegt, galt es, mit möglichst wenig Eingriffen in die Natur eine leistungsstarke Anlage zu errichten. Hierfür hatte PNE WIND ein Konzept erarbeitet, bei dem nach Abstimmung mit Naturschutzverbänden, Anwohnern, örtlichen Vertretern, Bund und Land zu weiten Teilen auf die vorhandene Infrastruktur zurückgegriffen wurde und das spezielle Brandschutzauflagen wegen der Lage des Objekts im Wald vorsah. „Diese Beispiele zeigen, dass wir für sauberen Strom im wahren Sinne des Wortes immer hart am Wind arbeiten – im engen Dialog mit Politik, Wirtschaft, Verbänden und den Bürgern“, so Lesser. (bre)

FOTOS: PNE WIND

Weitere Informationen:
www.pnewind.com

KOMPAKT

**ERNENNUNG.**

Zum 1. März hat **Tim de Bruyne-Ludwig** die Position des

Geschäftsführers des Vereins Hanseatischer Transportversicherer (VHT) übernommen, der durch die Verschmelzung der Vereine Hamburger Assekuradeure und der Bremer Seeversicherer entstanden ist. Zuletzt leitete de Bruyne-Ludwig das zentrale Schadens- und Reparaturmanagement und den Emergency Response Service des DNV GL.

**NEUORDNUNG.**

Mit Wirkung zum 1. Mai ist **Simon Menz** in den Vorstand der

Ender Schiffsausrüstung berufen worden. Dort agiert er als weiterer Vorstand an der Seite von Mathias Overhaus. In dieser Position hat Simon Menz die Nachfolge von Nina Menz angetreten, die sich auf eigenen Wunsch aus der Unternehmensleitung zurückgezogen hat.

WECHSEL. Der frühere Bremerhavener Oberbürgermeister **Jörg Schulz** hat zum 2. Mai die Nachfolge von Professor Matthias Stauch als Staatsrat für Justiz und Häfen in Bremen angetreten. „Ich freue mich, mit Jörg Schulz einen erfahrenen Juristen und Politiker für die Aufgabe gewonnen zu haben“, so Bremens Justizsenator Martin Günthner.

J. Müller Weser verstärkt seine Geschäftsführung

NEUZUGANG. Zum 1. April ist **Jens Ripken** in die Geschäftsführung von J. Müller Weser berufen worden. Der Bremer Commodity-Spezialist hat sich als langjähriger Partner der Kaffee-, Kakao- und Agrarindustrie in Europa zu diesem Schritt entschlossen, um im Zuge seiner Investitionen in den Standort auch seine Führungsstruktur zu stärken. Dementsprechend ergänzt der 50-Jährige jetzt das Führungsteam bei J. Müller Weser mit den Geschäftsführern Thomas Bielefeld und Jürgen Huntgeburth. Zusätzlich wird Ripken auch für die Unternehmensgruppe J. Müller Wachstumsprojekte federführend begleiten. Die Gruppe ist auf den Betrieb von Seehafenterminals und die dazugehörigen Hafen- und schiffahrtstnahen Dienstleistungen spezialisiert.



Dettmer Group stellt neuen CFO ein

ANTRITT. Die Dettmer Group hat mit Wirkung zum 1. April ihre Geschäftsführung mit **Gerald Michael Diesel** verstärkt. Diesel, der über 30 Jahre Berufserfahrung bei Unternehmen wie Thyssen Haniel, ABX, Wincanton und Agility mitbringt, wird als CFO neben Andreas Niemeyer (COO) die Geschäfte der Gruppe von Bremen aus führen. „Wir freuen uns, Michael Diesel für unser Unternehmen gewonnen zu haben, und wünschen ihm für die gemeinsame Zukunft viel Erfolg“, so Heiner Dettmer, Inhaber der Dettmer Group.



Börke wechselt in TX Logistik-Vorstand

BERUFUNG. TX Logistik hat **Berit Börke** in den Vorstand berufen. Dort wird sie spätestens zum 1. November die Verantwortung für den Vertrieb übernehmen und das Wachstum des Eisenbahnlogistikunternehmens mitgestalten. Die Diplom-Ökonomin mit Schwerpunkt Logistik und Marketing verfügt über mehr als 20 Jahre Erfahrung in der Transportbranche. Seit 2014 ist sie Geschäftsführerin Vertrieb und Marketing bei TFG Transfracht. Zuvor war Börke für das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) in Bremen tätig.

bremenports: Bruns folgt auf Staats

NACHFOLGE. **Holger Bruns** wird zum 1. Juli 2017 Sprecher der Hafenmanagement-Gesellschaft bremenports. In der Vergangenheit arbeitete Bruns unter anderem als Pressesprecher für verschiedene Bremer Senatoren. Zum 30. September löst er den amtierenden Sprecher Rüdiger Staats ab, der fast 16 Jahre lang der Ansprechpartner für Journalisten bei bremenports war. Bis dahin arbeiten die beiden Seite an Seite. Nach der Amtsübergabe wird Staats dem Unternehmen auch weiterhin mit seiner Erfahrung zur Verfügung stehen.

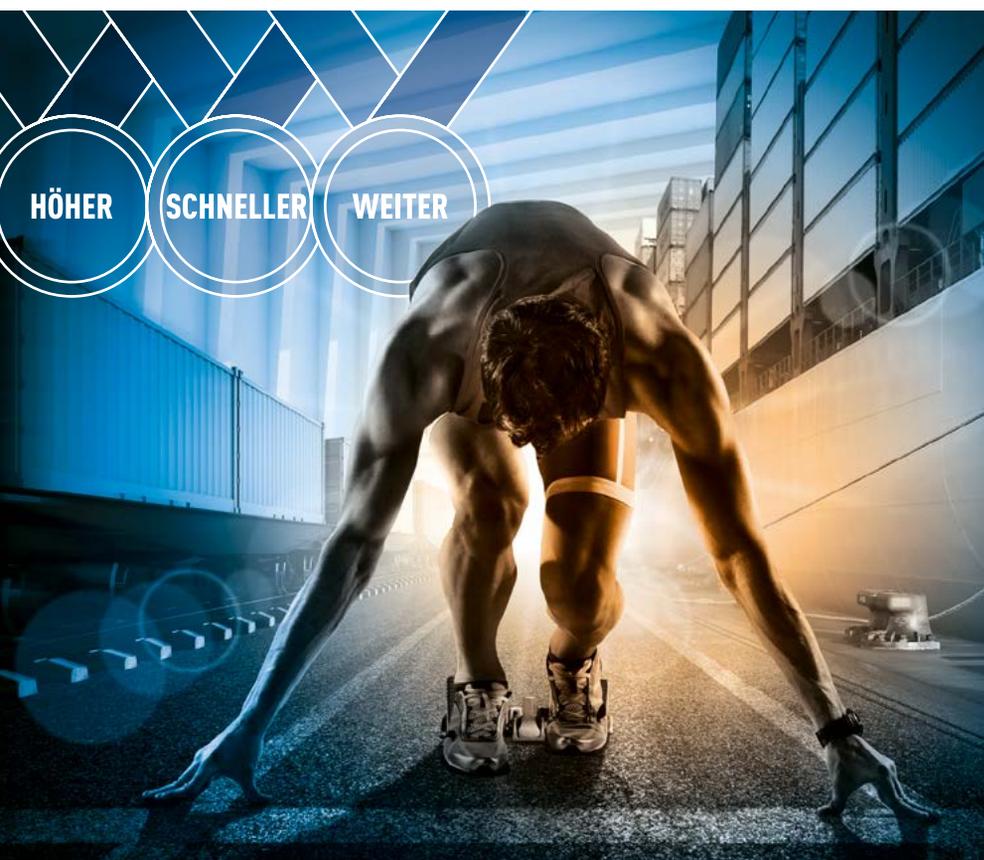


Bremische Hafen-Junioren mit Ambitionen

NACHWUCHS. Seit Juni 2010 bilden die Junioren der Bremischen Hafenvertretung e. V., kurz BHV-Junioren, ein engagiertes Netzwerk, das auch über die Landesgrenzen des Stadtstaats hinaus berufliches und privates Know-how miteinander austauscht. Dabei bringen die **rund 30 Nachwuchskräfte aus der Transport- und Logistikbranche** eine Vielzahl unterschiedlicher Kompetenzen und Qualifikationen mit in ihre Arbeit ein – zum Beispiel, wenn sie sich gemeinsam mit Kooperationspartnern aus Bremens maritimer Wirtschaft bei Veranstaltungen, Messen, Clubabenden und Coachings präsentieren. Neue Gesichter sind immer herzlich willkommen. **Die Termine und Treffpunkte werden auf der Internetseite www.bhv-bremen.de/junioren sowie dem Facebook-Account www.facebook.com/bhv.junioren.news veröffentlicht.** Jedes Jahr am letzten Freitag im September richten die BHV-Junioren zudem die Veranstaltung Network Bremen Calling (NBC) aus, die nicht nur jungen Menschen ermöglichen soll, persönliche Kontakte in der Logistikbranche zu knüpfen. Interessenten für ein Sponsoring der



Veranstaltung können sich gern über junioren@bhv-bremen.de an die Vereinigung wenden. Die BHV ist ein Verein mit etwa 250 Mitgliedsfirmen aus allen Bereichen der mit den Bremischen Häfen verbundenen Wirtschaft. In seiner Satzung hat er als seine Hauptaufgabe definiert, „die der Freien Hansestadt Bremen als Hafen-, Handels- und Fischereiplatz gestellten Aufgaben zu fördern.“



DAS GVZ JADEWESERPORT

MEHRWERT DURCH LEISTUNG, SERVICE UND FLÄCHE

WIR BIETEN BESTE BEDINGUNGEN FÜR IHR BUSINESS

Bauen Sie bei uns größer, höher und weiträumiger! Ob Multi-User-Halle, Hochregal oder Kommissionier- und Verteilzentrum, alles ist möglich.

Nutzen Sie die unmittelbare Nähe zu Deutschlands einzigem Tiefwasserhafen – mit 18 Metern Wassertiefe, acht Containerbrücken, KV-Terminal **und regelmäßigen Liniendiensten durch acht Reedereien.**





Save the Date

Hier finden Sie ausgewählte Veranstaltungen aus der maritimen Wirtschaft und Logistik in der Übersicht. Merken Sie sich einfach die Termine vor, die für Sie interessant sind.

Messen

Von Husum bis Houston und von einem deutschen Schaufenster der Windbranche bis zur größten amerikanischen Messe für Projektladung und Breakbulk: In den nächsten Monaten stehen zahlreiche Termine auf dem Programm, die nicht nur für die maritime Branche in Norddeutschland relevant sind, sondern auch internationales Fachpublikum anziehen.



Mehr als 650 Aussteller der On- und Offshore-Windbranche präsentieren sich im September auf der HUSUM Wind.

Offshore Wind Energy www.offshorewind2017.com	6. – 8.6.2017 London, England
HUSUM Wind www.husumwind.com	12. – 15.9.2017 Husum, Deutschland
PPI Symposium events.risiinfo.com/transport-symposium/	25. – 27.9.2017 Savannah, USA
Breakbulk Americas www.breakbulk.com	17. – 19.10.2017 Houston, USA

Kundenevents

Sie wollen uns besser kennenlernen und gemeinsam mit Experten die neuesten Marktentwicklungen diskutieren? Eine gute Gelegenheit hierfür bieten die bremenports-Veranstaltungsreihe „logistics talk“ sowie das gemeinsame Veranstaltungsformat „Hafen trifft Festland“ der Hafenmarketingorganisation Seaports of Niedersachsen und der Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketinggesellschaft.



Festlicher Rahmen für eine Traditionsveranstaltung: Auch der 53. Kapitänstag findet im Alten Rathaus in Bremen statt.

logistics talk www.bremenports.de/veranstaltungskalender	29.6.2017 Bielefeld, Deutschland
27. Niedersächsischer Hafentag www.seaports.de	1.9.2017 Cuxhaven, Deutschland
Kapitänstag www.bremenports.de/veranstaltungskalender	1.9.2017 Bremen, Deutschland
logistics talk www.bremenports.de/veranstaltungskalender	12.10.2017 Wien und Graz, Österreich
Hafen trifft Festland www.seaports.de , www.jadeweserport.de	8.11.2017 Leipzig, Deutschland

Weitere Highlights

Der fachliche Austausch mit Gleichgesinnten, die Präsentation des eigenen Leistungsspektrums in einem branchenvertrauten Umfeld und gezieltes Networking – dies sind nur drei gute Gründe für eine Teilnahme an den nachfolgenden Veranstaltungen.

HTG-Kongress www.htg-online.de	13. – 15.9.2017 Duisburg, Deutschland
Welt der Logistik www.via-bremen.com	21.9.2017 Bremen, Deutschland
Cool Logistics Global Conference coollogisticsresources.com/global/	25. – 27.9.2017 Algeciras, Spanien

FOTOS: BREMENPORTS; HUSUM WIND/MESSE HUSUM & CONGRESS

FOTOS: SEAPORTS OF NIEDERSACHSEN, BREMENPORTS



Mit 2.162 Ausstellern aus 62 Ländern konnte die transport logistic eine neue Rekordbeteiligung vermelden. Auch auf dem 425 Quadratmeter großen, von bremenports organisierten Gemeinschaftsstand, an dem 30 Unternehmen und Institutionen aus Bremen und Bremerhaven Flagge zeigten, herrschte an allen vier Messetagen reges Treiben.

Veranstaltungsrückblick

„transport logistic“ vom 9.–12. Mai in München

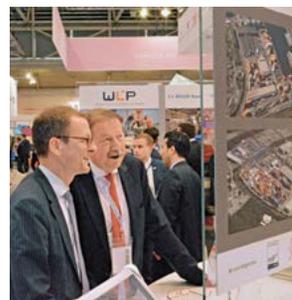


Während der Messe suchten auch politische Vertreter eine Delegation des Unterausschusses Häfen & Schifffahrt im Niedersächsischen Landtag den Dialog mit der Hafenwirtschaft (von links): Karsten Heineking, Daniela Behrens, Uwe Santjer, Inke Onnen-Lübben, Johann-Heinrich Ahlers und Bernd-Carsten Hiebing

Hochbetrieb auf dem Messestand der Seaports of Niedersachsen GmbH herrschte während des traditionellen Niedersachsen-Abends, dem gemeinsamen Kundenempfang des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Seaports of Niedersachsen, Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing, Niedersachsen Ports und dem Logistikportal Niedersachsen.

Mehr als 300 geladene Gäste kamen am 11. Mai zum traditionellen Bremen-Empfang ins Münchner Palais Lenbach.

Experten im Dialog: Martin Günthner, Bremer Senator für Wirtschaft Arbeit und Häfen, einmal mit Michael Skiba, Marketingleiter bremenports (unten, linkes Foto) und einmal mit Werner Pöser, Geschäftsführer CHS Bremen (unten, mittleres Foto).



Auf dem von der Seaports of Niedersachsen GmbH organisierten Messestand präsentierten die neun niedersächsischen Seehäfen ihre Standortvorteile. Auf reges Interesse der Fachbesucher stieß auch die Vorstellung des Leistungsspektrums des GVZ JadeWeserPort und Deutschlands einzigem Container-Tiefwasserhafen.



Alle Ausgaben sind auch als E-Paper auf Deutsch und Englisch verfügbar. Scannen Sie den Code oder gehen Sie auf www.bremenports.de/logisticspilot

AUSGABE AUGUST 2017

Schwerpunktthema Agrar- und Lebensmittellogistik

Trends und Herausforderungen in der Agrar- und Lebensmittellogistik



Save the Space



Sichern Sie sich den Platz für Ihre Anzeigenwerbung im internationalen Logistikmagazin der deutschen Häfen: LOGISTICS PILOT. Die Medieninformationen finden Sie unter www.bremenports.de/logisticspilot

Schwerpunktthemen der nächsten Ausgaben:

August 2017 Agrar- und Lebensmittellogistik Anzeigenschluss 23.06.2017	Oktober 2017 Green Logistics Anzeigenschluss 25.08.2017	Dezember 2017 RoRo Anzeigenschluss 20.10.2017
---	--	--

Ihr Ansprechpartner:

Ronald Schwarze, Marketing – bremenports GmbH & Co. KG,
Telefon: +49 421 30901-612, E-Mail: marketing@bremenports.de

Anzeigenverzeichnis

BLG	Seite 31	JadeWeserPort	Seite 27
bremenports	Seite 2	Niedersachsen Ports	Seite 23
bremenports	Seite 32	W&F Franke	Seite 21
Cuxport	Seite 19		

Dieses Magazin ist ein Gemeinschaftsprojekt von

- bremenports GmbH & Co. KG
- Bremische Hafenvertretung e.V.
- JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG
- Seaports of Niedersachsen GmbH
- VIA BREMEN Foundation

IMPRINT

LOGISTICS PILOT
ISSN 2195-8548

Herausgeber:

bremenports GmbH & Co. KG
Hafenstraße 49, 28217 Bremen
www.bremenports.de
Michael Skiba
Telefon: +49 421 30901-610
Fax: +49 421 30901-624
E-Mail: marketing@bremenports.de

Anzeigen- und Projektleitung:

Ronald Schwarze
Telefon: +49 421 30901-612
Fax: +49 421 30901-624
E-Mail: marketing@bremenports.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 12, gültig ab 10. November 2016
www.bremenports.de/logisticspilot

Verlag:

DVV Kundenmagazine GmbH
Heidenkampsweg 73-79, 20097 Hamburg
www.dvv-kundenmagazine.de

Projektmanagement:

Karin Kennedy
Telefon: +49 40 23714-338
E-Mail: karin.kennedy@dvvmedia.com

Redaktion:

Thorsten Breuer (bre), verantwortlich;
Claudia Behrend (cb)
E-Mail: redaktion.logisticspilot@dvv-media.com

Layout, Fotos und Illustrationen:

Gestaltung: Christine Zander,
www.artlidesign.de
Titel: iStock – suriya silsaksom, Christine Zander
Weitere Bilder: siehe Bildverweise

Druck:

müllerditzten^{AG}, Bremerhaven
www.muellerditzten.de

LOGISTICS PILOT erscheint sechsmal im Jahr in einer Auflage von 5.000 Exemplaren (Deutsch). Ein englischsprachiges E-Paper finden Sie unter www.bremenports.de/logisticspilot

Die Publikation, ihre Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Jede Vervielfältigung oder Verbreitung muss vom Verlag oder Herausgeber genehmigt werden. Dies gilt auch für die elektronische Verwertung wie die Übernahme in Datenbanken, Onlinemedien (Internet), Intranets oder sonstige elektronische Speichermedien. Herausgeber und Verlag schließen eine Haftung für unverlangt eingesandte Fotos, Manuskripte und sonstige Datenträger aus.

BEI UNS
BEGINNT ALLES
MIT EINEM
HANDSCHLAG.
UND NICHT ERST,
WENN DIE **TINTE**
TROCKEN
IST.

PORTS AND FASHION · SCHIFFFAHRT UND SPEDITION · AUTOMOBILE · MASCHINEN UND ANLAGEN · ELEKTRONIK · LEBENSMITTEL

Wenn es um maßgeschneiderte Logistik geht, sind wir Ihr starker Partner. Warum Sie uns das glauben dürfen? Weil wir es täglich immer wieder aufs Neue beweisen - mit viel Erfahrung, noch mehr Leidenschaft und vor allem hanseatischer Verbindlichkeit. Hand drauf.

Unser Wort hat Wert.

www.blg-logistics.com



ICH HEBE 200 TONNEN MIT DEM KLEINEN FINGER

Dennis Feldhusen, Kran- und Brückenführer auf dem
BLG-Stückgutterminal Neustädter Hafen in Bremen

Damit nicht genug: In den Spezialterminals der bremischen Häfen können sogar Großkomponenten mit Stückgewichten bis zu 600 Tonnen bewegt werden. Zahlreiche spezialisierte Unternehmen, ausgedehnte Arbeits- und Lagerflächen sowie beste Hinterlandverbindungen machen Bremen zu einem der führenden Projekt- und Break Bulk-Terminals in Europa.

**BREAKBULK
EUROPE**

**29. BIS 31. MAI 2018
ERSTMALS IN BREMEN**



**BREMEN
BREMERHAVEN**
TWO CITIES. ONE PORT.

www.bremenports.de