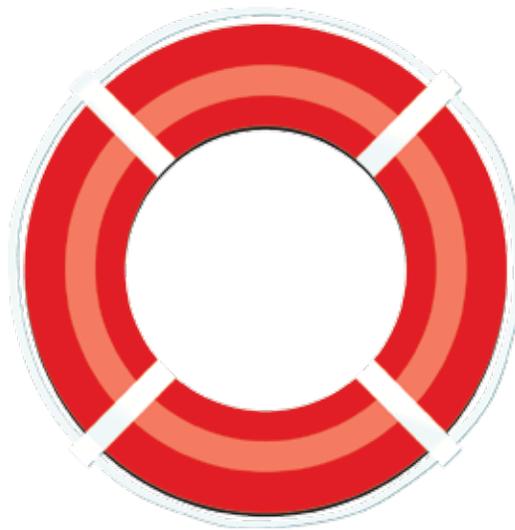


LOGISTICS PILOT

AUSGABE

JUNI 2024



HAVARIEN UND IHRE KONSEQUENZEN

SCHWACHSTELLEN ERKENNEN

Thomas Manigk über die Folgen von Havarien für die weltweiten Lieferketten

Seite 12

BESTMÖGLICHER BEHELF

Gemeinsame Lösungsfindung nach dem Brückencrash auf der Hunte

Seite 18

BOX ÜBER BORD

„ContAD“ hilft bei der Lokalisierung von havarierten Containern auf See

Seite 22

Themenschwerpunkt:
**Havarien und ihre
Konsequenzen**



14 Digitalisation

Eine Kombination aus Trackingeinheit und Kommunikationsplattform soll havarierte Container besser lokalisieren können.

INHALT



18 Logistics Story

Der Brückencrash auf der Hunte zeigt, was möglich ist, wenn Wirtschaft und Politik gemeinsam an einem Strang ziehen.

Ausgabe:
Juni 2024



22 Portrait

Eine heiße Nische: Carl Ungewitter hat sich auf den Import von Naturasphalt und die dazugehörige Logistik spezialisiert.



06 Main Topic

Die Brückenkollision der „Dali“ hat das Thema Havarie wieder einmal in den Brennpunkt gerückt. Vier Branchenexperten schildern ihre spezifische Sicht auf Seeunfälle und ihre Folgen.



03 Editorial

04 Big Picture

12 Point of View
Es geht darum, potenzielle Schwachstellen zu erkennen.

16 Facts & Figures

24 Community

26 Start-up
„Windige“ KI-Lösungen aus der Nachtschicht

30 Events & Imprint

LOGISTICS PILOT digital!

Sie finden uns auch im Internet unter www.logistics-pilot.com

COVER: PIXABAY/JOOPENCLIPART-VECTORS
FOTOS: JADE HOCHSCHULE, DB AG/TIM CAPPELMANN, CARL UNGEWITTER, NISB
FOTO SEITE 3: BSU



Der Nautiker und Jurist Ferenc John ist stellvertretender Leiter der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) und dort seit vielen Jahren als Untersuchungsführer tätig.

SICHERHEIT BLEIBT OBERSTES GEBOT

Liebe Leserinnen und Leser,

jüngste Ereignisse in der Deutschen Bucht zeigen wie unter einem Brennglas vergrößert die Anfälligkeit der Seeschifffahrt für dramatische Unfälle auf. Dabei ist einerseits – dies hat der Zusammenstoß des Frachters „Verity“ mit dem Bulker „Polesie“ tragisch vor Augen geführt – zu beobachten, dass sich im Zeitalter modernster nautischer Hilfsmittel verhängnisvolle Kollisionen zwar seltener ereignen, aber selbst in sehr gut überwachten Verkehrsräumen nach wie vor nicht auszuschließen sind. Andererseits belegt die zum Glück glimpflich ausgegangene Kollision der „Petra L.“ mit einem Windrad, dass das dem Klimawandel geschuldete Erfordernis, immer mehr Energiequellen auf See zu erschließen, neue Gefahren für die Schifffahrt mit sich bringt. Zwar ist bei der Planung, Genehmigung und Überwachung von Windparks die Sicherheit des Seeverkehrs bereits heute ein im Blick befindlicher Faktor. Gleichwohl beweist die besagte Anfandung, dass der Ausbau dieses maritimen Energiesektors Risiken und Nebenwirkungen für die Schifffahrt hat. In den Kontext neuer beziehungsweise zunehmender Unfallrisiken lässt sich nahtlos der Brand auf dem Autotransporter „Fremantle Highway“ einordnen, der kurz nach Verlassen der deutschen Hoheitsgewässer innerhalb der niederländischen ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) im Laderaum des Schiffes ausbrach. Selbst wenn ungeklärt bleiben sollte, ob es tatsächlich die Batterie eines E-Fahrzeugs war, die das verheerende Feuer auslöste, so gibt es doch keine ernsthaften Zweifel daran, dass der sichere Seetransport solcher Fahrzeuge im Hinblick auf die damit verbundenen Brandgefahren und äußerst begrenzten Möglichkeiten der Brandbekämpfung enorme Herausforderungen an die Schifffahrtsindustrie stellt. Die drei genannten Unfälle mahnen sämtliche Akteure der maritimen Wirtschaft und Verwaltung, bei allem technischen Fortschritt eines immer zu bedenken: Seefahrt war zu allen Zeiten und wird auch zukünftig mit Gefahren für die Sicherheit von Menschen und Umwelt einhergehen. Diese Gefahren zu minimieren, muss oberste Priorität haben.

Ihr Ferenc John

TREIBGUT

Vor fast 30 Jahren, im Februar 1997, wurde das Frachtschiff „Tokio Express“ vor der englischen Küste von einer riesigen Welle getroffen. Die Wucht des Aufpralls riss mehr als 60 Container über Bord. In einer dieser Boxen befanden sich fast fünf Millionen Legoteile – darunter neben kleinen Drachen kurioserweise vor allem Meermotive wie Oktopusse, Seegras, Schwimmwesten, Rettungsboote und Schwimfflossen. Über viele Jahre hinweg – und sogar heute noch – werden unzählige dieser Legoteile an die Strände von Cornwall, Wales und Irland gespült und von „Beachcombern“ gesammelt. Eine dieser Strandgutsammlerinnen, Tracey Williams, hat ihre Funde dokumentiert und mit „Lego lost at Sea“ eine Facebook-Seite erstellt, auf die viele Menschen Fotos und Orte ihrer Funde hochladen. Mittlerweile ist von Williams auch ein Buch mit dem Titel „Adrift: The Curious Tale of the Lego Lost at Sea“ über diese Havarie und ihre Folgen erschienen.

Aber es gibt noch weitere Fälle von Treibgut dieser Art: So gingen im Januar 1992 die „Friendly Floatees“, Tausende gelbe Plastikenten, im nördlichen Pazifik bei einem schweren Sturm über Bord der „Ever Laurel“. Und im Mai 1990 fielen fünf Container mit 61.000 Nike-Sneakern auf ihrem Weg von Korea in die USA von der „Hansa Carrier“ und damit den Fluten zum Opfer. Immerhin einen positiven Nebeneffekt haben diese Unfälle: Sie halfen bereits zahlreichen Wissenschaftlern zu erkunden, wie gewisse Strömungen innerhalb der Ozeane funktionieren. (bre) □



„UNFÄLLE LASSEN SICH NICHT KOMPLETT AUSSCHLIESSEN“

In den vergangenen Wochen richteten sich viele Blicke nach Baltimore, wo die Havarie der „Dali“ mit einem Brückenpfeiler für viel Diskussionsstoff rund um das Thema Havarie sorgte. Experten des Havariekommandos in Cuxhaven, der Firma Otto Wulf, vom Verein Bremer Spediteure und von HDI Global schildern vor diesem Hintergrund ihre ganz spezifische Sicht auf Unfälle und deren Folgen für das maritime Umfeld.

Dieter Schmidt, der Ende Mai als stellvertretender Leiter des Havariekommandos nach über 20 Jahren erfolgreicher Arbeit für die Cuxhavener Einrichtung des Bundes und der fünf Küstenländer in den Ruhestand gegangen ist, verfolgte die Entwicklungen rund um die „Dali“ mit großem Interesse. Dabei macht er deutlich: „Obwohl wir in Deutschland extrem hohe Sicherheitsstandards haben, kann ein solcher Unfall auch bei uns passieren. Denn Unfälle durch technisches Versagen lassen sich in der Schifffahrt nicht komplett ausschließen.“ Und auch wenn die Berichterstattung in den Medien oftmals den Eindruck vermittelt, dass es immer mehr Havarien auf den Weltmeeren gibt, so kann Schmidt diese Entwicklung zumindest für Deutschland nicht



„Die Zahl der Havarien ist über Jahrzehnte hinweg stabil geblieben.“

Dieter Schmidt, langjähriger stellvertretender Leiter des Havariekommandos

bestätigen: „Das Havariekommando kommt pro Jahr rund vier- bis fünfmal zum Einsatz. In einem Jahr ist es ein Einsatz mehr, in einem anderen Jahr einer weniger. Die Zahl der Havarien ist dabei über Jahrzehnte hinweg stabil geblieben und eskaliert nicht nach oben“, so Schmidt.

Bei den 93 Einsätzen des Havariekommandos (siehe dazu auch Seite 17), die Schmidt seit 2003 miterlebt hat, konnte er keine speziellen Schadencluster ausmachen. „Mal sind es treibende Schiffe durch Schwerwetterlagen, mal Ölunfälle und mal Brände an Bord. Aber im Prinzip ist keine Lage wie die andere“, so Schmidt. Ihm selbst ist das Feuer auf der Ostseefähre „Lisco Gloria“ im Oktober 2009 nördlich von Fehmarn am meisten unter die Haut gegangen. „Zum Glück hatte der Kapitän des Schiffes sich schnell dazu entschlossen zu evakuieren. Hinzu kamen glückliche Umstände, ein gutes Rettungskonzept und die Boote der Bundespolizei, die die mehr als 200 Menschen aus den Rettungsbooten schnell aufgenommen haben. Das hätte aber auch anders ausgehen können“, sagt er im Rückblick. →



Am 26. März 2024 kollidierte die „Dali“ beim Auslaufen aus dem Hafen von Baltimore mit einer Brücke und brachte diese zum Einsturz.

FOTOS: NTSB, HAVARIEKOMMANDO, HAVARIEKOMMANDO



Im Bergwacht-Zentrum in Bad Tölz führt das Havariekommando pro Jahr mindestens zwei Fortbildungslehrgänge zur luftunterstützten Rettung auf See und Offshore zusammen mit den Höhenrettern der Partnerfeuerwehren durch.



Im Juli 2022 absolvierte das Havariekommando eine Notschleppübung an Bord der „Madison Maersk“. Das Szenario: Ein großes Containerschiff treibt manövrierunfähig in deutschen Gewässern. Dabei bringen die Schlepper den „Havaristen“ mit einer Notschleppverbindung unter Kontrolle.

Beim Blick nach vorn sieht Schmidt den wachsenden Schiffsverkehr vor der deutschen Küste als nicht zu unterschätzendes Gefahrenpotenzial. Gleichzeitig warnt er aber vor einer Pauschalverurteilung besonders großer Containerfrachter. „Große Schiffe stellen per se kein größeres Havarierisiko dar“, betont Schmidt. „Wenn in der Nordsee allerdings weiter so gebaut wird, dann erhöht jedes neue Hindernis bei einem Maschinenausfall eines Schiffes die Gefahr einer derartigen Kollision“, gibt er hinsichtlich des Ausbaus der Offshore-Ressourcen zu bedenken.

In Anbetracht der ständigen Veränderungen durch die Weiterentwicklung der Schifffahrt stellt er überdies heraus: „Die maritime Notfallvorsorge in Deutschland ist im weltweiten Vergleich sehr gut aufgestellt. Wir arbeiten aber täglich daran, noch besser zu werden und uns auf neue Gefahrenlagen einzustellen.“ Ein wesentlicher Bestandteil dieser Arbeit seien die mehr als 100 Übungen, Trainings und

„Die Schifffahrt ist stetig besser und sicherer geworden.“

Andreas Wulf, Geschäftsführer des maritimen Dienstleisters Otto Wulf



Schulungen, die das Havariekommando mit seinen Partnerorganisationen auf Landes- und Bundesebene jedes Jahr durchführt. „Jeder Einzelne dieser Partner beherrscht sein Instrumentarium aus dem Effeff. Im Rahmen unserer gemeinsamen Übungen schaffen wir es aber, unser Zusammenspiel zu verbessern und unsere Instrumente besser zu orchestrieren.“

Moderne Technik als wichtiger Sicherheitsfaktor

Andreas Wulf, Geschäftsführer des seit über 100 Jahren aktiven maritimen Dienstleisters Otto Wulf, sieht sogar eine rückläufige Tendenz bei Havarien: „Die Schifffahrt ist stetig besser und sicherer geworden. Aufgrund moderner Technik und verbesserter Antriebsanlagen hat die Zahl der Unfälle auf See in den vergangenen Jahren erheblich abgenommen – insbesondere was Maschinenausfälle, Feuer an Bord und Strandungen betrifft.“ Und er belegt diese These mit hauseigenen Zahlen: „Mussten wir in den 70er-Jahren im Durchschnitt 25-mal pro Jahr zu einer Havarie ausrücken, so ist das heute maximal dreimal pro Jahr der Fall“, bilanziert Wulf. Bei allem Optimismus verweist er aber auch darauf, dass Unfälle nie ganz auszuschließen und Statistiken immer auch temporäre Zeitzeugen seien. So habe sein Unternehmen in den Jahren 2019 bis 2021 beispielsweise keine einzige Ankerbergung durchführen müssen, während es in diesem Jahr bereits zwei Vorfälle dieser Art gegeben hat – bei der „Morten Maersk“ und der „Tihama“. „Mit der zunehmenden Schiffsgröße ist auch diese Aufgabe zu einer wachsenden Herausforderung geworden. Denn bei einer 132 Millimeter dicken Ankerkette kommen da allein für ein einziges Kettenglied von einem Meter Länge gut 250 Kilogramm zusammen. Und wenn 180 Meter Kette abgerissen sind, dann ist das alles andere als eine Kleinigkeit“, so Wulf. Zwar startete Otto Wulf seine Geschäftsaktivitäten 1922 mit der Bergung verlorener Anker, doch haben die Cuxhavener ihr Geschäftsfeld über die Jahre längst auch auf Schiffsbergungen, Taucherarbeiten und Schiffsassistenten sowie auf Seetransporte und Schiffsbegleitungen ausgeweitet. Unter den zahlreichen Havarien, die das Unternehmen in mehr als 100 Jahren begleitet hat, erinnert sich Wulf vor allem an den Brand des Containerschiffs „Ever Level“ im Jahr 1983 und an das im Dezember 2005 auf der Elbe bei Brunsbüttel gekenterte Küstenmotorschiff „Maritime Lady“. „In beiden Fällen war ein entscheidender Faktor ausschlaggebend für die erfolgreichen Bergungen – die gute Seemannschaft und die Zusammenarbeit der beteiligten Firmen“, so Wulf.

Darüber hinaus sagt er mit Blick auf den Frachter „Fremantle Highway“, der im Sommer vergangenen Jahres traurige Bekanntheit durch einen

Großbrand vor der niederländischen Küste erlangte: „Neben Maschinenausfällen und menschlichem Versagen werden Havarien auch immer wieder der Ladungsart und ihrer Lagerung an Bord geschuldet sein. In diesem Fall war es wohl ein in Brand geratener Akku eines E-Autos, der das Feuer ausgelöst hat. Wie aber schon in der Vergangenheit werden die Reedereien daraus lernen und entsprechende Lösungen finden, um auch diese Gefahr einzudämmen.“ Kritisch geht er jedoch mit dem Ausbildungsstand der Besatzungen an Bord ins Gericht. „Dieser hat in den vergangenen Jahren nicht immer mit dem Tempo der Technikentwicklung Schritt gehalten“, gibt Wulf zu bedenken.

Eine Havarie – vielschichtige Folgen

Aus Sicht des Vereins Bremer Spediteure traten Havarien und Störungen auf den weltweiten Handelsrouten in den vergangenen Jahren gehäuft auf. Besonders starke Auswirkungen habe im Jahr 2021 die Havarie der „Ever Given“ im Sueskanal gehabt, durch die die wichtige Wasserstraße sechs Tage lang blockiert war. „Aufgrund der großen Nachfrage nach Waren und der Havarie der ‚Ever Given‘ kamen viele Häfen mit den unkoordinierten Ankünften der Schiffe nicht mehr zurecht – auch in Bremen und Niedersachsen. So entstanden für die Schiffe teilweise wochenlange Wartezeiten“, umreißt Thorsten Dornia, der Vorsitzende des Vereins Bremer Spediteure, die Folgen.

Auch für die Spediteure stellen Ereignisse dieser Art immer wieder große Herausforderungen dar, weil davon oftmals mehrere Hundert oder gar Tausende von Aufträgen betroffen sind. „Der Aufwand, der in solchen Situationen auf die Spediteure zukommt, ist immens. Sie müssen dann unverzüglich ihre Kunden über die Störungen und die Konsequenzen informieren, sie beraten und neue Weisungen einholen. Gleichzeitig müssen sie um Verständnis für die Situation werben, Alternativen aufzeigen, Sendungen umdisponieren und ihren Kunden im Zweifel auch noch vermitteln, dass all der Aufwand und die Verzögerungen noch mit höheren Kosten verbunden sein werden“, so Dornia. Seiner Meinung nach sei es den Spediteuren bisher aber erstaunlich gut gelungen, mit diesen Fraktionen umzugehen. „In den 70er- und 80er-Jahren hieß es ‚Einem Spediteur ist nichts zu schwör‘. Heute würden wir sagen ‚Spediteure können Krise‘“, resümiert Dornia mit einem Schmunzeln.

Versicherer blicken skeptisch auf große Containerschiffe und Autocarrier

Auch an den Versicherern sind die Havarien der vergangenen Jahre nicht spurlos vorbei gegangen. So betont Stefan Küster, Senior Underwriter Hull beim Industrieversicherer HDI Global Specialty in Hannover, dass die

„Spediteure können Krise.“

Thorsten Dornia, Vorsitzender des Vereins Bremer Spediteure



Zahl der Havarien über die letzten Jahre relativ stabil geblieben sei – und belegt dies auch mit positiven Tendenzen: „Die Anzahl der Totalverluste liegt derzeit auf einem historisch niedrigen Niveau von unter 0,1 Prozent. Und auch die Frequenz der Teilschäden ist seit Beginn der 2000er-Jahre stetig gesunken, im Mittel der letzten fünf Jahre lag diese knapp unter 20 Prozent – bezogen auf Einheiten mit einer Brutto-raumzahl von über 500.“ Gleichzeitig merkt er aber an, dass es noch immer Havarien mit außergewöhnlich hohen Schäden gebe. Durch gestiegene Reparaturkosten, Ersatzteil- und Lieferkosten fielen die Schadenkosten zudem unabhängig von Schiffstyp und -größe generell deutlich höher aus als noch in Zeiten vor der Pandemie.

Mit Blick auf die Havarien der jüngsten Vergangenheit erklärt Küster: „In den Fällen der Carcarrier ‚Felicity Ace‘ und ‚Fremantle Highway‘ waren 2022 und 2023 die Warentransportversicherer stärker betroffen als die Kaskoversicherer, denn die Ladungsschäden übertrafen den Wert der transportierenden Schiffe um ein Vielfaches. Die heftigste Havarie für Kaskoversicherer und Protection-and-Indemnity-Versicherer dürfte jedoch die Havarie des Kreuzfahrtschiffs ‚Costa Concordia‘ 2012 gewesen sein.“ Nach Informationen von HDI Global solle die Kaskoversicherer im Fall der „Costa Concordia“ mit rund einer halben Milliarde US-Dollar betroffen gewesen sein, während der Schaden für die P&I-Versicherer aufgrund ausufernder



„Der Löwenanteil von Schäden im Zuge der Seekaskoversicherung betrifft Maschinen.“

Stefan Küster, Senior Underwriter Hull bei HDI Global Specialty



FOTOS: HAVARIEKOMMANDO, PRIVAT, VEREIN BREMER SPEDITEURE, HDI

MAIN TOPIC

Wrackbeseitigungskosten bei mehr als 1,5 Milliarden US-Dollar gelegen haben soll.

„Der Löwenanteil aller jährlich auftretenden Schäden im Zuge der Seekaskoversicherung betrifft Maschinen“, geht Küster weiter ins Detail. Dies beziehe aber nicht nur die Hauptmaschinen eines Schiffes mit ein, sondern alle an Bord befindlichen Maschinen und maschinellen Einrichtungen – inklusive Welle und Propeller. Im Ranking der häufigsten Schadenfälle folgten für die Versicherer dann Ereignisse wie Kollisionen, Strandungen und Grundberührungen sowie Feuer und Explosionen an Bord. Vor allem im letzteren Segment hat der HDI-Experte in den vergangenen Jahren eine deutliche Zunahme

registriert. „Alle drei bis vier Wochen kann man über einen Brand auf einem Containerschiff hören oder lesen. Leider haben die Löscheinrichtungen an Bord vielfach nicht mit dem Wachstum dieser Einheiten Schritt gehalten“, gibt er zu bedenken. Zudem erschwere eine häufige Falschdeklaration von Waren in Containern in vielen Brandfällen die richtige Löschoption.

In der Retrospektive auf die jüngsten Ereignisse in Baltimore sagt Küster: „Es wird wohl noch eine Weile dauern, bis konkrete Zahlen zu diesem Vorfall vorliegen. Bisherigen Schätzungen zufolge dürften die Kosten für die Aufräumarbeiten, die Schadenersatzklagen der Betroffenen, den Brückenneubau und noch auftretende Umweltschäden jedoch in die Milliarden gehen. Die Havarie der ‚Dali‘ könnte somit vielleicht sogar einer der größten Schäden in der Geschichte der Warentransport- und Seekaskoversicherung werden. Dabei wird der Löwenteil von P&I zu tragen sein, das als nachgelagerte und ergänzende Deckung zur Seekaskoversicherung zu verstehen ist.“ (bre) □

EIN ZUSÄTZLICHES RETTUNGS-ASS IM ÄRMEL



Herbert Janssen,
Prokurist und Leiter
des Partnermanagements
bei NHC

Seit 1991 gibt es Northern HeliCopter (NHC). Das Unternehmen mit Sitz in Emden sorgt von seinen Stationen in Sankt Peter-Ording und Gütting auf Rügen für die Luftrettung der Offshore-Windindustrie in der Nord- und Ostsee. Zukünftig bietet die Station am Flugplatz Norden-Norddeich die Möglichkeit, die Luftrettung für den Ausbau der Offshore-Windenergie von Norddeich aus zu sichern. Darüber hinaus hat sich NHC auf den Ambulanzflugbetrieb und den Seelotsentransfer spezialisiert und führt den Flugbetrieb mit zwei Helikoptern auf dem deutschen Forschungsseisbrecher „Polarstern“ auf dessen Expeditionen durch. „Insgesamt haben wir zwölf Hubschrauber des Herstellers Airbus Helicopters in unserer Flotte“, erläutert Herbert Janssen, Prokurist und Leiter des Partnermanagements bei NHC.

Beim sogenannten Schrägseilverfahren platzieren die NHC-Piloten den Rettungshubschrauber direkt neben der Windkraftanlage, und der Hoist Operator schießt mit einem CO₂-Druckluftgerät eine Führungsleine auf die Plattform.

FOTOS: NHC NORTHERN HELICOPTER, SAFEROPE, NHC NORTHERN HELICOPTER/LINDNER FOTOGRAFIE, WINDEACARE



Die Offshore-Luftrettung von Northern Helicopter ermöglicht es, den auf See Beschäftigten im Notfall unverzüglich Rettung und ärztliche Versorgung zukommen zu lassen.

Beim Stichwort Havarien denkt Janssen vor allem an zwei Vorfälle: „Im vergangenen Jahr rampte der Frachter ‚Petra L‘ den Sockel einer Offshore-Windkraftanlage im Windpark Godewind. Bei diesem Unfall wurden aber keine Rettungskräfte hinzugezogen. „Unseren einzigen wirklichen Einsatz bei einer Havarie hatten wir im Oktober 2023 unter der Regie des Havariekommandos. Damals stießen die beiden Frachter ‚Polesie‘ und ‚Verity‘ südwestlich von Helgoland zusammen, und wir wurden vom Havariekommando eingesetzt. Wir konnten einen Patienten von dort in ein Krankenhaus auf dem niedersächsischen Festland fliegen“, so Janssen. An diesem Beispiel zeigt sich, dass NHC über seine Primärfunktion als Partner der Offshore-Windindustrie auch andere maritime Akteure wie das Havariekommando, die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS), die Marine oder auch die Bundespolizei auf Anfrage unterstützt – quasi wie ein zusätzliches Rettungs-Ass im Ärmel.“ (bre) □

Trotz der stetig steigenden Zahl von Offshore-Windkraftanlagen und dem starken Schiffsverkehr vor der deutschen Küste sieht Janssen keinen Anlass zur wachsenden Besorgnis: „Ich kann mir nicht vorstellen, dass es in Zukunft mehr Unfälle durch diese Anlagen geben wird, denn die diesbezüglichen Schifffahrtsrouten sind klar geregelt. Gefährlich könnte es nur werden, wenn die Maschinen eines Schiffes ausfallen oder wenn der ‚Human Factor‘ ins Spiel kommt.“ Aber auch dafür gibt es Notschleppkonzepte vor der Küste. Bisher habe NHC nach seinen Aussagen keine höheren Einsatzzahlen durch die zunehmende Zahl von Offshore-Aktivitäten zu verzeichnen. „Die Errichtung der Anlagen auf See birgt größere Gefahren als ihr eigentlicher Betrieb“, weiß Janssen zu berichten. Im Rahmen dieses Normalbetriebs gehören neben der Rettung aus Höhen und Tiefen sämtliche medizinischen Aufgaben – von Unfällen über internistische Erkrankungen bis zur Reanimation – zum Leistungsportfolio der fünfköpfigen NHC-Crew.

Das Team von NHC beim direkten Anflug auf einen Offshore-Windpark.



„ES GEHT DARUM, POTENZIELLE SCHWACHSTELLEN ZU ERKENNEN“

Thomas Manigk, Managing Director von Kopf & Lübben, bietet mit seinem Unternehmen seit knapp 50 Jahren Transportleistungen auf See, in der Luft und über Land. Dadurch kennt er die Wertschöpfungsketten der internationalen Wirtschaft – und die Folgen, die Havarien für diese haben können.



LOGISTICS PILOT: Im März 2021 blockierte die „Ever Given“ nach einer Havarie für sechs Tage den Sueskanal. Welche Folgen hatte das?

MANIGK: Die Havarie der „Ever Given“ hatte tiefgreifende, selten zuvor erlebte Konsequenzen für die weltweiten Lieferketten. Der Sueskanal ist ein zentraler Handelsweg, über den rund 13 Prozent des gesamten Welthandels abgewickelt werden. Als die „Ever Given“ auf Grund lief, bildete sich ein Stau von mehreren Hundert Schiffen zwischen dem Roten Meer und dem Mittelmeer. Die Lieferketten gerieten ins Stocken, da nicht nur Waren für die Produktion und den Handel fehlten, sondern es plötzlich auch an Containern und Transportkapazitäten mangelte. Letzteres wiederum ließ die Seefrachtraten stark ansteigen. Der

Informationsdienst Lloyd's List schätzte, dass die Verzögerung von Waren die Weltwirtschaft pro Stunde etwa 400 Millionen US-Dollar kostete, die hohen Frachtraten nicht eingerechnet. Da die Fahrpläne der Linienreedereien aus den Fugen gerieten, bildeten sich Staus vor den Häfen, und es kam auch im Hinterlandverkehr zu massiven Problemen, da der begrenzt verfügbare Laderaum einer hohen Nachfrage ausgesetzt war.

LOGISTICS PILOT: Haben Sie bei Kopf & Lübben die Auswirkungen dieser Havarie gespürt?

MANIGK: Die Folgen haben wir extrem zu spüren bekommen. Bereits vorher waren die globalen Lieferketten beeinträchtigt: durch den Brexit, die Coronapandemie und den unerwartet starken Anstieg der

Weltkonjunktur. Insbesondere der starke chinesische Export führte zu überbuchtem Schiffsraum. Die Havarie der „Ever Given“ potenzierte die Situation und stellte uns vor große Herausforderungen. Es trat der „Ketchup-Effekt“ ein – jeder Auftrag musste mehrfach neu- oder umgeplant werden. Der Aufwand für unsere Mitarbeitenden, gute Lösungen zu finden, war ein wahrer Kraftakt.

LOGISTICS PILOT: Kann man sagen, dass sich die Ladungsströme in den vergangenen Jahren stark verändert haben?

MANIGK: Ja, die Ladungsströme haben sich zweifellos verändert, meiner Ansicht nach jedoch nicht in dem Maße wie oftmals prognostiziert. Es gibt Anzeichen dafür, dass andere Verkehrsträger als die Schifffahrt, insbesondere die Luftfracht, langfristig von Havarien wie der der „Ever Given“ profitiert haben könnten, wobei dieser Verkehrsträger schon seit jeher bei zeitkritischen Lieferungen zum Tragen kommt. Je nach Fahrtgebiet ist auch die Bahn, insbesondere entlang der Seidenstraße von und nach Asien, eine interessante Alternative. Die Seeschifffahrt ist traditionell eine der wichtigsten Säulen des globalen Handels, aber sie ist auch anfällig für Störungen und Engpässe, sei es durch Naturkatastrophen, technische Probleme oder eben durch Havarien. Infolgedessen haben Unternehmen begonnen, alternative Transportwege zu erkunden, um ihre Lieferketten widerstandsfähiger zu machen.

LOGISTICS PILOT: Welche anderen Havarien sind ihnen neben der „Ever Given“ besonders im Gedächtnis geblieben?

MANIGK: Spontan fällt mir das Container-

schiff „MOL Comfort“ ein, das infolge einer Konstruktionschwäche und einer mutmaßlichen Überbelastung des Rumpfes auseinanderbrach und sank. Und aktuell sorgt das von Maersk gecharterte Containerschiff „Dali“ für Schlagzeilen, weil es die Francis Scott Key Bridge in Baltimore gerammt und zerstört hat. Der Schaden geht in die Milliarden, sechs Menschen starben. Leider kommt es auch immer wieder vor, dass Containerschiffe Container über Bord verlieren. So auch die „MSC Zoe“, die aufgrund eines Sturmes über 300 Container in der Nordsee verlor. Für mich besonders tragisch ist der Fall des mit 5.800 Rindern beladenen Frachters „Gulf Livestock 1“, der von Neuseeland nach China unterwegs war und südwestlich von Japan kenterte und sank.

LOGISTICS PILOT: Haben diese Vorfälle zu Umdenkprozessen in der Logistik geführt?

MANIGK: Havarien haben in den vergangenen Jahren definitiv zu Umdenkprozessen in der Logistik geführt. Sie haben Unternehmen dazu veranlasst, ihre Lieferketten zu überdenken und nach Möglichkeiten zu suchen, sich resilienter gegenüber Störungen und Engpässen zu machen. Hierbei geht es darum, Risiken zu identifizieren und zu bewerten, um potenzielle Schwachstellen zu erkennen. Viele Unternehmen hat es dazu bewogen, Lagerbestände aufzubauen. Insbesondere sehe ich Fortschritte bei technologischen Lösungen, die dazu dienen, die Lieferketten effizienter zu verwalten und schneller auf Störungen zu reagieren. Zum Beispiel können fortschrittliche Tracking- und Überwachungssysteme dabei helfen, den Standort und Zustand von Waren in Echtzeit zu verfolgen und potenzielle Probleme frühzeitig zu erkennen.

LOGISTICS PILOT: Was haben Sie in Ihrem Hause getan, um für Havarien jeglicher Art besser gerüstet zu sein?

MANIGK: Havarien sind außergewöhnliche Ereignisse, deren Eintreten in der Regel unvorhersehbar ist. Sich dagegen rüsten zu können, halte ich für unmöglich. Die Erfahrung, die wir in unserem knapp 50-jährigen Bestehen sammeln konnten, trägt jedoch sicherlich dazu bei, dass wir schnell und flexibel auf neue Situationen reagieren können. Darüber hinaus haben wir große Summen in unser Track-&-Trace-System investiert, mit dem wir volle Supply-Chain-Visibility ermöglichen. Mit unserem datenbasierten Lösungsansatz, unterstützt durch KI, minimieren wir die Risiken in der Lieferkette und treffen anhand von proaktiven Warnmeldungen in Echtzeit die richtigen Entscheidungen. Letztendlich sind es aber unsere Mitarbeitenden, die durch ihr Fachwissen einen echten Mehrwert schaffen.

LOGISTICS PILOT: Die Angriffe der Huthi-Rebellen im Roten Meer gehören zwar nicht



THOMAS MANIGK

Thomas Manigk ist Managing Director bei der Bremer Spedition Kopf & Lübben. Dort bildet er das Geschäftsführungsduo zusammen mit Johan Padding.

direkt zum Themenfeld der Havarien, aber auch sie haben vielfältige Auswirkungen, oder?

MANIGK: Die Angriffe der Huthi-Rebellen im Roten Meer haben natürlich Auswirkungen auf die Schifffahrt und somit auf den internationalen Handel. Die daraus resultierenden Umleitungen um das Kap der Guten Hoffnung führen zu erheblich längeren Transitzeiten und höheren Kosten. Die gestiegene Gefahr in der Region hat auch Auswirkungen auf Versicherungsprämien für Schiffe und Fracht, da Versicherer das erhöhte Risiko berücksichtigen und unter Umständen die Risikobewertung anpassen oder gar den Versicherungsschutz entziehen.

LOGISTICS PILOT: In welchen Entwicklungen sehen Sie derzeit die größte Gefahr für die weltweiten Lieferketten?

MANIGK: Mir bereiten die vielen geopolitischen Konflikte und Spannungen zwischen Nationen am meisten Sorgen, hier besonders der Konflikt im Südchinesischen Meer. Eine Eskalation würde zu erheblichen Störungen in den globalen Lieferketten führen. Aber auch Naturkatastrophen wie Überschwemmungen können Transportinfrastrukturen und Logistikzentren beeinträchtigen. Das Thema Cybersicherheit gewinnt darüber hinaus an Bedeutung. Die zunehmende Digitalisierung der Logistikbranche hat neue Risiken geschaffen, insbesondere im Zusammenhang mit IT-Störungen. (bre) □

BOX ÜBER BORD

Mit einer neuartigen Kombination aus Trackingeinheit und Kommunikationsplattform will die Jade Hochschule zukünftig die Lokalisierung von havarierten Containern auf See erleichtern.



Rückblick: Im Januar 2019 gingen bei schwerer See in der Deutschen Bucht 342 Container über Bord des Containerschiffs „MSC Zoe“. Darunter befanden sich Boxen mit Kühlschränken, Fernsehern und Kleidung, aber auch Gefahrgutcontainer mit Lithiumbatterien, Chemikalien und Plastikgranulat. Die Besatzung des 395 Meter langen Frachters bemerkte den Verlust erst mehrere Stunden nach dem Vorfall. Anschließend wurden über Monate große Mengen von Treibgut aus der Havarie an die west- und ostfriesischen Strände gespült. Zehn Prozent der von der „MSC Zoe“ verlorenen Container dürften heute noch zerborsten auf dem Meeresgrund liegen.

Um zukünftig die Suche nach über Bord gegangenen Seefrachtcontainern zu erleichtern und eben solche Szenarien wie bei der „MSC Zoe“ zu verhindern, entwickelt die Jade Hochschule derzeit zusammen mit Partnern (siehe Infokasten) im Rahmen des dreijährigen Forschungsprojekts „ConTAD – Smart Container Tracking and Accident Detection“ eine innovative Trackingeinheit und eine Kommunikationsplattform. „Vor dem Hintergrund des zunehmenden Welthandels und einer weiteren Steigerung des Schiffsverkehrs können wir durch unser neues System dazu beitragen, die Detektionszeit über Bord gegangener Container zu reduzieren, den Umweltschutz zu erhöhen sowie die Resilienz der Lieferketten und die Sicherheit der Schifffahrt zu verbessern“, erklärte Projektleiter Professor Christian Denker anlässlich des Startschusses von „ConTAD“ im vergangenen November.

Zu diesem Zweck wird eine Trackingeinheit, die etwa so groß sein soll wie ein Smartphone, auf der Containertür befestigt. Sie besteht aus einer Antenne, einem Warnlicht, einer Solarzelle und einer Aufschwimmvorrichtung. „Wie groß genau die Trackingeinheit sein wird und über welche Art der Leinenverbindung sie mit der Box verbunden sein wird, testen wir gerade in Zusammenarbeit mit unserem Partner EUROGATE“, erläutert Moritz Oberjatzas, der das Projekt als wissenschaftlicher Mitarbeiter betreut. Dabei funktioniert die Trackingeinheit nach dem Prinzip einer Smartwatch. Das heißt, über Erschütterungs- und Beschleunigungssensoren soll erkannt werden, wenn ein Container über Bord gegangen ist. Zudem sollen per Satellitennavigation die erforderlichen Informationen an den Havaristen, an Schiffe in der Umgebung, an den Frachteeniger und an die verantwortlichen Havarieexperten gesendet werden – und zwar mit den entsprechenden Koordinaten. „Es ist angepeilt, dass die Batterien in der Trackingeinheit dank des Einsatzes von Solarzellen eine Lebensdauer von zwei Jahren haben und im Falle einer Havarie mindestens vier Tage lang ein Signal von der Wasseroberfläche senden“, so Oberjatzas.

Per Satellitennavigation werden die erforderlichen Informationen mit den entsprechenden Koordinaten an den Havaristen und weitere Verantwortliche gesendet.

Und genau das ist die Besonderheit: Denn sollte der betreffende Container absinken, treibt die dazugehörige Aufschwimmvorrichtung weiter an der Oberfläche. Für den Fall, dass mehrere Container gleichzeitig über Bord gegangen sein, bilden ihre Systeme ein Ad-hoc-Netzwerk, wodurch eine daten- und energiesparende Ortung der treibenden Boxen über das bestehende Kommunikationssystem ermöglicht wird. Gleichzeitig wird das Sicherheitssignal der Trackingeinheit in die elektronischen Seekarten eingespeist und warnt so die in der Umgebung fahrenden Schiffe vor den havarierten Boxen. Auf diese Weise kann eine mögliche Kollision vermieden werden. Und das Schiff, das die wertvolle Fracht verloren hat, kann sofort Gegenmaßnahmen einleiten, um den Verlust weiterer Container zu verhindern – zum Beispiel die Geschwindigkeit reduzieren oder eine Kursänderung

So (r.) sah es zwei Tage nach der Havarie der „MSC Zoe“ auf der Insel Ameland aus. Die Schutzstation Wattenmeer dokumentierte regelmäßig, welche Gegenstände an die Strände gespült wurden. Der Rohling einer LED-Lampe (l.) wurde sogar noch zwei Jahre nach dem Vorfall vor Eiderstedt gefunden und soll ebenfalls von der „MSC Zoe“ stammen.

vornehmen. „Je früher das der Fall ist, umso besser. Denn abhängig von Wind und Strömung können havarierte Container pro Tag bis zu 100 Kilometer vertrieben werden“, erläutert Oberjatzas.

„Da das System auf bereits existierende Kommunikationssysteme in der Schifffahrt zurückgreift, wird für „ConTAD“ keine zusätzliche Infrastruktur an Bord von Schiffen benötigt. Somit sind die Hürden für eine Markteinführung niedrig“, gibt sich Denker optimistisch. Auf seine Effizienz und Alltagstauglichkeit hin wird „ConTAD“ nun bis Oktober 2026 getestet. (bre) □

INFO CONTAD

„ConTAD“ wird über das Maritime Förderprogramm des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz mit insgesamt 1,4 Millionen Euro gefördert. Auf die Jade Hochschule entfallen davon rund 470.000 Euro. Kooperationspartner der Hochschule sind Socrates Telematic und Brehmer. Zu den assoziierten Partnern zählen Hapag-Lloyd, das EUROGATE Container Terminal Bremerhaven, die Neue Schleppdampfschiffsreederei Louis Meyer, m2m Germany und das Maritime Cluster Norddeutschland.

Weitere Informationen:

www.jade-hs.de



ZAHLEN SPRECHEN IHRE EIGENE SPRACHE

Statistiken sind vielfach ein nützliches Instrument, da sie unter anderem Gesetzmäßigkeiten offenlegen und dabei helfen, fundierte Entscheidungen zu treffen. Die Zahlen und Statistiken auf dieser Seite machen aber vor allem nachdenklich. Denn jede im Anschluss genannte Zahl verweist nicht nur auf den Verlust eines Schiffes, sondern vielmals auch auf den Verlust von Menschenleben. Allerdings wurden aus den hier aufgelisteten Unglücken umfangreiche Erkenntnisse gesammelt und Konsequenzen gezogen, die wiederum dazu beitragen, die Schifffahrt sicherer zu machen. Vielleicht lässt sich dadurch ja die Zahl der weltweiten Schiffsverluste und Havarien weiter reduzieren.

(bre) □

Weltweite Schiffsverluste nach Hauptursachen



	2014	2016	2018	2020	2022
Gesunken, verschüttet	49	48	33	25	20
Schiffbrüchig, gestrandet	18	22	18	12	3
Feuer, Explosion	7	13	12	14	8
Maschinenschaden	5	10	3	4	2
Kollisionen mit anderen Schiffen	2	2	3	3	4

ICONS: FLATICON.COM, QUELLEN: STATISTA / LLOYD'S LIST, ALLIANZ/2024, STATISTA / LLOYD'S LIST/2023, STATISTA/ALLIANZ, LLOYD'S LIST INTELLIGENCE/2024, STATISTA/BSU/2023.

ANZAHL DER SEEUNFÄLLE IN DEUTSCHEN GEWÄSSERN 2022 – NACH SCHIFFSTYPEN

Stückgutfrachter **48** Containerschiffe **21**
 Sportboote **19**
 Tanker **12** Fahrgastschiffe **17**

Anzahl der weltweiten Schiffsverluste von 2012 bis 2022



Anzahl der weltweiten Schiffsverluste nach Regionen von 2013 bis 2022

Südchina, Indochina, Indonesien und Philippinen	204
Östliches Mittelmeer und Schwarzes Meer	118
Japan, Korea, Nordchina	76
Britische Inseln, Nordsee, Ärmelkanal und Golf von Biskaya	54
Persischer Golf und Umgebung	45
Westafrikanische Küste	34

Einsätze des Havariekommandos

Seit der Gründung des Havariekommandos am 1. Januar 2003 hat es in deutschen Gewässern 93 Lagen gegeben, die ein Eingreifen erforderten.

2023 hat das Havariekommando vier Einsätze absolviert.

In den Jahren 2020, 2021 und 2022 gab es je drei Einsätze.

Die meisten Einsätze, nämlich neun, gab es 2009 und 2014.



Tragödien in der Schifffahrt

Mit 1.503 Opfern gilt der Untergang der „Titanic“ 1912 als die bekannteste Havarie aller Zeiten.

Als eine der verlustreichsten Katastrophen in der Seefahrt gilt der Untergang der „Wilhelm Gustloff“ 1945. Über 9.000 Menschen sollen dabei ihr Leben verloren haben.

Bei der Kollision der „Doña Paz“ mit einem Öltanker starben 1987 mehr als 4.300 Passagiere. Sie gilt als schwerstes Schiffsunglück in Friedenszeiten.



BESTMÖGLICHER BEHELFF

Der Brückencrash auf der Hunte in Elsfleth stellt eine enorme Herausforderung für die Hafenwirtschaft dar. Der Schiffsunfall hat aber auch gezeigt, was möglich ist, wenn alle Beteiligten und Betroffenen aus Wirtschaft und Politik gemeinsam an Lösungen arbeiten.



Es war viertel nach eins in der Nacht, als am 25. Februar ein aus Oldenburg kommendes, 110 Meter langes Binnenmotorschiff gegen die Eisenbahndrehbrücke Elsfleth/Orth prallte.

Dabei wurden nach Angaben der Deutschen Bahn nicht nur die Brücke an sich und der bewegliche Überbau, sondern auch die Gleis- und Oberleitungsanlage massiv beschädigt, sodass die Drehbrücke seitdem nicht mehr geöffnet werden kann.

Das hat erhebliche Auswirkungen auf den Verkehr. So wurde der Zugverkehr zwischen Elsfleth und Berne eingestellt, und auch die Schifffahrt ist stark betroffen. Die südliche Durchfahrt ist für alle Fahrzeuge gesperrt. Die nördliche Schifffahrt durchfahrt konnte bei geschlossener Brücke für die Durchfahrt zwar schnell wieder freigegeben werden, allerdings gibt es einige Beschränkungen. Die sogenannte Bergfahrt (flussaufwärts) ist zwar gestattet und die Talfahrt, also flussabwärts, in Abstimmung mit dem „Wahrschaudienst“, der Schiffsführer vor etwaigen Gefahren warnt, vor Ort zwar möglich. Allerdings reichen die derzeitigen Durchgangshöhen nur für Binnenschiffe. Höher gebaute Seeschiffe können die Brücke nicht passieren.

Betroffen sind aufgrund der fehlenden Bahnverbindung vor allem die Häfen Nordenham und Brake, die einen Großteil ihrer Hinterlandverkehre mit der Bahn transportieren, und wegen der ausbleibenden Seeschiffe und einer nur eingeschränkten tideabhängigen Erreichbarkeit für Binnenschiffe der Hafen Oldenburg.

Nordenham kann nur zum Teil auf die Straße verlagern

Für den Hafen Nordenham bedeutet dies, dass große Mengen, die eigentlich per Bahn transportiert werden, wegfallen. Besonders problematisch ist der Kohletransport, bei dem eine Verlagerung auf die Wasserstraße nicht in vollem Umfang machbar ist. Auch die Zinkhütte ist direkt vom Unfall betroffen: Üblicherweise werden hier monatlich 4.000 bis 5.000 Tonnen per Bahn transportiert. Hinzu kommen monatlich circa zwei Lieferungen über die Binnenwasserstraße.

Was die Wasserstraße betrifft, so kann das Problem laut dem niedersächsischen Wirtschaftsministerium umfahren werden. Bahntransporte konnten teils auf die Straße verlagert werden. Die etwa 170 bis 180 Lkw-Bewegungen monatlich sind jedoch mit erhöhten

Frachtraten verbunden. Angesichts der gegenwärtig hochfahrenden Zinkproduktion verschärft sich dadurch das Problem der fehlenden Brücke.

Brake setzt für den Umschlag auf Bremen

Ähnlich spürbar sind die Folgen an der Unterweser. „Alleine aus dem Hafen Brake werden jährlich knapp 2,5 Millionen Tonnen der verschiedensten Güter, die teilweise systemrelevant sind, mit der Bahn transportiert“, berichtet Michael Kurz, Bürgermeister von Brake. „Rund 43 Prozent der umgeschlagenen Seeverkehrsmengen erreichen beziehungsweise verlassen den Hafen auf der Schiene“, ergänzt Uwe Schiemann, Sprecher der J. MÜLLER AG. Betroffen sind dabei vor allem Transporte von Stahl, Zellulose und Holz sowie Getreide, Futtermittel und sonstigem Schüttgut.

Um diese Mengen weitestgehend zu halten, hat J. MÜLLER gemeinsam mit den Kunden individuelle Lösungen und Alternativen erarbeitet. Züge mit Getreide und Futtermittel werden beispielsweise am Terminal an der Cuxhavener Straße in Bremen entladen und von dort zur Getreideverkehrsanlage gebracht. „Auch für andere Güter wie Holz und Zellulose nutzen wir Bremen als Umschlagsplatz für den gebrochenen Verkehr von und nach Brake“, so Schiemann. Allerdings ist die Lösung für den Hafendienstleister mit einem hohen finanziellen Aufwand verbunden. →

Statt in den Direktzug wird Zellstoff für das europäische Hinterland in Brake aufs Binnenschiff geladen und zum J.-MÜLLER-Terminal nach Bremen umgelagert, um dort die Verladung per Bahn zu ermöglichen.



„Damit das funktioniert, wurden seit Langem unbenutzte Gleise kurzfristig reaktiviert und ein paar Loks nach Bremen transportiert“, berichtet Carsten Rogge, Leiter der Hafenbahn bei bremenports. „Dazu hat die Bahnmeisterei der bremenports-Abteilung Hafenbahn mit ihren Rahmenvertragspartnern das Gleis kurzfristig ertüchtigt.“ Darüber hinaus wurden J. MÜLLER weitere nicht genutzte Gleise angeboten, zum Beispiel das Gleis 19 im Inlandshafen (Reitbrake). All das war innerhalb von zweieinhalb Tagen möglich. Schiemann bestätigt, dass die Abstimmung und Zusammenarbeit mit den Behörden und bremenports sehr konstruktiv gewesen sei und schnell und gut funktioniert habe.

Verlagerung auf Lkw auch in Oldenburg

Auch der Oldenburger Hafen im Zentrum der Weser-Ems-Region spürt als kombinierter See- und Binnenhafen nicht nur aufgrund der ausbleibenden Seeschiffe und der eingeschränkten tideabhängigen Erreichbarkeit für Binnenschiffe die Folgen des Brückencrashes.

„Davon sind jährlich circa 110 Seeschiffe und bei einer angenommenen Verlagerungsquote von rund 15 Prozent circa 600 Binnenschiffe betroffen“, so Nico Steudel, Geschäftsführer der Unternehmensgruppe Rhein-Umschlag und Vorstand der Oldenburger Hafengewerkschaft. „Das betrifft sowohl die Binnenschiffe mit dem Zielhafen Oldenburg als auch die sogenannten Durchfahrer, die von der Weser durch den Küstenkanal in die Ems beziehungsweise umgekehrt wechseln, insgesamt betrifft das rund 4.000 Binnenschiffsbewegungen pro Jahr.“

Sowohl bei den Seeschiffsverkehren als auch bei den Binnenschiffen werde es Schätzungen zufolge zu Verlagerungen kommen, und zwar im Wesentlichen

Bei dem Schiffsunfall wurden die Brücke, der bewegliche Überbau sowie die Gleis- und Oberleitungsanlage erheblich beschädigt.



auf die Straßen der Region. „Dabei kann man von rund 240 Lkw-Fahrten pro Seeschiff, gerechnet mit 3.000 Tonnen, und rund 120 Lkw-Fahrten pro Binnenschiff, gerechnet mit 1.500 Tonnen, ausgehen.“

Gemeinsame Lösungsfindung

Reagiert wurde schnell: Bereits einen Tag nach dem Unfall hat das Wirtschaftsministerium Niedersachsen ein Treffen aller Beteiligten organisiert. „Es hat sich ausgezahlt, unmittelbar nach der Havarie alle Beteiligten koordinierend zusammenzubringen, um an die Beseitigung der Schäden zu gehen“, unterstreicht Niedersachsens Wirtschaftsminister Olaf Lies. „Das funktioniert bisher ganz ausgezeichnet – nicht zuletzt auch, da das Projekt auch bei der Bahn schnell zur Chefsache gemacht wurde.“

Schnell ging es auch mit der Behelfsbrücke, die nun seit Ende April im Betrieb ist. Allerdings ist sie nicht beweglich, lässt sich also nicht für die Schifffahrt öffnen. Nur Binnenschiffe, die niedrig genug sind, können tideabhängig passieren, größere Seeschiffe nicht. Zudem ist die Behelfsbrücke konstruktionsbedingt 30 Zentimeter niedriger als die bisherige Eisenbahnbrücke, sodass das Tidfenster für die Passage von Binnenschiffen von und nach Oldenburg weiter eingeschränkt ist.

Ein Zeitplan für den Neubau der beweglichen Brücke lag nach Angaben eines Bahnsprechers zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses noch nicht vor. Allerdings: „Der Neubau des drehbaren Bestandbauwerks aus dem Jahr 1927 befand sich ohnehin bereits in der Vorplanung. Ein beschleunigtes Verfahren wird derzeit geprüft, um den Baubeginn vorzuziehen.“ Hierzu liefen Gespräche zwischen allen Beteiligten aus Politik, Wirtschaft und der DB. Ursprünglich war dem Sprecher des Ministeriums zufolge eine Bauzeit von 2027 bis 2030 vorgesehen. Kürzer wäre für alle Betroffenen ein weiteres starkes Signal. (cb) □

Olaf Lies, Niedersachsens Wirtschafts- und Verkehrsminister, Ute Plambeck, DB, und Stephan Siefken, Landrat Wesermarsch (v. l. n. r.), bei der Freigabe der Strecke über die neue Hilfsbrücke am 29. April.

Weitere Informationen:

www.bahn.de
www.mw.niedersachsen.de
www.jmueller.de
www.rhein-umschlag.de
www.bremenports.de

FOTOS: VASILISA MENSING, J. MÜLLER

Our Ports.
Your Future.

www.nports.de



Follow us on



EINE HEISSE NISCHE

Auf der Karibikinsel Trinidad befindet sich mit dem Pitch Lake das weltweit größte von insgesamt 200 bisher entdeckten Naturasphaltvorkommen.

Seit der Gründung vor 146 Jahren ist das Unternehmen Carl Ungewitter auf den Import von Naturasphalt und die dazugehörige Logistik spezialisiert. Die Bremer bieten aber auch Transportdienstleistungen für die nordafrikanische Erdölzulieferindustrie an und haben ein patentiertes Schlaglochreparatursystem entwickelt.

Enge Verbindungen gibt es einige. Nicht immer halten sie jedoch so lange wie im Fall des Bremer Unternehmens Carl Ungewitter. Das familiengeführte Unternehmen, das 1878 in der Hansestadt gegründet wurde, importiert bereits seit 1888 Naturasphalt von der Karibikinsel Trinidad. Dort befindet sich mit dem Pitch Lake das weltweit größte von insgesamt 200 bisher entdeckten Naturasphaltvorkommen.

„Über den Handel mit leeren Petroleumfässern kam die Handelsverbindung zum Asphalt zustande“, berichtet Geschäftsführer Andreas Knöbig, der das Unternehmen vor 24 Jahren von seinem Vater übernahm, als dieser in den Ruhestand trat. Im Zweiten

Weltkrieg sind allerdings viele schriftliche Dokumente aus dieser Zeit verloren gegangen. Fest steht jedoch, dass der Naturasphalt – unerlässlich für den Straßenbau – seitdem nach Bremen verschifft wird. Und das exklusiv, da Carl Ungewitter den Vertrieb für ganz Europa verantwortet – von Großbritannien bis in die Türkei.

„Der Naturasphalt wird in Trinidad abgebaut und dann gereinigt“, erläutert Knöbig. „Dazu wird der Rohstoff aus Naturbitumen und Gesteinskörnung, der dann von der Konsistenz wie hartes Kaugummi ist, vor Ort in Fässer abgefüllt. Etwa alle fünf Wochen kommen derzeit auf dem fünf- bis sechswöchigen Seeweg im Auftrag des Generalimporteurs rund 20 mit jeweils 100 Hartfaserfässern gefüllte 40-Fuß-Container im Bremer Industriehafen an.“

Bei Ungewitter werden die Fässer dann in einer eigenen Produktionsanlage aufgebrochen. Während der Abbau des Naturasphalts auf Trinidad sowohl in der Regen- als auch in der Trockenzeit möglich ist, sollte es für Straßenbaumaßnahmen in Europa mindestens fünf Grad warm sein. Von Dezember bis Februar finden daher kaum Auslieferungen an die Asphaltmischanlagen statt. „Die Masse würde nach dem Erhitzen zu schnell auskühlen und könnte nicht mehr ausreichend verdichtet werden“, erläutert Knöbig. Hochsaison im Straßenbau sind die Monate September und Oktober.



„Über den Handel mit leeren Petroleumfässern kam die Handelsverbindung zum Asphalt zustande.“

Andreas Knöbig, Geschäftsführer bei Carl Ungewitter in Bremen

Patentiertes Patchingsystem für die Schlaglochreparatur

All das weiß der Geschäftsführer auch deshalb so genau, weil das Unternehmen ein eigenes und inzwischen patentiertes Patchingsystem für die Reparatur von Schlaglöchern entwickelt hat. Der Asphalt kann dabei direkt vor Ort aufbereitet werden, sodass die Schlaglöcher noch schneller und flexibler gefüllt werden können.

Sich breit aufzustellen ist auch deshalb wichtig, weil das Unternehmen bei seiner Auftragslage direkt von den Budgets für den Bundesfernstraßenbau abhängig ist. Knöbig erläutert: „Wenn im Bundesverkehrsministerium Projekte etwa aufgrund geringerer Steuereinnahmen verschoben werden, muss das mit unseren anderen Geschäftsfeldern ausgeglichen werden.“

Auch deshalb gehören neben dem Import, dem Vertrieb und der Herstellung von Naturasphaltprodukten sowie dem Patchingsystem auch sonstige Logistikdienstleistungen rund um die See- und Luftfracht dazu. „Bei der Seefracht ist unsere Auftragslage bunt gemischt“, so Knöbig. „Wir haben alles dabei – von Lebensmitteln bis Technologie, und zu unseren Auftraggebern gehören kleine Unternehmen genauso wie große.“

Seit den 1980er-Jahren kam im Zuge der normalen Akquisitionstätigkeit das Geschäft mit Nordafrika hinzu. „Damals gab es in Düsseldorf einen zentralen europäischen Einkauf für Libyen, wodurch der Kontakt

Carl Ungewitter bietet nicht nur Transportdienstleistungen für die nordafrikanische Erdölzulieferindustrie an, sondern hat auch ein patentiertes Schlaglochreparatursystem entwickelt.



FOTOS: CARL UNGEWITTER, ANDREAS KNÖBIG

entstanden ist. Transportdienstleistungen für die nordafrikanische Erdölzulieferindustrie sind seitdem ein wichtiges Geschäftsfeld für uns“, unterstreicht Knöbig. Zu unseren Kunden zählen in heutiger Zeit vorrangig staatliche Firmen und deren Lieferanten.

Spezial-Know-how gefragt

„Es gibt dort wieder einen kontinuierlichen Bedarf, etwa durch Verschleiß und Ersatzteile, den wir logistisch abdecken“, so der Geschäftsführer. Dieses Geschäft erfolgt vorrangig per Container, da sich die Abfahrtsdichte der Breakbulk-Linienschiffe im Laufe der vergangenen Jahre aufgrund rückläufigen Ladungsangebots reduziert hat. „Zeitkritische Aufträge werden per Luftfracht von uns nach Libyen verladen, was mittlerweile nicht selten vorkommt“, ergänzt Knöbig.

Unerlässlich sind Detailwissen und viel Erfahrung in der Abwicklung von komplexen Logistikaufträgen, da in Libyen viele spezielle Anforderungen der Ölfirmen zu erfüllen sind. „Die Lieferanten müssen daher sehr sorgfältig und vor allem individuell betreut werden“, unterstreicht Knöbig. Die Herausforderung dabei: der allgegenwärtige Fachkräftemangel. Carl Ungewitter versucht diesem durch die Ausbildung von Mitarbeitern entgegenzutreten, aber das werde immer schwieriger. „Während wir bis vor fünf Jahren noch acht Azubis hatten, ist es derzeit nur noch einer“, bedauert der Geschäftsführer.

Und das hat Folgen: „Wir wollten eigentlich ein neues Geschäftsfeld aufbauen, konnten das aber nicht, weil uns dafür die geeigneten Fachkräfte fehlen“, so Knöbig. „Vor zwei Jahren war die Situation besonders schlimm.“ Inzwischen habe sich die Lage bei den Expeditionen aber wieder verbessert. Besonders schwierig sei es derzeit hingegen, Vorarbeiter und Poliere für den Straßenbau zu finden.

Ungewitter setzt unter anderem auf das duale Studium in Zusammenarbeit mit der Deutschen Außenhandels- und Verkehrs-Akademie (DAV), die ebenfalls in Bremen ihren Sitz hat. „Etwa die Hälfte der Nachwuchskräfte nutzt das“, berichtet der Geschäftsführer, und hofft, dass es künftig noch mehr werden. (cb) □

FAKTEN

CARL UNGEWITTER

GRÜNDUNG
1878

FIRMENSITZ

Bremen, Standort in Libyen

MITARBEITER

50

GESCHÄFTSFELDER

europäischer Generalimporteur für Naturasphalt, Logistikdienstleistungen

UMSATZ 2023

38 Millionen Euro

Weitere Informationen:

www.ungewitter.de



GRÖSSTE DACHSOLARANLAGE NIEDERSACHSENS EWINGEWEIHT

BRAKE Zusammen mit Gästen und Vertretern aus Politik und Wirtschaft feierte J. MÜLLER im April die offizielle Einweihung seiner 62.000 Quadratmeter großen Photovoltaikanlage im Seehafen Brake. In seinem Grußwort betonte Niedersachsens Energieminister Christian Meyer: „Photovoltaik ist ein wichtiger Teil unserer Energiewende.“ Und Jan Müller, Vorstandsvorsitzender der J. MÜLLER AG, ergänzte: „Die Einweihung unserer Photovoltaikanlage ist ein Meilenstein in unserem Bestreben, nachhaltige Energielösungen zu implementieren. Wir sind stolz darauf, einen wesentlichen Beitrag zum Umweltschutz zu leisten.“



ENVOCONNECT GEHT IN DIE ZWEITE RUNDE

BREMERHAVEN Am 19. und 20. September 2024 geht die ENVOCONNECT nach der erfolgreichen Premiere im vergangenen Jahr in die zweite Runde: Die Nachhaltigkeitskonferenz für Häfen und Logistik, zu der sich schon 2023 eine engagierte Port-Community zusammengefunden hatte, soll auch in diesem Jahr einen Beitrag dazu leisten, gemeinsam an der nachhaltigen Zukunft der Häfen und der Logistik zu arbeiten. Bereits seit April können sich Interessierte für den zweitägigen Kongress, der im Atlantic Hotel Sail City Bremerhaven stattfinden wird, auf der Website www.envoconnect.com anmelden und informieren.

HAFEN TRIFFT FESTLAND ZUM 40. MAL

DUISBURG Im Mai fand die Veranstaltungsreihe Hafen trifft Festland zum 40. Mal statt – in Duisburg, der Stadt des größten Binnenhafens Europas. Über 120 Gäste nahmen an der von JadeWeser-Port-Marketing, EUROGATE und Seaports of Niedersachsen organisierten Veranstaltung teil und informierten sich über die Logistikmöglichkeiten in den niedersächsischen Häfen. Als Experten standen ihnen Markus Bangen (Duisburger Hafen), Katja Blessmann (Hapag-Lloyd) und Michael Kleifges (DIT Duisburg Intermodal Terminal), Niels Riedel (EUROGATE), Frank Erschkat (TFG Transfracht) und Hendrik Klar (Roland Umschlagsgesellschaft) Rede und Antwort.



„EIN GUTER TAG FÜR CUXHAVEN UND DIE ENERGIEWENDE“

CUXHAVEN Im März hat die Bundesregierung ihre Nationale Hafenstrategie verabschiedet und sich damit auch zur finanziellen Beteiligung an dem für die On- und Offshore-Windenergie so wichtigen Umschlagsplatz Cuxhaven bekannt – und zwar mit rund 100 Millionen Euro für die Liegeplätze 5 bis 7. Dazu Michael de Reese, Vorsitzender der Hafenwirtschaftsgemeinschaft Cuxhaven: „Wir begrüßen die Entscheidung der Bundesregierung außerordentlich, durch die der dringend benötigte Ausbau Cuxhavens nun umgesetzt werden kann. Dies ist ein guter Tag für Cuxhaven und die Energiewende in Deutschland.“



ZURÜCKHALTENDE ERWARTUNGEN UNTER PROJEKTLOGISTIKERN

BREMEN Die Projektlogistiker aus dem Umfeld der BHV – Bremische Hafen- und Logistikvertretung blickten im April zurückhaltend auf das laufende Jahr: Nur knapp ein Drittel rechnet für 2024 mit steigenden Mengen. Ebenso viele erwarten eine Stagnation, 40 Prozent sogar Rückgänge. Das ging aus der Umfrage für den „BHV-Projektlogistik-Monitor 2024“ hervor, die der Wirtschafts- und Interessenverband im ersten Quartal durchgeführt hat. Der gedämpfte Ausblick auf 2024 folgt einem erfolgreichen Vorjahr: Rund die Hälfte der Befragten berichtete über im Vergleich zu 2022 gestiegene Ladungsaufkommen 2023.



NORDFROST SETZT AUF CLOUD4LOG

SCHORTENS Seit März stellt Nordfrost seine Tiefkühlware mit einem digitalen Lieferschein über „Cloud4Log“ zu. Damit will der Tiefkühllogistiker die Weichen für noch transparentere Lieferketten stellen. „Von der Einführung des digitalen Lieferzeichens profitieren nicht nur die Spediteure, sondern auch die Industrie- und Handelspartner. Es entfällt nicht nur das Papierhandling entlang des Transportprozesses. Auch die Erstellung und Archivierung für Absender und Empfänger kann automatisiert ablaufen. Damit wird die Lieferkette insgesamt optimiert“, erklärt Nordfrost-Geschäftsführer Dr. Falk Bartels.

FOTOS: J. MÜLLER, JADEWESERPORT, BREMENPORTS, BREMENPORTS/TOBIAS BRUNS, AGENTUR FÜR WIRTSCHAFTS-FÖRDERUNG CUXHAVEN, NORDFROST, NPORTS, NPORTS/KATJA MÄDLER, ALEXANDER GLOBAL LOGISTICS, MOL, BLG



VIelfÄLTIGE INVESTITIONEN IN DEN STANDORT

WILHELMSHAVEN Im Jahr 2024 plant NPorts rund vier Millionen Euro für Investitionen in den Standort Wilhelmshaven, Hooksiel. Zudem sind weitere rund sechs Millionen Euro eingeplant, um die vorhandenen Hafenbauwerke zu warten, zu sanieren und zu reparieren. Das teilte NPorts-Geschäftsführer Holger Banik in einem Pressegespräch Anfang April mit und ergänzte: „Der dynamische Verlauf in den vergangenen zwei Jahren hat den Standort deutlich verändert. Der Ausbau zum Energyhub sowie die hohe Nachfrage nach Hafenflächen erfordern einen neuen Blick auf die Möglichkeiten.“ Vor diesem Hintergrund soll unter anderem südlich von der Umschlagsanlage Voslapper Groden ein universeller Anleger für verflüssigte Gase (AVG) entstehen. Ebenso sollen die Schleuse in Hooksiel bei laufendem Betrieb und die Nassaubücke saniert sowie die Bahnanlagen im Rüstersieler Groden komplett auf LED umgestellt werden.



ALEXANDER GLOBAL LOGISTICS BAUT LAGERKAPAZITÄT AUS

BREMEN Die Bremer Spedition Alexander Global Logistics (AGL) plant nach Berichten der Deutschen Verkehrs-Zeitung (DVZ), ihre Lager- und Umschlagskapazitäten für Zellstoff und Papier in Bremerhaven massiv auszubauen. Zu diesem Zweck soll das Logistikzentrum der Firma hinter dem Containerterminal um zwei Hallen mit einer Gesamtfläche von 20.000 Quadratmetern erweitert werden. Bislang bewirtschaftet der Logistikkdienstleister dort bereits 35.000 Quadratmeter überdachte Fläche. Die Investition dafür liege im unteren zweistelligen Millionenbereich, ein Bauantrag für die Erweiterung sei in Vorbereitung.

JANSSEN FOLGT AUF YAMAMOTO

HAMBURG Mario Janssen hat zum 1. April die Leitung der Autocarrier- und RoRo-Sparte der japanischen Reederei MOL für die Regionen Europa und Afrika übernommen. Der Manager war bislang Vertriebschef für das Segment, das er nun mit rund 80 Mitarbeitern von Hamburg aus leitet. Janssen folgt damit auf Tsuyoshi Yamamoto. Letzterer wird nach Informationen der Reederei andere Aufgaben in der MOL-Zentrale in Tokio übernehmen. Mit derzeit fast 100 Autocarriern weltweit gehört MOL zu den größten Reedereien für Autos und andere rollende Ladung.



NPORTS ERNEUT AUSGEZEICHNET

OLDENBURG NPorts ermöglicht eine fortschrittliche Vereinbarkeit von Beruf, Familie und Privatleben: Das hat die berufundfamilie Service GmbH im Mai bereits zum dritten Mal in Folge per Zertifikat bestätigt. „Wir möchten mit einer familienbewussten Personalpolitik einen Teil dazu beitragen, dass unsere Beschäftigten in verschiedenen Lebensphasen zufrieden und motiviert sind“, erklärt Tatjana Littau (Bildmitte), die bei NPorts zusammen mit Nele Stühmann (links, per Videokonferenz zugeschaltet) das Projekt „Beruf und Familie“ leitet. Erstmals erhielt NPorts dieses Qualitätssiegel im Jahr 2017.



BLG LOGISTICS ÜBERTRIFFT IHRE ZIELE

BREMEN Trotz aller Herausforderungen haben die drei Geschäftsbereiche der BLG LOGISTICS – Automobile, Contract und Container – das Geschäftsjahr 2023 mit einem positivem Ergebnis abgeschlossen. Der Gruppenumsatz (ohne EUROGATE) stieg gegenüber dem Vorjahr um 8,1 Prozent auf 1,21 Milliarden Euro. „Das ist angesichts der Vielzahl an Krisen und Herausforderungen eine mehr als respektable Leistung. Dazu beigetragen haben alle Bereiche und jede Kollegin und jeder Kollege“, betonte der Vorstandsvorsitzende der BLG-Gruppe, Frank Dreeke, anlässlich der Bilanzpressekonferenz am Firmensitz in Bremen.

„WINDIGE“ KI-LÖSUNGEN AUS DER NACHTSCHICHT

Seit August 2021 gibt es noxt! Dahinter verbirgt sich ein Team von derzeit 15 Gutachtern und Softwareentwicklern, die mit einer KI die Steuerung von Windparks optimieren. Sehr zur Freude von Planern und Betreibern, die das Osnabrücker Start-up inzwischen für mehr als 300 Windparkprojekte mit ins Boot geholt haben.



„Wir haben uns damals zusammengesetzt und überlegt, wie Windparks einen maximalen Ertrag erzielen können und dennoch alle rechtlichen Vorschriften einhalten“, erzählt noxt!-Geschäftsführer Dr. Phil Patock. Gleichzeitig habe man dabei im Kopf gehabt, die dazugehörigen Abläufe der Gutachternstellung mit KI einfacher und effektiver zu gestalten. Eine Idee, die der Markt schnell und gut angenommen hat. Angefangen bei der UMA AG in Cuxhaven, die Ende 2021 als Erster auf die Windkompetenz von noxt! vertraute, hat sich das Start-up inzwischen einen Stamm von mehr als 60 Kunden erarbeitet – von der BBWind über WestWind Energy bis hin zum Tiefkühlprodukt Hersteller Frosta. Sie setzen auf die KI-Lösungen von noxt!, wenn es um Schallimmissionsprognosen, Schattenwurfprognosen, Gutachten zur optisch bedrängten Wirkung (ObW) oder um die optimale Konstellation der Betriebsmodi im Windpark geht.

„Unsexy formuliert sind wir ein Gutachterbüro“, sagt Patock mit einem Schmunzeln. „Aber dadurch, dass bei uns Gutachter, die über langjährige Erfahrung aus der Windkraftbranche verfügen, und Softwareexperten Hand in Hand zusammenarbeiten, können wir unseren Kunden einen echten Mehrwert liefern.“ Auch beim „DurchSTARTer“-Wettbewerb des Landes Niedersachsen, bei dem Start-ups mit innovativen Ideen ausgezeichnet werden, hat noxt! im vergangenen Jahr punkten können. Seit Dezember 2023 dürfen sich die Osnabrücker offiziell Gewinner des „DurchSTARTer“-Wettbewerbs des Landes Niedersachsen in der Kategorie „Newcomer/Scale-up“ nennen.

Eine Auszeichnung, die Patock mit Stolz erfüllt – ebenso wie die Tatsache, dass man alle Entwicklungsschritte bis heute mit eigenen Mitteln finanziert hat, ohne externe Investoren oder sonstige finanzielle Förderung in Anspruch zu nehmen.

Für 2024 steht bei noxt! noch eine Cloud-Lösung ganz oben auf der Agenda, damit die Kunden ihre Daten noch schneller speichern, berechnen und steuern können. „Und auf lange Sicht wollen wir zudem alle Arten von technischen Gutachten zur Windparkplanung anbieten, darunter Standorteignung und viele mehr“, umreißt Patock. Dafür wird wohl auch wieder die ein oder andere Nachtschicht erforderlich sein. Aber das kennen die Macher des Start-ups, die sich bewusst in Anlehnung an das lateinische „nox“ für „Nacht“ ihren Namen gegeben haben. Denn auch die ersten Geschäftsideen rund um die Windkraft sind auf diese Weise und im Laufe der Nacht gereift. (bre) □



„Unsexy formuliert sind wir ein Gutachterbüro.“

Dr. Phil Patock,
Noxt!-Geschäftsführer

FOTOS: NOXT!, LUCAS GÜNZEL/HAEGOLD



JADEWESERPORT: P3 SCHLIESST ERSTE BAUPHASE AB

WILHELMSHAVEN P3 Logistic Parks, ein führender Entwickler und langfristiger Eigentümer von Logistikimmobilien in Europa, hat im Mai die Errichtung des ersten von drei Bauabschnitten im Güterverkehrszentrum am Jade-WeserPort Wilhelmshaven abgeschlossen. Mehr als

31.000 Quadratmeter moderne Nutzfläche stehen im einzigen Tiefwasserhafen Deutschlands für neue Mieter bereit und sollen bis Anfang 2025 schrittweise fertiggestellt werden. Insgesamt plant P3, am Jade-WeserPort drei Hallen mit einer Gesamtfläche von 140.000 Quadratmetern zu bauen.



MEHR NEUANFÄNGER IN DER SEESCHIFF- FAHRT REGISTRIERT

BREMEN 2023 sind die Zahlen der Neuanfänger in der Seeschiffahrt gestiegen. Das berichtet die Berufsbildungsstelle Seeschiffahrt (BBS) in ihrem im April veröffentlichten Jahresbericht 2023. Danach wurden 127 neue Ausbildungsverträge (2022 waren es 115) mit Ausbildungsbetrieben abgeschlossen. Auch der Anteil der weiblichen Auszubildenden stieg von acht (2022) auf zwölf (2023). „Im Kampf gegen den Fachkräftemangel ist es entscheidend, junge Menschen nicht nur für eine Karriere auf See zu interessieren, sondern sie auch langfristig für die Seeschiffahrtsbranche zu gewinnen“, so BBS-Geschäftsführerin Sabine Zeller (2. v. r.)



MODERNER LEITSTAND FÜR ZUVERLÄSSIGEN KÜSTENSCHUTZ

ELSFLETH An der 1979 eingerichteten Steuerungstechnik des Hunteperrwerks, das mit seinen vier mächtigen Sperrtoren die Städte Elsfleth und Oldenburg sowie Teile der Gemeinden Wardenburg und Bad Zwischenahn vor Sturmfluten schützt, nagt der Zahn der Zeit. Um auch künftig einen optimalen Schutz zu gewährleisten, investiert der Niedersächsische Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) knapp eine Million Euro in die Erneuerung der Elektrotechnik der Großanlage. Dazu zählt eine moderne Leittechnik, die künftig unter anderem die Steuerung über einen PC-Arbeitsplatz ermöglicht.



MEILENSTEIN AUF DEM WEG ZUM SMARTPORT

BREMERHAVEN Nach der Vorstellung der in den vergangenen knapp zwölf Monaten gemeinschaftlich entwickelten Smartport-Strategie starteten rund 120 Teilnehmer aus Unternehmen, Behörden und Wissenschaft im März bei ihrem Workshop in Bremerhaven in die nächste Phase des Projekts. Bremens Häfen-Staatsrat Kai Stührenberg (hier links, zusammen mit bremenports-Geschäftsführer Robert Howe) betonte dabei: „Heute haben Sie einen echten Meilenstein erreicht – die vorliegende Smartport-Strategie umfasst nicht nur einen klaren Fahrplan samt einer digitalen Roadmap, sondern auch viele konkrete Projekte und Ziele für den intelligenten Hafen von morgen.“ Dazu gehörten unter anderem das Port-Community-System zum hafenweiten Informationsaustausch, das neue Messsystem für Anlegemanöver von Schiffen (SAMS) und das Port-Railway-Information-System der bremischen Hafeneisenbahn (PRINOS). Gleichzeitig machte Stührenberg deutlich: „Der Weg zum Smartport wird ein fortdauernder Entwicklungs-, Anpassungs- und Veränderungsprozess sein, dessen Erfolg ganz klar weiterhin von Ihrem und unserem Engagement abhängt.“



ETIKETTE STEHT HOCH IM KURS

BREMEN Die BHV – Bremische Hafen- und Logistikvertretung hat 2023 vier Business-Knigge-Seminare für Auszubildende in Zusammenarbeit mit der zertifizierten Trainerin für Businessetikette, Nadine Hellmold, durchgeführt. Mehr als 50 Auszubildende fanden so einen guten Einstieg in ihre Ausbildung. „Um ein gutes und konfliktfreies Miteinander zu gewährleisten, ist es wichtig, dem Wunsch nach Wertschätzung, Rücksichtnahme und nicht zuletzt Respekt nachzukommen“, so Hellmold. Aufgrund der großen Nachfrage werden auch in diesem Jahr wieder Schulungen angeboten. Interessenten können sich unter dem Betreff „Knigge“ per E-Mail an office@bhv-bremen.de wenden.



GEMEINSAMER EINSATZ FÜR NACHHALTIGE ENERGIETRÄGER

OLDENBURG/BILBAO Seaports of Niedersachsen und NPorts nutzten die Fachmesse WindEurope im spanischen Bilbao im März als gemeinsame Plattform, um ihre wegweisenden Windenergieprojekte in den niedersächsischen Seehäfen zu präsentieren. Dabei waren sie mit fünf Mitausstellern und einer starken Delegation von den Hafenstandorten vor Ort vertreten. „Unsere Häfen sind entscheidende Drehscheiben für nachhaltige Energieträger der Zukunft. Damit das so bleibt, muss und wird weiterhin in eine zukunftsfähige Hafeninfrastruktur investiert“, sagte NPorts-Geschäftsführer Holger Banik anlässlich der Messe.

BESSERER SCHUTZ VON KÜSTENNAHER INFRASTRUKTUR

BREMEN Der Klimawandel stellt die Nord- und Ostseeküste und ihr Hinterland vor neue Herausforderungen. Neben dem wahrscheinlichen Anstieg des Meeresspiegels rechnen Klimaforscher mit mehr Extremwetterereignissen wie Sturmfluten, Stürmen und Starkregen. Um den Ausfall kritischer Infrastrukturen, etwa von Energienetzen und Seehäfen, zu verhindern und die Versorgung der Bevölkerung sicherzustellen, forscht das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) nun im Rahmen des Projekts „Resiliente Versorgungsinfrastruktur und Warenströme im Kontext küstennaher Extremwetterereignisse“ (RESIKOAST) an besseren Vorhersagen.



MARITIME STUDIENGÄNGE AM PULS DER ZEIT

ELSFLETH Ein zentraler Bestandteil der Nationalen Hafenstrategie ist die Stärkung relevanter Studiengänge. Mit der Fachrichtung Seeverkehrs- und Hafenwirtschaft bietet die Jade Hochschule am Campus Elsfleth ein bundesweit einzigartiges Studienangebot, das eine breite Palette von hafenbezogenen Inhalten abdeckt. Dazu gehören die Fächer Hafenverkehrswirtschaft, maritimes Transportmanagement, Projektlogistik, maritime Technik und Hafenmanagement. Parallel dazu bereiten auch die Studiengänge Wirtschaft im Praxisverbund sowie Schiffs- und Hafenbetrieb gezielt auf das maritime Berufsleben vor.



DOPPELTE VERSTÄRKUNG FÜR DAS VERMARKTUNGSTEAM

WILHELMSHAVEN Seit Anfang April ist das Team von Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing wieder komplett. André Heim (l.), der die Funktion des Vertriebsleiters International übernommen hat, treibt die Vermarktung der Flächen im Güterverkehrszentrum (GVZ) voran, während sich Diana Jazik (r.) schwerpunktmäßig um das Onlinemarketing kümmert. Beide Neuzugänge waren vor ihrem Wechsel nach Wilhelmshaven für Seaports of Niedersachsen tätig. Ebenfalls im April wurde dem langjährigen Vertriebsleiter National, Michael Moehlmann (Mitte), zur Vertretung der Gesellschaft die Prokura erteilt.

PRINOS IST SCHARFGESCHALTET

BREMEN/BREMERHAVEN Das eigens für die Bremische Hafeneisenbahn entwickelte Betriebssystem PRINOS (Port Railway Information and Operation System) steuert nun den gesamten Verkehr der Hafeneisenbahn in Bremen und Bremerhaven. „Wir haben uns für den kompletten Umstellungsprozess auf das neue, digitale Hafeneisenbahnsystem fast ein Jahr Zeit gelassen, denn das Ganze war sozusagen eine Operation am offenen Herzen und sollte den Hafeneisenbahnbetrieb in keiner Weise einschränken. Jetzt ist es geschafft: PRINOS läuft sicher“, erklärte Anfang Mai Daniel Becker, der bei bremenports für das Projekt zuständig ist.



FOTOS: NADINE HELLMOLD, JADEWESERPORT MARKETING, DLR CC BY-NC-ND 3.0, SEAPORTS OF NIEDERSACHSEN, JADE HOCHSCHULE, BREMENPORTS (ZX), BREMENPORTS/SCHIEBER, NPORTS (ZX), ESPO, LESCHACO (ZX)

ZWEI STANDORTE – EINE INVESTITIONSTRATEGIE

CUXHAVEN/STADE Erst im Dezember 2023 wurde das bislang größte Hafenbauprojekt in Stade, der Anleger für verflüssigte Gase (AVG) in Stade, betriebsfertig an den Betreiber übergeben. Nun geht es für das NPorts-Team in Cuxhaven, das für die beiden Standorte Cuxhaven und Stade zuständig ist, weiter. So sind für das laufende Jahr insgesamt rund acht Millionen Euro zur Instandhaltung und Sanierung bestehender Hafenanlagen eingeplant. Ungefähr 71 Millionen Euro werden für neue Hafengebäude und 20 Millionen Euro für die Liegeplätze 5 bis 7 investiert. Mit dem Bau dieser neuen Liegeplätze wird noch 2024 begonnen.

„Wir freuen uns sehr über die Finanzentscheidung der Bundesregierung, sich zu einem Drittel an den Kosten des Baus zu beteiligen. Das Land hat bereits frühzeitig dem Projekt mit 100 Millionen Euro an Landesmitteln zugesagt. „Damit rückt die Bauphase immer näher“, erklärt NPorts-Geschäftsführer Holger Banik.



DAKOSY UND DBH: DIGITALES „RECHT ZUR ABHOLUNG“

BREMEN/HAMBURG Für Containerimporte über die deutschen Seehäfen soll künftig ein einheitlicher digitaler Freistellungsprozess unter dem Namen „Secure Release Order“ das bisherige Pin-Code-basierte Verfahren sukzessive ablösen. Mit der umfassenden Digitalisierung des Freistellungsverfahrens wollen die Dienstleister für Logistiksoftware dazu beitragen, die Abholung über die deutschen Seehäfen sicherer zu machen und gleichzeitig einen wirksamen Schutz gegen Drogeneinfuhren und organisierte Kriminalität aufzubauen. Die Einführungsphase ist laut Dakosy und dbh für das zweite Halbjahr vorgesehen.

„PORT INVESTMENT STUDY“ 2024 VERÖFFENTLICHT

PARIS Anlässlich ihrer Jahreskonferenz in Paris hat die European Sea Ports Organisation (ESPO) Ende April die Ergebnisse der Hafeninvestitionsstudie 2024 vorgestellt. Danach beläuft sich der Investitionsbedarf der europäischen Hafenverwaltungsbehörden in den nächsten zehn Jahren auf 80 Milliarden Euro. Eine zweite wichtige Erkenntnis ist, dass die Investitionen in die Nachhaltigkeit und die Energiewende zur zweitwichtigsten Investitionskategorie für Hafenbehörden werden. Die von Dr. Peter de Langen und der ESPO erstellte Studie beruht auf einer Analyse des Investitionsbedarfs von 84 Hafenverwaltungsorganen.



ZDS BEGRÜSST ENDE KARTELLRECHTLICHER SONDERSTELLUNG

HAMBURG Der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) hat die Entscheidung der Europäischen Kommission begrüßt, die Gruppenfreistellungsverordnung (GVO) nicht erneut zu verlängern. Diese hatte Absprachen von Schifffahrtskonsortien darüber ermöglicht, welche Schiffe wie häufig welche Häfen und Umschlagsbetriebe anlaufen. Die Benachteiligung von Hafen- und Speditionsunternehmen gegenüber Seeschiffahrtsallianzen im Wettbewerbsrecht werde dadurch korrigiert, so ZDS-Präsidentin Angela Titzrath. Nun müsse das geltende Wettbewerbsrecht hier konsequent durchgesetzt und das Beihilferecht überprüft werden.



LESCHACO: FAHRENHOLZ FOLGT AUF OESTREICH ALS COO

BREMEN Im April folgte Nils Fahrenholz (l.) bei der Leschaco Gruppe auf Oliver Oestreich (r.) als Chief Operating Officer und damit als Mitglied der Geschäftsführung. „Wir sind Oliver für seine wertvollen Beiträge und seine vorbildliche Führung in zwei Jahrzehnten zu großem Dank verpflichtet“, so Constantin Conrad, CEO der Leschaco Gruppe. Fahrenholz, der bei Leschaco 2004 startete, bringe einen umfassenden Erfahrungsschatz und eine reiche Führungserfahrung mit. Im Laufe der Jahre bekleidete er verschiedene Managementpositionen in der Gruppe, zuletzt als Managing Director von Leschaco Singapur.



<p>2024</p> <h1>SAVE THE DATE</h1> <p>Zahlreiche interessante Veranstaltungen sind angekündigt und geplant. Doch mitunter kann es nach Redaktionsschluss noch kurzfristige Verschiebungen geben. Deshalb sind diese Angaben ohne Gewähr. Wir bitten Sie, diese noch einmal zeitnah zu prüfen, zum Beispiel auf unserer Webseite www.logistics-pilot.com/event-kalender/</p> 		<p>JUN</p>	<p>4. 6. 2024 German Ports Empfang www.bremenports.de Berlin, Deutschland</p>
			<p>13. 6. 2024 LOGISTICS TALK www.bremenports.de Neuss, Deutschland</p>
			<p>23. 6. 2024 Exkursion auf die Luneplate www.bremenports.de Bremerhaven, Deutschland</p>
			<p>25. – 27. 6. 2024 Transport Logistic China www.transportlogistic-china.com Shanghai, China</p>
	<p>JUL</p>	<p>25. 7. 2024 Hafen trifft Festland www.jadeweserport.de Stuttgart, Deutschland</p>	
			<p>AUG</p>
	<p>SEP</p>	<p>6. 9. 2024 57. Kapitänstag www.bhv-bremen.de Bremen, Deutschland</p>	
		<p>6. 9. 2024 Niedersächsischer Hafentag www.seaports.de Nordenham, Deutschland</p>	
		<p>12. 9. 2024 LOGISTICS TALK www.bremenports.de Wien, Österreich</p>	
		<p>19. – 20. 9. 2024 ENVOCONNECT www.envoconnect.com Bremerhaven, Deutschland</p>	
		<p>24. – 27. 9. 2024 WindEnergy www.windenergyhamburg.de Hamburg, Deutschland</p>	
	<p>OKT</p>	<p>7. – 9. 10. 2024 EXPO REAL www.exporeal.net/de/ München, Deutschland</p>	
<p>8. – 10. 10. 2024 IAPH World Ports Conference www.worldsportsconference.com Hamburg, Deutschland</p>			
<p>22. 10. 2024 Hafen trifft Festland www.jadeweserport.de Augsburg, Deutschland</p>			

IMPRESSUM

LOGISTICS PILOT
ISSN 2195-8548

Herausgeber:
bremenports GmbH & Co. KG
Hafenstraße 49, 28217 Bremen
www.bremenports.de
Ronald Schwarze
Telefon: +49 421 30901-610
E-Mail: marketing@bremenports.de

Projekt- und Anzeigenleitung:
Thomas Walbröhl
Telefon: +49 421 30901-616
E-Mail: marketing@bremenports.de

Gültig ist die Anzeigenpreisliste vom 11.2023
www.bremenports.de/logistics-pilot

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

Projektmanagement:
Thorsten Breuer, verantwortlich;
Julia Schwericke

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

Layout:
Monique Dobrzalak

Druck:
müllerditzten, Bremerhaven
www.muellerditzten.de
gedruckt auf 100% recyceltem FSC-Papier

LOGISTICS PILOT erscheint sechsmal im Jahr in einer Auflage von 5.000 Exemplaren (Deutsch). Die Inhalte sind auch online unter www.logistics-pilot.com abrufbar. Bitte scannen Sie dafür den QR-Code.

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.

Im Sinne der besseren Lesbarkeit verwenden wir bei Personenbezeichnungen und personenbezogenen Hauptwörtern im LOGISTICS PILOT in der Regel die männliche Form. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für alle Geschlechter. Die verkürzte Sprachform hat redaktionelle Gründe und beinhaltet keine Wertung.



DIESES MAGAZIN IST EIN GEMEINSCHAFTSPROJEKT VON

bremenports GmbH & Co. KG
Bremische Hafen- und Logistikvertretung e. V.
JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG
Seaports of Niedersachsen GmbH

DIE NACHHALTIGKEITSKONFERENZ

FÜR HÄFEN UND LOGISTIK

ENVOCONNECT

green focus on ports and logistics



HERE TO CONNECT
19.–20.09.2024, Bremerhaven



Panel GLOBAL: Wirtschaft im Wandel
+ spannende Praxisbeispiele

Leadership Insights: Visionäre Perspektiven für eine nachhaltige Lieferkette
+ Reeder und Verlader



Sessions: Lieferkette und Hafen

Panel Zukunft: Young but not free



Moderation durch
Keno Bergholz
Marilena Dahlmann



GREEN FOCUS

BREMEN BREMERHAVEN PORTS WITH PASSION.

Jetzt teilnehmen: envoconnect.com



BLÄTTERN. KLICKEN. ODER WISCHEN.

Lesen Sie den LOGISTICS PILOT auf Papier oder online. Auf unserer Website finden Sie ausgewählte Inhalte unseres Magazins und können in verschiedene Themenschwerpunkte und Regionen der Welt eintauchen.

www.logistics-pilot.com



FÜR IOS:



FÜR ANDROID:

