AUSGABE
JUNI
2018

LOGISTICS PILOT

GERMAN PORTS

Magazin für Häfen, Schifffahrt und Logistik

HÄFEN & HINTERLAND

Themenschwerpunkt: Vernetzung

Jetzt ist die Politik am Zug
Experten fordern eine zeitnahe Optimierung der Hinterlandanbindung
Seite 10

Alles im Fluss
So nutzt das Binnenschiff „Esmee“ das Potenzial der Wasserstraße
Seite 16

Sicherheitslücken erkennen
Die Softwarelösung MITIGATE sagt Cyber-Kriminellen den Kampf an
Seite 20

GUTE GRÜNDE
FÜR BLG LOGISTICS

BLG LOGISTICS

WIR SIND FLEXIBEL.
DAMIT SIE JEDE LOGISTISCHE HERAUSFORDERUNG MEISTERN.

Logistik ist ständig im Wandel und wir bewegen uns mit. Wir erschließen Trends und Technologien, um Ihnen jederzeit die bestmögliche Lösung für Ihre Logistik zu bieten.

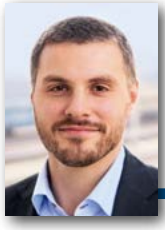
Mehr gute Gründe für BLG LOGISTICS unter

www.blg.de/5gruende

AUSGABE
JUNI
2018

LOGISTICS PILOT

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



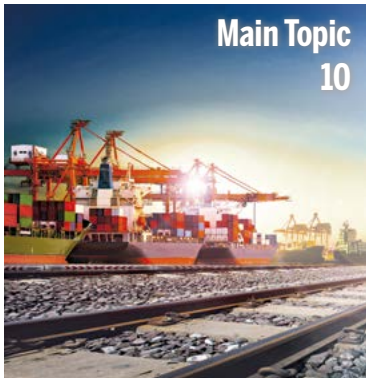
„Wir brauchen ein Denken im Gesamtsystem“

Clemens Bochynek, Geschäftsführendes Vorstandsmitglied der Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr (SGKV)

Liebe Leserinnen und Leser!

Moderne Technologien und ein hocheffizientes Management bieten heute maßgeschneiderte Lösungen zur Abwicklung von Belastungsspitzen in den Seehäfen. Große Herausforderungen bestehen allerdings nach wie vor bei diversen Schnittstellen. Die Seehäfen beklagen sich über Engpässe ins Hinterland, die die dortigen Abläufe unter Druck setzen, und die Binnenterminals beklagen sich über den Druck aus den Seehäfen. Ein Teufelskreis? Wir haben eine leistungsfähige Transportinfrastruktur, die allerdings dringend weiterentwickelt werden muss, um die Möglichkeiten der Hinterlandanbindungen optimal ausreizen zu können. Die Automatisierung und die omnipräsente digitale Vernetzung sind elementare Bausteine für eine funktionsfähige Transportkette. Die wichtigste Schnittstelle liegt jedoch in den Köpfen der Akteure! Wir brauchen ein stärker ausgeprägtes Denken in einem Gesamtsystem, um die Herausforderungen steigender Containermengen zu bewältigen. Der kombinierte Verkehr auf der Schiene von und zu den Seehäfen ist ein Wachstumstreiber, der vor allem durch drei Faktoren getrieben werden will: Durch die Vernetzung und den intensiven Austausch der Akteure, durch einen stärkeren politischen Fokus auf die Möglichkeiten des kombinierten Verkehrs und die dafür notwendige Infrastruktur sowie durch eine ganzheitliche Betrachtung des Transportsystems statt der Optimierung einzelner Inseln in der Transportkette.

Ihr Clemens Bochynek



News	**6**
People	**26**
Appointments	**28**
Preview	**30**
Imprint	**30**

FOTOS: SGKV, ISTOCK – SURIYA SILSAKSOM, CLAUDIA BEHREND, NECOSS, OPDR, FRAUNHOFER CML, FOTOLIA – ENANUCHIT; PIXABAY, DVV

Ein Netzwerk guter Hinterlandanbindungen

Leistungsfähige Verkehrswege, die die Seehäfen optimal mit dem Hinterland verbinden, bilden die Voraussetzung für den wirtschaftlichen Erfolg der elf Hafenstandorte in Niedersachsen und Bremen. Denn sie sorgen dafür, dass die Transportgüter über die Straße, die Schiene oder auf dem Wasserweg bestmöglich ihren Bestimmungsort erreichen können.

WILHELMSHAVEN
Die A 29 endet ampelfrei direkt vor dem GVZ und dem Container Terminal – und verbindet Deutschlands einzigen Container-Tiefwasserhafen mit den Autobahnen A 1 und A 30. Über den zweigleisigen Schienenanschluss der Deutschen Bahn ist die Verbindung zu zahlreichen wichtigen Wirtschaftszentren in Deutschland, Österreich und der Schweiz sichergestellt.

NORDENHAM
Der an der Außenweser gelegene Umschlagsplatz ist auf der Straße über die A 27 (über Wesertunnel B 437), die A 28 (über B 212) und die A 29 (über B 211 und B 437) zu erreichen. Zudem ist Nordenham über die Mittelweser an die wichtigen Binnenwasserstraßen Europas angeschlossen. Eine reibungslose Bahnanbindung gewährleistet die Strecke Bremen/Oldenburg–Nordenham.

EMDEN
Deutschlands westlichster Seehafen ist über die A 31, A 28 und A 280 bequem aus Deutschland und über die A 7 gut aus den Niederlanden zu erreichen. Auf der Schiene besteht eine zweigleisige, voll elektrifizierte Anbindung des Standorts mit der höchsten DB-Lastenklasse. Binnenschiffe können Emden über das mitteleuropäische Binnenwasserstraßennetz ansteuern.

LEER
Der Hafen Leer hat Anschluss an das Ruhrgebiet und an die Beneluxstaaten über den Dortmund-Ems-Kanal und an die Nordsee über die Ems. Durch die Autobahnen A 28 und A 31 sowie die Anbindung über die A 31 an die A 7 ist der Standort an das internationale Autobahnnetz angeschlossen. Der Bahnhof verbindet Leer mit den Wirtschaftszentren im Norden und Süden Deutschlands sowie in den Niederlanden.

BRAKE
Die Hafenumschlags- und Siloanlagen in Brake sind über die A 27 (Wesertunnel B 437), A 28 (über B 212) und A 29 (über B 211) auf der Straße zu erreichen. Über die Schiene bietet die Verbindung Bremen/Oldenburg–Nordenham einen optimalen Anschluss an den über zwei Kilometer langen Strompier. Darüber hinaus ist der Standort über die Mittelweser an das Binnenwasserstraßennetz angeschlossen.

OLDENBURG
Über die Bundesautobahnen A 28 und A 29 hat der Hafen Oldenburg direkten Zugang zum deutschen Autobahnnetz – sowohl in Nord-Süd- als auch in West-Ost-Richtung. Der Hafen ist über eigene Anschlussgleise an das Schienennetz der Deutschen Bahn angebunden sowie über den Küstenkanal und die Hunte an das Binnenwasserstraßennetz angeschlossen.

PAPENBURG
Der Hafen ist über den Dortmund-Ems-Seitenkanal in das Binnenwasserstraßennetz eingebunden. Direkte Anschlüsse an die A 31 (Nordsee–Ruhrgebiet) sowie die unmittelbar angrenzende A 28 (Oldenburg–Bremen) und die A 7 bieten eine attraktive Möglichkeit zum Warenaustausch. Gleiches gilt auf der Schiene für die Strecke Leer–Oldenburg–Bremen und ins Ruhrgebiet.

CUXHAVEN

Der Standort an der Elbmündung zur Nordsee erlaubt auf der Straße über die A 27 nach Bremen/Hannover und die B 73 nach Hamburg eine effiziente Hinterlandanbindung. Das Pendant dazu auf der Schiene sind die Strecken Hamburg–Maschen und Bremerhaven–Bremen. Zudem ist der vor allem bei der Offshore-Windindustrie beliebte Seehafen über die Elbe für die Binnenschifffahrt erreichbar.

BREMERHAVEN

Das dortige Containerterminal und der Automobilumschlag profitieren durch die ständig wachsenden Gleiskapazitäten, die Bremerhaven als einen in Europa führenden Eisenbahnhafen profilieren. Die fünf Kilometer lange Kaje des Containerterminals wird über die A 27 per Lkw auf schnellem Wege und künftig über den neuen Hafentunnel ampelfrei erreicht. Die Fertigstellung ist für 2020 vorgesehen.

STADE

Auf der Straße ist Stade per Lkw über die A 1 Bremen/Hamburg und die B 73/A 26 Hamburg/Cuxhaven bequem zu erreichen. Im Bahnsegment ist der Standort über die Schienennetze Cuxhaven–Hamburg und Stade–Bremen bestens an das Hinterland angeschlossen. Darüber hinaus besteht über die Elbe ein direkter Anschluss an das mitteleuropäische Binnenwasserstraßennetz.

BREMEN

Deutschlands südlichster Seehafen verfügt mit dem Netz der bremischen Hafeneisenbahn über eine optimale interne Anbindung und durch das Schienennetz der Deutschen Bahn über beste Hinterlandanbindungen. Auf der Straße ist die Verbindung über das Bremer Kreuz in alle Himmelsrichtungen sichergestellt. Mit dem weiteren Ausbau der Mittelweser verbessern sich die Bedingungen für die Binnenschifffahrt.

FOTO: FOTOLIA – ENANUCHIT; GRAFIK: PIXABAY, DVV

KOMPAKT

BREMEN. Gemeinsam mit mehr als 80 Unternehmen, Organisationen, Politikern, NGOs und Forschern **unterstützen die bremischen Häfen seit diesem Jahr die internationale Kampagne Arctic Committment,** die ein Verbot für die Nutzung von Schweröl in der arktischen Schifffahrt fordert. Die Kampagne wurde im Januar 2017 auf der Arctic Frontiers Conference ins Leben gerufen.

BRAKE/CUXHAVEN. Nach den Seehäfen in Wilhelmshaven und Emden sind im März auch die **NPorts-Standorte in Brake und Cuxhaven für ihren systematischen Umweltschutz ausgezeichnet** worden. Das sogenannte **PERS-Zertifikat** (Port Environmental Review System) ist ein spezieller Prüfstandard für Häfen und wird von der europäischen Umweltinitiative der ESPO (EcoPorts) verliehen.

BREMEN. Das Reservetor der **Schleuse Bremen-Oslebshausen ist seit April wieder einsatzbereit**. In den ersten Monaten des Jahres wurde die Anlage im Bremerhavener Labradorhafen von German Dry Docks umfangreich instand gesetzt und saniert. Zudem hat man die Konstruktion mit einem zusätzlichen Schutz gegen Hochwasser ausgerüstet.

FOTOS: NPORTS – CHRISTIAN O. BRUCH – SEEHAFEN BRAKE, EMS MARITIME OFFSHORE GMBH, SEAPORTS OF NIEDERSACHSEN, EUROGATE, CUXPORT GMBH, BREMENPORTS, BLG LOGISTICS, TFG

60 Millionen Euro für die Hafeninfrastruktur

OLDENBURG. In Niedersachsen gibt es 45.350 hafenabhängig Beschäftigte, die einen wichtigen Beitrag zum wirtschaftlichen Erfolg des Bundeslands leisten. Rund 700 von ihnen sind bei Niedersachsen Ports (NPorts) angestellt. „Umso wichtiger ist es, dass unsere Häfen über eine leistungsfähige und zukunftsorientierte Infrastruktur verfügen. Wir investieren im Jahr 2018 33 Millionen Euro in unsere Hafenstandorte. Zusätzliche rund 27 Millionen Euro fließen in die Instandhaltung der vorhandenen Hafenanlagen“, erklärte Holger Banik, Geschäftsführer NPorts, auf der Jahrespressekonferenz der niedersächsischen Seehäfen am 5. März in Oldenburg. Die insgesamt 60 Millionen werden für ausgewählte Projekte an den Standorten Brake, Cuxhaven, Emden, Norden und Wilhelmshaven genutzt. Dazu zählen beispielsweise **neue Liegeplätze für Großschiffe und die Offshore-Windindustrie, neue Rampen und verbesserte Hinterlandanbindungen**. Ebenso stehen Maßnahmen zur Digitalisierung und Nachhaltigkeit sowie zur Sicherung der vorhandenen Infrastruktur auf der Agenda. „Unsere Anlagen müssen dauerhaft leistungsfähig sein“, so Banik.

Port Knock ist Service Base für MHI Vestas

EMDEN. Seit März 2018 stellt EMS Maritime Offshore (EMO) – voraussichtlich für ein Jahr – seine **Hafenflächen in Emden dem Anlagenhersteller MHI Vestas für die Inbetriebnahme des Offshore-Windparks „Borkum Riffgrund 2“ zur Verfügung**. Dieser wird aus 54 Acht-Megawatt-Windenergieanlagen bestehen und liegt rund 40 Kilometer nordwestlich der Insel Borkum. Der maritime Dienstleister schnürt darüber hinaus ein umfangreiches Logistikpaket für das Projekt, zu dem insbesondere die Abfertigung der Crewtransferschiffe sowie die Verladung von Packstücken, Ersatzteilen und Equipment zählen.

Mit Breakbulk-Leistungspaket im Gepäck

SHANGHAI. Auf der **„Breakbulk China“, die am 27. und 28. März in Shanghai stattfand, präsentierten sich die Seaports of Niedersachsen mit einem eigenen Messestand** – und mit einem breiten Spektrum an Logistikdienstleistungen, das speziell auf den Transport, den Umschlag und die Lagerung von großen und schweren Projektladungen sowie massenhaften Stückgütern zugeschnitten ist. „Die Messe ist einfach ein toller Marktplatz. Sie gibt uns die Gelegenheit, die lokalen Wirtschaftsvertreter, Reedereien und Spediteure über neue Angebote unserer Seehäfen zu informieren“, so Inke Onnen-Lübben, die bis Ende April dieses Jahres Geschäftsführerin der Seaports of Niedersachsen war.

KOG firmiert unter der Flagge von Rhenus Project

HOLZWICKEDE. Der Projektlogistikspezialist KOG Worldwide und seine Tochtergesellschaften treten seit April unter der Marke „Rhenus Project Logistics“ auf. **Damit rundet die Rhenus-Gruppe die Integration des vor drei Jahren übernommenen Projektlogistikers auch namentlich ab**. „Der Grund für die Umbenennung besteht darin, dass wir auch nach außen sichtbar unter einem einheitlichen Markennamen auftreten möchten, der alle Projektlogistikaktivitäten umfasst“, so Dr. Tim Merklein, Geschäftsführer von Rhenus Project Logistics. Die Ansprechpartner und Strukturen innerhalb des Unternehmens blieben erhalten.

Wiederholt ein guter Gastgeber für die ECG

CUXHAVEN. Im März war Cuxhaven zum zweiten Mal nach 2014 **Gastgeber für die „Maritime & Ports Working Group**“ der Europäischen Gesellschaft für Fahrzeuglogistik (ECG). Als Hauptthemen standen für die rund 40 Delegierten die Beziehungen zwischen den Reedereien, Häfen, Terminaloperateuren und Logistikdienstleistern sowie die fortschreitende Digitalisierung der Lieferkette auf der Agenda. Neben der Sitzung gab es die Gelegenheit zum Networking mit der Cuxhavener Hafenwirtschaft inklusive einer Bustour, bei der nicht nur die Hafenanlagen, sondern auch die Neuerungen am Standort präsentiert wurden.

Weiterer Transatlantik-Dienst für Bremerhaven

BREMERHAVEN. Seine führende Position als **Drehscheibe für Containerverkehre in die USA** hat Bremerhaven im April weiter ausgebaut. Mit dem Fahrplanwechsel der OCEAN Alliance erhielt die Seestadt einen weiteren Dienst mit wöchentlichen Abfahrten vom EUROGATE Container Terminal zur US-Ostküste sowie in den Golf von Mexiko und nach Mexiko. In den USA läuft der neue Dienst die Häfen Charleston, Savannah, Miami und New York an. Der Mexiko-Dienst bedient die Häfen Veracruz und Altamira. Mit den neuen Services bietet Bremerhaven nun insgesamt drei OCEAN-Alliance-Dienste nach Nordamerika und Mexiko an.

Neubau der Columbuskaje

BREMERHAVEN. Im März hat der **Senat dem Neubau des Kreuzfahrtterminals Columbuskaje zugestimmt**. „Bremerhaven hat jetzt die große Chance, das Thema Kreuzfahrt für eine nachhaltige Stärkung der Wirtschaftsstruktur zu nutzen. Dafür ist der Neubau der Kaje eine zwingende Notwendigkeit“, so Martin Günthner, der Bremer Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen. Die Gesamtkosten für Planung und Bau wurden mit 78,7 Millionen Euro veranschlagt.

BLG steigert Umsatz

BREMEN. „2017 war ein gutes Jahr. Wir haben die **Umsatzerlöse um vier Prozent gesteigert** und liegen allein in der Summe der beiden Geschäftsbereiche Automobile und Contract wieder bei über einer Milliarde Euro“, bilanzierte Frank Dreeke, der Vorstandsvorsitzende der BLG LOGISTICS, auf der **Bilanzpressekonferenz des Logistikdienstleisters im April**. Das Vorsteuerergebnis (EBT) erhöhte sich auf 33,5 Millionen Euro (2016: 30,8 Millionen Euro).

Albatros „fliegt“ JWP an

HAMBURG. Seit April hat die TFG Transfracht ihr Leistungsangebot in Richtung der Nordhäfen erweitert und den **JadeWeserPort über den AlbatrosExpress an alle 20 Terminals ihres Zugnetzwerks angebunden**. Damit bietet der Spezialist im Seehafenhinterlandverkehr 20 zusätzliche Abfahrten und über 100 Verbindungen pro Woche für Transporte zwischen Wilhelmshaven und den wichtigsten Wirtschaftszentren in Deutschland, Österreich und der Schweiz.

KOMPAKT

WILHELMSHAVEN. Schneller als geplant hat die Deutsche Bahn einen **Teilabschnitt der im Ausbau befindlichen Bahnstrecke nach Wilhelmshaven fertiggestellt**. Anfang April ging ein zwischen Varel und Sande grundsanierter Gleisabschnitt sechs Wochen früher als vorgesehen in Betrieb. Seitdem laufen die Baumaßnahmen am Gegengleis. Bis zum Frühjahr 2020 sollen die Gleisarbeiten und zwei Jahre später auch die Elektrifizierung der Strecke von Oldenburg nach Wilhelmshaven beendet sein.

BREMEN/BREMERHAVEN. Beim bundesweiten **„11. Tag der Logistik"** hatten am 19. April wieder zahlreiche Unternehmen aus Industrie, Handel und Logistik ihre Türen geöffnet, um der Öffentlichkeit interessante Eindrücke ihrer Aktivitäten zu vermitteln. bremenports startete mit Unterstützung der BLG LOGISTICS, dem Biologenteam „naturRaum" und der Initiative Stadtbremische Häfen (ISH) vier kostenlose Führungen. Dabei genossen die Besucher in Bremerhaven eine Tour über die Auto- und Containerterminals und eine Führung über die Luneplate, während in Bremen eine Bustour durch die Überseestadt und eine Führung über die Schleuse Oslebshausen auf dem Programm standen.

FOTOS: EUROGATE, BREMENPORTS, SEAPORTS OF NIEDERSACHSEN, JADEWESERPORT, NPORTS – CHRISTIAN O. BRUCH – NIEDERSACHSENKAI BRAKE, SIEMENS GAMESA, NIEERSACHSEN PORTS, CUXPORT

EUROGATE mit erfreulichem Jahresüberschuss

BREMEN. Trotz schwieriger Rahmenbedingungen konnte EUROGATE sein Ergebnis verbessern. Obwohl das Containerumschlagsvolumen im vergangenen Jahr bei 14,4 Millionen TEU stagnierte, erwirtschaftete der Konzern – aufgrund von Sondereffekten und einem deutlich verbesserten Beteiligungsergebnis – einen gegenüber 2016 um 12,2 Prozent gestiegenen **Jahresüberschuss von 85,2 Millionen Euro.** Das teilte EUROGATE Chef Michael Blach auf der Jahrespressekonferenz des Containerterminalbetreibers im April mit.

Mit dem Fernglas der Natur auf der Spur

BREMERHAVEN. Vier **kostenlose Exkursionen zum Kompensationsraum Luneplate bietet bremenports noch in diesem Jahr an**. Am 17. Juni ist eine Radtour geplant, am 16. September eine Wanderung sowie am 21. Oktober und 18. November jeweils Spaziergänge. Die Luneplate ist aufgrund der Vorkommen an Brut- und Gastvögeln ein gemeldetes EU-Vogelschutzgebiet, das als größtes Naturschutzgebiet des Landes Bremen ausgewiesen ist. Die dortigen Beobachtungspunkte, zum Beispiel ein Aussichtsturm oder ein Beobachtungsversteck, ermöglichen spannende Einblicke in diesen Lebensraum.

Transatlantischer Kompetenzbeweis

SÃO PAULO. Unter der Dachmarke „German Ports" haben die **niedersächsischen Seehäfen und die bremischen Häfen vom 13. bis 15. März auf der „Intermodal South America"** in São Paulo ihre logistischen Angebote vorgestellt. Dabei machten sie in diesem Jahr das Dutzend voll, denn es war ihr zwölfter gemeinsamer Auftritt auf der bedeutendsten Logistikmesse Brasiliens. Niedersachsens und Bremens Häfen sind wichtige Drehscheiben für Im- und Exportaktivitäten zwischen Europa und Südamerika, insbesondere was den Umschlag von Agrargütern und Zellstoff betrifft.

Jade-Dienst expandiert

WILHELMSHAVEN. Rund 1,5 Millionen Euro investiert Jade-Dienst in einen **neuen Standort im Güterverkehrszentrum Wilhelmshaven**. In direkter Nachbarschaft zum Container Terminal baut der Hafendienstleister, der seinen Sitz am Nordhafen hat, auf einer Fläche von 1,1 Hektar bis August 2018 eine Lager- und Umschlagshalle für Container. Von der neuen Niederlassung im GVZ aus wird Jade-Dienst als alleiniger Konzessionsinhaber die Dienstleistungen der Festmacherei am Container Terminal, der Seeschleuse, im Innenhafen und an den Löschbrücken anbieten.

Häfen erstrahlen in einem neuen Licht

BREMEN/BRAKE/BREMERHAVEN. An drei Teststandorten in Bremen, Brake und Bremerhaven ist in den vergangenen Monaten die **Hafenbeleuchtung auf LED oder LEP umgerüstet** worden. Das im Januar 2016 von bremenports, NPorts und der BLG LOGISTICS GROUP gestartete und von der Metropolregion Nordwest geförderte Projekt soll zu einem stärkeren Einsatz von innovativer Beleuchtungstechnik führen. Dabei zeigt es schon jetzt, dass durch den Einsatz von LNG-Beleuchtung erhebliche Energie- und Kosteneinsparungen möglich sind. Im Rahmen des Projekts wird auch untersucht, ob die Leuchten den speziellen Anforderungen der rauen Umgebungsbedingungen an der Küste gerecht werden und welche Auswirkungen sie im Sinne der Nachhaltigkeit auf Mensch und Tier haben.

Innovative Logistik für Offshore-Komponenten

CUXHAVEN. Am 20. März hat **Siemens Gamesa seine ersten Maschinenhäuser von Cuxhaven aus verschifft** – mit dem eigens für diesen Zweck gebauten Transportschiff „Rotra Vente". Zusammen mit dem Schwesterschiff „Rotra Mare" bildet es das zentrale Element eines effizienten Offshore-Logistikkonzepts zwischen den Produktionsstandorten in Cuxhaven und Hull. Dabei ermöglichen die Frachter ein besonderes Verfahren zur Be- und Entladung: Statt die Turmsektionen und Maschinenhäuser per Kran zu bewegen, werden sie auf speziellen Transportrahmen mit SPMTs an Bord gerollt.

NPorts erhält Zertifikat „berufundfamilie"

OLDENBURG. Niedersachsen Ports ist im März von der Hertie-Stiftung für seine familienfreundliche Personalpolitik zertifiziert worden. „**Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind unser wichtigstes Gut**. Mit dem Zertifikat verpflichten wir uns, uns diesem Thema in den nächsten drei Jahren noch intensiver zu widmen. Denn unsere Personalpolitik soll noch familien- und lebensphasenbewusster werden", so Holger Banik (links), Geschäftsführer NPorts. Sein Unternehmen biete den Beschäftigten aber schon jetzt attraktive Lösungen zur Vereinbarkeit von Beruf und Familie.

Panattoni baut Logistikzentrum für Volkswagen

WILHELMSHAVEN. Panattoni Europe hat im März den Zuschlag des Volkswagen-Konzerns erhalten, das angekündigte **neue Verpackungszentrum für den Export von Autoteilen im JadeWeserPort** zu errichten. Von dem rund 100.000 Quadratmeter großen Grundstück sollen Autoteile der Marken Audi, Volkswagen und Volkswagen Nutzfahrzeuge in die Überseeproduktion, unter anderem nach Mexiko, China und die USA, geliefert werden. Das Logistikzentrum wird fünf Hallen mit insgesamt 45.000 Quadratmeter nutzbarer Fläche umfassen. Baubeginn soll nach Angaben von Panattoni Europe im Juni sein.

Jetzt ist die Politik

am Zug

FOTO: ISTOCK – SURIYA SILSAKSOM

Im internationalen Wettbewerb unter den Häfen spielt die Qualität der Hinterlandanbindung eine zentrale Rolle. Damit die deutschen Standorte nicht ins Hintertreffen geraten, fordern Experten zeitnahe Optimierungen ein.

Der Güterverkehr von und nach Deutschland wächst: Knapp 300 Millionen Tonnen und damit 1,1 Prozent mehr als 2016 haben die deutschen Seehafenbetriebe in 2017 umgeschlagen. Und die aktuelle Seeverkehrsprognose des Bundes geht davon aus, dass das Umschlagsvolumen von 269 Millionen Tonnen im Jahr 2010 auf 468 Millionen Tonnen bis 2030 steigen wird. Das entspricht einem jährlichen Wachstum von 2,8 Prozent.

„Um auch in Zukunft optimal mit den Weltmärkten verbunden zu sein, benötigen unsere Häfen eine leistungsfähige Hinterlandanbindung“, so Frank Dreeke, Präsident des Zentralverbands der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) und Chef des Hafendienstleisters BLG LOGISTICS GROUP. Umso wichtiger sei es aus seiner Sicht, die Planung, Genehmigung und Umsetzung von Verkehrsinfrastrukturprojekten deutlich zu beschleunigen. Langwierige Verfahren würden indes notwendige Erhaltungs- und Ausbaumaßnahmen gefährden und könnten der Hafenwirtschaft beträchtlichen Schaden zufügen. „Bund und Länder sollten vereinfachte Verfahren stärker nutzen und unterschiedliche Planungsstandards in den Bundesländern vereinheitlichen“, fordert Dreeke. Vor diesem Hintergrund appelliert er, die Infrastrukturprojekte des Bundesverkehrswegeplans zügig umzusetzen.

„Der Verkehrswegebau geht zu langsam voran“

Auch für Heike van Hoorn, Geschäftsführerin des Deutschen Verkehrsforums (DVF), zählt der Ausbau der Hinterlandanbindung mit zu den Grundvoraussetzungen, um die wirtschaftliche Bedeutung der deutschen Häfen langfristig sicherzustellen: „Ohne Investitionen in eine leistungsfähige Infrastruktur, qualifizierte Arbeitskräfte und in die Digitalisierung der Hafenwirtschaft werden die deutschen Seehäfen ihre hohe Wettbewerbsfähigkeit einbüßen. Am dringendsten ist, dass der notwendige Ausbau der seewärtigen Zufahrten – vor allem die Fahrrinnenanpassungen bei Elbe und Weser – endlich umgesetzt wird. Gleiches gilt für die Schienenhinterlandanbindungen, die Binnenwasserstraßen und den Nord-Ostsee-Kanal.“

Wenn es um die Hinterlandanbindung per Schiene geht, zählt Bremerhaven zu den Spitzenreitern in Europa – und mit jährlich über 2,3 Millionen umgeschlagenen Fahrzeugen zu den größten Autohäfen der Welt.

Brennstoffzüge als Investition in die Zukunft

Seit Kurzem haben zwei Prototypen von Zügen mit Brennstoffzellenantrieb ihren Pilotbetrieb zwischen den Städten Cuxhaven, Bremerhaven, Bremervörde und Buxtehude aufgenommen. Sie sind die weltweit ersten mit Wasserstoff angetriebenen Züge und Teil einer Strategie, mit der das Land im elektrifizierten Schienenverkehr eine echte Alternative zum Dieselantrieb etablieren will. Dabei ist geplant, dass ab Ende 2021 ingesamt 14 Brennstoffzellenzüge des Typs „Coradia iLint" auf dieser Strecke unterwegs sein und die bisherigen Dieseltriebwagen LINT 41 ablösen werden. Die Verträge über die Lieferung der Züge wurden im November 2017 von der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) sowie den Unternehmen Alstom und Linde unterschrieben. Zu diesem Zweck produziert der Zughersteller Alstom den „Coradia iLint", der rund 1.000 Kilometer mit einer Tankfüllung zurücklegen und eine Höchstgeschwindigkeit von 140 Stundenkilometern erreichen kann. Der Technologiekonzern Linde wird seinerseits die Versorgung der Züge mit Wasserstoff über eine eigene Tankstelle in Bremervörde sicherstellen. Die neuen Triebfahrzeuge haben einen Elektromotor, der durch Energie aus einer Wasserstoff-Brennstoffzelle gespeist wird. Grundprinzip ist die Verbrennung von Wasserstoff mit Sauerstoff zu Wasser. Dabei sind die Züge schadstofffrei und geben nur Wasserdampf ab. „Wasserstoff und Brennstoffzelle sind eine ideale Kombination für den Klimaschutz und die Energiewende, denn sie ermöglichen das Speichern von Energie und emissionsfreies Bahnfahren", so der Niedersächsische Minister für Wirtschaft, Arbeit Verkehr und Digitalisierung, Dr. Bernd Althusmann. „Niedersachsen ist das Windenergieland Nr. 1 und hat neben zahlreichen Offshore-Windparks auch große Energiespeicherkapazitäten in Küstennähe. Wir sind also geradezu prädestiniert für dieses Projekt und fördern folgerichtig die Beschaffung der 14 Brennstoffzellen-Triebfahrzeuge durch die Landesnahverkehrsgesellschaft mit 81,3 Millionen Euro. Das ist gut angelegtes Geld für die Mobilität der Zukunft", so Althusmann weiter.

Mit dem Nationalen Hafenkonzept habe der Bund bereits wichtige Entwicklungen zur Stärkung des Hafenstandorts Deutschland verabschiedet. Dazu zählen nach ihrer Ansicht vor allem das 350 Millionen Euro schwere Ausbauprogramm für die Schienenanbindungen an die Häfen, das Förderprogramm für innovative Hafentechnologien mit einem Volumen von 64 Millionen Euro und die gezielte Qualifizierung von 1.000 Facharbeitern für die deutschen Seehäfen, für die bis zu 30 Millionen Euro zur Verfügung stehen. „Trotz dieser guten Ansätze geht es mit dem Verkehrswegebau zu langsam voran", mahnt van Hoorn, „die Dauer der Verzögerung bei den Fahrrinnenanpassungen ist völlig inakzeptabel und droht, sich zu einem Imageproblem für den Standort zu entwickeln. Über den Ausbau der Schienengüterverbindung zwischen Hannover, Hamburg und Bremen wird auch schon seit Jahrzehnten geredet. Geld hat der Bund dafür. Es braucht aber eine Planungsbeschleunigung, mehr Ingenieure in den Behörden und den Willen, diese Engpässe jetzt schnellstens zu beseitigen."

Konkurrenz aus den Nachbarländern

Vielerorts blickt man auch kritisch über die Grenzen, vor allem nach Belgien und den Niederlanden. Denn trotz eines auskömmlichen Jahres 2017 haben die deutschen Häfen Marktanteile an Rotterdam und Antwerpen verloren. „Das hat auch mit den von der Politik gesetzten Rahmenbedingungen zu tun", erklärt Dreeke. Dazu verweist er exemplarisch auf das Verfahren zur Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer. Damit verhält es sich wie folgt: Führt ein Importeur Waren aus einem Drittland über einen deutschen See- oder Flughafen ein, muss er sofort die Einfuhrumsatzsteuer entrichten. Wenn dieselben Waren aber über einen Konkurrenzhafen, beispielsweise in den Niederlanden, in die EU einführt werden, wird die Einfuhrumsatzsteuer erst Monate später fällig. „Die neue Bundesregierung hat im Koalitionsvertrag verankert, dieses komplizierte Erhebungsverfahren zu optimieren – dies muss jetzt schnellstmöglich geschehen, um diesen Wettbewerbsnachteil endlich zu beseitigen", so Dreeke weiter.

Ebenso weist er darauf hin, dass weiter an der Leistungsfähigkeit des deutschen Eisenbahnnetzes gearbeitet werden muss, um das wachsende Güteraufkommen auch in Zukunft zuverlässig bewältigen zu können. Seine Forderung an die Politik lautet: „Die für 2018 angekündigte Preishalbierung für die Nutzung der Eisenbahntrassen muss kommen, damit die Bahn im Güterverkehr wettbewerbsfähig bleiben kann. Auch weitere Maßnahmen des Masterplans Schienengüterverkehr des Bundesverkehrsministeriums, wie der Ausbau von Knotenpunkten oder die Senkung von Abgaben und Steuern, müssen zügig umgesetzt werden – der Koalitions-

FOTOS: BREMENPORTS – BLG, JADEWESERPORT

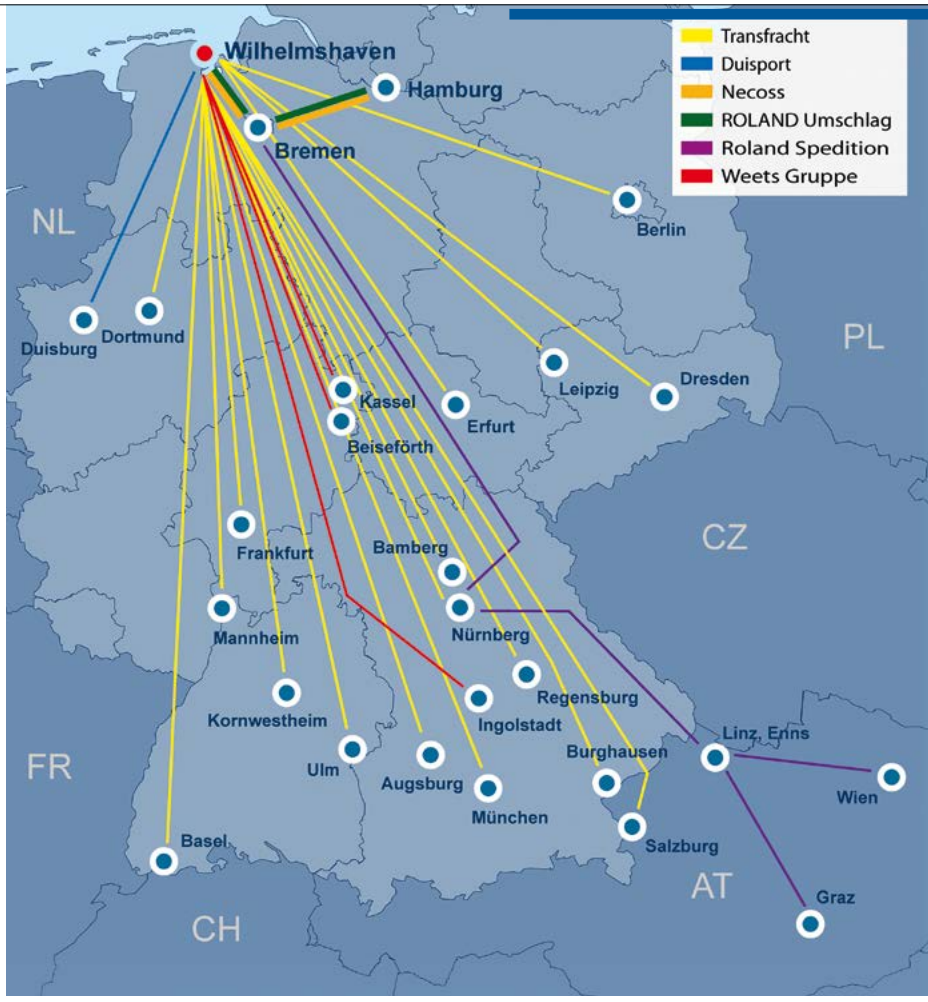
vertrag gibt dies vor. Ein modernes und bedarfsgerechtes Gütereisenbahnsystem ist unverzichtbar, nicht nur für die Hafenwirtschaft."

Mehr Züge zum JadeWeserPort

Wie sich Bahnverbindungen im wahrsten Sinne des Wortes Zug und Zug weiterentwickeln können, zeigt sich am Beispiel des JadeWeserPorts. Waren es 2013 noch 19 Züge, die den Hafen anliefen, so steigerte sich ihre Zahl kontinuierlich bis auf 869 Züge im Jahr 2017. Das entspricht fast 17 Zugankünften pro Woche. In diesem Jahr sind es sogar schon mehr als 25 Ankünfte pro Woche. Auch die Zahl der Operateure hat seit dem 21. September 2012, als der JadeWeserPort offiziell in Betrieb genommen wurde, stetig zugenommen. „Immer mehr Bahnoperateure fahren Wilhelmshaven an", so Mikkel Andersen, Geschäftsführer des EUROGATE Container Terminals Wilhelmshaven.

Dazu zählen unter anderem die TFG Transfracht, Necoss, Weets Bahn Transport und die Roland Spedition, die allesamt in der jüngsten Vergangenheit neue Containershuttles zum JadeWeserPort auf die Schiene gesetzt haben. Ebenso verbindet inzwischen ein wöchentlicher Zug des Unternehmens Duisport Rail Wilhelmshaven mit dem größten Binnenhafen der Welt in Duisburg. Komplettiert werden die Zugverbindungen zu Deutschlands einzigem Tiefwasserhafen durch die Roland Umschlagsgesellschaft und durch EUROGATE Intermodal (EGIM), die den Standort ebenfalls mit in ihr Netzwerk aufgenommen haben. „Insgesamt sind über 25 Relationen mehrmals pro Woche an Wilhelmshaven angebunden, dazu kommen Züge einzelner Unternehmen, sogenannte Dedicated Trains. Auch Sonderzüge sind jederzeit zeitnah umsetzbar, da verfügbare Slots reichlich vorhanden sind", ergänzt Andersen. Die Destinationen, die dabei am häufigsten per Bahn vom JadeWeserPort aus angelaufen werden, sind Bremen, Dortmund, Hamburg, Duisburg und Mannheim. Einige Operateure bieten darüber hinaus den Weitertransport zu anderen Wirtschaftszentren in Deutschland, Österreich und der Schweiz an.

Für alle Transporte auf der Schiene ist es vorteilhaft, dass Wilhelmshaven zweigleisig an das Netz der Deutschen Bahn angebunden ist. Der Bahnhof für den kombinierten Ladungsverkehr, das Rail Terminal Wilhelmshaven (RTW), ist zudem sechsgleisig ausgebaut und ermöglicht den Wechsel der Container von der Straße auf die Schiene und umgekehrt. Hinzu kommt eine 16-gleisige Vorstellgruppe, die für die Zusammenstellung der Züge bis zur Ganzzuglänge bereitsteht. „Wilhelmshaven ist prädestiniert für die Abfertigung der Megacarrier – der seeseitige Zugang ist tideunabhängig und ohne Wartezeiten möglich. Die Infra- und Suprastruktur im Hafen, aber auch die Autobahnanbindung und die Verfügbarkeit von Umschlagsressourcen für den Bahntransport sind hervorzuhebende Kennzeichen des Standorts", wertschätzt Bernd Pahnke, Geschäftsführer TFG Transfracht.



Überblick über die gegenwärtige Hinterlandanbindung auf der Schiene. Die Zahl der Bahnverbindungen zum JadeWeserPort ist seit der Inbetriebnahme genauso kontinuierlich gewachsen wie die Zahl der Operateure.

Akzeptanz für die Y-Trasse schaffen

Im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030 sollen auf diversen Bahnstrecken im Raum Hamburg/Bremen–Hannover insgesamt rund 400 Streckenkilometer ausgebaut und ertüchtigt werden, um im Seehafenhinterland Engpässe aufzulösen und mehr Kapazitäten für den Güterverkehr zu schaffen. Als erster Projektabschnitt auf der sogenannten Y-Trasse wird die Strecke Rotenburg–Verden geplant. Dafür laufen die Planungen seit August 2016. In der zweiten Jahreshälfte 2018 hofft die DB Netz AG, das Infrastrukturunternehmen der Deutschen Bahn, die Vorplanung abzuschließen und damit belastbare Erkenntnisse zu Themen wie Baugrund, Lärmschutz, Trassierung und Naturschutz vorlegen zu können. „Seit rund zwei Jahren stehen wir am Runden Tisch mit den Vertretern aller relevanten Institutionen zu sämtlichen Teilschritten und Zwischenergebnissen im Dialog. Die daraus resultierenden Ergebnisse versetzen

uns in die Lage, alle Betroffenen und Interessierten entlang der zweigleisig auszubauenden Strecke Rotenburg–Verden konkret zu informieren", erläutert Matthias Hudaff, der Leiter des Bahnprojekts bei der DB Netz AG.

Parallel dazu wurden im Dezember 2017 die Abschnitte Hamburg–Hannover und Verden–Nienburg–Wunstorf/Minden in die Planungskostenfinanzierung des Bundes aufgenommen. Die Ausschreibung von ersten Planungsleistungen erfolgte im März 2018, die Vergabe soll noch in diesem Jahr erfolgen. „Im Fokus unserer frühen planerischen Betrachtungen stehen Schutzgüter und Raumwiderstände. Gleichzeitig sind die technische Machbarkeit und das Erreichen der im Bundesverkehrswegeplan formulierten Ziele Kern der inhaltlichen Arbeit", so Hudaff. Mit Blick auf diese Planungsschritte stellt er fest: „Wir werden unseren Dialog mit der Region kontinuierlich fortsetzen. Es ist von entscheidender Bedeutung, dieses wichtige Bahnprojekt, von dem letztlich jeder vierte Zug in Deutschland profitieren wird, mit möglichst breiter Akzeptanz in Politik und Gesellschaft zügig weiter voranzubringen."

Eine eigene Website zu dem Bahnprojekt ist im Dezember 2017 online gegangen. Seitdem haben sich bereits mehr als 40.000 Besucher unter dem Link www.hamburg-bremen-hannover.de über das Projekt informiert. (bre)

FOTO: VEREIN BREMER SPEDITEURE

„Eine bessere Zusammenarbeit der deutschen Häfen wäre wünschenswert"

Oliver Oestreich, Vorsitzender des Vereins Bremer Spediteure, zur Bedeutung der Hinterlandanbindungen und der aktuellen Lage in den Nordhäfen

Sind Hinterlandanbindungen das entscheidende Merkmal für den Erfolg eines Hafens?
Zunächst einmal ist das Portfolio der Reedereien beziehungsweise der Allianzen wichtig, die einen Hafen bedienen – und damit einhergehend die Zahl und die Dichte der angebotenen Liniendienste. Hier ist Bremerhaven mit Dedicated Terminals der beiden größten Reedereien der Welt und einem Multicarrier-Terminal gut etabliert. Wilhelmshaven hat dadurch aufgeholt, dass neben 2M seit über einem Jahr auch die Ocean Alliance den Hafen anläuft. Erst wenn derart gute Voraussetzungen geschaffen sind, kann die Erreichbarkeit der Häfen auf der Landseite zu einem entscheidenden Wettbewerbsfaktor werden.

Wie bewerten Sie die Situation in Bremen und Niedersachsen?
Für die Nordhäfen ist vor allem der Schienenverkehr für die Qualität ihrer Hinterlandanbindung von Bedeutung. Hier ist Bremerhaven neben Hamburg Spitzenreiter unter den europäischen Häfen, wenn es um die Mengen von Containern und Automobilen geht, die auf der Schiene transportiert werden. Aber auch Wilhelmshaven entwickelt sich stetig weiter, wobei die weitere Intensivierung der Anbindung des JadeWeserPorts durch die TFG Transfracht an deren Zugnetzwerk AlbatrosExpress einen wichtigen Schritt darstellt. Dennoch geht es nicht ohne den Lkw. Diesbezüglich ist Wilhelmshaven infrastrukturell sehr gut zu erreichen. Aber es fehlt mitunter an paarigen Verkehren, was Auswirkungen auf die Transportkosten hat. Dies sollte sich im Zuge der wachsenden Umschlagszahlen jedoch bald ändern. In Bremerhaven ist die Lkw-Abfertigung an den Terminals sehr gut. Die Erreichbarkeit ist derzeit aber durch Baumaßnahmen auf dem Weg von der Autobahn zu den Terminals eingeschränkt. Diese sind allerdings unumgänglich, um eine langfristige Leistungsfähigkeit zu gewährleisten.

Welche Schwachpunkte gilt es aus Ihrer Sicht noch zu beheben?
In Wilhelmshaven haben wir noch das Thema der Elektrifizierung beziehungsweise der Ertüchtigung der Bahnstrecke. Mit dem angesprochenen zunehmenden Ladungsaufkommen wird die Umsetzung dieser bahntechnischen Maßnahmen immer bedeutender. Es wäre wünschenswert, wenn die Zeitpläne eingehalten würden. In Bremerhaven kommt es durch die Kombination aus wachsenden Containerverkehren mit plus 0,5 Prozent und wachsenden Automobilverladungen mit plus 8,9 Prozent in 2017 mittlerweile zu Engpässen in der Zuführung und der Abfertigung der Züge. Hier wird man bei weiterem Wachstum Abhilfe schaffen müssen.

Was schlagen Sie den deutschen Häfen vor, um im internationalen Wettbewerb punkten zu können?
Eine bessere Zusammenarbeit der deutschen Häfen in Bremerhaven, Wilhelmshaven und Hamburg wäre wünschenswert, um mit einem gemeinsamen Auftritt die Volumina in den Nordhäfen zu halten. Wenn man sich die Zuwachsraten von Antwerpen und Rotterdam vor Augen hält und diese denen der deutschen Häfen gegenüberstellt, muss man diese Entwicklung aus volkswirtschaftlicher Sicht mit Sorge beobachten. Zudem ist es illusorisch zu glauben, dass Ultra Large Container Vessels zukünftig mehr als zwei Häfen in der Hamburg-Antwerp-Range anlaufen werden. Ein Hafen wird dabei immer Antwerpen oder Rotterdam sein, plus eines zusätzlichen deutschen Hafens. Aufgrund der laufenden Verfahren zur Vertiefung der Außenweser und der noch zu erfüllenden Auflagen bei der Elbvertiefung scheint der JadeWeserPort dabei zunehmend für ULCV und den Weltmarkt an Bedeutung zu gewinnen.

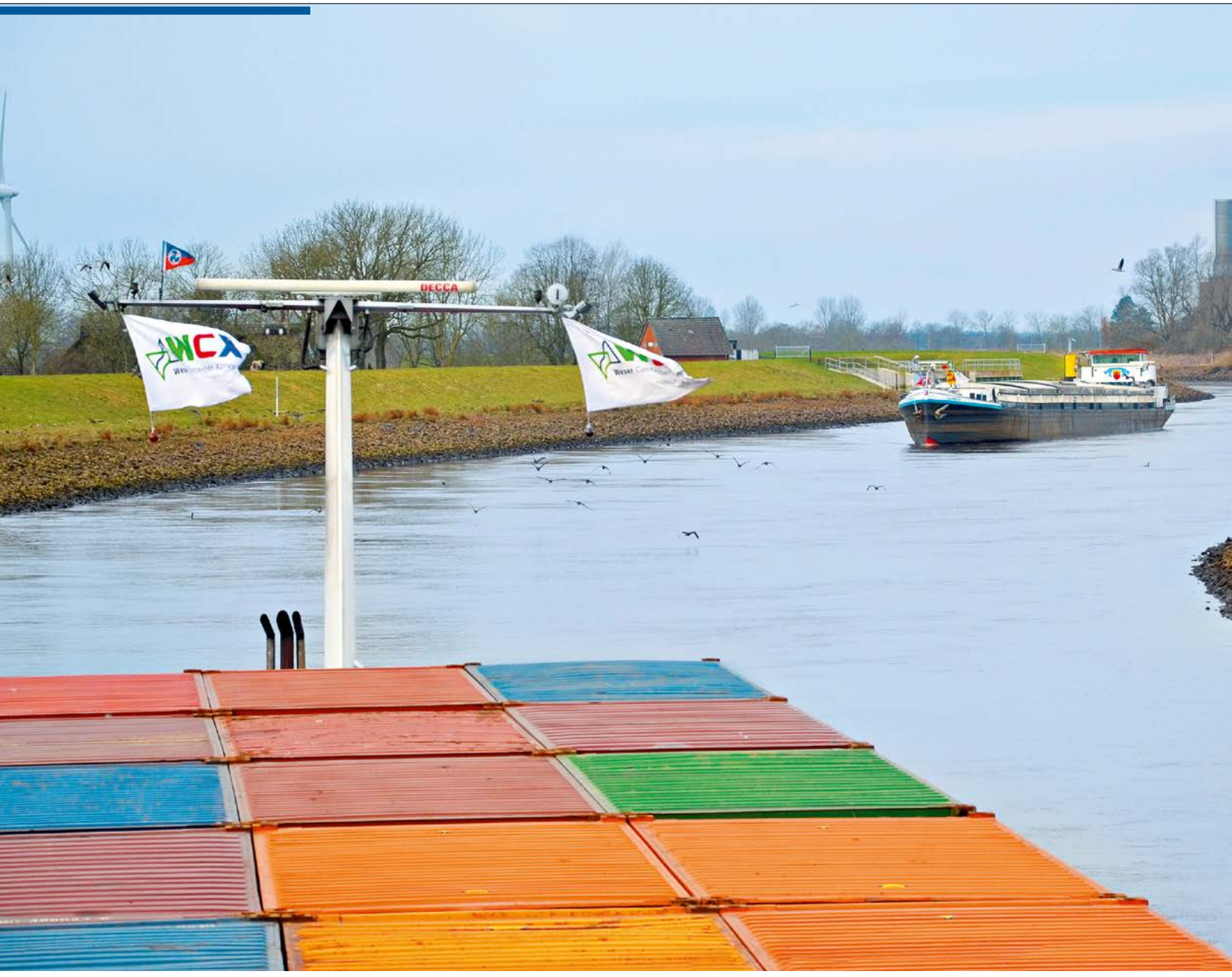
JADEWESERPORT
WILHELMSHAVEN

DAS GVZ JADEWESERPORT

MEHRWERT DURCH LEISTUNG, SERVICE UND FLÄCHE

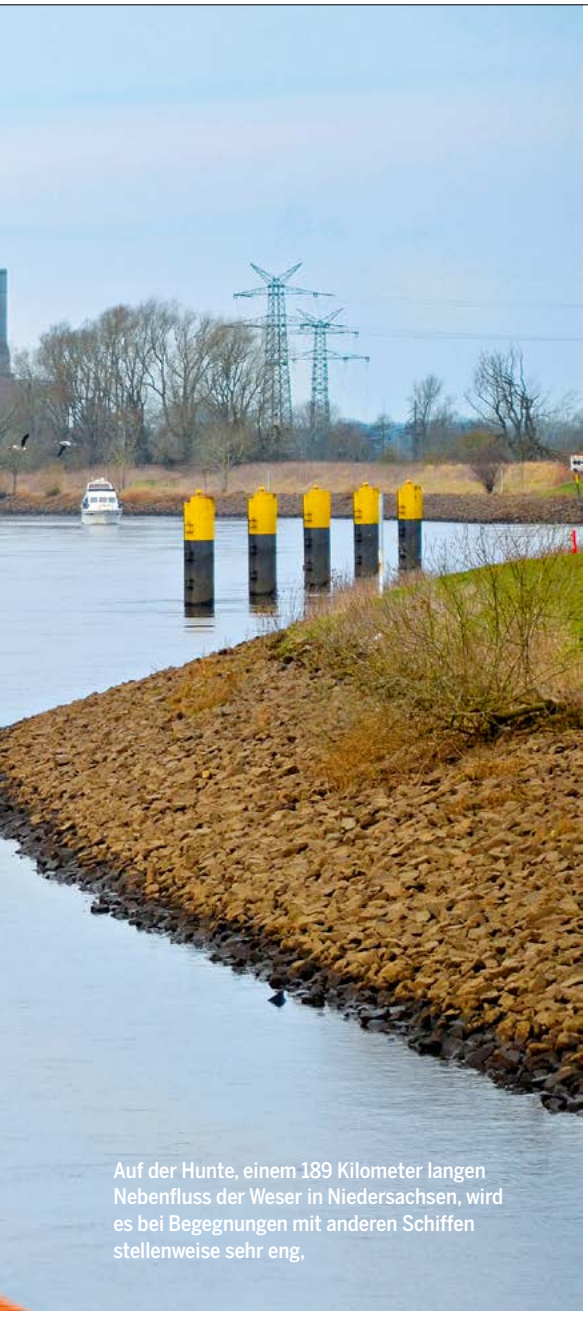
Wir bieten beste Bedingungen für Ihr Business. Nutzen Sie die unmittelbare Nähe zu Deutschlands einzigem Container-Tiefwasserhafen – mit 18 Meter Wassertiefe und regelmäßigen Liniendiensten durch acht Reedereien. Containerzüge verbinden den Hafen mehrmals wöchentlich mit den wichtigsten Relationen in Süddeutschland, Österreich und der Schweiz. Natürlich können Sie bei uns auch größer, höher und weiträumiger bauen. Ob Multi-User-Halle, Hochregal oder Kommissionier- und Verteilzentrum, alles ist möglich.

www.jadeweserport.de



Alles im Fluss?

Lange bevor die Verkehrswege an Land ausgebaut waren, wurden bereits die Wasserstraßen genutzt. Das Potenzial dieses besonders sicheren Verkehrsträgers ist noch immer groß, zumal er beim Umweltschutz richtig punkten kann. Ein Beispiel dafür sind Containertransporte von Bremen nach Oldenburg auf der Weser und der Hunte. Zu Besuch an Bord der „Esmee“.



Auf der Hunte, einem 189 Kilometer langen Nebenfluss der Weser in Niedersachsen, wird es bei Begegnungen mit anderen Schiffen stellenweise sehr eng.

FOTO: CLAUDIA BEHREND

Von Rost keine Spur. Die 45 Jahre alte „Esmee“ ist in bester Verfassung und top gepflegt. Und die klangvolle Namenswahl des Eigners und Schiffsführers Bert Bos sollte nicht darüber hinwegtäuschen, dass das Binnenschiff mit 1.200 PS über genügend Power verfügt, um eine Vielzahl von Transportaufgaben zu erfüllen.

30 Leercontainer à 20 Fuß sind an diesem Morgen bereits an Bord. Sie wurden schon am Vortag in Bremerhaven geladen. Nun liegt die knapp 85 Meter lange „Esmee“ an der Kaje des Kalihafens in Bremen und wartet auf die Verladung von 24 weiteren Boxen durch den Logistikdienstleister Tiemann. Kurz nach Schichtbeginn sind die Container mithilfe der Reachstacker schnell an ihrem Platz auf dem Deck. Nur mit dem Losfahren muss der gebürtige Niederländer noch warten, denn bereits kurz nach dem Verlassen des Kalihafens wartet die Oslebshauser Schleuse. „Die ‚Esmee‘ will von innen nach außen schleusen“, gibt der Kapitän über Funk an bremenports durch. Sofort geht das jedoch nicht: Ein Seeschiff hat die Schleuse für acht Uhr bestellt. Für den 50-Jährigen bedeutet das eine gute halbe Stunde Wartezeit. „Manchmal bringt es etwas, wenn wir uns melden, bevor wir fertig sind“, sagt er, „in diesem Fall leider nicht.“ Etwas gibt es jedoch vor der Abfahrt auch noch zu tun: Der Matrose Bartosz muss vor dem Ablegen die Containernummern aller geladenen Container notieren. Und Wartezeiten sind ohnehin Alltag für die zweiköpfige Crew.

Oberwasser für umweltfreundlichsten Verkehrsträger

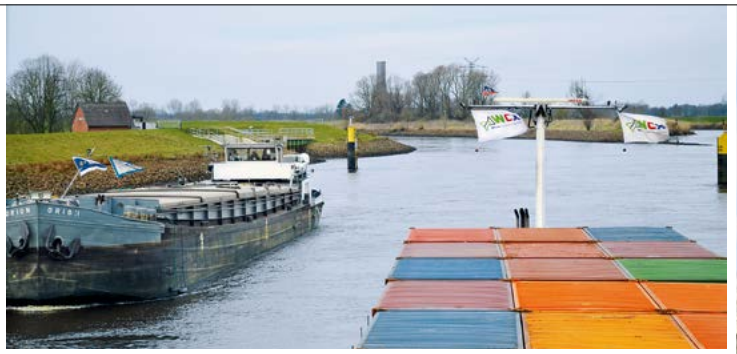
Anders als bisweilen angenommen, ist das Binnenschiff auf manchen Strecken allerdings fast so schnell wie der Lkw beispielsweise auf der Strecke von Bremen nach Bremerhaven. „Bis zu 30 Kilometer pro Stunde können wir fahren“, erläutert Bos. „Die Durchschnittsgeschwindigkeit liegt allerdings bei etwa zehn Kilometern pro Stunde.“ Im Gegenzug beträgt die erlaubte Arbeitszeit auf Binnenschiffen mit einem Kapitän an Bord bis zu 14 Stunden täglich. Das sind im Vergleich zu Lkw-Fahrern in der Regel sechs, ansonsten zumindest vier Stunden mehr. Zudem sind längst nicht alle Containerlaufzeiten zeitkritisch, und die Standzeiten an den Terminals verkürzen sich beim Binnenschiffstransport deutlich. Vor allem aber entlastet jede Tonne, die über die Wasserstraße befördert wird, die ohnehin überfüllten Straßen und Autobahnen und damit die Umwelt.

Dass diese Vorteile immer mehr gesehen werden, zeigen auch die aktuellen Zahlen: 2017 wurden mit insgesamt 227,7 Millionen Tonnen Güter 0,6 Prozent mehr als noch im Vorjahr über die deutschen Bundeswasserstraßen transportiert. Einen besonderen Boom erreichte dabei das Containergeschäft: Mit 2,6 Millionen TEU wurden 2017 im Vergleich zum Vorjahr 5,3 Prozent mehr Boxen befördert. Die Triebfedern dafür waren die fortschreitende Containerisierung und der hohe Anteil der Binnenschifffahrt am Hinterlandverkehr der großen Seehäfen. Auch Bos bestätigt: „Mit der aktuellen Marktsituation bin ich zufrieden.“ Seit 2017 fährt die „Esmee“ für eine Tochtergesellschaft der mittelständischen Unternehmensgruppe Rhein-Umschlag aus Oldenburg – die WCX Weser Container Xpress. Deren Gründung im Sommer 2016 zeigt ebenfalls, dass es in der Binnenschifffahrt noch ■■■

FAKTEN

„Esmee“

- Baujahr: 1972
- Länge: 84,94 Meter
- Tiefgang: 1,50 Meter
- Antrieb: 1.200 PS (375 Kilowatt)
- Treibstoff: Marinegasöl
- Höchstgeschwindigkeit: 30 Kilometer pro Stunde
- Ladungskapazität: maximal 81 TEU in bis zu drei Lagen
- Eigener Bordkran mit einer Tragfähigkeit von bis zu drei Tonnen
- Seit 2007 unter dem jetzigen Namen im Besitz von Bert Bos
- Seit 2017 an WCX verchartert



Mit 54 Leercontainern an Bord steuert der Kapitän und Schiffseigner Bert Bos das Binnenschiff sicher von Bremen über die Hunte bis ins Stadtzentrum von Oldenburg. Kein anderes Verkehrsmittel kann mit einem so geringen Energieeinsatz so viel Ladung transportieren.

unausgeschöpftes Wachstumspotenzial gibt. Ein Beispiel dafür ist die nach Angaben von Bos rund 45 Kilometer lange Etappe zwischen Bremen und Oldenburg auf der Weser und der Hunte. Genau wie die Mittelweser wird diese Strecke für Containertransporte im Seehafenhinterlandverkehr genutzt.

Verbesserungspotenzial bei der Infrastruktur

Während die „Esmee“ die Oslebshauser Schleuse schnell passiert hat und hierfür anders als ein Seeschiff keinen Festmacher benötigt, hängt die Fahrtgeschwindigkeit vom Wasserstand ab. „Mit einem leerem Schiff geht das immer“, sagt Bos. Ansonsten hängt es vom Ladungsgewicht ab. Problematisch für den Binnenschiffsverkehr ist dann allerdings die Hunteklappbrücke, die nur zwei Stunden vor Sonnenaufgang und bis zwei Stunden nach -untergang mit einem Brückenwärter besetzt ist.

Zunächst gilt es aber, das Huntesperrwerk zu passieren, das Elsfleth vor Hochwasser schützt. Geschwind hat Bos die Radarmasten am Bug und Heck des Schiffs heruntergefahren, aber der Sperrwerkführer, mit dem der Schiffsführer über Funk im Kontakt ist, war vorausschauend und hat die Brücke schon angehoben. Ein Hindernis für die Ladungsmenge ist die Brücke dennoch: Die begrenzte Durchfahrtshöhe ist der Grund dafür, dass die „Esmee“ auf dieser Strecke nicht noch eine Lage mehr Container transportieren kann. Was dem aufmerksamen Kapitän noch auffällt, ist der schlechte Zustand des verbauten Holzes an der Eisenbahnbrücke Elsfleth. Keiner fühle sich dort zuständig, bedauert Bos.

Nicht immer freie Fahrt

Dann muss sich der Schiffsführer allerdings erst einmal voll auf die Navigation konzentrieren. Die Hunte ist nämlich an einigen Stellen so schmal und kurvig, dass er bei Gegenverkehr an besonders engen Stellen ganz genau aufpassen muss, selbst wenn er dann die Geschwindigkeit auf bis zu drei Stundenkilometer drosselt. Schnell entsteht sonst ein Sog, der das Schiff an den Uferrand zieht. Ein gutes Gespür für das Schiff ist daher unerlässlich. Bos hat an diesem Tag immerhin den Vorteil, dass er gegen den Strom fährt, also bergauf, wie es in der Binnenschifffahrt heißt. „Für mich ist es einfacher zu navigieren als für das entgegenkommende Schiff.“ Um einen besonders guten Überblick zu haben, hat der Kapitän zudem das Steuerhaus hochgefahren – möglich ist das bis auf zwölf Meter über der Wasserhöhe. Das ist nicht nur praktisch, sondern auch einfach schön: „So kann ich mal über den Deich gucken.“

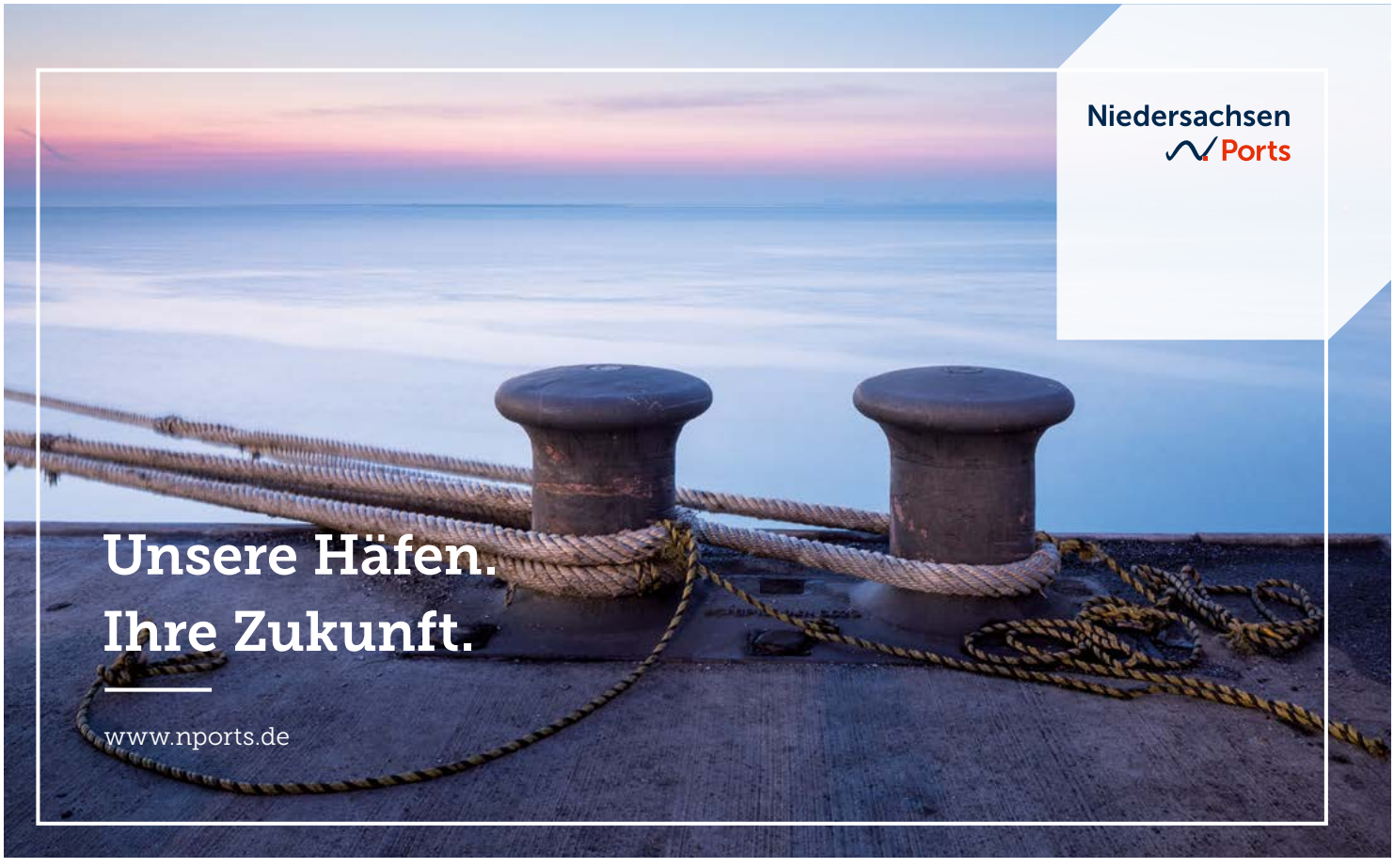
Viel Zeit zum Genießen bleibt nicht. Schließlich warten auf den gelernten Elektriker bereits neue Herausforderungen. An den Eisenbahnbrücken kommt es für den Binnenschiffer durch den Zugverkehr immer wieder zu Wartezeiten. Und was gut für den JadeWeserPort ist, nämlich die zunehmende Zahl von Zugverbindungen, bedeutet für die Binnenschifffahrt eine weitere Einschränkung: „Wenn künftig mehr Züge zwischen Wilhelmshaven und Oldenburg fahren, bleibt die

FOTOS: CLAUDIA BEHREND

In Oldenburg kommt die Prokuristin Cordula Radtke von WCX an Bord, die die „Esmee“ von Bert Bos gechartert hat.

Brücke wahrscheinlich länger geschlossen“, befürchtet Bos. Das droht auch immer wieder bei der 1927 gebauten Cäcilienbrücke in Oldenburg, die die Innenstadt mit dem Stadtteil Osternburg verbindet. „Sie ist sehr kälte- und hitzeempfindlich, und wenn es zum Beispiel wärmer als 22 Grad ist, lässt sie sich wegen der wärmebedingten Ausdehnung nicht mehr öffnen“, erläutert Bos. Zunächst geht es für die „Esmee“ erst einmal in die Schleuse Oldenburg. Ist das nicht zu knapp? „Nein“, lacht Bos, „diese Schleuse ist zwölf Meter breit und das Schiff nur neuneinhalb. Aber in Minden an der alten Schleuse mit einer Breite von nur zehn Metern, da sind es dann tatsächlich nur noch 20 Zentimeter an beiden Seiten.“ Langsam fahren ist allerdings in beiden Schleusen erforderlich. Pünktlich am Ziel wird Bos trotzdem sein. Binnenschiffe mögen zwar nicht die schnellsten sein, in Sachen Ökobilanz und Zuverlässigkeit macht ihnen aber so schnell keiner etwas vor. (cb)

Weitere Informationen:
www.wcxbox.de
www.rhein-umschlag.de



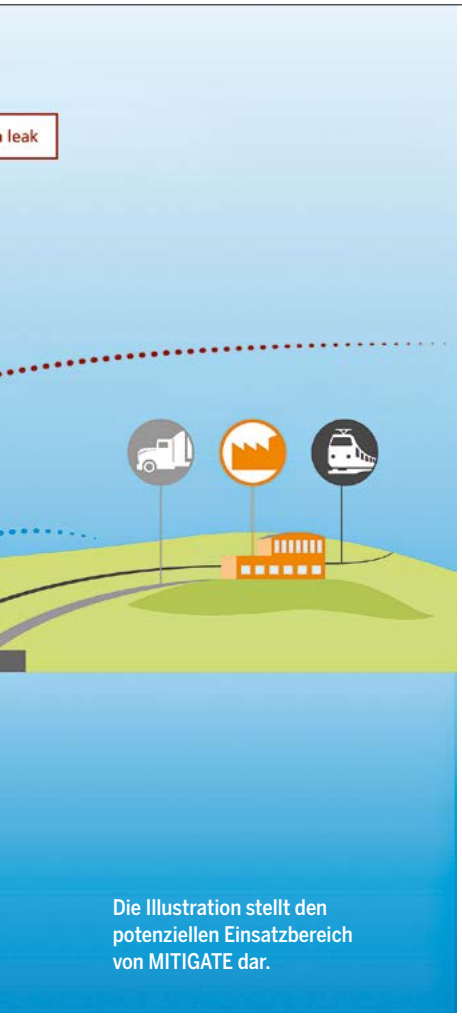
Lückenlose Sicherheit?

Mit der Softwarelösung MITIGATE sollen Sicherheitslücken in der maritimen IT-Infrastruktur erkannt und geschlossen werden. Im März wurde das Forschungsprojekt mit der Vorstellung eines Prototyps erfolgreich zu Ende geführt.

Ob beim Umschlag, der Lagerung oder bei der Warenabwicklung – in den Häfen und in der maritimen Lieferkette laufen digitale Informationen aus aller Welt zusammen. Dementsprechend anfällig ist die dazugehörige IT-Infrastruktur für cyberkriminelle Übergriffe. Meistens zielt dabei eine von außen eingeschleuste Schadsoftware darauf ab, die Betriebsabläufe von Unternehmen und Organisationen zu stören oder deren Daten für illegale Zwecke zu manipulieren. Von Übergriffen dieser Art waren unter anderem bereits Maersk, DHL und Indiens größtes Containerterminal JNPT betroffen. Doch wie andere Marktteilnehmer auch, halten sie sich zu diesen Vorfällen bedeckt, um möglichst keine weiteren Trittbrettfahrer schlauzumachen.

„Die Aktionsfelder von Cyber-Kriminellen sind breit gefächert“, weiß Claudia Bosse, Wissenschaftlerin beim Fraunhofer-Center für Maritime Logistik und Dienstleistungen CML, zu berichten. „Mal nutzen sie AIS-Signale, um sich in die IT-Systeme der Reedereien zu hacken und herauszufinden, welche wertvolle Ladung die Schiffe an Bord haben, mal leiten sie etliche Container um, die sie für den Drogenschmuggel missbrauchen. In anderen Fällen wurden bei Zollbehörden die Systeme zur Anmeldung von Im- und Exporten abgeschaltet oder bei Hafendienstleistern die GPS-Signale unterbrochen, wodurch

ILLUSTRATION UND FOTOS: FRAUNHOFER CML



Die Illustration stellt den potenziellen Einsatzbereich von MITIGATE dar.

FAKTEN

MITIGATE

Zwölf Projektpartner: Fraunhofer CML, University of Piraeus Research Center, Austrian Institute of Technology, Maggioli S.p.A., SingularLogic, Valenciaport Foundation, die Häfen von Piräus, Ravenna, Livorno und Bremen, dbh Logistics IT und University of Brighton

es zu Betriebsausfällen kam. Die Täter haben zudem versucht, Lösegelder zur Wiederfreigabe der Computersysteme zu erpressen, wie im vergangenen Jahr mit den Schadprogrammen ‚WannaCry' und ‚NotPetya' . Man spricht deshalb auch von digitaler Erpressung."

Gezielte Analyse der Schwachstellen

Um die IT-Infrastrukturen dieser Einrichtungen auf mögliche Schwachstellen hin zu überprüfen und das Risiko von Cyber-Kriminalität gezielt zu bewerten, haben zwölf internationale Partner aus Forschung, Wissenschaft, Logistik und Hafenverwaltungen (siehe Fakten) – darunter auch das CML – MITIGATE entwickelt. Dabei steht MITIGATE für Multi-dimensional, integrated, risk assessment framework and dynamic, collaborative Risk Management tools for critical information infrastructures. Dahinter verbirgt sich eine dynamische, modulare Softwarelösung, die sowohl die Erkennung als auch die Analyse und die Bewertung von möglichen Sicherheitslücken leistet. „MITIGATE betritt Neuland mit dem Ansatz, überhaupt erst einmal das Risiko der eigenen, vernetzten IT-Infrastruktur zu bestimmen", so Bosse. „Ein neuer Aspekt ist auch der, kaskadierende Sicherheitsrisiken abzubilden, indem entlang der Prozessketten miteinander verbundene Akteure dieses Tool benutzen können." Soll heißen, nicht nur der Kunde selbst, sondern auch die mit ihm verbundenen Geschäftspartner können ihre voneinander abhängigen IT-Infrastrukturen bewerten lassen und daraufhin entsprechende Maßnahmen in die Wege leiten. Welche das sind, entscheidet sich im Einzelfall. „Das können Softwareupdates sein, die die Sicherheitslücke schließen, aber auch Bugfixes, die die fehlerhaften Programmteile korrigieren", erläutert Bosse. Eine weitere Option sei der Austausch von Hardwarekomponenten, die den wachsenden Anforderungen durch die jeweils aktuellen Softwarelösungen genügen.

Teil des EU-Forschungsprogramms Horizon 2020

Bereits im September 2015 nahm MITIGATE an Fahrt auf – und zwar als Projekt mit einer Laufzeit von 30 Monaten im Rahmen des EU-Forschungsprogramms Horizon 2020. Seit März 2018 hat die Phase der Kommerzialisierung und der Lizensierung begonnen, in der einige Projektpartner versuchen, das Produkt im maritimen Markt zu platzieren. „Die Entwicklung von MITIGATE für das maritime Umfeld ist eine bewusste Wahl, da wir sicher sind, dass in diesem Segment die Sicherheitsanforderungen – auch im Hinblick auf in Zukunft notwendige Zertifizierungen – weitersteigen werden. Denn innerhalb der Supply Chains wächst die Zahl der Akteure stetig, die vertrauliche Informationen und Daten miteinander austauschen", so Ralf Fiedler, Gruppenleiter am CML. Und da die eigenen Systeme von Fremddaten kompromittiert werden können habe man den kollaborativen Ansatz gewählt. Dabei ist sich Fiedler sicher, dass diese Strategie inklusive der dahinter stehenden Softwarelösung zu einem späteren Zeitpunkt auch auf andere Branchen, zum Beispiel den Bankensektor oder die Logistikbrache allgemein, übertragen werden kann.

Wie wichtig die maritime Lieferkette für das staatliche Gemeinwesen ist, zeigt sich auch daran, dass das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) die Häfen als kritische Informationsinfrastrukturen, kurz KRITIS, einstuft. Laut Definition der in Bonn ansässigen Bundesbehörde sind KRITIS „Organisationen und Einrichtungen, bei deren Ausfall oder Beeinträchtigung nachhaltig wirkende Versorgungsengpässe, erhebliche Störungen der öffentlichen Sicherheit oder andere dramatische Folgen eintreten würden." Dementsprechend warnt auch Fiedler: „Die Gefahr der Cyber-Kriminalität in den Häfen sollte man nicht auf die leichte Schulter nehmen, denn die geschilderten Vorfälle sind sicher nur die Spitze eines Eisbergs. Die Auswirkungen der Attacken haben aber auch gezeigt, dass ein Schutz oftmals möglich und wirkungsvoll ist." (bre)

Claudia Bosse, Wissenschaftlerin am CML

Ralf Fiedler, Gruppenleiter am CML

Weitere Informationen:
www.cml.fraunhofer.de
www.mitigateproject.eu

„Wir sind Verlagerer und Vermittler“

Der Güterverkehr auf der Straße nimmt immer weiter zu. Dabei gibt es zahlreiche Gründe, die für eine Verlagerung auf die Schiene und die Wasserstraße sprechen. Das ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) berät die Transportbranche über entsprechende Lösungen.

Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) hat 2016 mit über 4,6 Milliarden Tonnen die bisher höchste Menge an beförderten Gütern erfasst, die je über die deutsche Infrastruktur transportiert wurden. 79 Prozent des Transportaufkommens haben die Verantwortlichen dabei allein über die Straße abgewickelt. Nur 8 Prozent entfielen auf den Eisenbahnverkehr. Zudem wurden lediglich 6 Prozent über den Seeverkehr abgewickelt und 5 Prozent über die Binnenschifffahrt. „Da liegt es doch auf der Hand, die Qualitäten alternativer Verkehrsträger auszuloten. Denn mit der Verlagerung von Güterströmen auf die Wasserstraße und die Schiene wird nicht nur für eine Entlastung der Straßen hierzulande gesorgt, sondern sie ermöglicht auch eine Minderung der Abgasemissionen, um die Klimaziele zu erreichen, die sich Deutschland und die EU gesetzt haben“, so SPC-Geschäftsführer Markus Nölke.

Das SPC ist eine öffentlich-private Partnerschaft, die maßgeblich vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie von elf Bundesländern getragen wird – darunter auch Bremen und Niedersachsen. Als Non-Profit-Beratung verfolgt das SPC vor allem drei Hauptziele: Zum einen unterstützt es Verlader und Logistikdienstleister bei der Frage, ob und wie Transporte von der Straße auf die Wasser- und Schienenwege verlagert werden können. Zum anderen ist es in der Bildungsarbeit tätig, um unter Führungskräften von morgen das Bewusstsein für multimodale Verkehrskonzepte zu stärken. Zudem leistet das SPC auf Messen und Veranstaltungen Aufklärungsarbeit rund um

Die Verlagerung von Güterströmen von der Straße auf die Schiene und die Wasserstraße führt zu einer Minderung des Primärenergieverbrauchs und der Abgasemissionen.

Markus Nölke und das SPC beraten nicht nur Verlader und Logistikdienstleister. Sie sind auch in der Bildungsarbeit tätig und leisten auf Messen Aufklärungsarbeit zum Thema Shortsea-Shipping.

alternative Transportlösungen. Dabei kann das in Bonn ansässige SPC auf ein umfassendes Netzwerk zurückgreifen, da neben den genannten öffentlichen Partnern auch zahlreiche Unternehmen der verladenden Wirtschaft zu seinen mehr als 60 Mitgliedern zählen (siehe Fakten).

Einmischung tabu

„Im besten Fall stellt uns der Verlader sein Datenmaterial zur Verfügung, dem wir entnehmen können, auf welchen Relationen welche Mengen transportiert werden", erläutert Nölke die Vorgehensweise für eine Beratung. Entdeckt das SPC dann bei der Datenanalyse Relationen mit hoher Affinität zu Wasser- und Schienenwegen, versucht es, die dazugehörigen Partner im Markt zusammenzubringen. Am Ende müssen sich jedoch Verlader und Spediteur oder Reeder oder alle gemeinsam auf eine Lösung einigen. Und genau da liegt in der Praxis häufig der Knackpunkt. Denn wenn es um Raten, Equipment und Services geht, spielen Nachhaltigkeitsgedanken oftmals nur eine untergeordnete Rolle. „Wir sind Verlagerer und Vermittler, aber nicht operativ tätig. Deshalb mischen wir uns auch nicht ein – schon gar nicht in Frachtverhandlungen", unterstreicht Nölke die anbieterneutrale Projektposition des SPC.

Bei der Ermittlung der Verlagerungsoptionen ist die Schiene zugleich Partner und Konkurrent der Wasserstraße. „Im Seehafenhinterlandverkehr ist sie ein unverzichtbarer Partner, gerade wenn es um die bremischen und niedersächsischen Häfen geht. Im Binnen- und grenzüberschreitenden Verkehr kann es aber auch Konkurrenzsituationen geben", so Nölke. In solchen Fällen verfährt das SPC nach einer klaren Prämisse: Erst wenn keine Wasserstraße zur Verfügung steht, wird die Schiene als Alternative zum klassischen Straßentransport geprüft.

Shortsea als Vorreiter

Als einen wichtigen Aspekt, der für den Güterverkehr per Schiff spricht, führt Nölke die Reduzierung von CO_2-Emissionen im Kurzstreckenseeverkehr ins Feld. Hier haben seiner Ansicht nach die Emission Control Areas (ECAs), die in der Nord- und Ostsee sowie im Ärmelkanal eingeführt wurden und in denen seit 2015 nur noch Treibstoffe mit einem Schwefelmassenanteil von 0,1 Prozent verbrannt werden dürfen, innerhalb kurzer Zeit zu einer erheblichen Verbesserung der dortigen Luftwerte geführt. „Diese Entwicklung ist vor allem darauf zurückzuführen, dass die Schiffe im Shortsea-Segment entweder Scrubber oder LNG-Antriebe nachgerüstet haben oder Marinegasöl statt Schweröl bunkern. Damit nimmt der Kurzstreckenverkehr eine wichtige Vorreiterrolle ein und demonstriert, dass die Schifffahrt auch aus ökologischer Sicht eine sinnvolle Alternative zur Straße darstellt", erläutert Nölke.

Ein Beispiel für die Nachrüstung ist die Reederei TT-Line. Sie hat jüngst ihre Fähre „Peter Pan" auf der Bremerhavener Werft German Dry Docks um 30 Meter verlängern und technische Veränderungen am Rumpf durchführen lassen. Letztere führen zu einer Strömungsoptimierung, durch die die Emissionen pro transportierter Frachteinheit um bis zu 25 Prozent reduziert werden. Weitere Paradebeispiele sind die Fähren von Scandlines, die auf den Routen Rostock–Gedser und Puttgarden–Rødby mit Hybridtechnologie fahren, und die Reederei DFDS, die unter anderem auf der Strecke Cuxhaven–Immingham mit Scrubbern bei der Bestandstonnage unterwegs ist. Bei seinen Neubauten will DFDS verstärkt auf LNG als Kraftstoff zum Antrieb seiner Schiffe setzen.

„Dies sind nur einige Belege für zunehmende Umweltmaßnahmen in der Schifffahrt. Weitere werden folgen, wenn im nächsten Schritt die ECAs zu Nox Emission Control Areas erklärt werden, um die Stickstoffemissionen zu reduzieren", ist sich Nölke sicher. Auf die Vorstellung von konkreten Referenzprojekten wollte er gegenüber dem LOGISTICS PILOT verzichten: „Wir haben unsere Strategie im Laufe der Jahre verändert und legen im Sinne unserer Auftraggeber höchsten Wert auf Neutralität." Dann ergänzt er mit einem Augenzwinkern: „Im Prinzip ist es mit uns wie mit dem Bundesnachrichtendienst – jeder weiß in etwa, was wir machen, aber wir sind nach der Sammlung der erforderlichen Informationen zur Verschwiegenheit verpflichtet." (bre)

FAKTEN

SPC

Rund 60 öffentliche und private Mitglieder, dazu gehören:

- das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)
- die Bundesländer Baden-Württemberg, Bayern, Bremen, Hamburg, Hessen, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Sachsen-Anhalt und Schleswig-Holstein
- Häfen und Hafenumschlagsbetriebe
- Reedereien, Schiffsmakler, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Spediteure
- Industrie- und Handelsunternehmen
- Verbände der deutschen Hafenwirtschaft

Weitere Informationen:
www.shortseashipping.de

FOTOS: OPDR. GUIDO

In einem Zug

Um die deutschen Seehäfen im Rahmen eines privaten Zugsystems mit Destinationen im Hinterland verbinden zu können, wurde 2002 die Neutral Container Shuttle System GmbH (Necoss) mit Sitz in Bremen gegründet. Dabei hat sich das Unternehmen vor allem auf Ganzzüge spezialisiert.

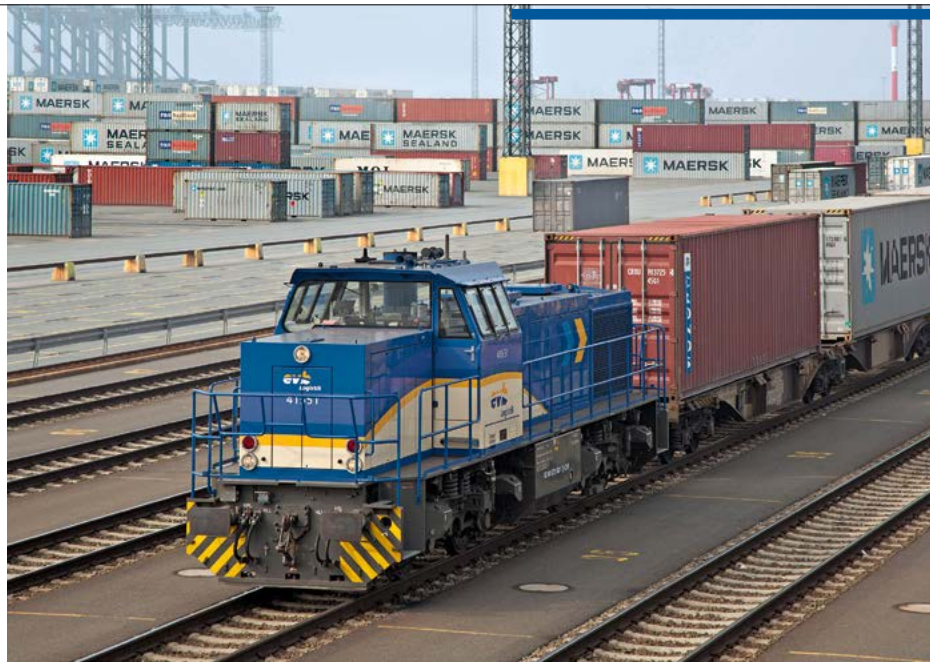
Als Oliver Meng 2016 bei Necoss einstieg, wurde das Unternehmen gerade neu aufgestellt. „Der Name war bereits bekannt, aber wir mussten auch viel Basisarbeit leisten, um das Vertrauen von Bestandskunden zu festigen, neue Kunden zu gewinnen und zusätzliche Verkehre aufzubauen", berichtet der Geschäftsführer. „Inzwischen haben wir uns wieder gut auf dem Markt etabliert." Geholfen hat dem Bahnlogistikdienstleister dabei, dass die alleinige Gesellschafterin evb, die mit ihren rund 600 Mitarbeitern dem Land Niedersachsen und weiteren kleineren Gemeinden des Bundeslands gehört, als sogenannter Traktionär insgesamt 14 Loks und 60 Lokomotivführer zur Verfügung stellt. Die vorhandenen 106 Waggons sind eigens von Necoss angemietet. Je nach der Entfernung kommen Diesel- oder E-Loks zum Einsatz. „Dass wir eigene Waggons für einen längeren Zeitraum anmieten konnten, ist ein Pluspunkt, da es derzeit schwierig ist, auf dem Markt welche zu bekommen", erläutert Meng.

Besonderheit: Ganzzüge

Während andere Bahnoperateure fast ausschließlich frei buchbare Bahntransporte anbieten, hat sich Necoss vor allem auf Dedicated-Züge spezialisiert, also solche, die als Ganzes an den Kunden verkauft werden. „Wir übernehmen dabei die Planung, die Beladung, die Verwaltung und die Koordination sowie den Kontakt mit den Terminals", erklärt Meng. Einige dieser sogenannten Company-Züge werden regelmäßig angeboten, beispielsweise werden für zwei Kunden bis zu fünfmal pro Woche die Relationen zum Stuttgarter Hafen bedient. Überdies verkehren Ganzzüge zweimal pro Woche nach Hannover, ein- bis zweimal wöchentlich nach Göttingen und mehrmals pro Woche nach Soltau. Frei buchbar sind darüber hinaus Züge nach Kornwestheim, Schweinfurt und Nürnberg.

Immer im Blick: Die Seehafenhinterlandanbindung als wichtiger Bestandteil der maritimen Transportkette

FOTOS: NECOSS



Die Dedicated-Züge laufen die Seehäfen in aller Regel terminalrein an, sodass innerhalb des Hafens keine Umfuhren erforderlich sind.

„Ein weiteres Produkt sind Ad-hoc-Dedicated-Züge im gesamten Bundesbiet von Emden bis München", berichtet Meng. Diese verkehren auf Anfrage, zum Beispiel von Reedereien und Direktkunden. „Viele Kunden nutzen das, weil wir das erforderliche Bahn-Know-how haben. Vor Kurzem haben wir Teile einer ganzen Fabrik von Emden nach Hamburg gefahren, wo sie dann auf ein Schiff verladen wurde", so Meng. Regelmäßig transportiert werden zudem Teile für die Automobilindustrie sowie Leercontainer, wenn davon große Mengen aus dem Seehafen im Landesinneren benötigt werden. Zum Angebot gehören dabei auch die Vor- und Nachläufe per Binnenschiff und Lkw. Für Letzteres arbeitet Necoss mit verschiedenen Unternehmern zusammen, mit denen feste Slot Agreements abgeschlossen wurden.

Schwerpunkt: Seehafenhinterlandanbindung

Ein weiteres Standbein ist die Verbindung von und zu den Häfen in Bremerhaven, Bremen, Wilhelmshaven und Hamburg. „Zwischen zwei- und fünfmal pro Woche verkehren wir nach einem festen Fahrplan zwischen Bremen und Hamburg", schildert Meng. „Diese Relation nutzt zum Beispiel einer unserer Großkunden, der regelmäßig Container in Bremen benötigt. Als Rückladung nach Hamburg nehmen wir dann meist Leercontainer mit." Zudem werden die Strecken Bremen–Bremerhaven und Bremerhaven–Hamburg sowie von und nach Wilhelmshaven ad hoc angeboten. „Im vergangenen Jahr hatten wir bereits relativ viele Züge nach Wilhelmshaven", berichtet Meng. „Wir hoffen daher, dass sich das Containerterminal dort weiter positiv entwickelt, und unterstützen es, das weiter voranzutreiben." Zudem freut sich Meng auf die Elektrifizierung der Trasse zwischen Oldenburg und Wilhelmshaven, da dann für diese Strecke nicht mehr ausschließlich Dieselloks erforderlich sind.

Die Dedicated-Züge in die Seehäfen sind in aller Regel terminalrein, sodass innerhalb des Hafens keine Umfuhr erforderlich ist.

Wettbewerbsfähig: Kurzstrecken

Neben der Spezialisierung auf Dedicated- und Ad-hoc-Züge sowie den Seehafenhinterlandverkehr im Fernverkehr bietet Necoss auch kürzere Strecken an: „Wenn wir vermehrt in Norddeutschland bleiben, können wir bei Bedarf Waggongruppen und Lokomotiven innerhalb unterschiedlicher Kurzrelationen einsetzen und unseren Kunden somit attraktive Angebote machen", so Meng. „Daher haben wir kürzlich die Relationen nach Soltau und Göttingen hinzugenommen und wollen das Ad-hoc-Geschäft weiter ausbauen." Die Kunst ist es dabei, die Loks, Waggons und Anfragen für Waggongruppen wie bei einem Puzzlespiel optimal zu verbinden. Insbesondere bei den Kurzstrecken steht die Bahn im Wettbewerb mit dem Lkw. „Preislich können wir auch auf Kurzstrecken mithalten", bekräftigt Meng. Und auch für die Kunden, die nicht genügend Ladung für einen Ganzzug haben, aber eine hohe Frequenz benötigen, hat das Unternehmen eine gute Lösung gefunden: „Zum Stuttgarter Hafen teilen sich zwei ganz unterschiedliche Kunden den Zug, sodass wir bis zu fünfmal pro Woche mit einem Ganzzug unterwegs sind."

Unerlässlich: zuverlässige Infrastruktur

Voraussetzung für alle Dienstleistungen ist dabei eine funktionierende Infrastruktur. „An der hapert es manchmal allerdings", bedauert Meng. „Nach dem Sturm im Oktober im vergangenen Jahr ging eigentlich nichts mehr." Der Grund: Der Beschnitt des Baumbestands an den Strecken wurde über Jahre vernachlässigt.

In Bezug auf die Infrastruktur arbeitet Necoss hingegen seit einiger Zeit an einem Großprojekt: die Stärkung des Bremer Knotens als Verbindungspunkt der norddeutschen Seehäfen. Meng: „Unser Ziel ist es, künftig einen Großteil der Verkehre über Bremen zu ziehen und von dort zu verteilen, sodass wir noch flexibler werden." (cb)

FAKTEN

Necoss

2002 gegründet

Firmensitz: Bremen

14 Mitarbeiter

Hauptgesellschafter: evb

Weitere Informationen:
www.necoss.de

KOMPAKT

BERLIN. Im April ist **Ulrich Nußbaum** als Vorsitzender und Mitglied des Präsidiums des Deutschen Verkehrsforums (DVF) zurückgetreten. Hintergrund für diese Entscheidung war seine Berufung zum beamteten Staatssekretär im Bundesministerium für Wirtschaft und Energie. Nußbaum stand dem Verband seit 2015 vor. In seiner Funktion habe er unternehmerischen Blick und politische Erfahrung in das DVF eingebracht und viel bewegt, so DVF-Präsidiumsmitglied Dr. Stefan Schulte. Jörg Mosolf hat Nußbaums Position interimsmäßig übernommen.

BREMEN. Der Vorstand des Vereins Bremer Spediteure hat sich nach seiner ordentlichen Mitgliederversammlung am 17. April neu konstituiert. Neu im Vorstand sind **Ralf Miehe**, Leiter Region Nord und Niederlassungsleiter Bremen Kühne + Nagel, und **Holger Schulz**, Geschäftsführender Gesellschafter EKB Container Logistik. Vorsitzender bleibt **Oliver Oestreich**, Mitglied der Geschäftsleitung Lexzau, Scharbau, der dieses Amt seit April 2015 bekleidet. Neuer stellvertretender Vorsitzender ist **Andreas Niemeyer**, Geschäftsführer der Dettmer Group.

FOTOS: DVF, LAURENCE CHAPERON – NORBERT BRACKMANN, DSLV, SEAPORTS OF NIEDERSACHSEN, THOMAS SASSEN, OHB, PRIVAT, HELLMANN WORLDWIDE LOGISTICS, DAHMKE – OTTERNDORF, WWW.STEFFEN-BILGER.DE

Maritimer Koordinator: Brackmann folgt auf Beckmeyer

BERLIN. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie hat am 11. April **Norbert Brackmann** zum neuen Koordinator für die maritime Wirtschaft ernannt. Brackmann, der seit 2009 Mitglied des Bundestags ist, folgt damit auf Uwe Beckmeyer. Während des Besuchs eines Flüssigerdgasterminals in Rotterdam machte Brackmann kurz nach seinem Amtsantritt deutlich, dass er auf LNG als alternativen Schiffskraftstoff setzt: „Mein Ziel ist die Sicherstellung eines umweltverträglichen, wirtschaftlichen und wettbewerbsfähigen Schiffsverkehrs. LNG spielt dabei eine zentrale Rolle auf dem Weg zum Greenshipping." Zu den Aufgaben des Maritimen Koordinators gehört die Bündelung von Maßnahmen zur Stärkung der maritimen Wirtschaft in Deutschland sowie die Organisation, Veranstaltung und Leitung der Nationalen Maritimen Konferenzen.

Beuck erweitert DSLV-Führungskreis

BERLIN. Seit März ist **Niels Beuck** Mitglied der Geschäftsführung des Deutschen Speditions- und Logistikverbands (DSLV). Der Volljurist, der seit 2014 für den DSLV arbeitet, erweitert damit den Führungskreis des Bundesverbands um Hauptgeschäftsführer Frank Huster und seine beiden Stellvertreter Jutta Knell und Hubert Valder. Neben seiner Leitungsfunktion verantwortet Beuck die Themenfelder „europäische Angelegenheiten", „Sicherheitspolitik" sowie „Schienengüterverkehr und kombinierter Verkehr".

Schön übernimmt das Steuer bei Seaports

OLDENBURG. Zum 1. August übernimmt **Timo Schön** die Geschäftsführung der Seaports of Niedersachsen als Nachfolger von Inke Onnen-Lübben. Der ausgebildete Schifffahrtskaufmann ist derzeit für Frachtcontor Junge tätig. „Mit Timo Schön tritt ein erfahrener Hafen- und Schifffahrtsexperte in die Leitungsfunktion ein, der umfangreiche Erfahrungen aus Hafenmarketing sowie der Vernetzung von Wirtschaft, Verwaltung und Politik mitbringt", so Karsten Dirks, Aufsichtsratvorsitzender Seaports of Niedersachsen.

HWG-Mitglieder wählten Vorstand

CUXHAVEN. Auf der 45. Mitgliederversammlung der Hafenwirtschaftsgemeinschaft Cuxhaven (HWG) wurde Ende April der 17-köpfige Vorstand für die nächsten zwei Jahre im Amt bestätigt – und damit **Hans-Peter Zint** (rechts) als Vorsitzender und **Arne Ehlers** als stellvertretender Vorsitzender. Die einzige Veränderung im Vorstand ist der Beitritt von Thomas Lemke, Geschäftsführer der Boots- und Schiffswerft Cuxhaven. Für das Vorstandsmitglied DFDS ersetzt zudem Markus Braue als neues Mitglied den ausgeschiedenen Ortolf Barth.

Doppelte Berufung bei der OHB SE

BREMEN. Der Aufsichtsrat des Bremer Raumfahrt- und Technologiekonzerns OHB SE hat **Dr. Lutz Bertling** (rechts) mit Wirkung zum 1. April 2018 in den Vorstand berufen. Er wird dort für die Ressorts Unternehmensentwicklung, Raumfahrtservices und Digitalisierung zuständig sein. Ebenfalls zum 1. April 2018 wurde **Kurt Melching**, der bereits Vorstandsmitglied der OHB System AG und Direktor Finanzen & Controlling der OHB SE ist, vom Aufsichtsrat in den Vorstand des Unternehmens bestellt. Er wird den Bereich Finanzen im Konzern verantworten.

Bommers neuer Hellmann-COO

OSNABRÜCK. Zum 1. Mai konnte Hellmann Worldwide Logistics **Robert Bommers** als neuen Chief Operating Officer für die Sparte Contract Logistics gewinnen. In dieser Funktion verantwortet er global den Contract-Logistics-Bereich, der neben den Sparten Road & Rail und Air & Sea die dritte Business Unit des Logistikdienstleisters darstellt. Bommers besitzt mehr als 25 Jahre Managementerfahrung in der Kontraktlogistik und war in den vergangenen zwölf Jahren für die BLG LOGISTICS GROUP tätig.

Koordinator und Beauftragter für den Verkehr ernannt

BERLIN. Seit April ist **Steffen Bilger** (rechts), Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), neuer Koordinator der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik. Er folgt auf Dorothee Bär und ist nun erster Ansprechpartner der Bundesregierung für Fragen rund um die Logistik. Parallel dazu wurde **Enak Ferlemann**, ebenfalls Parlamentarischer Staatssekretär beim BMVI, vom Kabinett als neuer Beauftragter für den Schienenverkehr bestätigt. Dieses Amt wurde neu geschaffen. Ferlemann beabsichtigt in dieser Funktion „den umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene zu stärken".

GERMAN PORTS

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

In den kommenden Monaten stehen zahlreiche Messetermine auf dem Programm: Nach der „Automotive Logistics Conference“ in Bonn und der „WindEnergy“ in Hamburg geht es nach Houston zur „Breakbulk Americas“. Auf der „EXPO REAL“ in München dreht sich alles um Immobilien und Investitionen.

Die „WindEnergy Hamburg“ ist ein internationaler Treffpunkt für die gesamte Windindustrie.

Automotive Logistics Conference www.automotivelogistics.media/events	**12.–14.6.2018** Bonn, Deutschland
WindEnergy Hamburg www.windenergyhamburg.com	**25.–28.9.2018** Hamburg, Deutschland
Breakbulk Americas www.breakbulk.com	**2.–4.10.2018** Houston, USA
EXPO REAL www.exporeal.net	**8.–10.10.2018** München, Deutschland

Kundenevents

Sie wollen uns besser kennenlernen und gemeinsam mit Branchenexperten die neuesten Marktentwicklungen diskutieren? Eine gute Gelegenheit hierfür bieten der „28. Niedersächsische Hafentag“ in Leer und der „54. Käpitänstag“ in Bremen. Aber auch unsere Veranstaltungsreihen „logistics talk“ und „Hafen trifft Festland“ sind in den nächsten Wochen wieder im In- und Ausland unterwegs: in Linz, Bielefeld, Graz, Wien, München sowie in Augsburg, Bamberg und Ulm.

Ein Garant für angeregte Fachgespräche: die bremenports-Veranstaltungsreihe „logistics talk“

logistics talk www.bremenports.de/veranstaltungen	**14.6.2018** Linz, Österreich **20.9.2018** Bielefeld, Deutschland **11.10.2018** Graz und Wien, Österreich **15.11.2018** München, Deutschland
Hafen trifft Festland www.seaports.de www.jadeweserport.de	**19.6.2018** Augsburg, Deutschland **20.6.2018** Bamberg, Deutschland **28.6.2018** Ulm/Dornstadt, Deutschland
28. Niedersächsischer Hafentag www.seaports.de	**31.8.2018** Leer, Deutschland
54. Kapitänstag www.bremenports.de/veranstaltungen	**7.9.2018** Bremen, Deutschland

Weitere Highlights

Bei der dritten Auflage der „ShortSeaShipping Days“ in Lübeck stehen aktuelle Themen des Kurzstreckenseeverkehrs und der Logistik auf der Agenda, während der „35. Deutsche Logistik-Kongress“ in Berlin unter dem Motto „Digitiales trifft Reales“ stattfindet.

ShortSeaShipping Days www.shortseashipping.de	**20.–21.6.2018** Lübeck, Deutschland
35. Deutscher Logistik-Kongress (DLK) www.bvl.de/dlk	**17.–19.10.2018** Berlin, Deutschland

Review

Bremen war in der jüngsten Vergangenheit so etwas wie die Breakbulk-Hochburg. Aber auch an anderen Veranstaltungsorten zeigten die Häfen aus Niedersachsen und Bremen Flagge.

transport logistic China

SHANGHAI. Unter der Standortmarke „BREMEN/BREMERHAVEN – Two Cities. One Port“haben die bremischen Häfen vom 16. bis 18. Mai auf der „transport logistic China“ in Shanghai mit einem Gemeinschaftsstand erfolgreich für ihre Standorte geworben. Dabei wurde bremenports vor Ort tatkräftig von Vertretern der Seehafenverkehrswirtschaft unterstützt. Ein von bremenports und Seaports of Niedersachsen organisierter Kundenempfang im Deutschen Generalkonsulat, zu dem auch der neue Koordinator der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik, Steffen Bilger, und Bremens Hafensenator Martin Günthner kamen, rundete das gelungene Event ab.

Der Gemeinschaftsstand der bremischen Häfen war Treffpunkt für gute Gespräche.

Global Project Logistics Network

BREMEN. Vom 26. bis 28. Mai kamen im Hotel Dorint Park in Bremen rund 200 Projektladungsexperten aus der ganzen Welt zum Meeting des „Global Project Logistics Network (GPLN)“ zusammen, um sich über aktuelle Marktentwicklungen auszutauschen. 50 von ihnen nahmen anschließend auch an der „Breakbulk Europe“ teil. „Für viele von uns hat sich der Besuch in Bremen gleich doppelt gelohnt, da sie bei zwei hochkarätigen Veranstaltungen neue Geschäftsideen entwickeln und neue Kontakte knüpfen konnten“, so Luzius Haffter, Executive Director GPLN.

Im vergangenen Jahr trafen sich Projektladungsexperten aus der ganzen Welt zum Meeting des „Global Project Logistics Network (GPLN)“ in Dubai.

Breakbulk Europe

BREMEN. Die „Breakbulk Europe“, die weltweit größte Veranstaltung der Breakbulk-Community, begeisterte vom 29. bis 31. Mai sowohl Aussteller als auch Fachbesucher. Dabei kam das Debüt der Messe in Deutschland so gut an, dass der Veranstalter Breakbulk Events & Media sich dazu entschloss, Bremen auch für 2019 den Zuschlag für das Event zu erteilen. Von ihrer Premiere 2006 bis zum vergangenen Jahr war die „Breakbulk Europe“ fest mit dem Standort Antwerpen verbunden. „Es freut mich, dass unsere langjährigen Bemühungen nun solche Früchte tragen“, resümierte Michael Skiba, Marketingleiter bremenports nach der Messe. Seiner Aussage zufolge denkt der Veranstalter bereits über eine zeitliche und räumliche Expansion der „Breakbulk Europe“ in der Bremer Messe nach. Außerdem werde eine Begleitung der Messe durch die BBC, die öffentlich-rechtliche Rundfunkanstalt von Großbritannien, in Betracht gezogen.

Erfolgreiche Premiere in Bremen: Ende Mai fand die „Breakbulk Europe“ statt und begeisterte sowohl Aussteller als auch Fachbesucher.

FOTOS: HAMBURG MESSE UND CONGRESS – WINDENERGY HAMBURG – HARTMUT ZIELIKE, FOTOATELIER BATHE, MESSE BREMEN, GPLN, BREMENPORTS

KOMPAKT

Hafen trifft Festland

FRANKFURT/ERFURT. Am 17. und 18. April zeigten die niedersächsischen Seehäfen, welche logistischen Kompetenzen sie Unternehmen aus den beiden Wirtschaftsregionen bieten können. Den fachlichen Input, und damit beste Anknüpfungspunkte für Gespräche beim nachfolgenden Get-together, lieferten Referenten von Seaports of Niedersachsen, dem Container Terminal Wilhelmshaven Jade-WeserPort-Marketing, EUROGATE, TFG Transfracht und Deufol. In Frankfurt war das Interesse mit rund 80 Gästen besonders groß.

logistics talk

PRAG. Am 18. April gastierte die bremenports-Veranstaltungsreihe in Prag. Nach der Begrüßung durch Michael Skiba, Marketingleiter bremenports, der seinen Geschäftsführer Robert Howe vertrat, und René Harun, Vorstandsmitglied der Deutsch-Tschechischen Industrie- und Handelskammer (DTIHK), prägten zwei kurzweilige Vorträge den Abend: Michael Albers von EUROGATE präsentierte das Leistungspaket seines Terminals in Bremerhaven und Dr. Philip Cordes-Berszinn von +RASSMUSSEN stellte und beantwortete die Frage „Digitalisierung – ein Problem der Menschen?“

Alle Ausgaben sind auch als PDF-Datei auf Deutsch und Englisch verfügbar. Scannen Sie den Code oder gehen Sie auf www.bremenports.de/logistics-pilot

AUSGABE
AUGUST
2018

Themenschwerpunkt
Windenergie
Trends und Herausforderungen für Logistik und maritime Wirtschaft in der On- und Offshore-Windindustrie

Save the Space

Sichern Sie sich einen Platz für Ihre Anzeigenwerbung im internationalen Logistikmagazin der deutschen Häfen: LOGISTICS PILOT.
Die Mediainformationen finden Sie unter www.bremenports.de/logistics-pilot

Themenschwerpunkte der nächsten Ausgaben:

August 2018
Windenergie
Anzeigenschluss
29.6.2018

Oktober 2018
Kommunikation
Anzeigenschluss
31.8.2018

Dezember 2018
RoRo
Anzeigenschluss
26.10.2018

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

Anzeigenverzeichnis

BLG	Seite 2	**NPorts**	Seite 19
bremenports	Seite 31	**OHB**	Seite 27
JadeWeserPort	Seite 15	**Sparkasse Bremen**	Seite 32

Dieses Magazin ist ein Gemeinschaftsprojekt von
- bremenports GmbH & Co. KG
- Bremische Hafenvertretung e. V.
- JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG
- Seaports of Niedersachsen GmbH

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. 17, gültig ab 7. Mai 2018
www.bremenports.de/logistics-pilot

Verlag:
DVV Media GmbH
Heidenkampsweg 73–79, 20097 Hamburg
www.dvvmedia.com

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.artldesign.de
Titel: Bremenports/BLG, Fotolia – artemegrov, Christine Zander
Weitere Bilder: siehe Bildverweise

Druck:
müllerditzen^{AG}, Bremerhaven
www.muellerditzen.de

LOGISTICS PILOT erscheint sechsmal im Jahr in einer Auflage von 5.000 Exemplaren (Deutsch). Ein englischsprachiges PDF finden Sie unter www.bremenports.de/en/logistics-pilot

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.

FOTO: PIXABAY

CONTAINER

BREMEN
BREMERHAVEN
ZWEI STÄDTE. EIN HAFEN.

Mehr als fünf Millionen Standard-container schlagen die Terminals in Bremerhaven jährlich um. Fünf Kilometer Kaje, 14 Liegeplätze für Großcontainerschiffe und leistungs-fähige Umschlagsbetriebe machen die Seestadt zu einer weltweit führenden Drehscheibe für inter-modale Verkehre.

www.bremenports.de

Andre Renelt
Leiter Firmenkunden
Außenhandel, Großhandel und Logistik
Telefon 0421 179-2128
andre.renelt@sparkasse-bremen.de

Markus Langheim
Senior-Firmenkundenberater
Logistik und Hafenwirtschaft
Telefon 0421 179-2175
markus.langheim@sparkasse-bremen.de

»Mit uns bewegen Sie mehr.«

Bremen ist ein international angesehener Standort für Logistik und Außenhandel. Als Marktführer bieten wir den Unternehmen beider Branchen in der Region neben erstklassigen Finanzdienstleistungen eine weitreichende Branchenkompetenz. Dabei sprechen wir auf Augenhöhe mit Ihnen über Trends, Herausforderungen und Ihre Visionen. Wir begleiten Sie gern, damit Sie Ihre Ziele auf direktem Wege erreichen.

www.sparkasse-bremen.de

Stark. Fair. Hanseatisch.

Die Sparkasse **Bremen**
Finanzdienstleistung