AUSGABE
AUGUST
2019

LOGISTICS PILOT

GERMAN PORTS

Magazin für Häfen, Schifffahrt und Logistik

HÄFEN & HINTERLAND

Themenschwerpunkt: Infrastruktur

Keine Verzögerungen
Experten erläutern ihre Wege zu einer verbesserten Infrastruktur

Seite 10

Uwe Beckmeyer im Interview
„Der Ausbau der Mittelweser war ein absolutes Muss!“

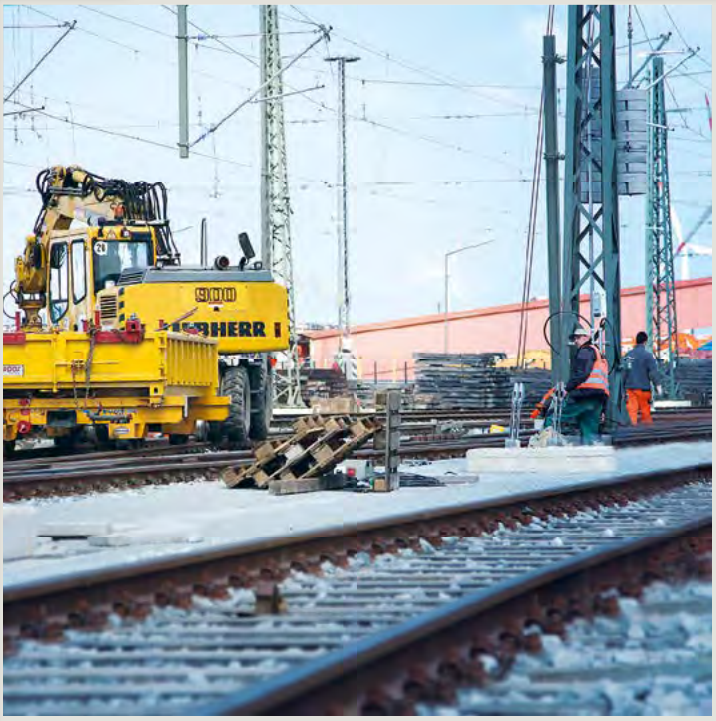
Seite 20

666 als gutes Omen
Die Bremische Hafeneisenbahn setzt auf Digitalisierung

Seite 22

bremenports

Bremen Bremerhaven



Hafen-Infrastruktur in guten Händen

Wir sind überall dort aktiv, wo die bremischen Häfen zuverlässig funktionieren müssen. Rund um die Uhr, 365 Tage im Jahr. Unsere Ingenieure, Techniker und Handwerker kümmern sich um den Betrieb, die Wartung und Reparatur der komplexen Anlagen der maritimen Infrastruktur und entwickeln sie ständig weiter. Dazu gehören natürlich die rund 200 Kilometer Gleise Hafeneisenbahn, welche die Umschlagsanlagen in Bremen und Bremerhaven mit dem Hinterland verbinden, und auch die 22 Kilometer Deiche und Hochwasserschutzanlagen in Bremerhaven.

marketing@bremenports.de
www.bremenports.de

AUSGABE
AUGUST
2019

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

Seehäfen brauchen gute Infra- und Suprastrukturen

Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

Liebe Leserinnen und Leser,

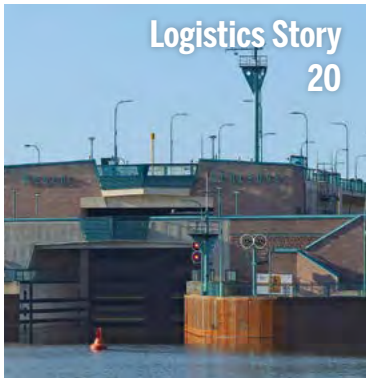
Deutschland ist Logistikweltmeister, insbesondere weil wir über eine hervorragende Infrastruktur für Güterumschlag und -transport verfügen. Wir wissen, dass unsere Häfen als Tore zur Welt für die Exportnation Deutschland von herausragender Bedeutung sind. Bei der Verkehrswegeplanung haben wir deshalb die Güterverkehrskorridore besonders im Blick. Im Fokus der Bundesverkehrswegeplanung stehen der Erhalt des Bestandsnetzes und die Engpassbeseitigung in hoch belasteten Korridoren und Knoten. Dies kommt besonders den deutschen Seehäfen zugute.

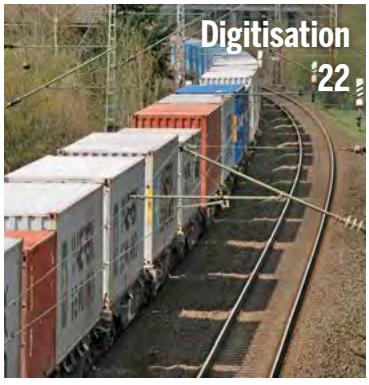
Wir wollen, dass unsere Häfen weiterhin zu den besten Hightech-Standorten der Welt gehören. Dabei ist das Nationale Hafenkonzept der strategische Leitfaden unserer Hafenpolitik. Das BMVI unterstützt die Optimierung der Hafenlogistik und die Entwicklung innovativer Seehafentechnologien mit dem Förderprogramm IHATEC. Die Hafenwirtschaft hat das bis 2020 mit 64 Millionen Euro dotierte Programm so gut aufgenommen, dass wir zurzeit an einer Verlängerung und finanziellen Aufstockung der Förderrichtlinie bis 2025 arbeiten. Im Hamburger Hafen errichten wir als Pilotprojekt ein digitales Testfeld, das beispielgebend für Testfelder in anderen Häfen sein wird.

Wir werden dafür sorgen, dass unsere Häfen auch in Zukunft ihren Spitzenplatz in der Nordrange behalten und ausbauen können.

Ihr Enak Ferlemann

TITEL: ZEDAS GMBH





FOTOS: FERLEMANN, WSV, BREMENPORTS, TFG TRANSFRACHT, JONNY LINDNER/PIXABAY.COM, THOMASLERCHPHOTO/FOTOLIA, ATLAS ELEKTRONIK

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

Das Straßennetz

Straßen insgesamt in Deutschland:	**ca. 830.000 km**
darunter:	
– Straßen des überörtlichen Verkehrs:	229.970 km
– Bundesfernstraßen:	51.064 km

QUELLE: BMVI 2017

Brücken im Zuge von Bundesfernstraßen:	ca. 39.560
Tunnel im Zuge von Bundesfernstraßen:	269

QUELLE: BMVI 2018

Einmal Mond und zurück ...

Die deutschen See- und Binnenhäfen können sich seit Jahren im internationalen Wettbewerb behaupten, weil sie unter anderem über gute seewärtige Zufahrten und Hinterlandanbindungen verfügen, die einen schnellen Transport der Güter von und zu den Häfen ermöglichen. Dabei profitieren sie davon, dass das gesamte Straßennetz in Deutschland mehr als doppelt so lang wie der Abstand zwischen der Erde und dem Mond ist – nämlich 830.000 Kilometer. Die Entfernung des Mondes zu unserem Heimatplaneten beträgt 384.400 Kilometer.

QUELLE: BMVI 2017

Top-5-Flughäfen in Deutschland nach Anzahl der Flugzeugstarts (März 2019)

1.	Frankfurt/Main	20.496
2.	München	16.212
3.	Düsseldorf	8.644
4.	Berlin-Tegel	7.915
5.	Hamburg	5.599

QUELLE: STATISTA 2019

Das gesamte Straßennetz in Deutschland ist mehr als doppelt so lang wie der Abstand zwischen der Erde und dem Mond:

384.400 km

Pro-Kopf-Investitionen des Staates in die Schieneninfrastruktur

Schweiz	362 €
Österreich	187 €
Deutschland	69 €
Spanien	32 €

QUELLE: ALLIANZ PRO SCHIENE AUF BASIS VON BMVI, VÖV, BMVIT, SCI VERKEHR GMBH 2017

Das Schienennetz (DB AG)

Streckenlänge	ca. 33.400 km
elektrifizierte Strecken	ca. 20.100 km
Personenbahnhöfe	5.681
Gleisanschlüsse	2.359

QUELLE: DIW, DLR IM AUFTRAG DES BMVI 2017/2018

Investitionen des Bundes für deutsche Wasserstraßen

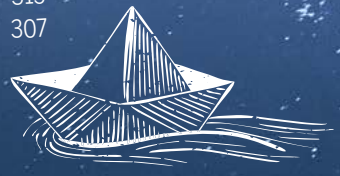
2017	1,06 Mrd. €
2018	0,94 Mrd. €
2019 (Entwurf)	0,98 Mrd. €
2020 (Plan)	0,85 Mrd. €
2021 (Plan)	0,85 Mrd. €
2022 (Plan)	0,85 Mrd. €

QUELLE: STATISTA 2018

Wasserstraßennetz

Seewasserstraßen	ca. 23.000 km
Binnenwasserstraßen	ca. 7.300 km
Schleusenanlagen	315
Wehranlagen	307

QUELLE: BMVI OHNE JAHRESANGABE



Höhe der geplanten Investitionen des Bundes in die verschiedenen Verkehrswege in Deutschland im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030

Bundesfernstraßen	132,8 Mrd. €
Schienenwege	112,3 Mrd. €
Bundeswasserstraßen	24,5 Mrd. €
Gesamtinvestitionen	269,6 Mrd. €

QUELLE: STATISTA 2018

FOTOMONTAGE: HEIKE MAY; FOTOS: JONNY LINDNER/PIXABAY.COM, NASA EARTH OBSERVATORY BILDER VON/IMAGES BY JOSHUA STEVENS; GRAFIKEN: SHUTTERSTOCK, HEIKE MAY, FREEPIK.COM (2)

KOMPAKT

BREMEN. Seit dem 19. Mai 2019 tritt die **Bremische Hafenvertretung** als **Bremische Hafen- und Logistikvertretung (BHV)** in Erscheinung. Dieser Beschluss wurde auf der BHV-Mitgliederversammlung im Mai gefasst, bei der auch die Entlastung des Vorstands und die Wahlen zu diesem Führungsgremium auf der Tagesordnung standen. **Hans-Joachim Schnitger** (Karl Geuther Schiffsmakler) wurde als Präsident bestätigt und **Dr. Patric Drewes** (Carl Polzin Seehafenspedition) als Vizepräsident. Mit der genannten Namensanpassung trägt die BHV der Tatsache Rechnung, dass heute das klassische Hafengeschäft eng mit dem Bereich Logistik verzahnt ist.

ELSFLETH. Um die Schiffssicherheit zu erhöhen, wurde im Frühjahr am Fachbereich Seefahrt und Logistik der **Jade Hochschule in Elsfleth** das Projekt „Cooperative Pilotage für Schiffe und Leitsysteme" gestartet. Es wird mit rund 500.000 Euro durch den Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und das Niedersächsische Wissenschaftsministerium gefördert. In dem Vorhaben soll über eine Laufzeit von drei Jahren **ein System zur Wegplanung von Schiffen** aufgebaut werden, mit dem Routen für eine automatisierte Pier-zu-Pier-Navigation an Bord geplant werden können.

FOTOS: BLG LOGISTICS, RÖHLIG LOGISTICS, NPORTS, NPORTS/ANDREAS BURMANN, HWG, BREMENPORTS (3)

BLG: „Die Zeiten bleiben herausfordernd"

BREMEN. „Wir haben es geschafft, unsere Ziele für 2018 nicht nur zu erreichen, sondern sogar zu übertreffen", sagte der **BLG-Vorstandsvorsitzende Frank Dreeke** im Juni auf der 139. ordentlichen Hauptversammlung der BLG Logistics Group in Bremen. Insgesamt hat die BLG-Gruppe **im Geschäftsjahr 2018 einen Umsatz in Höhe von 1,14 Milliarden Euro erzielt** – ein Plus von 53,5 Millionen Euro. Mit Blick auf das laufende Geschäftsjahr wies Dreeke auf den Einfluss makroökonomischer und geopolitischer Einflüsse hin: „Die wirtschaftliche Stimmung hat sich weltweit eingetrübt. Wir wissen noch nicht, wie die Briten ihr Verhältnis zur Europäischen Union definieren werden, wie sich mögliche Handelssanktionen auswirken und welche Verunsicherung sie auslösen. Die Zeiten bleiben herausfordernd."

Röhlig verzeichnet Fünfjahreshoch

BREMEN. Im Juni vermeldete Röhlig Logistics **für das Geschäftsjahr 2018 ein operatives Ergebnis (EBIT) von 10,2 Millionen Euro** und erzielte damit nach eigenen Angaben ein Fünfjahreshoch. „Der erwirtschaftete Rohertrag wurde um 7,5 Prozent gesteigert und liegt bei 143,9 Millionen Euro. Wir haben durch unseren erfolgreichen Konzernumbau sowohl unsere Produktivität gesteigert als auch den Rohertrag ausgebaut", so Finanzchef Hans-Ludger Körner. Röhlig Logistics bietet seinen Kunden Dienstleistungen in den Bereichen Seefracht, Luftfracht, Projekt- und Kontraktlogistik an.

Premiere im Zeichen der Nachhaltigkeit

OLDENBURG. Ende Mai präsentierte **NPorts** seinen **ersten Nachhaltigkeitsbericht**. Unter dem Titel „Wir machen uns auf den Weg" liefert das Unternehmen auf insgesamt 68 Seiten Zahlen, Fakten und Geschichten, die deutlich machen, **wie zukunftsfähiges Hafenmanagement** funktioniert und wie viel Potenzial in den Nordseehäfen steckt. Der Bericht ist Teil der Nachhaltigkeitsinitiative „hafen+" von NPorts. Er ist sowohl in Übereinstimmung mit den internationalen GRI-Standards: „Kern"-Option als auch mit den globalen Nachhaltigkeitszielen der „Agenda 2030" erstellt worden. In den Bericht sind auch die Daten und Informationen zum hafenspezifischen Umweltmanagementstandard PERS integriert.

Neue Ausbildungswerkstatt im Hafen Brake

BRAKE. Seit Mai ist die neue Ausbildungswerkstatt von NPorts in Brake einsatzbereit. Sie beherbergt mehrere Werkbänke, zwei Labore, ein Ausbilderbüro sowie einen Unterrichtsraum und bietet zudem beste Voraussetzungen, um die Berufe Elektroniker/-in und Industriemechaniker/-in für Instandhaltung zu erlernen. **Insgesamt können dort bis zu 28 Auszubildende und Praktikanten lernen und arbeiten.** „Dank einer großartigen Teamarbeit ist es uns gelungen, aus einem dunklen Magazin eine moderne und technisch anspruchsvolle Ausbildungswerkstatt zu machen", so NPorts-Niederlassungsleiter Harald Ludwig.

Impulse aus dem Wasserstoff-Valley

BREMERHAVEN. Um zukunftsweisende Wasserstoffprojekte aus und für die Region Nordwest vorzustellen, luden **Niedersachsen Ports und bremenports** am 18. Juni **zum 6. Netzwerktreffen der Nordwesthäfen** nach Bremerhaven ein. „Wir sind mit unserer Greenports-Strategie und dem Ziel, eine CO_2-neutrale Hafeninfrastruktur in den bremischen Häfen bis 2024 umzusetzen, bereits auf einem guten Weg und wollen hierfür auch das Thema Wasserstoff als Energieträger im Hafen vorantreiben", sagte bremenports-Geschäftsführer Robert Howe, bei der Begrüßung der rund 120 Teilnehmer im Technologiepark „T.i.m.e.Port 2".

Breites Bündnis für mehr Gleisanschlüsse

BERLIN. Auf Initiative des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) setzen sich **37 Verbände und Organisationen aus Industrie, Handel und Logistik** gemeinsam für die **Stärkung und Förderung von Gleisanschlüssen im deutschen Schienennetz** ein. Dazu überreichten sie Ende Juli in Berlin ihre erarbeitete Gleisanschluss-Charta an Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und Beauftragter der Bundesregierung für den Schienenverkehr, sowie an Torsten Sevecke, Staatsrat der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovationen in Hamburg.

Kaiserschleuse wird grundsaniert

BREMERHAVEN. Im Juni hat die **Sanierung der Kaiserschleuse** begonnen. Bis Ende September sollen die Arbeiten abgeschlossen sein. Zunächst wurde das Außenhaupt trockengelegt, damit neue Schienen aus einer besonders widerstandsfähigen Legierung eingebaut werden können. Darüber hinaus steht eine gleichmäßigere Führung der Lasten auf den Unterwagen und eine optimierte Ballastierung des Schleusentores auf der To-Do-Liste. Die Grundsanierung erfolgt in Abstimmung zwischen dem Konsortium, das die Schleuse gebaut hat, und bremenports.

Warum in die Ferne schweifen ...?

CUXHAVEN. Unter dem Motto **„Logistiktag im Cuxland"** präsentierten lokale Unternehmen am 14. Mai Schülern aus der Region ihre **Angebote für Ausbildungs- und Berufsbilder in den Bereichen Hafen, Transport und Logistik**. Ziel des jährlichen Events ist es, dem Nachwuchs die vielseitigen Optionen für Karrieren in dieser Branche vor Ort näherzubringen. Die von der Agentur für Wirtschaftsförderung Cuxhaven organisierte Veranstaltung fand diesmal nicht am Tag der Logistik statt, da dieser in die niedersächsischen Osterferien fiel.

KOMPAKT

BREMEN. Auf seiner ordentlichen Mitgliederversammlung im Juni legte der **Bremer Rhederverein** seinen **Jahresbericht 2018/19** vor. Danach befinden sich derzeit rund 300 Schiffe mit fünf Millionen BRZ in seinem Management. Nicht nur auf der Mitgliederversammlung, sondern auch wenige Tage später beim Bremer Rhederabend im Goldenen Saal des Atlantic Grand Hotels wurde deutlich, dass die **neuen Schwefelgrenzwerte**, die vom 1. Januar 2020 an gelten, eine große Herausforderung darstellen werden. „Die Reedereien werden es finanziell nicht leisten können, die Kosten der Umstellung alleine zu schultern", erklärte Michael Vinnen, Vorsitzer des Bremer Rhedervereins, dazu.

BREMEN. Im Zuge des vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderten **Projekts „BREsilient"** bieten das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) und das Institut für ökologische Wirtschaftsforschung (IÖW) ab 3. September eine **dreiteilige Workshopreihe zum Thema „Bremer Unternehmen im Klimawandel"** an. Sie richtet sich vor allem an Wirtschaftsakteure – insbesondere aus den Branchen Transport, Logistik und Nahrungsmittel – und an Vertreter der Bremer Verwaltung. Weitere Infos unter: https://meldemichan.de/bremer-unternehmen-im-klimawandel

FOTOS: MCN E. V., SEAPORTS OF NIEDERSACHSEN, JADEWESERPORT, IVEN KRÄMER/WAH BREMEN, BREMENPORTS/HEINK HINZE (2), NPORTS, JADEWESERPORT

Branchendialog zum Thema Cybersecurity

HAMBURG. 360.000 Cyberangriffe werden nach Aussage des **Maritimen Clusters Norddeutschland (MCN)** täglich weltweit gemeldet. Deshalb beschloss man, das Thema im Juni auf der hauseigenen Veranstaltung „Cybersecurity an Bord – quo vadis?" in Hamburg zu diskutieren – mit dem Ziel, „voneinander zu lernen", so Andreas Born, Leiter der Bremer MCN-Geschäftsstelle. Vor den 120 Teilnehmern machte auch Gastredner Thorben Lorenzen von Securepoint deutlich: „Das Zeitalter der Schutzgelderpressung ist wieder da."

Nordfrost baut weiter aus

WILHELMSHAVEN. Nordfrost investiert **weitere 66 Millionen Euro in das Seehafen-Terminal im JadeWeserPort**. Die Bauarbeiten für das dortige Hochregallager zur Erweiterung des bestehenden Tiefkühlhauses sowie für eine Schwerlasthalle sind Anfang Juli angelaufen. Die 8.000 Quadratmeter große **Halle** mit Deckenkränen für Gewichte bis zu 125 Tonnen **soll binnen elf Monaten stehen**, das vollautomatisierte **Hochregallager ab Mai 2021 einsatzbereit sein**. Bisher hat das Logistikunternehmen aus Schortens 104 Millionen Euro in die Logistikzone des Containerhafens in Wilhelmshaven investiert.

Elsfleth bestätigt Ruf als Talentschmiede

MÜNCHEN. Mehr als **40 Ehemalige aus dem Fachbereich Seefahrt und Logistik der Jade Hochschule** trafen sich während der „transport logistic" auf dem Stand von Seaports of Niedersachsen. Es ist toll zu sehen, was aus unseren Studierenden wird. Auf dieser Fachmesse sind viele unserer Absolventen in wichtigen Funktionen für ihr Unternehmen vertreten," sagte Professor Klaus Holocher, der Initiator des Treffens, das bereits zum fünften Mal stattfand. Dabei stellte er seinen neuen Kollegen Professor Jens Mehmann vor, der die Entwicklung des Fachbereichs in Richtung Supply-Chain-Management vorantreiben soll.

Party zum „Tag der Seefahrer“

BREMERHAVEN. Rund 1,2 Millionen Männer und Frauen sichern mit ihrer Arbeit den globalen Verkehr auf See. Sie werden mit dem **internationalen „Tag der Seefahrer“** gewürdigt, anlässlich dessen die Deutsche Seemannsmission Bremerhaven, der Nautische Verein zu Bremerhaven, das Büro des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen und EUROGATE **am 25. Juni zu einem bunten Programm** mit den Cheerleadern der Eisbären Bremerhaven einluden. Das Motto lautete: „Gemeinsames und gleichberechtigtes Arbeiten von Männern und Frauen an Bord der Schiffe“.

China Logistics unterzeichnet MoU

WILHELMSHAVEN. Auf der Messe „transport logistic“ in München unterzeichneten im Juni Li Xiangyang (links), General Manager China Logistics, und Andreas Bullwinkel, Geschäftsführer Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing, ein **Memorandum of Understanding (MoU) über die Ansiedlung des Logistikzentrums China Logistics-Wilhelmshaven Hub**. Dieses soll auf einer 20 Hektar großen Fläche im Norden des GVZ für den Umschlag chinesischer Waren angesiedelt werden. China Logistics mit Sitz in Peking ist ein Tochterunternehmen der China Chengtong Group (CCT) und betreibt als eines der größten chinesischen Logistikunternehmen 58 Logistikzentren. Die Geschäftsfelder des neuen Partners beinhalten Gütertransporte auf dem Straßen-, Schienen- und Wasserweg sowie integrierte Logistikdienstleistungen.

Binnenschifffahrt als „ernsthafte Alternative“

BREMERHAVEN. Auf der **Konferenz „#IWTS 2.0 – Innovation and Competence Delivered“** erläuterten im Mai Experten aus Deutschland, den Niederlanden und Schweden vor Entscheidern aus Speditionen und Logistik, mit welchen Praxisansätzen die Binnenschifffahrt in Zukunft mehr Bedeutung erlangen kann. In seiner Einleitung sagte **Jörg Peters**, Abteilungsleiter Hafen beim Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen in Bremen: „Wir möchten erreichen, dass die Binnenschifffahrt als eine ernsthafte Alternative insbesondere zum Transport über die Straße wahrgenommen wird.“

Blue Water BREB: Bekenntnis zu Cuxhaven

CUXHAVEN. Die Hafengesellschaft NPorts und der Terminalbetreiber Blue Water BREB nutzten die Messe „Breakbulk Europe“ im Mai in Bremen zur **Unterzeichnung eines Flächenvertrags**. Rund 35.000 Quadratmeter im Deutschen Offshore-Industrie-Zentrum in Cuxhaven werden dadurch für die Lagerung von Gütern dauerhaft an Blue Water BREB vermietet. „Es ist das erste Mal, dass wir Flächen in einem Hafen fest und langfristig anmieten. Wir haben uns bewusst für den Standort Cuxhaven entschieden. Hier wollen wir bleiben und wachsen.“, so Arne Ehlers, Geschäftsführer von Blue Water BREB.

VBSp: „Die Rahmendaten trüben sich ein“

BREMEN. Für die Spediteure war 2018 ein gutes Jahr. Das gab **der Verein Bremer Spediteure (VBSp)** im Mai anlässlich seiner ordentlichen Mitgliederversammlung bekannt. Der Vorsitzende Oliver Oestreich warnte aber zugleich: „Zwar haben die Unternehmen auch **für 2019 noch positive Erwartungen**, aber die konjunkturellen Rahmendaten trüben sich spürbar ein.“ Gleichzeitig mahnte er die Instandhaltung und den Ausbau der Infrastruktur an (siehe auch Seite 14) und verwies darauf, dass es für die Speditionen in Bremen schwierig sei, in ausreichendem Umfang Fachkräfte zu finden.

Staus und Verzögerungen sind nicht hinnehmbar

Moderne Anlagen, gute Hinterlandanbindungen und optimierte Kommunikationsstrukturen sind wichtige Parameter für die Zukunftsfähigkeit der deutschen Seehäfen.
Der LOGISTICS PILOT hat einige Experten über die ihrer Meinung nach größten Herausforderungen auf dem Weg zu einer verbesserten Infrastruktur befragt.

Die deutschen Seehäfen sind wichtige Drehscheiben des internationalen Warenaustauschs. Sie verbinden die hiesigen Unternehmen mit den Weltmärkten und sind maßgeblich daran beteiligt, dass sich Deutschland Titel wie Logistik- und Exportweltmeister erarbeiten konnte. Denn jährlich schlagen sie rund 300 Millionen Tonnen Güter um, darunter rund 15 Millionen Standardcontainer (TEU) und 3,5 Millionen Autos.

Damit die über die Häfen transportierten Güter schnell und zuverlässig an ihrem Bestimmungsort ankommen, ist jedoch eine leistungsfähige Infrastruktur inklusive moderner Umschlagsanlagen, effizienter Hinterlandanbindungen und neue digitaler Strukturen unabdingbar. Dementsprechend will der Bund zum Beispiel über den Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) bis ins Jahr 2030 insgesamt rund 270 Milliarden Euro investieren, um die deutschen Verkehrswege zu modernisieren, die Infrastruktur zu vernetzen und die Mobilität zu beschleunigen. Dabei gilt der BVWP als Blaupause für die Investitionen des Bundes, wobei das Prinzip Erhalt vor dem Aus- und Neubau steht. Beim Beschluss des BVWP im August 2016 sprach der damalige Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt vom „stärksten Investitionsprogramm für die Infrastruktur, das es je gab".

„Die Infrastruktur im Hafen hat für alle am Transport und Umschlag Beteiligten höchste Priorität. Ist sie nicht leistungsfähig genug – und es kommt vermehrt zu Staus und Verzögerungen –, kann das den Transport der Ware verteuern und damit die Wettbewerbsfähigkeit des Hafens im Vergleich zu Konkurrenzstandorten deutlich schwächen", umreißt Sigward Glomb, Geschäftsführender Gesellschafter von GCD Glomb Container Dienst, die Problematik. Sollte dies häufiger der Fall sein, könnte das sogar dazu führen, dass Transporte von und zu bestimmten Häfen nicht mehr stattfinden und dass auf andere Destinationen ausgewichen wird, gibt er zu bedenken.

ZDS sieht gleich mehrere Baustellen

Vor diesem Hintergrund unterstreicht Daniel Hosseus, Hauptgeschäftsführer des Zentralverbands der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS), die Wichtigkeit der Rekordinvestitionen des Bundes in die hiesige Infrastruktur – um gleichzeitig zu unterstreichen, dass „sich diese auf hohem Niveau auch in den kommenden Jahren verstetigen sollten". Verbesserungspotenziale sieht er überdies vor allem in der Dauer von Planungs- und Genehmigungsprozessen.

FOTOS: THOMASLERCHPHOTO/FOTOLIA

Das Bulk Terminal Wilhelmshaven (BTW, ehemals Niedersachsenbrücke) ist ein modernes Massengutterminal zur Abfertigung der größten Kohleschiffe der Welt. Laut Rhenus Logistics ist es das einzige Kohleterminal in Deutschland, das voll abgeladene Capesize-Schiffe abfertigen kann.

„Verzögerungen von teils mehreren Jahrzehnten sind künftig nicht mehr hinnehmbar. Das Planungs- und Baubeschleunigungsgesetz, das der Deutsche Bundestag im vergangenen Jahr verabschiedet hat, ist ein erster Schritt in die richtige Richtung", so Hosseus. Auf europäischer Ebene müsse zudem die Wasserrahmenrichtlinie modernisiert werden. Es gehe darum, ohne Abstriche beim Umweltschutz schneller zu Baurecht zu gelangen. Parallel dazu fordert er bessere Bedingungen für Großraum- und Schwerlasttransporte mit beispielsweise länderübergreifend abgestimmtem Baustellenmanagement und festgelegten Schwerlastkorridoren zur Beseitigung drohender Engpässe ein. „Die Infrastrukturprojekte des Bundesverkehrswegeplans und die Ziele des Nationalen Hafenkonzepts müssen schnellstmöglich umgesetzt werden", so sein Anliegen.

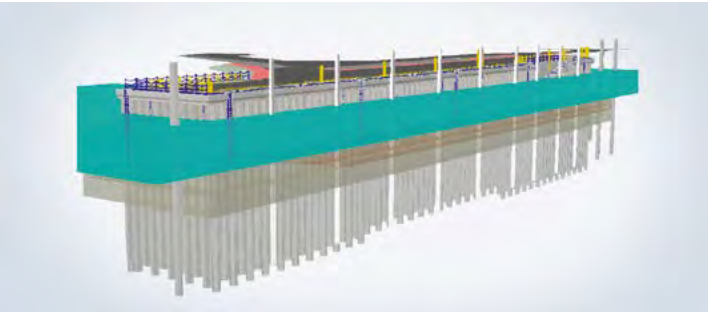
Ganz oben auf der Agenda des ZDS steht auch die Optimierung der Kommunikationsinfrastruktur. Kernelemente hierbei sind nach Meinung von Hosseus der im Koalitionsvertrag von CDU/CSU und SPD festgeschriebene Ausbau der Mobilfunkversorgung und das Vorhaben, Deutschland zum Leitmarkt für die 5G-Technologie zu entwickeln. „Auch für die Seehäfen sind schnelle Möglichkeiten der Datenübertragung von besonderer Bedeutung. Beim Aufbau des 5G-Netzes erwarten wir, dass damit eine zukunftsfähige Abdeckung auch in den hinteren Winkeln der Seehäfen gewährleistet wird", so Hosseus. Nicht minder wichtig sei ihm aber auch der Aufbau einer Infrastruktur für digitale Testfelder in den Häfen, für den der Bundestag bereits die benötigten Gelder bereitgestellt hat. „Das Bundesverkehrsministerium erarbeitet derzeit eine Förderrichtlinie, und dann werden die Haushaltsmittel für das digitale Testfeld Hafen hoffentlich bald allen Seehäfen zur Verfügung stehen", gibt sich der ZDS-Geschäftsführer optimistisch.

„Hafen Niedersachsen": Entwicklung als Spagat

Für Holger Banik, den Geschäftsführer von NPorts, ist die diesbezügliche Weiterentwicklung der Häfen gewissermaßen ein Spagat: „Derartige Infrastrukturprojekte bedeuten immer, mit einem Bein in der Gegenwart zu stehen und zugleich mit dem zweiten einen großen Schritt in die Zukunft zu machen." Dabei gelte es, sowohl zukünftige Entwicklungen der Weltwirtschaft bei Schiffsgrößen und -antrieben sowie bei der Digitalisierung zu betrachten als auch regionale Strukturen und Rahmenbedingungen mit zu berücksichtigen. Im Gegensatz zu Hafenstädten mit wenigen Standorten bewertet er die geografische Ausdehnung der 15 Seehäfen im Flächenland Niedersachsen als echten Vorteil: „Von den Erfahrungen, die wir an einem Standort machen, profitieren auch die anderen. Zudem ist jeder Standort spezialisiert, sodass wir zusammen alles bieten können. Das ist halt der ‚Hafen Niedersachsen'."

Zu den wichtigsten gegenwärtigen Bauprojekten von NPorts zählt unter anderen der Helgolandkai in Wilhelmshaven. Dieser war zuletzt aus Sicherheitsgründen nur einge-

Die Sanierung des Helgolandkais in Wilhelmshaven ist sowohl ein Infrastruktur- als auch ein Digitalisierungsprojekt. So wurde die Anlage bereits virtuell gebaut, wie die Zeichnung unten zeigt, und mit einer Datenbank verknüpft, die auch Informationen zu Materialien, Terminen und Kosten enthält.



schränkt nutzbar und wird gegenwärtig für rund fünf Millionen Euro umfassend instand gesetzt. Im Zuge dieser Arbeiten wird unter anderem vor die rund 100 Meter lange, bestehende Spundwand eine neue Wellenspundwand aus Stahl gesetzt, verankert und im Anschluss hinterfüllt. Bis zum Frühjahr 2020 soll der Kajenkopf aufgebaut und eine Treppenanlage vor die Spundwand gesetzt werden. Zudem soll die neue Anlage mit Steigleitern, Haltekreuzen, Kopfpollern sowie Anlege- und Festmacherdalben ausgestattet werden. „Für uns ist diese Maßnahme gleichzeitig ein Infrastruktur- und ein Digitalisierungsprojekt. Denn wir haben den Helgolandkai virtuell schon gebaut. Neben dem 3-D-Bauwerksmodell haben wir eine Datenbank, die auch Informationen zu Materialien, Terminen und Kosten enthält“, erklärt Banik. Das Projekt zur Sanierung des Helgolandkais ist eine Pilotmaßnahme zur Anwendung des Programms Building Information Modeling (BIM). Die Abkürzung BIM bezeichnet eine Arbeitsmethodik, mit der auf der Grundlage digitaler Modelle eines Bauwerks die für seinen Lebenszyklus relevanten

FOTOS: NPORTS/CHRISTIAN O. BRUCH, NPORTS/ANDREAS BURMANN, NPORTS, GVN

„Lange Planungszeiten sind ein Hemmschuh“

Interview mit Uwe Garbe,
Geschäftsführer für Spedition und Logistik im Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen (GVN)

Herr Garbe, was kennzeichnet Ihrer Meinung nach die Entwicklung der Infrastruktur in Deutschland?
Die hiesige Infrastruktur wurde lange „auf Verschleiß gefahren“ und dem Mengenwachstum oft nur unzureichend oder zu spät angepasst. Jetzt stößt sie bei eigentlich allen Verkehrsträgern an ihre Grenzen. Insbesondere im Projektgeschäft kommt es daher aufgrund von Achslastbeschränkungen zu wirklich kuriosen Fahrtstrecken. Hinzu kommen häufig noch inakzeptable Genehmigungszeiten. Dadurch, dass in den vergangenen Jahren die Mittel für Sanierung und Neubau erhöht wurden, wird nun gebaut wie lange nicht.
Die negativen Auswirkungen dieser Entwicklung sind täglich spürbar. Die Stauzeiten und -kosten steigen stetig an, was für die Wettbewerbsfähigkeit der Exportnation Deutschland alles andere als förderlich ist. Genauso wenig wie die langen Planungs- und Realisierungszeiten im Bereich der Infrastruktur, die ein echter Hemmschuh sind.

Wie sehen Sie die Lage in Niedersachsen?
Zahlreiche Projekte, die die Anbindung der niedersächsischen Seehäfen verbessern sollen, sind in der Pipeline – mehr aber nicht. Abschnitte der Küstenautobahn A20 und auch der A26 befinden sich erst in der Planung, beziehungsweise noch in der Planfeststellung. Hier werden wohl noch Jahre vergehen. Ähnlich verhält es sich mit der Anpassung der Mittelweser. Exemplarisch ist auch die zweigleisige Anbindung und Elektrifizierung vom Wilhelmshaven zu nennen. Hier sind längst, wie auch bei den Varianten um die Alpha-Trassen, nicht alle Hürden überwunden. Zur notwendigen Anpassung der Infrastruktur gehört auch der Ausbau des deutschen Schienennetzes für Güterzüge mit 740 Metern Länge sowie die nationale Umsetzung des European Train Control Systems.

Das bedeutet in der Konsequenz ...?
... dass der Wille und das Ziel, das Mengenwachstum der kommenden Jahre überproportional auf Wasser und Schiene zu verlagern, zu scheitern drohen, wenn nationale Projekte sich immer wieder verzögern. Die Politik ist daher gefordert, den Wirtschaftsverkehr angemessen zu berücksichtigen und die Prioritäten nicht zugunsten von Personen- und Freizeitverkehr zu verschieben. Das gilt für Wasser, Straße und Schiene gleichermaßen. Es bleibt also viel zu tun, um den Abstand zu den Westhäfen nicht größer werden zu lassen.

„Balance zwischen ökologischen Interessen und wirtschaftlichen Notwendigkeiten finden“

Interview mit Oliver Oestreich,
Vorsitzender des Vereins Bremer Spediteure

Herr Oestreich, wie bewerten Sie die Infrastruktur in den deutschen Häfen?
Es wäre schlicht falsch zu behaupten, dass die deutschen Seehäfen nicht gut an das Hinterland angebunden sind. Was die Straßenanbindung angeht, brauchen sie sich keinesfalls vor den Westhäfen zu verstecken. Und auch um die Schienenanbindung beneidet man uns dort. Die Westhäfen besitzen aber einen Wettbewerbsvorteil mit dem Rhein und die Nähe zum Ruhrgebiet. Allerdings ist die Binnenschifffahrt nicht immer derart zuverlässig, wie es wünschenswert wäre. Dies hat das wochenlange Niedrigwasser im vergangenen Sommer gezeigt.

Demnach ist alles im grünen Bereich?
Nein, das heißt nicht, dass die Anbindungen an die deutschen Nordseehäfen nicht verbesserungswürdig wären. Zum Beispiel die Kapazitäten im Schienenverkehr müssen weiter ausgebaut werden. Ebenso kommt der Instandhaltung des bestehenden Straßennetzes eine große Bedeutung zu, wie der bedenkliche Zustand der Lesumbrücke im Zuge der Autobahn A27 zwischen Bremen und Bremerhaven zeigt. Es ist dringend erforderlich, die erforderlichen Planungskapazitäten auszubauen – nicht nur wegen der Lesumbrücke. Denn insgesamt sind in Deutschland 5.000 Brücken auf dem Fernstraßennetz dringend sanierungsbedürftig. Dies trifft auch auf rund 1.000 Eisenbahnbrücken zu. Zudem wartet die bremische Wirtschaft immer noch auf eine leistungsfähige Anbindung des GVZ und die Vollendung der A281. Zu Beginn dieses Jahres konnten die Arbeiten im Bauabschnitt 4 mit der Weserquerung bei Seehausen begonnen werden. Eine Fertigstellung ist für 2024 avisiert. In diesem Jahr soll auf der anderen Seite auch der Anschluss an die A1 in Kattenturm hergestellt sein. Wir hoffen sehr, dass der Autobahnring um Bremen dann tatsächlich fertiggestellt ist.

Und wie stehen Sie zur Fahrrinnenanpassung der Elbe und der Vertiefung der Außenweser?
Mit der Fahrrinnenanpassung der Elbe wird jetzt glücklicherweise begonnen. Die ebenfalls notwendige Vertiefung der Außenweser verzögert sich bedauerlicherweise weiter auf unbestimmte Zeit. Gerade diese beiden Beispiele zeigen überdeutlich, dass wir unbedingt unser Planungsrecht verschlanken müssen. Die Verfahren bis zum endgültigen Planfeststellungsbeschluss dauern in Deutschland einfach viel zu lange. Mit der Verschlankung des Planungsrechts muss auch diskutiert werden, ob sich das Verbandsklagerecht in der bestehenden Form tatsächlich bewährt hat. Wir müssen dringend eine neue Balance zwischen berechtigten ökologischen Interessen und wirtschaftlichen Notwendigkeiten finden.

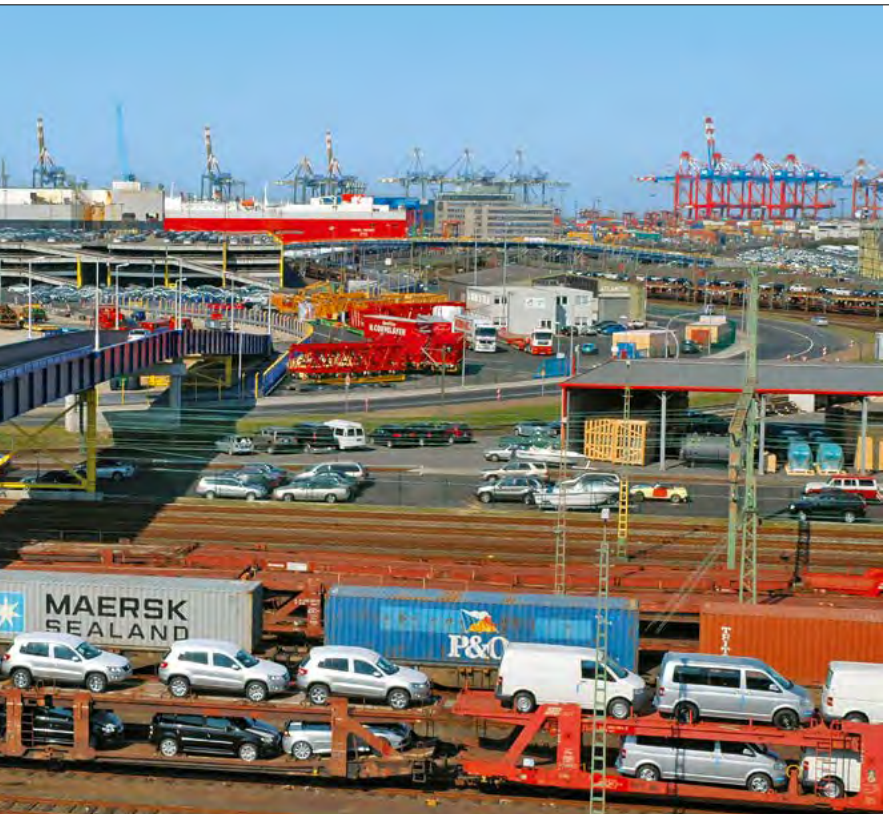
Wenn es um die Hinterlandanbindung per Schiene geht, zählt Bremerhaven zu den Spitzenreitern in Europa – und mit jährlich mehr als zwei Millionen umgeschlagenen Fahrzeugen zu den größten Autohäfen der Welt.

Informationen und Daten dauerhaft erfasst und verwaltet werden. Nach der Fertigstellung des Helgolandkais sollen dann die Arbeiten am gegenüberliegenden Wangeroogkai beginnen, der ebenfalls saniert wird.

Bremerhaven baut für Kreuzfahrer

In Bremen hat der Senat 2018 neue Infrastrukturmaßnahmen mit einem Volumen von 120 Millionen Euro beschlossen. Ein Großteil davon wird in verschiedene Kajenbauwerke fließen, die inzwischen das Ende ihrer technischen Lebensdauer erreicht haben oder in absehbarer Zeit erreichen werden. Konkrete Beispiele dafür sind in Bremerhaven die bereits beschlossenen und laufenden Erneuerungen der Kaje 66 im Überseehafen sowie der Nordmole und der Columbuskaje.

Für das Projekt Columbuskaje hat der Senat im März 2018 grünes Licht gegeben, um Bremerhaven als Kreuzfahrtstandort zu stärken. Denn die Aussichten für die kommenden Jahre deuten auf eine weitere Zunahme der dortigen Schiffs- und Passagierzahlen hin. Deshalb soll rund 25 Meter entfernt von der jetzigen Kaje eine neue in den Hafenschlick gerammt werden. Da die Standsicherheit des inzwischen über 90 Jahre alten Bauwerks eingeschränkt ist, war bremenports bereits dazu gezwungen, des-



Derzeit erstellt bremenports detaillierte Entwurfsunterlagen, damit die Arbeiten für die neue Columbuskaje Anfang 2021 losgehen können.

sen maximal zulässige Verkehrslast zu begrenzen sowie im Fall von extremen Niedrigwasserständen eine Räumung der Kaje anzuordnen. Derzeit ist die Hafenmanagement-Gesellschaft dabei, detaillierte Entwurfsunterlagen zu erstellen und das wasserrechtliche Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Ein Baubeginn wird für den Jahresanfang 2021 angestrebt. Die Bauzeit soll etwa drei Jahre betragen, wobei die Arbeiten bei laufendem Hafenbetrieb erfolgen werden.

Ähnlicher Natur ist auch der Neubau eines 500 Meter langen Kajenabschnitts im Kaiserhafen III. Diese Maßnahme wurde 2017 begonnen und soll im nächsten Jahr abgeschlossen sein. Geplant ist, dass in Zukunft dort neben einer flexiblen Nutzung auch Schiffsneubauten zur Ausrüstung und Abfertigung festmachen können. In Bremen-Stadt ist erst jüngst mit der Optimierung des Industriehafens ein zentrales Infrastrukturgroßvorhaben abgeschlossen worden. Dabei erfolgte unter anderem die Vertiefung weiter Teile und die Verbesserung der Durchfahrtsbreite im Hüttenhafen in Verbindung mit dem Neubau einer Kaje.

„Wenn wir diese Projekte erfolgreich realisiert haben, sind die bremischen Häfen bestens für die Zukunft aufgestellt“, so bremenports-Chef Robert Howe. Gleichzeitig verweist er auf die bereits jetzt vorhandene Qualität der Hinterlandanbindung: „Mit der Hafenbahn verfügen wir über den perfekten Anschluss an das deutsche Bahnnetz. Und wir haben unschlagbar kurze Wege zur Autobahn. Nach Fertigstellung des Hafentunnels ist die A27 ampelfrei aus dem Hafen zu erreichen.“

Landstrom und LNG als Eckpfeiler der Energieinfrastruktur

Abschließend sei noch ein Aspekt erwähnt, der in den bisherigen Ausführungen keine Erwähnung fand, der aber aus Sicht des ZDS von erheblicher Bedeutung ist – die Energieinfrastruktur in den deutschen Häfen. Hierbei legt der Verband sein Augenmerk vor allem auf die Verringerung der Schadstoffemissionen von Schiffen während der Liegezeiten und damit auf die Themen Landstrom und LNG. „Damit der Landstrom auch für die Reeder wirtschaftlich ist, muss die im Koalitionsvertrag auf Bundesebene vereinbarte Absenkung der EEG-Umlage im Hafenbereich zeitnah erfolgen, um die erforderlichen Investitionsentscheidungen sowohl wasser- als auch landseitig zu treffen“, erläutert Hosseus. Gleichzeitig verweist er auf die Nutzung von LNG als umweltfreundliche, emissionsarme und innovative Alternative zu konventionellen Treibstoffen und appelliert dabei erneut an die Politik: „Im Koalitionsvertrag haben CDU, CSU und SPD vereinbart, LNG durch eine verstärkte Förderung zu etablieren sowie Deutschland zum Standort für LNG-Infrastruktur zu machen. Derzeit wird noch über geeignete Standorte dafür diskutiert. Als innovative Industrienation sollte Deutschland darauf bedacht sein, die Nutzung alternativer, umweltschonender Kraftstoffe zu fördern.“ (bre)

FOTOS: OESTREICH, BREMENPORTS/BLG, BREMENPORTS

Im Institut für den Schutz maritimer Infrastrukturen wird mit viel Weitblick an zukunftsweisenden Projekten gearbeitet.

Forschung für Generationen

Um insbesondere Häfen und Offshore-Windparks vor Unfällen und Angriffen zu bewahren, besteht seit 2017 das Institut für den Schutz maritimer Infrastrukturen des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt.

Was Ende Oktober vergangenen Jahres in Bremerhaven eröffnet wurde, ist einzigartig in Europa: Das zum Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) gehörende Institut für den Schutz maritimer Infrastrukturen hat es sich zur Aufgabe gemacht, die Infrastrukturen wie Häfen und Offshore-Windanlagen vor Unfällen, terroristischen und sonstigen Angriffen zu schützen.

Dafür steht dem Forschungsinstitut ein jährliches Budget in Höhe von rund 4,5 Millionen Euro aus Fördermitteln von Bund und Land zur Verfügung. Hinzu kommen zu akquirierende Drittmittel aus öffentlichen Förderprogrammen und von der Wirtschaft. Derzeit sind 30 Mitarbeiter dort beschäftigt, künftig sollen es 60 sein. Gegliedert ist das Institut in zwei Hauptabteilungen: In einer davon geht es um die theoretische Forschung, die sich mit der Resilienz maritimer Systeme, also deren Widerstandskraft beschäftigt. In der zweiten Abteilung stehen die technischen Aspekte der

Sicherheit im Vordergrund. Zusätzlich findet Forschung zu ethischen, rechtlichen und sozialen Aspekten der Sicherheitsforschung statt.

Abbildung des Gesamtsystems Hafen und Logistik

„In unserer Abteilung Resilienz maritimer Systeme beschäftigen wir uns insbesondere mit der Entwicklung von Systemmodellen komplexer maritimer Infrastrukturen", berichtet Carl Philipp Wrede, Leiter Strategieentwicklung und ELSA-Forschung am Institut. „Unser Ziel ist es, beispielsweise für Häfen neuartige Lagebilder zu entwickeln, sodass die Sicherheitsverantwortlichen deutlich besser als gegenwärtig etwaige Abweichungen vom Normalzustand erkennen und ihre Auswirkungen beurteilen können." Beispiele dafür sind die Sicherstellung der Stromversorgung und der Verkehrssicherheit sowie Vorkehrungen gegen Gefahren aufgrund des Klimawandels und durch terroristische Angriffe. Während derzeit noch Kamerabilder von Menschen ausgewertet werden müssen, könnte eine intelligente Sensorik künftig nicht nur automatisiert erkennen, dass sich jemand dem Tor nähert, sondern zugleich aufgrund umfangreicher Daten und eines Systemmodells ermitteln, ob die konkrete Person zum jeweiligen Zeitpunkt und Ort auch zutrittsberechtigt ist. „Dafür müssen zunächst alle Prozesse im Hafen und die der Akteure systemseitig hinterlegt werden", so Wrede. Dazu werden sowohl die physikalischen Abläufe und die baulichen Aspekte als auch die IT-Systeme der Infrastruktur berücksichtigt. „Bei aller Relevanz, die der Cybersicherheit in diesem Umfeld zukommt, ist dies jedoch kein einzelner Forschungsschwerpunkt, sondern eher Bestandteil der Gesamtbetrachtung. Die dabei entstehenden Modelle können verwendet werden, um die Resilienz der Infrastruktur umfassend zu bewerten", erläutert Wrede.

„Auch die vom Gesetzgeber vorgegebene Definition kritischer Infrastrukturen ist für unsere Arbeit sehr wichtig, da diese darauf abzielt, die Relevanz der einzelnen Infrastruktur für die Gesellschaft zu ermitteln", berichtet Wrede weiter. Zwar sei es derzeit noch so, dass einzelne Infrastrukturen für sich genommen oftmals zu klein seien, um von den in der Verordnung genannten Schwellenwerten erfasst zu werden. Allerdings sei davon auszugehen, dass diese künftig weiter abgesenkt würden und dass gleichzeitig Maßnahmen wie das Zusammenschließen mehrerer Windparks zu Grids und Clustern zu einer größeren Anzahl von kritischen Infrastrukturen führen werden.

„Wichtig ist für uns auch die Berücksichtigung der sozioökonomischen Infrastruktur, beispielsweise der Verwaltung", so Wrede. Konkret heißt das: „Im Kontext der kritischen Infrastrukturen beginnt sich ‚Resilience Engineering' als neue wissenschaftliche Methode zu etablieren. Das ist eine – ursprünglich auf die Technik bezogene – Herangehensweise, um komplexe Systeme zu entwickeln und nachhaltig zu betreiben." Dabei geht es um die Frage, wie sich beispielsweise der Hafen auf die umliegende Infrastruktur, die Gesellschaft und die Umwelt auswirkt – also ein interdisziplinärer Ansatz. ■■■

FAKTEN

Institut für den Schutz maritimer Infrastrukturen des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR)

Gründung: 2017 als eins von sieben neuen DLR-Instituten, Eröffnung Ende Oktober 2018

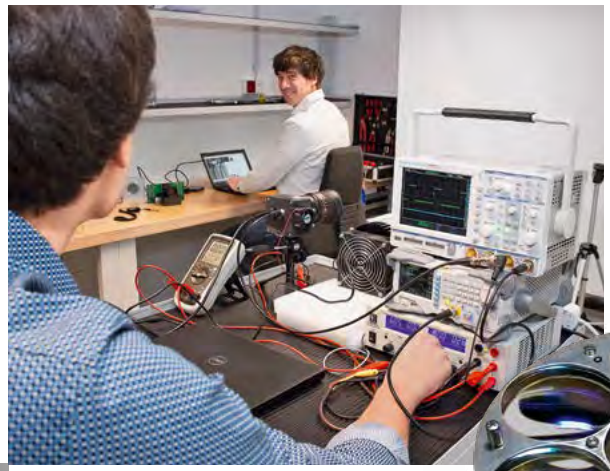
Gründungsdirektor und Leiter: Dr. Dennis Göge

Standort: Bremerhaven

Ziel: Schutz maritimer Infrastrukturen

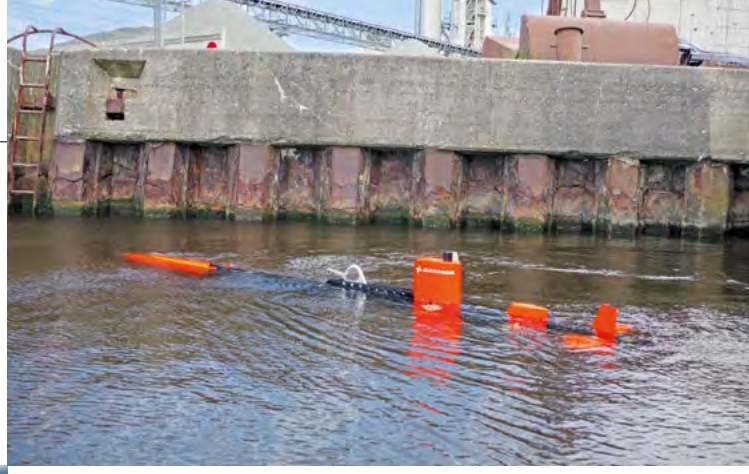
Mitarbeiter: derzeit 30

Forschungsbudget: rund 4,5 Millionen Euro von Bund und Land zuzüglich Drittmitteln



Bevor neu entwickelte Hardware in der Praxis erprobt werden kann, ist eine gründliche Vorbereitung im Optiklabor des DLR erforderlich (links). Zunächst müssen die Messgeräte aufgebaut und die entwickelte Hardware kalibriert werden (oben). Ein Beispiel dafür ist die aktive Beleuchtungsquelle (rechts).

FOTOS: ANDREAS CASPARI (3), DLR-MI



Eine der ersten Neuanschaffungen des Instituts war ein unbemanntes Unterwasserfahrzeug, mit dem neu zu entwickelnde optische und akustische Sensorik zur Überwachung und Inspektion von maritimen Infrastrukturen erprobt werden soll.

Auf den Hafen bezogen bedeutet das, dass er seine Relevanz nicht aus sich selbst, sondern aus seiner Bedeutung als Teil der Logistikkette zieht. Nur mithilfe einer ganzheitlichen Betrachtung können das Gefährdungs- und Risikopotenzial ermittelt und mögliche Schutzmaßnahmen entwickelt werden. „Ein solches komplettes Modell zu bauen ist allerdings nichts, was wir in naher Zukunft abschließen werden. Wir haben mit diesem Ziel für mehrere Generationen von Wissenschaftlern herausfordernde und spannende Tätigkeiten vorgegeben, die innovative Lösungsansätze erfordern“, weiß Wrede, „aber es geht Stück für Stück voran.“

Konkrete Projekte sind bereits in Arbeit

Ein gutes halbes Jahr nach der Eröffnung des Instituts arbeiten die Wissenschaftler aber auch an zeitlich kurzfristigeren Zielen. Ein konkretes Projekt mit dem Namen „KÜS – KPI-basierte Überwachung der Sicherheitslage von Offshore-Windparks“ beschäftigt sich beispielsweise mit der Resilienz von Offshore-Windparks. Bisherige Betrachtungen richteten sich vor allem auf die effektive und effiziente Gewährleistung der Betriebssicherheit im Kontext der Energieerzeugung. Vorrangig wurden dabei technologische Aspekte betrachtet, also wie robust die verschiedenen Komponenten einer Windkraftanlage sind und welchen Wettereinflüssen sie ausgesetzt sind. Der Schutz von Offshore-Windparks in ihrer Gesamtheit und die mögliche Beeinträchtigung der Energieversorgung im Falle von Angriffen wurde hingegen kaum untersucht. Um potenzielle Angriffs- und Störszenarien beschreiben und hinsichtlich ihrer Auswirkungen bewerten zu können, wird nun im DLR ein umfassendes Verständnis des Systemverhaltens der Anlagen im regulären Betrieb erarbeitet, also wie sich das Funktionieren einzelner Bestandteile auf die Gesamtheit auswirkt. Das ist vor allem deshalb anspruchsvoll, weil dabei Teile und Komponenten unterschiedlicher Hersteller zum Einsatz kommen. Die spannende Frage lautet: Was wird machbar, wenn womöglich in Zukunft alle Datenquellen zusammengefügt werden? Bis dahin ist viel Kommunikation der Beteiligten untereinander erforderlich.

Beteiligt sind an diesem und weiteren Projekten verschiedene Wissenschaftler, die es gelernt haben, mit sehr komplexen Modellen zu arbeiten. Allerdings: „Bei allem Erfolg darin, Spitzenforscher nach Bremerhaven zu holen, gibt es auf dem Arbeitsmarkt niemanden, der sowohl akademische Erfahrung mitbringt als auch solche aus der Unternehmenssicherheit oder der behördlichen Gefahrenabwehr“, sagt Wrede, der sich daher als Bindeglied zwischen maritimer Wirtschaft, Behörden und Wissenschaft versteht. Wichtig bei allen Projekten: „Auch wenn viele Fragestellungen und Projekte sehr komplex sind, geht es uns immer um konkrete Anwendungen“, hebt Wrede hervor.

Systemkonzepte zum Schutz maritimer Infrastruktur

Die zweite Abteilung – Maritime Sicherheitstechnologien – widmet sich der Lösung einer Vielzahl an technologischen Fragestellungen, die für die Umsetzung und Erprobung von innovativen Systemkonzepten zum Schutz maritimer Infrastrukturen erforderlich sind. „Hier werden Hard- und Software vom einzelnen Sensor bis hin zum Demonstrator eines künftigen Gesamtlagebilds entwickelt“, so Wrede.

Damit eine Erprobung auch unter realen Bedingungen möglich ist, war eine der ersten Investitionen des Instituts

FOTOS: ATLAS ELEKTRONIK, DLR-MI, WREDE

ein unbemanntes Unterwasserfahrzeug. Auf einer Plattform wird die neu zu entwickelnde optische und akustische Sensorik zur Überwachung und Inspektion von maritimen Infrastrukturen erprobt. Dies kann sowohl bei Offshore-Windparks als auch innerhalb von Hafenanlagen erfolgen.

Ein weiteres Forschungsfeld ist die Seenotrettung: „Hier entwickeln wir eine Sensorik, die auch bei Nacht und Nebel Schiffbrüchige erkennt und deren Rettung ermöglicht“, erläutert Wrede. Wichtig sei hierbei die Entwicklung nah am Endnutzer, da dessen Bedarf, das Einsatzumfeld und das Budget darüber entscheiden, ob ein Forschungsergebnis auch den Sprung in die Anwendung schafft.

Dafür wird nicht nur innerhalb des Instituts abteilungsübergreifend zusammengearbeitet, sondern es werden auch andere DLR-Institute und externe Partner aus Wirtschaft und Wissenschaft eingebunden. Hierbei zeige sich, dass die Standortwahl des Instituts richtig gewesen sei, so Wrede. „Insbesondere im Land Bremen und Niedersachsen sind gute strategische Partnerschaften entstanden.“ Darüber hinaus wird das Institut bei seiner Arbeit unter anderem eng mit der Bundespolizei und weiteren Behörden sowie Hilfsorganisationen zusammenarbeiten. Schließlich können große Forschungsvorhaben wie dieses am besten gemeinsam angegangen werden. (cb)

> „Insbesondere im Land Bremen und Niedersachsen sind gute strategische Partnerschaften entstanden.“
>
> Carl Philipp Wrede,
> Leiter für Strategieentwicklung und
> ELSA-Forschung am DLR

Weitere Informationen:
www.dlr.de

Binnenschifffahrt muss verlässlich sein

Uwe Beckmeyer, seit 2018 Vorsitzender des Weserbunds und seit 2019 auch des Wirtschaftsverbands Weser, spricht mit dem LOGISTICS PILOT über die Herausforderungen und das Potenzial der Wasserstraßen.

LOGISTICS PILOT: Welche Bedeutung hat die Inbetriebnahme der Weserschleuse in Minden vor zwei Jahren für die Hinterlandanbindung der bremischen und niedersächsischen Seehäfen?
UWE BECKMEYER: Der Ausbau der Mittelweser war ein absolutes Muss! Für das gesamte System sind allerdings funktionierende Schleusen unabdingbar, da die Binnenschifffahrt vom Aufbau eines verlässlichen Regelverkehrs lebt. Das ist nur möglich, wenn auf der ganzen Strecke von Minden bis Bremen alles gut funktioniert. Allerdings gab es vor Kurzem den ein oder anderen Ausfall.

Sie meinen die Schließung, weil an den Sparbecken Verschlüsse undicht waren?
Ja, aber das betrifft nicht nur Minden, sondern auch Langwedel, wo der Betrieb der Schleusen ebenfalls langfristig gesichert werden muss. Ich setze da sehr auf die Einsichtigkeit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung, dass man die alte Schleuse in Langwedel einstweilen im Betrieb belässt.

„Der Ausbau der Mittelweser war ein absolutes Muss!“

Uwe Beckmeyer, Vorsitzender des Weserbunds und des Wirtschaftsverbands Weser

Wie sieht das die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)?
Wir haben dort adressiert, dass wir das wünschen und ich denke, dass die WSV das prüfen wird. Wichtig ist allerdings auch, dass das dafür erforderliche Personal zur Verfügung gestellt wird.

Welchen Anteil haben der Wirtschaftsverband und der Weserbund an der Umsetzung des Neubaus in Minden?
Ich möchte den Wirtschaftsverband hier nicht zu sehr emporheben, aber wir sind tatsächlich Taktgeber und Initiatoren. Es ist aber auch sehr wichtig, dass die Landes- und Bundespolitik das aufnimmt und durchsetzt.

Apropos Politik: Könnte sich durch die neue politische Konstellation in Bremen etwas an der Umsetzung der ausstehenden Maßnahmen ändern?
Wir haben als Verband Anfang Mai Wahlprüfsteine auch zu diesem Thema verschickt und hatten einen sehr guten Rücklauf – außer von der AfD, die unsere Fragen inhaltlich nicht wirklich beantwortet hat. Die anderen Parteien, insbesondere die CDU und die SPD haben deutlich gemacht, dass sie sich für unsere Belange einsetzen.

Das Bundesverkehrsministerium will trotz neun bereits planfestgestellten Uferrückverlegungen und vereinbarten Warteplätzen wie Engpassbeseitigungen nur sechs Uferrückverlegungen verwirklichen. Wie ist hier der Stand der Dinge?
Alle Maßnahmen müssen so schnell umgesetzt werden, wie es geht. Ein Teil davon ist schon in Arbeit, und mein Eindruck ist, die WSV ist insgesamt auf einem guten Weg. Was uns zudem interessiert, ist aber auch, gemeinsam mit der Wirtschaft den Flussabschnitt zusätzlich zu

attraktivieren. Das könnte zum Beispiel mit dem autonomen Fahren in der Binnenschifffahrt gelingen. Wirtschaft und Politik sollten das gemeinsam ins Auge fassen.

Im Bundesverkehrswegeplan ist der Ausbau der Mittelweser als Bundeswasserstraße nicht als vordringlicher Bedarf eingestuft.
Das ist bedauerlich, ebenso wie die fehlende Berücksichtigung erheblicher Transportvolumina auf der Mittelweser: Bei der Kategorisierung der Weser wurde nur Tonnage berücksichtigt, die in Minden losfährt und in Bremen ankommt, Mengen aus den inneren Verkehren mit Ziel- und Quellenort an der Weser sind außen vor geblieben. Bremen und Niedersachsen haben das deutlich kritisiert und mit dem Bundesverkehrsministerium gesprochen, damit dieser Verkehr bei der weiteren Entwicklung berücksichtigt wird.

Wie groß ist die Diskrepanz zwischen den Zahlen?
Derzeit liegt das Volumen bei zwischen etwa sieben und acht Millionen Tonnen pro Jahr. Durch zusätzliche Massengutransporte sind weitere zwei Millionen Tonnen und beim Containertransport bis zu 125.000 TEU möglich.

Im neuen Masterplan Binnenschifffahrt werden vor allem Ziele benannt, wie die Optimierung der Prozesse an den Schleusen. Ist das konkret genug?
Ziele sind das eine, aber sie müssen auch mit hinterlegten Projekten angegangen werden. Was wir nicht brauchen, sind pure Lippenbekenntnisse. Die Regierung muss auch liefern. Nur das zeigt ein echtes Bekenntnis zur Binnenschifffahrt. Wollen wir den CO_2-Ausstoß reduzieren, müssen wir neue Transportwege nutzen und mehr Volumina auf die Schiene und die Wasserstraße bringen. Die Wirtschaft wiederum können wir aber nur dann dazu ermutigen, stärker auf das Binnenschiff zu setzen, wenn dieser Transportweg auch verlässlich ist. Sonst sucht sich die Logistik andere Wege.

Mittelfristig soll laut Masterplan die digitale Schleusenreservierung möglich werden. Welche Bedeutung hat das?
Das sind wichtige Themen. Die Digitalisierung ist mitteleuropäischer Standard. In die Richtung müssen wir auch tätig werden. Nur so erreichen wir die Professionalität, die angemessen ist für diesen Verkehrsträger. Binnenschifffahrt funktioniert nicht mehr wie vor 100 Jahren!

Welche konkreten Ziele haben Sie sich als Vorsitzender des Wirtschaftsverbands Weser und des Weserbunds gesetzt?
Wir haben uns neu aufgestellt und mit Thomas Voigt im Juni einen neuen Geschäftsführer bekommen. Insgesamt wollen wir in der Region eine noch stärkere Präsenz zeigen, zum Beispiel in Form von Vortragsveranstaltungen. Auch unser Internetauftritt wird gerade neu gestaltet und wir sind dabei, unsere 100-Jahres-Feier vorzubereiten.

FOTOS: SPD-FRAKTION, WSV (2)

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer will mehr Binnenschifffahrt. Insgesamt soll ihr Anteil an der Verkehrsleistung in Deutschland im Jahr 2030 von heute rund acht Prozent auf zwölf Prozent steigen. Dafür sind funktionierende Schleusen wie in Minden unabdingbar.

Was wird sich an der inhaltlichen Ausrichtung verändern?
Es gibt in der Region noch viele Bereiche mit Entwicklungsmöglichkeiten. Zum Beispiel könnte der Speicher der Edertalsperre bei Kleinwasser, also bei niedrigem Pegelstand, künftig auch für die Erzeugung einer Welle für die gewerbliche Schifffahrt genutzt werden. Neue technologische Möglichkeiten sollten dazu beitragen, dass die Salzfracht beim Transport nicht mehr in der Weser landet. Für Container wäre eine Dreilagigkeit in bestimmten Flussabschnitten wünschenswert, birgt aber das Problem der zu niedrigen Brücken. Schubverbände und größere Schiffe könnten hier die Antwort sein. Das „Blaue Band der Weser“ als ökologisch interessanter Gestaltungsraum ist ein weiteres Thema.

Und wie sieht es mit schwerer Ladung aus?
Die Binnenschifffahrt ist immer ein probates Mittel, muss aber logistisch passen.

Wo sehen Sie die Mittelweser in zehn Jahren?
Ich hoffe, dass wir eine deutliche Zunahme des Verkehrs dieses umweltfreundlichen Transportmittels verzeichnen können. Die Binnenschifffahrt könnte künftig andere Verkehrsträger entlasten und einen deutlich größeren Beitrag zum Modal Split leisten als bisher. Politisch und verbandsmäßig müssen wir alles tun, damit diese Erwartung Realität wird, und Binnenschiffe letztlich CO_2-frei fahren. (cb)

Weitere Informationen:
www.weser.de

666 als gutes Omen

Mit einer Kombination aus Digitalisierungs- und Infrastrukturmaßnahmen will die Bremische Hafeneisenbahn ihre Qualität und ihr Zugaufkommen langfristig steigern

Das Leistungsangebot der Hafeneisenbahn von den wasserseitigen Umschlagsterminals in Bremerhaven ins Hinterland nutzen derzeit im Jahresdurchschnitt rund 548 Züge pro Woche. Als bremenports im Jahr 2010 den Masterplan Hafeneisenbahn erarbeitet hatte, waren es wöchentlich 430. Der Rekord lag im vergangenen September bei 666 Zügen pro Woche. Insgesamt wurden im vergangenen Jahr 38.960 Ein- und Ausgangszüge über die Bremische Hafeneisenbahn abgewickelt. Das Zugaufkommen stieg damit im Vergleich zu 2017 in der Summe um fünf Prozent. 30.390 Züge wurden in Bremerhaven abgewickelt, 8.300 entfielen auf die Gleisanlagen in Bremen. „Das zeigt, was geht und dass die Kapazitätsgrenze noch lange nicht erreicht ist", blickt bremenports-Geschäftsführer Robert Howe optimistisch in die Zukunft.

Als mit ausschlaggebend für diese positive Entwicklung sieht Howe vor allem drei Faktoren: „Zum einen arbeiten wir an einem völlig neuen IT-System, das ab Herbst 2020 die Planung und Disposition der Zug- und Wagenbewegungen optimieren soll. Zum anderen haben wir im vergangenen Jahr das Infrastrukturdatenmanagementsystem (IDMS) eingeführt. Mit diesem Doppelpaket haben wir einen großen Satz ins digitale Zeitalter gemacht." Parallel dazu seien in den bremischen Häfen zahlreiche Infrastrukturprojekte angestoßen worden, mit denen die Hafeneisenbahn die Weichen für eine erfolgreiche Zukunft stellt. Dazu zählen in Bremerhaven unter anderem die Verlängerung der Gleise im Kaiserhafen um 750 Meter und die vollständige Elektrifizierung. Am Hafenbahnhof Imsumer Deich wurde zudem die Kapazität mit dem Bau von acht weiteren Vorstellgleisen kurzerhand verdoppelt. Somit erstreckt sich das Netz der Bremischen Hafeneisenbahn gegenwärtig über eine Gleislänge von rund 200 Kilometern und über mehr als 600 Weichen.

Eine neue qualitative Stufe

„Das neue IT-System wird die Bremische Hafeneisenbahn qualitativ auf eine ganz andere Stufe stellen", ist sich Howe sicher. Hierzu soll es über eine modulare Struktur verfügen, die aus den Funktionsbereichen Betriebsplanung, Disposition, Abrechnung und Auswertung sowie aus einem Kundenportal besteht.

Um die Prozessabläufe so effizient, stabil und kundenfreundlich wie möglich zu gestalten, werden die Module eine gemeinsame leistungsfähige Datenplattform nutzen. Überhaupt wird die stärkere Vernetzung innerhalb der Logistikkette ein Hauptmerkmal des neuen Systems sein. Hierzu dienen zum Beispiel Schnittstellen zu den Systemen der DB Netz AG, mit denen vor allem Fahrpläne und Zugmeldungen, beispielsweise über Verspätungen, abgefragt werden. Zudem ist ein Kundenportal geplant, das die Eisenbahnverkehrsunternehmen, Rangierdienstleister und die Terminalbe-

Weitere Informationen:
www.bremenports.de

FOTOS: BREMENPORTS (2)

treiber in den Informationsfluss der Betriebsführung der Hafeneisenbahn einbezieht. Die Kunden können dort ihre Bestellungen erfassen und verfolgen, Zugvormeldungen abgeben und Entgeltabrechnungen prüfen.

Die Terminals werden hingegen die Möglichkeit erhalten, geplante Ladezeiten mit der Hafeneisenbahn abzustimmen, den Status der geplanten Züge einzusehen sowie den Stand der Be- und Entladung zu melden. Darüber hinaus werden die Rangierdienstleister Daten über vorgesehene Rangierbewegungen und die Bedienung der Terminals mit der Hafeneisenbahn austauschen können. An dem Projekt sind bremenports, der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, die DB Netz AG und dbh Logistics IT beteiligt; es wird inklusive der anschließenden Systempflege aus dem Sondervermögen Hafen finanziert.

IDMS hat Infrastruktur digital inventarisiert

Bereits jetzt erlaubt es das erwähnte Managementsystem IDMS, die Weichen, Gleise und Bahnübergänge kontinuierlich auf ihren Zustand hin zu überprüfen. Dies hilft bremenports, kurzfristige Reparaturnotwendigkeiten zu erkennen und langfristige Investitionen gezielter zu planen. Denn die Gleisanlagen müssen zweimal im Jahr überprüft werden, um den betriebssicheren Zustand festzustellen oder erforderliche Reparaturen vorzunehmen. Mit IDMS hat bremenports nicht nur die Infrastruktur digital inventarisiert, sondern auch neue Vernetzungsmöglichkeiten mit den Partnern der Bremischen Hafeneisenbahn geschaffen. Denn in dem System können alle beteiligten Institutionen in Echtzeit alle Daten zur Verkehrslage und zum Zustand der Gleisinfrastruktur austauschen.

Vor diesem Hintergrund verwies Howe darauf, dass die bremischen Häfen sowohl im Container- als auch im Automobiltransport auf der Hafeneisenbahn beim Anteil am Hinterlandverkehr europäische Spitzenwerte erzielen. „Bei uns geht jeder zweite Container über die Schiene. Bei den Automobilen sind es sogar über 70 Prozent. Und wir haben den Ehrgeiz, weiter zuzulegen. Die Eisenbahn ist ein ganz starkes Argument für unsere Häfen." Weiter zuzulegen hieße in diesem Kontext auch, den oben genannten Spitzenwert von 666 Zügen pro Woche vom September vergangenen Jahres zu übertreffen. Dementsprechend wertet man diese Zahl, der ja sehr unterschiedliche Bedeutungen zugeschrieben werden, in Bremen lediglich als Zwischenstation und damit als gutes Omen. (bre/hb)

Für bremenports-Geschäftsführer Robert Howe (rechts) – hier bei einer Premierenfahrt am Imsumer Deich im Dezember 2017 – hat die Bremische Hafeneisenbahn ihre Kapazitätsgrenze noch lange nicht erreicht.

FAKTEN

Bremische Häfen

Die Bremische Hafeneisenbahn verzeichnete 2018 insgesamt knapp 38.700 Ein- und Ausgangszüge (ohne Triebfahrzeugfahrten).

Auf Bremerhaven entfielen davon rund 30.400 Züge, also durchschnittlich 584 pro Woche.

In Bremen-Stadt verkehrten 2018 insgesamt 8.300 Ein- und Ausgangszüge und damit durchschnittlich 160 pro Woche.

„Zum Jubiläum die 1.000.000 TEU-Marke knacken“

Die TFG Transfracht feiert in diesem Jahr ihr 50-jähriges Bestehen. Sie steht vor allem für drei Länder, vier Häfen und ein flächendeckendes Zugnetzwerk rund um den Container.

Nein, bei der TFG Transfracht besitzt das geflügelte Wort vom längst abgefahrenen Zug keine Gültigkeit. Im Gegenteil, der Spezialist für Containertransporte auf der Schiene schrieb 2018 wieder schwarze Zahlen und stellt nun, im Jahr seines 50. Geburtstags, die Weichen für eine weitere Internationalisierung. „Außerdem möchten wir zu diesem Jubiläum einen Meilenstein setzen und gemeinsam mit unseren Kunden die 1.000.000 TEU-Marke knacken. Das wird angesichts der aktuellen Marktsituation aber kein Selbstgänger“, machte Bernd Pahnke, Sprecher der Geschäftsführung von TFG Transfracht, Ende Juli deutlich. Nach eigenen Angaben beförderte die Deutsche-Bahn-Tochter 2018 insgesamt 950.000 Standardcontainer (TEU). Das waren 6,4 Prozent mehr als 2017 – und gilt als bisherige Bestmarke in der Unternehmensgeschichte.

Bereits seit 1969 transportiert die TFG Transfracht für Reeder und Spediteure Container von den Seehäfen ins Hinterland und umgekehrt. Heute verbindet ihr 1998 gestartetes Zugsystem „AlbatrosExpress“ die drei Länder Deutschland, Österreich und Schweiz mit den deutschen Seehäfen in Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven sowie seit Mai dieses Jahres mit dem slowenischen Hafen Koper. Ein Kernelement des flächendeckenden „AlbatrosExpresses“, der derzeit 19 Relationen beinhaltet und die besagten Häfen mit über 15.000 Orten verbindet, ist ein Hub am Standort

Weitere Informationen:
www.transfracht.com

Der „AlbatrosExpress“ verbindet die Häfen in Hamburg, Bremerhaven, Wilhelmshaven und Koper nach Unternehmensangaben mit über 15.000 Orten.

Maschen. „Mithilfe dieser Relationen und der Kopplung mit dem Lkw-Transport kann wirklich jeder Empfänger und Verlader erreicht werden“, erläutert Pahnke.

Anforderungen sind nicht mehr vergleichbar

Als die wichtigsten Schritte zur Etablierung des „Albatros-Expresses“ – und damit der TFG Transfracht – wertet er die Wiedervereinigung Deutschlands im Jahr 1990, durch die unter anderem die Relationen Leipzig, Erfurt, Berlin und Riesa ins Schienennetz integriert wurden, sowie die Erschließung und Anbindung von Österreich (1999) und der Schweiz (2006) in das Unternehmensnetzwerk. Zudem habe die vollständige Übernahme der Anteile der TFG Transfracht durch die Deutsche Bahn in 2012 die Basis dafür geschaffen, das Unternehmen in die Erfolgsspur zu bringen. Im Rückblick auf die Firmengeschichte resümiert Pahnke: „Die Kundenanforderungen sind ohne Zweifel heute nicht mehr mit denen von vor 50 Jahren vergleichbar. Das Lieferkettenmanagement der Unternehmen ist in hohem Maße optimiert worden und verlangt oftmals eine punktgenaue Zustellung oder Abholung. Lagerreserven wurden dafür reduziert und die Vertaktung aller Glieder der Kette wesentlich verbessert.“ Dazu gehörte es in der jüngsten Vergangenheit auch, unrentable Verkehre auszusteuern, neue Kooperationen einzugehen und sich stärker auf den Mittelstand zu konzentrieren.

Neue Hafenstandorte und verstärkte Digitalisierung

Im Zuge dieser Neuausrichtung wurde, wie bereits angesprochen, auch der Hafen Koper in das Netzwerk integriert. Mit dieser Maßnahme verkürzt die TFG Transfracht die Laufzeiten von und nach Österreich und Süddeutschland und bedient die steigende Nachfrage nach einer Anbindung der Adria-Häfen. Im nächsten Schritt soll, wenn möglich noch in diesem Jahr, mit Rotterdam der größte europäische Seehafen in den „AlbatrosExpress“ eingebunden werden.

FOTOS: TFG TRANSFRACHT, HHM/MARC IHLE

„Im nächsten Schritt soll Rotterdam mit eingebunden werden.“

Bernd Pahnke,
Sprecher der Geschäftsführung
der TFG Transfracht

„Wir analysieren gegenwärtig intensiv weitere Hafenstandorte, auch um die Stabilität der Lieferketten zu verbessern und die Abhängigkeit von bestimmten stark ausgelasteten Hinterlandterminals weiter zu reduzieren“, gibt Pahnke einen Einblick in seine Strategie. Dabei arbeite man mit Company Trains, Public Trains und einer Mischung aus beidem, um flexibel auf die Bedürfnisse der Kunden reagieren zu können.

Ein ebenfalls mitentscheidender Wettbewerbsfaktor ist für Pahnke die Digitalisierung. „Hier muss man liefern, oder man wird abgehängt“, bringt er es auf den Punkt. Dementsprechend hat sein Unternehmen auf der „transport logistic“ im Juni in München eine optimierte Version des Konzepts „Box2rail 2.0“ vorgestellt. Mit dieser Online-Buchungsplattform für Container, die erstmals 2017 an den Start ging, erhält der Kunde in wenigen Augenblicken eine genaue Auskunft über Preise und Kapazitäten auf der Schiene sowie Informationen zum Tracking und Tracing. Nun wurde dieses digitale Tool um eine neu implementierte Kapazitätsanzeige für den Lkw erweitert.

Wilhelmshaven ist exzellent aufgestellt

Eine wichtige Rolle in der TFG-Strategie werden auch weiterhin die Häfen in Niedersachsen und Bremen spielen. „Ich glaube, in der Branche besteht Einigkeit, dass Wilhelmshaven mit seinem optimalen Zugang für Megacarrier über einzigartige Voraussetzungen verfügt und mit der vollständigen Elektrifizierung der letzten Teilstücke dann auch exzellent aufgestellt ist“, so Pahnke. Auch Bremerhaven sei für ihn seit Jahren ein geschätzter Hafenstandort mit einem hohen Modal Split zugunsten der Schiene, mit stabilen Abfertigungen und mit einem sehr guten Austausch zwischen den Partnern vor Ort. „Wenn es überall so laufen würde wie in diesen Häfen und wenn die Politik noch stärker als in der Vergangenheit das System Schiene unterstützt, besitzt der Schienengüterverkehr eine großartige Zukunft“, ist sich Pahnke sicher. Dabei setzt er vor allem auf den Wettbewerb unter den Marktteilnehmern. „Denn Wettbewerb fördert Innovation, Geschwindigkeit und Technologie“, so der Sprecher der TFG-Geschäftsführung. (bre)

50 TFG 1969 - 2019 JAHRE

FAKTEN

TFG Transfracht

Gründung:
14. April 1969 im Hafen Hamburg

Kernkompetenz:
Marktführer im containerisierten Seehafenhinterlandverkehr der deutschen Seehäfen

Gesellschafter:
DB Cargo AG (100 Prozent)

Zentrale: Mainz

Mitarbeiter: 200

Transportvolumen:
rund 950.000 TEU in 2018

Umsatz: 241 Millionen Euro in 2018

KOMPAKT

BREMEN. Mit Wirkung zum 1. Mai ist **Guido Försterling** in den Vorstand der Sloman Neptun Schiffahrts-AG berufen worden. Er folgt auf das langjährige Vorstandsmitglied Dirk Lohmann, der in den Ruhestand verabschiedet wurde. Försterling, der zuvor als Vorstand von German Dry Docks in Bremerhaven und davor in leitender Position bei der Klassifikationsgesellschaft DNV GL tätig war, verantwortet in seiner neuen Position bei der Bremer Reederei schwerpunktmäßig die Ressorts Technik, Nautik, QHSE und Personal.

BASEL. Seit 1. Juli verantwortet **Florian Röthlingshöfer** den Bereich Großprojekte und Hafenbahn in der Geschäftsleitung der Schweizerischen Rheinhäfen (SRH). Mit seiner Berufung in die Geschäftsleitung durch den Verwaltungsrat wird der bisherige Geschäftsbereich Areale und Hafenbahn in zwei Organisationseinheiten unterteilt: in das Ressort Großprojekte und Hafenbahn, das der seit 2011 im Unternehmen tätige Bauingenieur Röthlingshöfer übernimmt, und das weiterhin von Sabine Villabruna (Mitglied der Geschäftsleitung) verantwortete Ressort Areale und Infrastruktur.

FOTOS: GERMAN DRY DOCK, SRH, SDN E.V., ZEABORN, EUROGATE, BVL/KAI BUBLITZ, BERUFSBILDUNGSSTELLE SEESCHIFFFAHRT, RICKMERS, THB/ECKHARD ARNDT, FREEPIK

Nordseeschützer mit neuem Vorstand

BRUNSBÜTTEL. Auf ihrer diesjährigen Mitgliederversammlung im Juni haben die Mitglieder der Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste (SDN) mit dem Bürgermeister der Stadt Varel, **Gerd-Christian Wagner** (2. v. r.), einen neuen Vorsitzenden gewählt. Wagner löste Dieter Harrsen, Landrat für den Landkreis Nordfriesland, ab, der nach acht Jahren als Vorsitzender nicht mehr für das Amt kandidierte. Zum neuen ersten stellvertretenden Vorsitzenden wurde der Elblotse und BSHL-Präsident **Ulrich Birstein** (rechts) gewählt. Neben den Vorstandswahlen stand auch ein Abschied auf dem Programm: Nach seiner langjährigen Tätigkeit als SDN-Vorstands- und Pressesprecher wurde Hans von Wecheln auf eigenen Wunsch aus dem Amt verabschiedet. Sein Nachfolger ist der maritime Fotojournalist Peter Andryszak aus Oldenburg.

Grool ist jetzt Bereederungs-Chef

HAMBURG. Seit Mai ist **Rob Grool** Chief Executive Officer bei Zeaborn Ship Management mit Hauptsitz in Hamburg. Er löste Holger Strack ab, der das Unternehmen seit dem Weggang von Nils Aden, Ende 2018, interimsweise als CEO geleitet hat. Grool kann auf eine 39-jährige Laufbahn im Betrieb und Management von Seeschiffen zurückblicken. Zuletzt war er in führender Position für die Reederei Vroon tätig. Seine Erfahrung und internationale Vernetzung sollen Zeaborn beim Ausbau der gemanagten Flotte helfen.

Wolfgang Schiemann leitet Swop

BREMEN. Swop – Seaworthy Packing, ein Unternehmen der EUROGATE-Gruppe, wird seit Juni von **Wolfgang Schiemann** geleitet. Er hat die Geschäftsführerposition von Max Schultz übernommen, der das Unternehmen Ende Mai verlassen hat. Schiemann ist seit fast 30 Jahren in unterschiedlichen Funktionen für EUROGATE und dessen Vorgänger tätig. Neben seiner Funktion bei Swop berät er seit Januar 2019 die Gruppengeschäftsführung von EUROGATE. Zudem ist er weiterhin Geschäftsführer des Eurokombi Terminals.

Blackburn verantwortet Logistik

IDSTEIN. Im Mai hat **Robert Blackburn**, Vorsitzender des Vorstands der Bundesvereinigung Logistik (BVL), im Vorstand des Elektrowerkzeugherstellers Stanley Black & Decker die Position des Senior Vice President für Global Supply Management übernommen. Zuvor war der Manager in leitenden Positionen bei IBM und der BASF tätig, zuletzt als CEO des Werkzeugspezialisten Hoffmann. Blackburn hat einen Masterabschluss in Systemmanagement von der University of Virginia und einen Bachelorabschluss in Informatik.

Wachwechsel bei der BBS

BREMEN. Nach elf Jahren bei der Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt (BBS) in Bremen ist **Holger Jäde** Anfang Juli zum Havariekommando in Cuxhaven gewechselt, um sich neuen beruflichen Herausforderungen zu stellen. Als seine Nachfolgerin hat **Sabine Zeller** zum 1. Juni die Geschäftsführung in der BBS übernommen. Zeller ist Diplomingenieurin für Nautik und Seeverkehr mit dem Befähigungszeugnis zum Kapitän. Nach mehrjähriger Berufserfahrung auf verschiedenen Schiffen führte sie die Aufgabe als nautische Sachverständige erstmalig an Land. Auch als Dozentin beim Maritimen Kompetenzzentrum Elsfleth behielt sie stets den aktuellen Bezug zur maritimen Ausbildung.

Ulrichs bei BBC zum CCO berufen

LEER. Anfang Mai hat die auf Mehrzweck- und Schwergutschifffahrt spezialisierte Reederei BBC Chartering **Ulrich Ulrichs** zum Chief Commercial Officer (CCO) berufen. Ulrichs kümmert sich um die Weiterentwicklung der weltweiten Geschäftsaktivitäten, teilte BBC mit. Mittelfristig sei geplant, dass er nach einer Übergangsphase die Rolle des CEO übernimmt. Zuletzt war Ulrichs als CEO bei der Reederei Rickmers-Line aktiv.

Ex-Hafensenator Kastendiek verstorben

BREMEN. Der Bremer CDU-Landesvorsitzende und Ex-Wirtschaftssenator **Jörg Kastendiek** ist im Mai nach schwerer Krankheit im Alter von 54 Jahren gestorben. Der Diplomingenieur führte die CDU des kleinsten deutschen Bundeslands seit Ende 2012 und war von 2005 bis 2007 Senator für Wirtschaft, Häfen und Kultur. „Jörg Kastendiek hat sich an vielen Positionen um unser Land verdient gemacht“, sagte die Präsidentin der Bremer Bürgerschaft, Antje Grotheer (SPD), kurz nach seinem Tod. Es habe sie sehr beeindruckt, wie er sich bis zuletzt weiter für Bremen und im Parlament engagiert habe, auch wenn ihn seine Erkrankung bereits schwer gezeichnet hätte. Vor seiner politischen Karriere machte Kastendiek eine Ausbildung zum Betonbauer. Später studierte er Bauingenieurwesen an der Hochschule Bremen.

Die kostenlose App

zum Logistik-Fachmagazin deutscher Seehäfen

Schnell und einfach: Laden Sie die LOGISTICS PILOT-App kostenlos aus dem Store.

Jederzeit und überall: Mit Ihrem Smartphone oder Tablet können Sie auf alle Ausgaben zugreifen.

Komfortabel und funktionell: Mit praktischem Textmodus und effizienter Textsuchfunktion über alle geladenen Ausgaben.

Aktuell und umfassend: In jeder Ausgabe finden Sie aktuelle Informationen von den verschiedenen Hafenstandorten unseres Häfen- und Logistik-Fachmagazins.

GERMAN PORTS LOGISTICS PILOT

Im Apple App Store und in Google Play erhältlich.

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

Demnächst stehen einige interessante Messen auf dem Programm: Los geht's mit der „Husum Wind", die die gesamte Wertschöpfungskette um die Windenergie abdeckt, bevor die „EXPO REAL" die Immobilienbranche nach München lockt. Auf der „Breakbulk Americas" in Houston geht es, wie zuletzt bei der „Breakbulk Europe" in Bremen, um Schwergut- und Projektladungen.

Auf der Husum Wind, der deutschen Leitmesse für Windenergie, werden sich in diesem Jahr mehr als 650 Aussteller aus dem In- und Ausland präsentieren.

HUSUM Wind www.husumwind.com	**10. – 13. 9. 2019** Husum, Deutschland
EXPO REAL www.exporeal.com	**7. – 9. 10. 2019** München, Deutschland
Breakbulk Americas www.breakbulk.com	**8. – 10. 10. 2019** Houston, USA
CIIE China International Import Expo www.ciie.org/zbh/en	**5. – 10. 11. 2019** Shanghai, China
WindEurope Offshore https://windeurope.org/offshore2019/	**26. – 28. 11. 2019** Kopenhagen, Dänemark

Kundenevents

Sie wollen uns besser kennenlernen und gemeinsam mit Branchenexperten die neuesten Entwicklungen diskutieren? Hervorragende Gelegenheiten dafür bieten die Veranstaltungsreihen „Hafen trifft Festland" und „logistics talk". Diese finden demnächst in Basel sowie in Leipzig und Bielefeld statt. Aber auch zum „29. Niedersächsischen Hafentag" in Wilhelmshaven oder dem „Kapitänstag" in Bremen würden wir uns über Ihren Besuch freuen – ebenso wie beim Vorabendempfang zum „Deutschen Logistik-Kongress" in Berlin.

Am Freitag, dem 6. September, findet in Bremen der 55. Kapitänstag statt. Dazu laden traditionell der Senat der Hansestadt Bremen und die Bremische Hafen- und Logistikvertretung (BHV) in die Obere Rathaushalle ein.

29. Niedersächsischer Hafentag www.seaports.de	**23. 8. 2019** Wilhelmshaven, Deutschland
Hafen trifft Festland www.seaports.de, www.jadeweserport.de	**29. 8. 2019** Basel, Schweiz
logistics talk www.bremenports.de/veranstaltungen	**29. 8. 2019** Leipzig, Deutschland
	4. 9. 2019 Bielefeld, Deutschland
Kapitänstag www.bremenports.de/veranstaltungen	**6. 9. 2019** Bremen, Deutschland
Vorabendempfang zum DLK www.bremenports.de/veranstaltungen	**22. 10. 2019** Berlin, Deutschland

Weitere Highlights

Beim „PPI Transport Symposium" im spanischen Tarragona liegt der Schwerpunkt auf dem Transport und der Distribution von Forstprodukten. Direkt im Anschluss lädt die Bremische Hafenvertretung am 19. September zur achten Auflage der beliebten Jobmesse „Welt der Logistik" nach Bremen ein, um den Nachwuchs über Berufsperspektiven in der Logistikbranche zu informieren. Im Oktober steht dann der „Deutsche Logistik-Kongress" in Berlin unter dem Motto „Mutig machen".

PPI Transport Symposium https://events.risiinfo.com/transport-symposium/	**16. – 18. 9. 2019** Tarragona, Spanien
Welt der Logistik www.bhv-bremen.de	**19. 9. 2019** Bremen, Deutschland
Deutscher Logistik-Kongress 2019 www.bvl.de/dlk und www.bhv-bremen.de	**23. – 25. 10. 2019** Berlin, Deutschland

Review

Während die „transport logistic“ ein gelungenes Treffen im großen Rahmen war, zeigten der „logistics talk“ und „Hafen trifft Festland“, dass eine erfolgreiche Weichenstellung auch auf etwas kleineren Bühnen betrieben werden kann.

transport logistic

MÜNCHEN. Mit 2.374 Ausstellern aus 63 Ländern und rund 64.000 Besuchern konnte die „transport logistic“ (4. bis 7. Juni) in diesem Jahr erneut Rekorde vermelden. Sowohl bremenports als auch die Seaports of Niedersachsen nutzten die weltweit größte Messe für Logistik, Mobilität, IT und Supply-Chain-Management, um dort Flagge zu zeigen. So repräsentierten am Gemeinschaftsstand von bremenports 26 Unternehmen das Leistungsspektrum rund um die bremischen Häfen, während die Seaports of Niedersachsen an ihrem 270 Quadratmeter großen Stand den neun niedersächsischen Seehäfen sowie der Hafeninfrastrukturgesellschaft NPorts, JadeWeserPort-Marketing und dem Logistikportal Niedersachsen beste Möglichkeiten boten, ihre Standortvorteile vorzustellen. Darüber hinaus stellten beide Hafenmarketinggesellschaften ein eindrucksvolles Rahmenprogramm zur „transport logistic“ auf die Beine. So kamen rund 300 geladene Gäste am 6. Juni zum traditionellen Bremen-Empfang ins Münchner Palais Lenbach, wo sie von Martin Günthner, dem Bremer Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, begrüßt wurden. Beim Niedersachsen-Abend am Tag zuvor waren es rund 180 Gäste, die von Staatssekretär Dr. Berend Lindner vom Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung willkommen geheißen wurden.

Die „transport logistic“ hat viele Gesichter: ob beim Niedersachsen-Abend (links), beim Bremen-Empfang oder beim Dialog mit Experten aus Politik und Wirtschaft (rechts).

logistics talk

NEUSS. Am 27. Juni gastierte der „logistics talk“ in der Pegelbar im Neusser Hafen. Auf die Begrüßung durch bremenports-Geschäftsführer Robert Howe folgte eine kurzweilige, von Axel Pusitzky (Radio Bremen) moderierte Podiumsdiskussion über die Leistungsmerkmale der stadtbremischen Häfen sowie ein intensiver Erfahrungsaustausch beim abschließenden Get-together. Zudem wurde die Veranstaltung im Vorfeld um einen Fachvortrag von Moritz Bolte von der Deutschen Außenhandels- und Verkehrsakademie ergänzt – mit dem Titel „Die Bedeutung der deutschen Freihäfen im Rahmen der außenwirtschaftlichen Tätigkeiten“.

Hafen trifft Festland

BREMEN. Roland Umschlag feiert in diesem Jahr sein 50-jähriges Bestehen und ist mit seinem KLV-Terminal in Bremen einer der erfolgreichsten Umschlagsbahnhöfe für den kombinierten Ladungsverkehr in Deutschland. Aus diesem Grund fand „Hafen trifft Festland“ am 18. Juli auf dem unternehmenseigenen Gelände in der Hansestadt statt. Nach dem Einstiegsreferat von Christoph Holtkemper, Geschäftsführender Gesellschafter bei Roland Umschlag, folgten die rund 150 Gäste weiteren Kurzreferaten und Diskussionsrunden mit Experten von Seaports of Niedersachsen, JadeWeserPort-Marketing, EUROGATE und TFG Transfracht.

FOTOS: ARNDT THB, HUSUM WIND/MESSE HUSUM & CONGRESS, BREMENPORTS (3), SEAPORTS OF NIEDERSACHSEN (2)

AUSGABE
OKTOBER
2019

Themenschwerpunkt
Beruf

Obwohl die Logistik international agiert und auf der Digitalisierungswelle surft, assoziieren mögliche Nachwuchskräfte veraltete Vorstellungen mit ihr. Liegt das an der Wahrnehmung der Youngster oder am Image der Branche?

Point of View

Dr. Michael Koch, Leiter Projektmanagement am Institut für Ökonomische Bildung in Oldenburg,
zum Schwerpunktthema Beruf

„Sowohl die Schifffahrt als auch die Logistikbranche beklagen häufig, dass es ihnen an qualifiziertem Nachwuchs mangelt. Das liegt neben vielen weiteren Faktoren unter anderem auch daran, dass die jungen Menschen diese Berufsfelder häufig mit veralteten Bildern wie Arbeiten im Lager oder auf dem Lkw verbinden. Nur selten erkennen sie die Komplexität der mit der Logistikbranche verbundenen Wertschöpfungsprozesse – und damit auch die zahlreichen spannenden Joboptionen, die daraus für sie erwachsen.

Es ist eine grundlegende Aufgabe der ökonomischen Bildung in der Schule, wirtschaftliche Zusammenhänge und Prozesse aufzudecken – gepaart mit dem Auftrag, die Schülerinnen und Schüler möglichst gut auf ihren beruflichen Start vorzubereiten. Zu diesem Zweck wurde 2006 vom Institut für Ökonomische Bildung in Oldenburg gemeinsam mit Akteuren der Hafenwirtschaft und der Logistik im Nordwesten das Bildungsprojekt „Maritime Wirtschaft & Logistik“ aus der Taufe gehoben. An diesem sind heute Unternehmen und Institutionen aller fünf norddeutschen Bundesländer beteiligt. Mithilfe der entwickelten Materialien werden im Wirtschaftsunterricht aller Schulformen ökonomische Grundlagen am Beispiel der Branchen vermittelt, gesellschaftliche Herausforderungen wie der Ausbau der Infrastruktur analysiert und Einblicke in die vielfältigen Tätigkeitsfelder eröffnet. Wir hoffen, auf diese Weise zukünftig mehr Interesse für die Auseinandersetzung mit diesen Schlüsselbranchen wecken zu können, die uns täglich wie selbstverständlich mit Gütern aus aller Welt versorgen.“

FOTO: INSTITUT FÜR ÖKONOMISCHE BILDUNG IN OLDENBURG

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

Projekt- und Anzeigenleitung:
Ronald Schwarze
Telefon: +49 421 30901-612
E-Mail: marketing@bremenports.de

Gültig ist die Anzeigenpreisliste
vom 1. November 2018
www.bremenports.de/logistics-pilot

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

Projektmanagement:
Thorsten Breuer, verantwortlich;
Ciska van der Schalk

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

Layout:
Heike May, www.heikemay.design
Christine Zander, www.artldesign.de

Druck:
Müller Ditzen GmbH, Bremerhaven
www.muellerditzen.de

LOGISTICS PILOT erscheint sechsmal im Jahr in einer Auflage von 5.000 Exemplaren (Deutsch). Alle Ausgaben sind auch als PDF-Datei auf Deutsch und Englisch verfügbar. Scannen Sie den QR-Code oder gehen Sie auf www.bremenports.de/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.

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

LOGISTICS TALK

BREMEN
BREMERHAVEN
ZWEI STÄDTE. EIN HAFEN.

Was zeichnet den Hafen- und Logistikstandort Bremen/Bremerhaven und die örtliche Wirtschaft aus? Darüber informieren Unternehmen der bremischen Seehafenverkehrswirtschaft im Rahmen der Veranstaltungsreihe LOGISTICS TALK. Mit Podiumsdiskussionen, interessanten Vorträgen und Get-Together ist sie für die Unternehmen eine hochwertige Plattform für ihr Networking. Auch im zweiten Halbjahr 2019 organisiert bremenports mehrere LOGISTICS TALKS im In- und Ausland.

PLATTFORM FÜR IHR NETWORKING!

DIE BREMISCHEN HÄFEN LADEN EIN:

29. AUGUST LEIPZIG
4. SEPTEMBER BIELEFELD
26. SEPTEMBER GRAZ UND WIEN
22. OKTOBER BERLIN
7. NOVEMBER STUTTGART
21. NOVEMBER MÜNCHEN

BESUCHEN SIE UNS!

ANMELDUNG ERFORDERLICH:
marketing@bremenports.de

www.bremenports.de

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 Container-Tiefwasserhafen – mit 18 Meter Wassertiefe und regelmäßigen Liniendiensten durch acht Reedereien. Containerzüge verbinden den Hafen mehrmals wöchentlich mit den wichtigsten Destinationen in Süddeutschland, Österreich und der Schweiz.

AB 2020:
Multi-User-Halle mit individuell gestaltbaren Lagerflächen für Projektlogistik und hafennahe Dienstleistungen

www.atlanticone.de

Investor: Peper & Söhne Projekt GmbH

www.jadeweserport.de

JADEWESERPORT
WILHELMSHAVEN