

LOGISTICS PILOT

AUSGABE
FEBRUAR 2025



MUTIG. MÖGLICH. MACHEN.

GROSSES BEWEGEN

Marktanalyse mit Experten für
hoch, breit und schwer

Seite 6

GEBALLTES KNOW-HOW

Leuchtturm-Event feiert sein Debüt
im März in Bremen

Seite 12

OFFENES ERFOLGSGEHEIMNIS

Anker Schifffahrt blickt auf 60 Jahre
Diversifikation zurück

Seite 14

Themenschwerpunkt:
Breakbulk

INHALT

Ausgabe:
Februar 2025



11

Point of View

Drei Partner, ein Ziel: bremenports, die BHV und die Messe Bremen haben große Pläne mit der LogisticsConnect.

18

Logistics Story

Cuxhaven treibt die Energiewende voran – unter anderem mit dem Bau der neuen Liegeplätze 5 bis 7, die bis 2028 fertig sein sollen.

22

Sustainability

BLG und EUROGATE bündeln ihre Kompetenzen in Bremerhaven für Projekte rund um Windenergiekomponenten.



03 Editorial

04 Big Picture

14 Portrait
Diversifikation als offenes Erfolgsgeheimnis

16 Facts & Figures

24 Community

26 Start-up
Unterstützung für XXL-Transporte

30 Events & Imprint

06

Main Topic

Die aktuellen geopolitischen Entwicklungen, steigende Kosten und schwächelnde Wirtschaften erschweren die Arbeit von Projektlogistikern sowie von Breakbulk- und High-and-Heavy-Experten. Wie schätzen sie die Lage ein?



LOGISTICS PILOT digital!

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

COVER: FRIERIK JIJINGKA
FOTOS: MEBJAN RATHKE, CUXPORT, BIG LOGISTICS, J. MÜLLER
FOTO SEITE 3: 4FLOW



Kai Althoff, Vorsitzender des Vorstands der Bundesvereinigung Logistik (BVL) und CEO bei 4flow

GEWAGTER NEUSTART

Liebe Leserinnen und Leser,

Wirtschaft und Gesellschaft in Europa sind gerade in einem umfassenden Transformationsprozess. Vor allem viele Unternehmen befinden sich im Umbruch. Es werden Geschäftsmodelle angepasst, Dekarbonisierungsziele umgesetzt und Digitalisierungsprojekte vorangetrieben. Supply Chains werden resilienter und diversifizierter, sodass laut dem letzten BVL Logistik-Indikator die Geschäftserwartungen endlich wieder deutlich positiver sind als die aktuell noch schwierige Geschäftslage.

Auch die BVL befindet sich in einer Transformation. Mit einem neuen Vorstandsteam haben wir uns auf die Fahnen geschrieben, bis 2032 das bedeutendste Netzwerk und wichtigster Vordenker für Wirtschaft, Politik und Gesellschaft zu Themen der Logistik zu sein. Einen wichtigen Schritt haben wir im Oktober mit der BVL Supply Chain CX gemacht, mit der wir völlig neue Wege gegangen sind. Der Deutsche Logistik-Kongress war 40 Jahre lang das Maß der Dinge. Spätestens nach Corona war aber klar, dass ein Neustart angesagt war. Wir haben gewagt, fast alles umzukrempeln: in neuer Location, mit einem neuen Namen, mit zwei Veranstaltungen in einer – und einer stark erweiterten Zielgruppe. Richtet sich der Kongress-Bereich eher an Topführungskräfte und behandelt strategische Themen, so vermittelt die Expo echtes Festivalfeeling für alle Supply-Chain-Expertinnen und -Experten – mit Ausstellungspartnern, in die Flächen integrierten Bühnen, Partys und vielen Networkingangeboten. Auch das Ticketangebot haben wir mit Tagestickets und günstigen Expoangeboten völlig neu organisiert. Wir freuen uns riesig, dass das Konzept funktioniert hat – schon bei der ersten Ausgabe konnten wir 30 Prozent mehr Teilnehmende begrüßen als beim letzten DLK, und vor allem haben wir ein überwältigend positives Feedback erhalten. Zahlreiche First Mover haben bereits Flächen für 2025 reserviert.

Ähnlichen Mut beweisen die Organisatoren der neuen LogisticsConnect in Bremen, die am 6. und 7. März 2025 erstmals ihre Tore öffnen wird. Das neue Fachforum für Breakbulk und Projektlogistik schließt eine Lücke, muss sich aber auch erst etablieren. Wir drücken die Daumen und sind als BVL natürlich dabei!

Ihr Kai Althoff



MUTPROBE

Als eine solche könnte man Bertha Benz' große Fahrt im August 1888 durchaus bezeichnen. Mit dieser Aktion erzeugte sie Aufmerksamkeit für das damals noch recht unbekannt „Automobil“. In den frühen Morgenstunden brach sie – ohne Wissen ihres Mannes – mit ihren beiden Söhnen heimlich zu einer Überlandfahrt von Mannheim nach Pforzheim auf. Ihr Mann Carl Benz wurde erst beim morgendlichen Gang in die Küche durch eine handgeschriebene Notiz von ihr über die Reise informiert. Als seine Frau drei Tage später wohlbehalten zurückkehrte, gab sie ihm allerdings zahlreiche Anregungen zur Weiterentwicklung seines 2,5 PS starken Gefährts mit auf den Weg – unter anderem, was die Optimierung der Bremsen und der Gänge betraf. Am Ende sorgte ihre Fahrt nicht nur für reichlich Furore, sondern kurbelte auch nachhaltig den Siegeszug eines neuen Fortbewegungsmittels an. Für sie selbst war es der Startschuss zu einer Karriere als Pionierin des Automobils. [\(bre\)](#) 

GROSS BEWEGEN



Egal ob hoch, breit oder schwer – Unternehmen, die in der Projektlogistik, im Breakbulksegment oder bei High-and-Heavy-Aufträgen um die Gunst der Kunden buhlen, stehen derzeit vor vielfältigen Herausforderungen. Rückfragen bei ausgewählten Experten von BBC Chartering, Karl Gross, Cuxport, Atlantik Hafenbetriebe und J. MÜLLER zeigen, dass vor allem die aktuellen geopolitischen Entwicklungen, steigende Kosten und schwächelnde Wirtschaften von den Betroffenen viel Flexibilität und Mut erfordern.

ES

Aus Sicht von Ulrich Ulrichs, CEO von BBC Chartering, kann der Breakbulk-Sektor „grundsätzlich positiv in die Zukunft schauen“. Insbesondere der Energiesektor sei sowohl im Bereich der erneuerbaren Energien als auch im Öl- und Gassektor gut aufgestellt. Das gelte ebenfalls für die Bergbau- und Metallindustrie. Da die damit verbundenen Entwicklungen aber weltweit unterschiedlich stark ausgeprägt sind, sei es schwierig, aus diesen Tendenzen allgemeingültige Aussagen zur Entwicklung des Marktes und der Frachtraten abzuleiten. Der Geschäftsführer der zur Briese-Gruppe gehörenden Reederei, die als Weltmarktführer in der Schwergut- und Projektschiffahrt gilt, prognostiziert allerdings: „Während in Asien die Raten aufgrund der hohen Nachfrage stärker steigen werden, wird die Ratenbewegung in anderen Teilen der Welt moderater ausfallen.“

Auslöser für eben diese Ratenerhöhungen seien die höheren Kosten, die in den nächsten Monaten auf die Marktteilnehmer zukommen werden. So würden zum einen zahlreiche Mehrzweckfrachter zur Erneuerung der alternden Flotte ausgeliefert werden, die über 50 Prozent teurer seien als die Schiffe, die vor der Coronapandemie bestellt wurden. „Zum anderen werden die Umweltkosten und -steuern weiter steigen, was sich hauptsächlich auf den Handel von und nach Europa sowie innerhalb Europas auswirken wird“, ist sich Ulrichs sicher. Sein Resümee: „Der stetig wachsende Verwaltungsaufwand zu diesen Regeln und Steuern erhöht zusätzlich die Gesamtkosten der Schiffseigner und Carrier. Das alles sind Kosten, die am Ende zusätzlich von den Kunden zu zahlen sind!“

Doch die wachsenden Kosten sind nach Ulrichs' Meinung nicht die einzige Herausforderung, mit denen der Breakbulk-Markt auf absehbare Zeit zu kämpfen haben wird: „Da sind auch die wachsende Zahl der Kriege, das Piraterierisiko sowie die zunehmende Zahl internationaler Handelsbeschränkungen. Und nicht zu vergessen der Fachkräftemangel, der



„Der Breakbulksektor kann grundsätzlich positiv in die Zukunft schauen.“

Ulrich Ulrichs, CEO von BBC Chartering

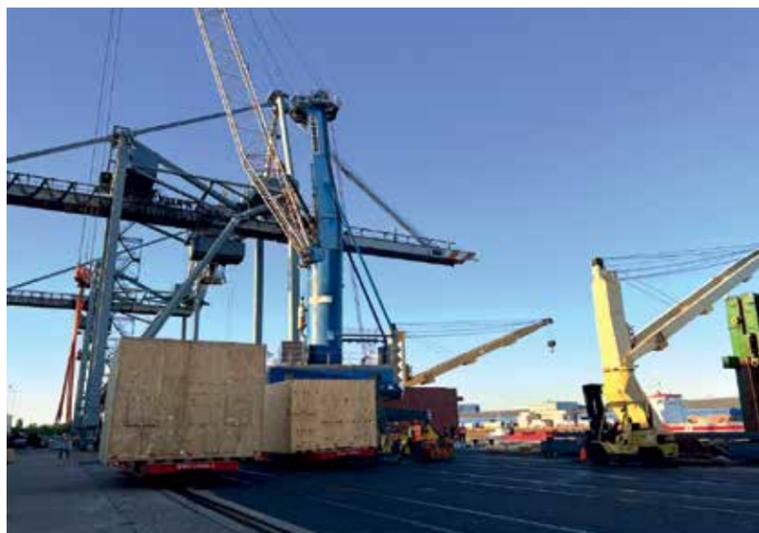
vielleicht sogar die größte Herausforderung darstellt. Denn auch in Zukunft bedarf es genügend qualifizierter und motivierter Mitarbeiter, um die Anforderungen erfolgreich zu bewältigen, die Charterer und Projektbeteiligte an uns stellen.“

Dennoch geht BBC Chartering das Jahr 2025 mit Mut und Zuversicht an. Im Mittelpunkt steht dabei für das Unternehmen die Auslieferung von zehn Schiffen der „LakerMax“-Serie und weiterer Einheiten des F500-Typs, die sich bis 2026 strecken. „Die Investition in die neuen Mehrzweck-Schwergutfrachter zeigt das Vertrauen, das die Familie Briese als unser Eigentümer in das Projekt- und Schwergutgeschäft von BBC Chartering setzt, und sichert uns mit moderner Tonnage die notwendige Kapazität, um unsere Position im Markt zu behaupten“, so Ulrichs. „Immerhin sind Schiffe ganz allgemein gesprochen sehr langfristige Investitionen und oft zwei Jahrzehnte oder länger im Einsatz.“

Umschlag von Windkraftkomponenten auf der „BBC Leer“: Die erneuerbaren Energien sorgen für Rückenwind in der Breakbulkbranche. →



FOTOS: J. MÜLLER, BBC CHARTERING, BREB



Karl Gross nimmt die aktuellen politischen Entwicklungen zum Anlass, um alternative Routen anzubieten und andere Verkehrsträger und Schiffstypen einzusetzen.

„Schwierig, langfristige Voraussagen zu treffen“

Die Bewertung, ob die Projektlogistik gerade erfolgreich agiert oder nicht, hängt nach Ansicht von Steffen W. Fulst, Managing Director bei der Karl Gross Internationale Spedition, stark davon ab, aus welchem Land und mit welchen Commodities die Betroffenen aktiv sind. „Das ist eine Frage der Perspektive“, so Fulst. Dann führt er erklärend aus: „Aus deutscher Sicht tut sich der Maschinen- und Anlagenbau gerade eher schwer, während die Windkraft und die erneuerbaren Energien insgesamt auf dem Vormarsch sind.“ Mit Blick auf die weltweiten Handelsströme, die sein Unternehmen in der Projektlogistik bedient, hat er zudem eine Verfestigung der Lieferketten mit den USA ausgemacht, die inzwischen China als stärkstes Land bei Karl Gross abgelöst haben. „Parallel dazu gewinnen Staaten wie Vietnam, Saudi-Arabien und Indien zunehmend an Bedeutung. Vietnam ist auf dem besten Weg, als Produktionsstandort das ‚neue China‘ zu werden“, so Fulst.

„Staaten wie Vietnam, Saudi-Arabien und Indien gewinnen zunehmend an Bedeutung.“

Steffen W. Fulst, Managing Director bei Karl Gross Internationale Spedition



Mit Besorgnis erfüllen ihn die geopolitischen Entwicklungen rund um den Globus, insbesondere die Sicherheitslage am Roten Meer und die Übergriffe der Huthi-Rebellen. „Viele Reedereien und Spediteure sind dadurch genötigt, den Umweg über die Südspitze Afrikas zu nehmen. Wir sehen diese Entwicklung allerdings auch als Herausforderung, um unseren Kunden alternative Routen anzubieten und andere Verkehrsträger oder andere Schiffstypen einzusetzen“, so Fulst. Generell sei die aktuelle Weltlage dafür ausschlaggebend, dass die Projektlogistik derzeit einen „schmalen Grat zwischen mutig sein, verbindliche Zusagen machen und ‘subject to’-Aussagen“ zu beschreiten habe. „Gerade was die Preisgültigkeit, zum Beispiel der Frachtkosten, betrifft, ist es schwierig, langfristige Voraussagen zu treffen. Hier ist ein Mix aus hanseatisch-kaufmännischen Aussagen, Weitsicht und hervorragenden Marktkenntnissen gefragt, um belastbare Transportkonzepte im Sinne der Kunden zu entwickeln“, sagt der Manager. Dabei dürfte es für Karl Gross von Vorteil sein, dass das Unternehmen auf interkontinentale Transportlösungen spezialisiert ist und diese auf dem Land-, See- und Luftweg anbietet. „Unsere Projektteams kennen die Besonderheiten auf jedem Kontinent. Aspekte wie Zulieferer in vielen Ländern und auf verschiedenen Kontinenten, Zeitverschiebung und Mehrsprachigkeit gehören für sie zum Tagesgeschäft.“

Neue Terminalflächen und Binnenschifffahrt als Alternative

Angesichts der jüngsten Entwicklungen in Cuxhaven macht Roland Schneider, Leiter für Business Development bei Cuxport, deutlich: „Unser Mut zeichnet sich durch unser Vertrauen in den Markt aus. Dieses Vertrauen spiegelt sich unter anderem in unserer Bereitschaft wider, in neue Terminalflächen zu investieren.“ Damit gemeint ist die Co-Finanzierung der Liegeplätze 5 bis 7, mit deren Bau zu Jahresbeginn begonnen wurde. Ab 2028 sollen dort auf einer Länge von 1.250 Metern Spezialschiffe der Windindustrie ihre Güter umschlagen. Dabei erhält Cuxport die Terminalkonzession für die Liegeplätze 5 und 6.1, während mit Blue Water Breb der Vertrag für den anschließenden Terminalbereich 6.2 und 7 abgeschlossen wurde. „Durch diesen Schritt wächst die Gesamtterminalfläche von Cuxport um weitere 19 auf 63 Hektar an“, so Schneider. Mit Blick auf die Projektlogistik ergänzt er: „Wir verzeichnen nach wie vor eine hohe Nachfrage für Umschlags- und Lagerkapazitäten im Bereich On- und Offshore-Windkraft. Verantwortlich hierfür sind nicht zuletzt unsere optimal geeigneten Hafenterrassen, sondern auch der hervorragende Anschluss an die A27.“ Neben großen Mengen an On- und Offshore-Komponenten gingen darüber hinaus

FOTOS: KARL GROSS, CUXPORT, ATLANTIK HAFENBETRIEBE

„Marode Autobahnen und Brücken stellen ein großes Hindernis dar.“

Roland Schneider, Leiter für Business Development bei Cuxport



zahlreiche Transformatoren, Lkw mit Bauteilen für die Luftfahrtindustrie sowie Baumaschinen und Maschinen für die Landwirtschaft in Cuxhaven über die Kaikanten.

Trotz seines Vertrauens in den Markt mahnt Schneider: „Marode Autobahnen und Brücken sowie unzureichende Parkmöglichkeiten stellen aktuell ein großes Hindernis für Großraum- und Schwertransporte im Hinterlandverkehr dar.“ Deshalb werde derzeit verstärkt der Einsatz von Binnenschiffen als möglicher Alternative für den Transport von Schwergut und Projektladung geprüft. „Hier bietet Rhenus aufgrund der weitreichenden Services und Kapazitäten der Tochterunternehmen Rhenus Partnership und Deutsche Binnenreederei ihren Kunden einen deutlichen Vorteil sowie die Möglichkeit, ganze Lieferkettenabschnitte zwischen Hafen und Start- und Zielstandort abzubilden“, lautet Schneiders Plädoyer für die Binnenschifffahrt. Letztere sei insbesondere für Gondeln, Maschinenhäuser und Turmsegmente im Onshore-Bereich, aber auch für viele andere Breakbulk- und Schwerlastgüter bestens geeignet.

Mit den neuen Liegeplätzen trägt Cuxport unter anderem der hohen Nachfrage für Umschlags- und Lagerkapazitäten im Bereich On- und Offshore-Windkraft Rechnung.



Plädoyer für mehr Hafenkooperationen

Vom Standort Bremerhaven aus blickt Stefan Nousch, Geschäftsführer der Atlantik Hafenbetriebe Geuther & Schnitger (AHB), mit gemischten Gefühlen auf die aktuelle Entwicklung der High-and-Heavy-Mengen und auf die RoRo-Schiffsanläufe im Hafen: „Von 2012 bis 2019 haben hier pro Jahr rund 1.500 bis 1.600 Deepsea-Carrier festgemacht, gegenwärtig sind es 800 bis 900. Und diese Situation ist nicht nur auf den schwächelnden Automobilexport, die rückläufigen Ausschreibungen für Großprojekte und auf die Coronakrise zurückzuführen.“ Dabei habe man in den bremsischen Häfen genügend Pfunde, mit denen man wuchern könnte. „Dazu gehören vor allem die guten Hinterlandanbindungen aus ganz Europa und die trimodale Anbindung. Aber wir müssen in Zukunft auch die gute Kommunikation, die hier zwischen den Reedern, Kunden, Behörden und Hafeneinzelbetrieben herrscht, aufmerksamkeitsstärker und vor allem mutiger vermarkten – im Sinne des Leitsatzes der Bremer Kaufleute: ‚Buten un binnen – wagen un winnen.‘“ Gerade auf dem Gebiet der Vermarktung haben aus seiner Sicht mehrere Bewerber aus dem In- und Ausland zuletzt aktiver agiert und auf diese Weise zusätzliche Ladungsmengen für sich gewinnen können.

Hinzu komme, dass in Deutschland das regionale Konkurrenzdenken weiterhin stark ausgeprägt sei. „Der German-Ports-Gedanke ist prima, muss aber noch intensiver gelebt werden“, so Nousch. Wie das zum Beispiel aussehen kann, hat AHB im vergangenen Jahr in Zusammenarbeit mit der EVAG Emdener Verkehrs und Automotive Gesellschaft und der Reederei NYK gezeigt. Vor dem Hintergrund knapper Kapazitäten in Bremerhaven haben die Projektpartner zwei Liebherr-Raupenkrane vom Typ LR 1800 und LR 1700 kurzerhand in Emden umgeschlagen und per RoRo-Schiff nach Yokohama transportiert. Das Stauen der Rolltrailer übernahm das EVAG-Team in Absprache mit einem Supervisor von AHB. „Die Entscheidung für Emden als Umschlagsplatz →



„Der German-Ports-Gedanke ist prima, muss aber noch intensiver gelebt werden.“

Stefan Nousch, Geschäftsführer der Atlantik Hafenbetriebe Geuther & Schnitger (AHB)

Bremerhaven kann hoch, breit oder schwer – sollte seine Kompetenzen nach Ansicht von Stefan Nousch aber aufmerksamkeitsstärker und mutiger vermarkten.



erwies sich als Glücksgriff, da sie nicht nur die termingerechte Auslieferung der Krane sicherstellte, sondern auch Qualitätsverluste durch längere Transportwege über andere Häfen verhinderte“, erinnert sich Nousch gern. Seiner Meinung nach zeige diese erfolgreiche Zusammenarbeit, wie wichtig Flexibilität in der Logistik sei, um auch unter schwierigen Bedingungen optimale Lösungen zu finden. „Ich würde mir wünschen, dass wir mehr Kooperationen dieser Art hierzulande hinbekämen, um den Wirtschaftsstandort Deutschland gemeinsam zu stärken“, skizziert der AHB-Manager ein für ihn sinnvolles Zukunftsszenario.

Schub durch die Energiewende

Beim Stückgut- und Projektladungsumschlag von J. MÜLLER im Seehafen Brake liefen die Krane im vergangenen Jahr auf Hochtouren. „2024 war für uns trotz logistischer Herausforderungen wie einer



„Die Nachfrage nach Projektladung wird steigen.“

Jörg Kaplan, Bereichsleiter Vertrieb Breakbulk-Umschlag bei J. MÜLLER

zweimaligen Eisenbahnbrückensperrung ein bemerkenswert aktives Jahr. Dabei konnte der Hafen insbesondere aufgrund seiner trimodalen Infrastruktur für den Umschlag von großvolumigen Gütern entsprechende Alternativen anbieten“, bilanziert Jörg Kaplan, Bereichsleiter Vertrieb Breakbulk-Umschlag bei J. MÜLLER.

Unter anderem wurde 2024 in Brake ein 134,41 Tonnen schwerer Generator aus Erfurt für den Transport in die USA verladen. Ähnlich anspruchsvoll gestaltete sich die Verladung von Turmsectionen aus Portugal und Windkraftflügeln aus Polen, die für den Export nach Thailand und Australien bestimmt waren. Auch Projekte für die Energiewende liefen im vergangenen Jahr über die Stadt an der Unterweser, zum Beispiel Kabeltrommeln mit bis zu 80 Tonnen Stückgewicht für das Trassennetzprojekt Conneforde-Cloppenburg-Merzen (CCM). Ein aktuelles Highlight ist der Umschlag von Spezialrohren für eine 45 Kilometer lange Pipeline im Rheinland, die zur Verfüllung der ehemaligen Tagebaugebiete Hambach und Garzweiler dient. Dafür werden in den kommenden Jahren mehr als 9.000 Rohre mit bis zu zwölf Metern Länge und einem Durchmesser von über zwei Metern in Brake importseitig umgeschlagen und per Bahn weitertransportiert.

Mit Blick auf diese Projekte und die nächsten Jahre ist sich Kaplan sicher: „Die Nachfrage nach Projektladung wird steigen. Dazu tragen der Ausbau der erneuerbaren Energien und der dazugehörigen Infrastruktur genauso bei wie klassische Anlagenprojekte.“ Brake sieht er dabei aufgrund „seiner starken Infrastruktur, seiner geografisch guten Lage und seines engagierten Teams“ auch langfristig als einen zentralen Umschlagsplatz für Stückgut und Projektladungen. (bre) □

Die trimodale Infrastruktur im Seehafen Brake bietet beste Voraussetzungen für den Umschlag von großvolumigen Gütern.



FOTOS: ATLANTIK-HAFENBETRIEBE, J. MÜLLER, J. MÜLLER/HEIDI PINKALL

GEBALLTES KNOW-HOW FÜR EIN LEUCHTTURM-EVENT

Am 6. März fällt im Congress Centrum Bremen der Startschuss für die LogisticsConnect. Das Veranstaltungskonzept für die neue Kongressmesse wurde gemeinsam von Congress Bremen, bremenports und der BHV – Bremische Hafen- und Logistikvertretung entwickelt. Hans-Peter Schneider (Geschäftsführer M3B), Robert Howe (Geschäftsführer bremenports) und Dr. Patric Drewes (Präsidiumsmitglied BHV) erläuterten gegenüber dem LOGISTICS PILOT, was das Event aus ihrer Sicht so besonders macht.

„Das frühere Fachforum erreicht mit der LogisticsConnect das nächste Level.“

Robert Howe, Geschäftsführer bremenports



Das Congress Centrum Bremen bietet vielseitige Räumlichkeiten, die für Veranstaltungen wie die LogisticsConnect bestens geeignet sind.

LOGISTICS PILOT: Welche Art von Mut und welcher Kompetenzen sind nötig, um neue Messen und Veranstaltungsformate im Markt zu etablieren?

ROBERT HOWE: Das soll nicht überheblich klingen, aber Mut brauchen wir da als Bremerinnen und Bremer sowie als Bremerhavenerinnen und Bremerhavener eigentlich gar nicht. Gefragt ist vielmehr Know-how, und das haben wir hier an der Weser nicht nur in Sachen Breakbulk allemal, sondern auch, was interessante Veranstaltungen angeht. Gerade erst haben wir bei bremenports mit dem Nachhaltigkeitskongress ENVOCONNECT den Beweis angetreten, dass man so eine Veranstaltung mit frischen innovativen Formaten und Ideen zum Erfolg führen kann. Ich bin davon überzeugt: Das werden wir gemeinsam mit den starken Partnern von der BHV und der Messe Bremen auch mit der LogisticsConnect hinbekommen.

PATRIC DREWES: Die Etablierung eines neuen Messeformats wie der LogisticsConnect verlangt auf jeden Fall Mut zur Innovation und zur Differenzierung zu bestehenden Veranstaltungen rund um die Logistik. Von denen gibt es nämlich viele. Wir fokussieren uns ganz bewusst auf die Bereiche Breakbulk und Projektlogistik. Dafür sind ein tiefes Verständnis der Branche und strategisches Denken gefragt, um die neue Kongressmesse relevant zu positionieren. Ebenfalls ganz wichtig: die richtigen Partner. Und die haben wir an Bord!

HANS-PETER SCHNEIDER: Mut ist hier vielleicht der weniger passende Begriff – berechtigtes Selbstvertrauen und die Kraft, die Idee in die Tat umzusetzen, passen da eher. Mit unseren beiden Partnern, der BHV und bremenports, bilden wir eine Gemeinschaft, die mich hier sehr zuversichtlich macht, unser neues Format



FOTOS: BREMENPORTS, M3B/JAN RATHKE

erfolgreich am Markt zu platzieren. Beide verfügen über eine exzellente Branchenkenntnis und über ein starkes nationales und internationales Netzwerk. Wir als Messe Bremen wissen, wie man Themen am Markt platziert. Es ist kein Zufall, dass Veranstaltungen wie die Fish international, die Jazzahead! oder unsere medizinischen Kongresse seit Jahren international renommierte Plattformen darstellen. Mit diesem Wissen und einem starken Netzwerk gehen wir auch bei der LogisticsConnect an den Start.

LOGISTICS PILOT: Inwiefern setzt die LogisticsConnect neue Akzente, und welche Überlegungen waren dafür ausschlaggebend, das Fachforum Projektlogistik in das Format zu integrieren?

HOWE: Mit ihrem Fachforum Projektlogistik, das schon bislang unter Fachleuten zu den Mussveranstaltungen in Bremen zählte, hat die BHV die Basis für das neue Konzept gelegt – und gleichzeitig wird die LogisticsConnect darüber hinausgehen: Neben Fachvorträgen wird es Diskussionsrunden, Infos über Neuerungen und Entwicklungen in der Branche, Möglichkeiten für Aussteller, sich zu präsentieren sowie ferner ein insgesamt umfangreicheres und bunteres Programm geben. Das frühere Fachforum erreicht also das nächste Level.

DREWES: Wir setzen auf die Kombination aus Kongress und Messe – und auf den hervorragenden Ruf, den wir uns als BHV mit unserem Fachforum Projektlogistik in den vergangenen Jahren erarbeitet haben.

„Wir fokussieren uns ganz bewusst auf die Bereiche Breakbulk und Projektlogistik.“

Dr. Patric Drewes, Präsidiumsmitglied BHV



Bremen verbindet nicht nur Tradition und Moderne, sondern zählt, zusammen mit Bremerhaven, zu den wichtigsten Hafen- und Logistikdrehscheiben Europas.

Dabei wurden die Stimmen immer lauter, das Fachforum um Ausstellungsmöglichkeiten zu erweitern. Diesem Wunsch kommen wir jetzt mit einem neuen Standort und einem neuen Konzept nach. Was in jedem Fall bleibt, ist der persönliche Austausch auf Augenhöhe über Best Practices, Marktentwicklungen und Innovationen in der Projektlogistik, den unsere Teilnehmerinnen und Teilnehmer am Fachforum so schätzen.

SCHNEIDER: Die Kombination von Tradition und Innovation ist ein Erfolgsrezept, das wir bei vielen unserer Veranstaltungen umsetzen. Das Fachforum Projektlogistik, das die BHV quasi in die „Ehe“ eingebracht hat, ist bereits ein Erfolgsmodell. Durch die Integration in die LogisticsConnect entsteht ein neues erweitertes Format: ein Kongress mit begleitender Ausstellung mit viel Raum für die persönliche Begegnung und den Austausch. Neben den bekannten Fachvorträgen bauen wir die Veranstaltung zusammen mit unseren beiden Partnern zu einer modernen Konferenzmesse aus, die interaktive Diskussionen, praxisnahe Einblicke in Innovationen und Trends, ein vielseitiges Ausstellerangebot sowie ein Rahmenprogramm bietet, das Networking auf einem hohen und persönlichen neuen Level ermöglicht.

LOGISTICS PILOT: Warum ist Bremen der optimale Veranstaltungsort für dieses Event?

HOWE: Als gebürtiger Bremerhavener hätte ich mir die Veranstaltung natürlich auch in der Seestadt vorstellen können ... Aber im Ernst: Natürlich ist das Congress Centrum in Bremen ein sehr guter Ort für die LogisticsConnect, weil dort einfach alle Möglichkeiten für eine moderne Konferenzmesse geboten werden. Und dass Breakbulk wie der berühmte Deckel zum Topf zu Bremen passt, sieht man in den bremischen Häfen überall. Wir sind in Europa durch unsere Häfen einer der größten Umschlagsplätze für Stück- und Schwergut sowie Projektladung. In unserem kleinen Bundesland gibt es viele Menschen mit großem Fachwissen in diesem Segment. Dieses Know-how konzentriert bei der LogisticsConnect zu versammeln, ist garantiert ein Gewinn für alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer.

FOTOS: WEBICARINA TANK 4505; BHV, DREWES LOGISTICS; M3B

DREWES: Wir zählen mit unseren Häfen in Bremen und Bremerhaven zu den wichtigsten Hafen- und Logistikdrehscheiben Europas. In der Projektlogistik sind wir hier sogar führend – das hat auch unsere jüngste Umfrage im Rahmen des BHV-Projektlogistik-Monitors wieder bestätigt. Hier sitzt viel Know-how, das wir gern teilen. Die entscheidenden Wege in Bremen sind kurz – nicht nur für Güter, sondern auch für Besucher. Und wo kann man nach der Messe besser feiern als in unserer Altstadt?

SCHNEIDER: Bremen ist nicht nur geografisch hervorragend angebunden, sondern auch ein Hotspot der Logistikbranche in Europa. Hier in der Region sitzt die geballte Kompetenz in Sachen Breakbulk und Projektlogistik – dafür steht die BHV. Unsere Messehallen und das Congress Centrum Bremen bieten modernste Infrastruktur und vielseitige Räumlichkeiten, die für Veranstaltungen wie die LogisticsConnect optimal geeignet sind. Wir haben bewiesen, dass Bremen Gastgeber international erfolgreicher Formate sein kann – ob damals bei der Breakbulk Europe, der größten Messe für Stück- und Schwergutlogistik weltweit, oder auch bei der Space Tech Expo Europe, der größten Kongressmesse der Luft- und Raumfahrtbranche in Europa. Bremen vereint eine jahrhundertealte Tradition mit modernem Know-how – ein unschlagbarer Mix, den auch unsere Gäste sehr schätzen.

LOGISTICS PILOT: Welche Erwartungen knüpfen Sie an die LogisticsConnect?

HOWE: Ich hoffe, dass die LogisticsConnect weit über die Landesgrenzen hinaus Strahlkraft entwickelt. Welche große nationale und internationale Bedeutung haben unsere Häfen und ihre Leistungsfähigkeit für unsere Städte? Manchmal hat man den Eindruck, das ist selbst in traditionellen Hafenstädten wie Bremen nicht mehr allen klar. Gerade deswegen ist es wichtig, die Häfen und ihre Bedeutung für die Wirtschaft in unseren beiden Städten so oft wie möglich hervorzuheben – in Bremen und Bremerhaven und über unser Bundesland hinaus. Die LogisticsConnect hat das

In Bremen und Bremerhaven sitzt geballte Schifffahrtskompetenz. Insbesondere in der Projektlogistik besitzt man eine Führungsposition.



„Wir haben bewiesen, dass Bremen Gastgeber international erfolgreicher Formate sein kann.“

Hans-Peter Schneider, Geschäftsführer M3B

Zeug dazu, einerseits zu zeigen, was wir hier im Norden können, und andererseits zu einem Marktplatz zu werden, auf dem Erfahrungen und Know-how über Ländergrenzen hinweg ausgetauscht werden. Ich jedenfalls freue mich jetzt schon darauf, dabei zu sein und die Kunden unserer Häfen willkommen zu heißen.

DREWES: Eine neue Veranstaltung dieser Dimension zu etablieren, ist immer eine große Herausforderung. Wir möchten die LogisticsConnect als jährliche Fachveranstaltung mit dem klaren Fokus auf Breakbulk und Projektlogistik etablieren und sie zu einer führenden Plattform für Wissenstransfer und Netzwerkaufbau entwickeln. Gleichzeitig haben wir das Ziel, mit der Kongressmesse die nationale und internationale Bedeutung der norddeutschen Seehäfen noch stärker ins Gespräch zu bringen.

SCHNEIDER: Die LogisticsConnect soll zu einem Leuchtturm-Event der Branche werden – ein Treffpunkt, der überregionale Aufmerksamkeit erzeugt und nachhaltig zur Stärkung unseres Logistikstandorts beiträgt. Wir möchten den Teilnehmerinnen und Teilnehmern nicht nur Raum zum Wissensaustausch bieten, sondern auch eine Plattform schaffen, auf der Innovationen angestoßen und Partnerschaften geknüpft werden. Bremen und Bremerhaven sind zwei Städte, die von und mit ihren Häfen leben – es ist unser Ziel, dies sichtbarer zu machen und stolz darauf hinzuweisen, welche Kompetenzen in der Region vorhanden sind. Als Veranstalter freuen wir uns auf ein Event, das zeigt, wie stark unser Netzwerk ist, und allen Gästen unvergessliche Eindrücke bietet.

(bre) □



DIVERSIFIKATION ALS OFFENES ERFOLGSGEHEIMNIS

Im November feierte das Unternehmen Anker Schiffahrt seinen 60. Geburtstag in Emden – und damit sechs Jahrzehnte, in denen die hundertprozentige Leschaco-Tochter nicht nur ihr Servicespektrum für die Automobil- und Papierindustrie kontinuierlich erweitert hat, sondern auch ihr Kompetenzfeld für hafenspezifische Dienstleistungen.

Der Startschuss für Anker Schiffahrt in Emden fiel 1964 und damit zeitgleich mit der Gründung des dortigen Volkswagenwerks. Knapp ein halbes Jahr später, im März 1965, verließ das erste Schiff mit 1.350 VW-Käfern an Bord den Emder Hafen in Richtung USA. „Diese erfolgreiche Partnerschaft besteht bis heute und hat sich zu unserem wichtigsten Standbein entwickelt“, so Jan Remmers, Geschäftsführer von Anker Schiffahrt.

Im Laufe der Jahre konnte Anker Schiffahrt sein Leistungsportfolio sukzessive ausbauen. So folgte 1983 die erste Verschiffung von Zellstoff für den

Kunden UPM-Kymmene aus dem finnischen Kotka nach Emden, ehe man sich 1993 dazu entschloss, den damaligen Finnland-Verkehr mit Zellstoff, Papierrollen und Schnittholz komplett in die größte Stadt Ostfrieslands zu verlagern. Mit diesem Schritt war der maritime Dienstleister keinesfalls auf dem sprichwörtlichen „Holzweg“, sondern hatte die Basis für sein zweites Standbein geschaffen. Heute wird das breite Dienstleistungsspektrum von Anker Schiffahrt durch weitere maritime Angebote abgerundet – von der Klarierung und Stauerei über die Abwicklung von RoRo- und Projektverladungen bis hin zu trimodalen Nachläufen und logistischen Gesamtkonzepten.

„Man muss das Rad nicht zwangsläufig neu erfinden. Manchmal ist es auch gut, seine vorhandenen Kompetenzen zu nutzen sowie in die Modernisierung und die Kapazitäten seiner Beschäftigten zu investieren“, erläutert Jan Remmers. Dann belegt er den zweiten Teil seiner Aussage mit einem Verweis auf die jüngsten Aktivitäten des von der Bremer Familie Conrad inhabergeführten Unternehmens. Beispielsweise hat Anker Schiffahrt 2021 seinen Lkw-Verladeplatz für die Be- und Entladung von Fahrzeugtransportern um die doppelte Größe erweitert und ein

modernes Abfertigungsgebäude errichtet. Im Mai 2023 weihte man dann ein neues Sozialgebäude in Emden ein, ehe im Mai 2024 die Fertigstellung eines neuen Büros folgte, das auf dem Fundament des alten Gebäudes von 1966 errichtet wurde.

Partnerschaften zur Stärkung der Marktposition

Weitere strategische Partnerschaften und Allianzen bilden neben der engen Zusammenarbeit mit Volkswagen und UPM-Kymmene wesentliche Elemente bei der stetigen Orientierung von Anker Schiffahrt an den Bedürfnissen des Marktes. So gründete man 1987 gemeinsam mit Volkswagen Logistics und zwei weiteren Gesellschaftern die Autoport Emden GmbH. Dieses Gemeinschaftsunternehmen hat inzwischen weit über 20 Millionen Fahrzeuge über den Emder Hafen im- und exportiert. Zudem besteht mit PWL Peter W. Lampke und der Meyer Werft Papenburg seit vielen Jahren eine enge Zusammenarbeit. Ende 2023 hat sich diese Liste mit STE – Stevedoring and Terminal Emden um einen weiteren Namen erweitert. Dahinter verbirgt sich ein Joint Venture von Anker Schiffahrt und Ems Ports Agency & Stevedoring (EPAS), in dessen Rahmen die Gesellschafter ihre Kompetenzen in den Bereichen Automotive und Forstprodukte beziehungsweise in der On-/Offshore- und Gefahrgutlogistik bündeln. Beide werden ihre bisherigen Kernaktivitäten in vollem Umfang eigenständig fortführen, bieten aber gemeinsam vielfältige Dienstleistungen und Möglichkeiten weiteren Interessenten im Gesamtpaket an. „Wir arbeiten hier im Team, und das alles sind wichtige zukunftsweisende Schritte, um uns auch weiterhin als führender Logistikdienstleister in der Region und als bedeutender Teil einer globalen

Sie leiten die Geschicke von Anker Schiffahrt (v. l.): Tilo Hoff, Jan Remmers und Sönke Kempe.



FOTOS: ANKER SCHIFFFAHRT



Doppelter Einsatz: Während im Vordergrund die nächsten Automobile auf ihre Verladung warten, liefert im Hintergrund ein Schiff Zellstoff aus Südamerika an.

Logistikgruppe behaupten zu können“, sind sich Remmers und die beiden Prokuristen bei Anker Schiffahrt, Sönke Kempe und Tilo Hoff, einig.

Keine Sorgenfalten trotz aktueller Wirtschaftslage

Trotz aller gegenwärtigen Probleme auf dem deutschen Automobilmarkt im Allgemeinen und bei Volkswagen im Besonderen strahlen Remmers und seine Kollegen eine gewisse Portion Gelassenheit aus: „Wir haben in 2024 insgesamt 1,2 Millionen Fahrzeuge im Im- und Export über Autoport umgeschlagen. Und wir gehen nach aktuellen Erkenntnissen davon aus, dass diese Mengen nicht einbrechen werden – was uns VW anhand der letzten Volumenprognosen bestätigt hat“, so Kempe.

Auch was die Abwicklung von Forstprodukten betrifft, lassen sich keine größeren Sorgenfalten auf den Gesichtern der Verantwortlichen ausmachen. „Papier und Zellstoff werden immer laufen, auch wenn zahlreiche Unternehmen längst das papierlose Büro ausgerufen haben“, ist sich Hoff sicher. Das liege unter anderem daran, dass beide Produkte „nachhaltige Allrounder“ seien und nicht nur für Druck-

erzeugnisse und Kartons genutzt werden können, sondern zum Beispiel auch in Hygieneprodukten, Textilien und Autofiltern zum Einsatz kommen. Da passt es auch bestens in das Konzept von Anker Schiffahrt, dass vor wenigen Wochen der Vertrag mit UPM-Kymmene über

die Abfertigung von Forstprodukten um weitere drei Jahre bis Ende 2027 verlängert wurde. Darüber hinaus konnten Verträge mit einem weiteren Zellstofflieferanten aus Südamerika geschlossen werden. Und für den Fall, dass doch mal eines der beiden Hauptstandbeine stärker als erwartet schwächeln sollte, hat Anker Schiffahrt – dank seiner Diversifikation und seiner vielfältigen hafenspezifischen Dienstleistungen – ja noch weitere maritime Asse im Ärmel. (bre) □

FAKTEN

ANKER SCHIFFFAHRT

KONZERN

100-prozentige Tochter von Lexzau, Scharbau (Leschaco)

GRÜNDUNG

1956 in Bremen und 1964 in Emden

FIRMENSITZ

Emden

GESCHÄFTSFELDER

Automobilumschlag, Forstprodukte, hafenspezifische Dienstleistungen und Schifffahrtsagentur

BESCHÄFTIGTE

circa 300 inklusive der Schwesterfirma Anker Service

Weitere Informationen:

www.ankerschiffahrt.de
www.ankerservice.de

OPTIMISMUS, NEUBAUWELLE UND REKORDHALTER

Die gute Nachricht zuerst: Laut dem im Dezember 2024 von der Bundesvereinigung Logistik (BVL) vorgelegten „Logistik-Indikator“ blickt der Wirtschaftsbereich Logistik wieder zuversichtlicher in die Zukunft – auch wenn die allgemeine Lage schwierig bleibt. Es scheint allerdings, als hätten sich die Marktteilnehmer mit einer neuen Normalität aus geopolitischer Unsicherheit, volatilen Märkten und strukturellen Krisen abgefunden. Gleichzeitig belegen aktuelle Statistiken der Klassifikationsgesellschaft DNV, dass sich in den Marktsegmenten Breakbulk und Projektlogistik einiges tut. So stehen beispielsweise über 600 neue Mehrzweckfrachter in den Orderbüchern, um die in die Jahre gekommene Flotte zu erneuern. Last but not least hat das Rekord-Institut für Deutschland (RID) die Rekorde für das „schwerste auf der Straße transportierte Objekt“ und – passend zur aktuellen Mobilitätswende – für das „ausdauerndste Elektroschiff“ bestätigt.

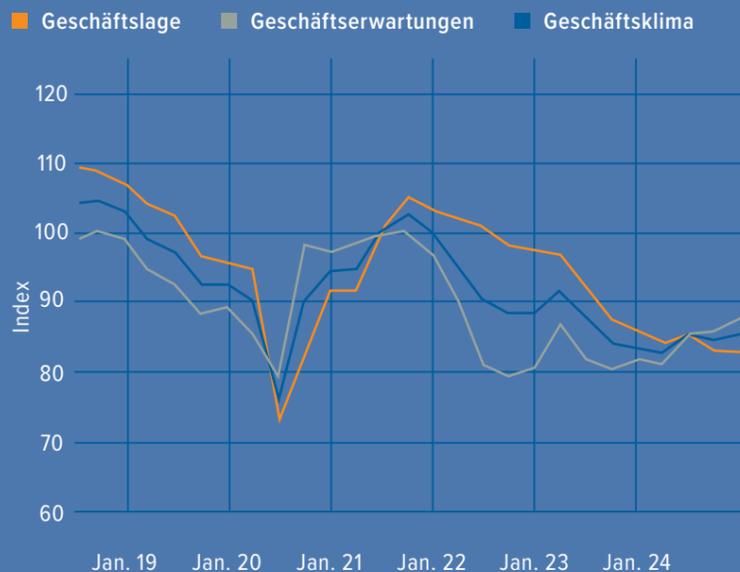


Umsatz der Logistikbranche in Deutschland im Jahr
(in Milliarden Euro)

2000:	154
2005:	174
2010:	210
2015:	253
2020:	279
2024:	331*

* = Prognose

Die wirtschaftliche Lage: Gesamtindikator



DAS GRÖSSTE SCHIFF DER WELT



488 Meter in der Länge und 74 Meter in der Breite

misst die „Prelude FLNG“ als größtes Schiff der Welt. Es stellt sich jedoch die Frage, ob man die schwimmende Plattform tatsächlich als Schiff bezeichnen darf.

Flotte der Mehrzweckfrachter, die weltweit im Einsatz oder bestellt sind

	Schiffe	Durchschnittsalter in Jahren	Orderbuch
General Dry Cargo Ships	11.452	26,9	397
Multi-purpose Dry Cargo Ships	2.530	20,2	132
Weitere Dry Cargo Ships	2.364	20,2	124
Gesamt	16.346	24,9	653



Das schwerste auf deutschen Straßen transportierte Objekt wog

535,5
TONNEN

Beim schwersten Straßentransport in Deutschland handelte es sich um einen Transformator, der in Nürnberg produziert und 2018 zum dortigen Hafen gebracht wurde.

Der Weltrekord in dieser Kategorie wurde 1984 in den Niederlanden aufgestellt, als das 3.805 Tonnen schwere Produktionsdeck einer Ölplattform von Zwijndrecht zum nächstgelegenen Hafen transportiert wurde.

Die bedeutendsten Ship Operators, die Mehrzweckfrachter für Projektladung einsetzen

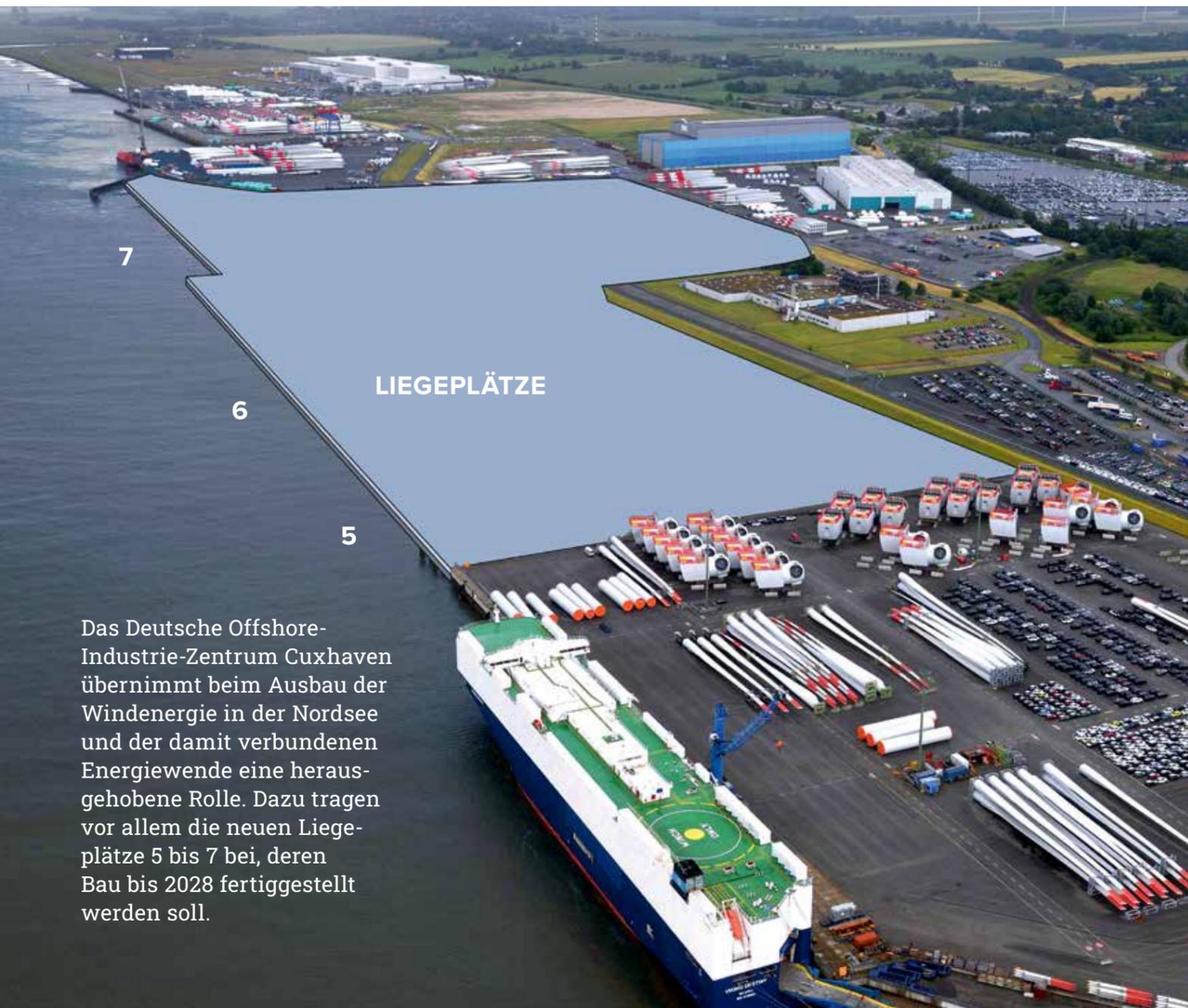
	Betreiberland / Anzahl der Schiffe / DWT
1. BBC Chartering	Deutschland 91 1.241.722
2. Spliethoff	Niederlande 45 938.224
3. Cosco Shipping Specialized	China 30 965.980
5. SAL Heavy Lift	Deutschland 25 289.952
7. United Heavy Lift	Deutschland 18 288.357
8. Dship Carriers	Deutschland 14 194.310

137 KILOMETER IN 18 STUNDEN



Diesen Weltrekord – für die längste Fahrt eines Elektro-Fahrgastschiffs mit einer Batterie-ladung – erzielte das Schiff „Staffelseerin“ im April 2024 auf dem bayrischen Staffelsee.

CUXHAVEN TREIBT DIE ENERGIEWENDE VORAN



Das Deutsche Offshore-Industrie-Zentrum Cuxhaven übernimmt beim Ausbau der Windenergie in der Nordsee und der damit verbundenen Energiewende eine herausgehobene Rolle. Dazu tragen vor allem die neuen Liegeplätze 5 bis 7 bei, deren Bau bis 2028 fertiggestellt werden soll.

So ehrgeizig wie die Ausbauziele der bisherigen Bundesregierung in puncto Windenergie sind auch die Ausbaupläne in Cuxhaven. So soll sich die Kapazität schon bis 2030 von 8 auf dann 30 Gigawatt mehr als verdreifachen und der Umschlag eines Großteils der Komponenten für die neuen Offshore-Anlagen in der Nordsee hier passieren. Zur Einordnung: Bisher kommen allein an den Liegeplätzen 8 und 9 jährlich rund 3.500 Großkomponenten an.

Eine weitere wichtige Rolle für den Multipurpose-Hafen spielen sowohl heute als auch künftig die Wartung und der Rückbau bereits bestehender Windenergieanlagen. Aber auch Anlagenteile für Onshore-Windkraftanlagen, die ebenfalls für eine erfolgreiche Energietransformation relevant sind, werden hier umgeschlagen.

Dafür beginnt im Februar 2025 der Bau von drei neuen Liegeplätzen auf einer Länge von 1.250 Metern mitsamt 36 Hektar zugehöriger zusammenhängender Terminalfläche. So entsteht als Lückenschluss zwischen dem Europakai (Liegeplätze 1 bis 4) und den bestehenden Offshore-Liegeplätzen 8 und 9 eine durchgehende Kaje mit – bei Normalnull – bis zu 15,5 Meter Wassertiefe.

Entsprechend den Anforderungen eines Offshore-Installationshafens werden die Liegeplätze auch für das Anlaufen von Errichterschiffen, den sogenannten Jack-up-Schiffen, ertüchtigt. Diese können sich mit ihren absenkenden Standbeinen für die Beladung mit besonders schweren Komponenten auf dem Meeresboden aufstellen. Überdies sind die neuen Flächen schwerlastfähig.

Mit diesen Möglichkeiten ist Cuxport-Geschäftsführer Claudius Schumacher überaus zufrieden.

Von Gondeln über große und schwere Monopiles bis zu Rotorblättern könne hier alles gelagert und umgeschlagen werden.

Geplant war der Ausbau schon länger, aber nach Erlass des für das Bauprojekt erforderlichen Planfeststellungsbeschlusses vor fünf Jahren musste man zunächst eine tragfähige Finanzierung finden. „Es brauchte Mut, dafür ein neues Konzept zu erarbeiten“, berichtet Schumacher. Man habe lange darauf hingearbeitet, und es sei ein ziemlicher Kraftakt gewesen, der gemeinsam mit allen Beteiligten in der Region gemeistert worden sei, sagte auch Olaf Lies, Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung.

Im September 2024 hat die Europäische Kommission schließlich die öffentliche Teilfinanzierung der Liegeplätze 5 bis 7 mit erwarteten Baukosten in Höhe von etwa 300 Millionen Euro genehmigt. Aufgrund der Bedeutung des Projekts für die nationalen und europäischen Ausbauziele der On- und Offshore-Windenergie erfolgt jetzt eine Förderung mit bis zu 200 Millionen Euro aus GRW-Mitteln (Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur) durch Bund und Land. Als Konzessionäre übernehmen Cuxport, verantwortlich für die Liegeplätze und den Terminalbereich 5 sowie 6.1 mit etwa 19 Hektar, sowie Blue Water Breb, verantwortlich für die Bereiche 6.2 und 7 mit ebenfalls 19 Hektar, die restlichen 100 Millionen Euro der Baukosten. →



Olaf Lies, Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung, Holger Banik, Geschäftsführer der Niedersachsen Ports und der JadeWeserPort Realisierungsgesellschaft, und Dieter Janecek, Koordinator der Bundesregierung für die Maritime Wirtschaft und Tourismus. (v. l.)

FOTOS: CUXPORT, ANDREAS BURMANN



In Cuxhaven werden alle Großkomponenten für Offshore-Windkraftanlagen umgeschlagen, darunter auch die Turmsegmente.

Finanzierung ist kein Modell für die Zukunft

„Die Art der Finanzierung stellt ein absolutes Novum dar und funktioniert für dieses Vorhaben, ist aber meines Erachtens kein Modell für die Zukunft“, unterstreicht Schumacher. Entsprechend der Forderung des Zentralverbands der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) sei der Hafentlastenausgleich von bisher 38,4 auf 500 Millionen Euro pro Jahr dringend zu erhöhen, um den Ausbau auch im Sinne der Nationalen Hafenstrategie voranzutreiben.

Das gilt insbesondere, weil zu den bereits erfolgten Ausschreibungen für neue Offshore-Windparks künftige Vergabeverfahren hinzukommen. Zudem werden neben der damit verbundenen Rolle als Errichterhafen auch Dienstleistungen als Servicehafen, etwa für Crew Transfer Vessels (CTVs) und Serviceschiffe (SOV), angeboten.

„Über Cuxhaven werden bereits 80 Prozent der importierten Onshore-Komponenten umgeschlagen“, berichtet Schumacher. Anders ausgedrückt: „Ohne Cuxhaven findet keine Energiewende statt“, unterstreicht Roland Schneider, Business Development Manager bei Cuxport. Hinzukommt, so Schumacher: „Eine weitere strategische Rolle wird der Hafenstandort auch beim Rückbau bestehender Offshore-Anlagen in den 2030er-Jahren und bei einem möglichen Repowering spielen.“

Bedeutende Investitionsentscheidungen getroffen

Wie groß das Interesse am Markt ist, zeigen auch die Investitionsentscheidungen von Siemens Gamesa und Titan Wind Energy. Siemens Gamesa will hier bis zu 135 Millionen Euro investieren, um den Standort für den Hochlauf der neuesten Generation von Offshore-Windenergieanlagen mit einer Leistung

Die Rotorblätter moderner Offshore-Windkraftanlagen werden immer länger. Waren es früher rund 50 Meter, sind es jetzt 100, zum Teil sogar 120 Meter.



von 14 Megawatt auszurüsten. Auch diese strategisch bedeutsamen Investitionen werden mit einem Zuschuss von bis zu 27 Millionen Euro gefördert – ebenfalls finanziert aus GRW-Mitteln.

Die chinesische Titan-Gruppe will in Cuxhaven eine Fabrik für Monopiles errichten und investiert dafür bis zu 300 Millionen Euro. Der Produktionsstart der Fundamente mit einem Durchmesser von bis zu 14 Metern, einer Länge von 140 Metern und einem Gewicht von 3.500 Tonnen ist für dieses Jahr geplant. In Cuxhaven sollen allein dadurch über 600 neue Arbeitsplätze entstehen.

Der erste Rammschlag für den Bau der Liegeplätze erfolgt am 6. Februar dieses Jahres. Die Übergabe des Baus an die Betreiber ist für Anfang 2028 geplant. „Die Nachricht über den Baustart ist im Markt sehr positiv aufgenommen worden“, freut sich Schneider. „Wir führen bereits erste Gespräche“, ergänzt Ulf Stier, Commercial Manager bei Blue Water Breb. Cuxport-Geschäftsführer Schumacher erwartet, dass die Liegeplätze spätestens 2028 in Betrieb genommen und im Markt etabliert sein werden. Ab dann beginnt auch der Umschlag der Komponenten.

Zusammen mit der deutschen Windkraftbranche blickt der Hafenstandort Cuxhaven also äußerst positiv in die Zukunft. Dafür gibt es allerdings eine Voraussetzung: „Um langfristig als Errichterhafen für die deutschen Ausbauziele zu agieren, erhoffen wir uns von der Politik auch unter der neuen Bundesregierung verlässliche Rahmenbedingungen“, unterstreicht Schumacher. (cb) □

Cuxhaven ist als Offshore-Hafen gut im Geschäft: Bereits vor einem Jahr wurde hier die tausendste Gondel von Siemens Gamesa umgeschlagen.

FAKTEN

DEUTSCHES OFFSHORE-INDUSTRIE-ZENTRUM CUXHAVEN (DOIZ)

KAJENLÄNGE
inklusive der neuen Liegeplätze: 3.150 Meter

GESAMTFLÄCHE
inklusive der neuen Liegeplätze: fast 60 Hektar

TERMINALBETREIBER
Rhenus Cuxport und Blue Water Breb

Weitere Informationen:

www.offshore-basis.de

FOTOS: CUXPORT

**Our Ports.
Your Future.**

www.nports.de



Follow us on    

NEUE WEGE FÜR WINDENERGIEPROJEKTE

In Bremerhaven haben BLG und Eurogate ihre Kompetenzen gebündelt und arbeiten bei Projekten rund um Windenergiekomponenten für Onshore- wie für Offshore-Projekte jetzt unter der Marke „Eco Power Port“ zusammen. Parallel baut die BLG im Neustädter Hafen ihr etabliertes Geschäft rund um den Umschlag von Anlagen für die Onshore-Windenergie weiter aus.

In Bremerhaven mit seiner fünf Kilometer langen Stromkaje dreht sich ein Großteil des Geschäfts um den Containerumschlag. Schon vor rund einer Dekade wurden hier über einige Jahre außerdem regelmäßig Großkomponenten wie Rotorblätter, Türme und Gondeln für die Verschiffung zu den Offshore-Windparks zwischengelagert, vormontiert und dann verschifft. Schließlich ist die geografische Lage direkt an der Nordsee dafür prädestiniert.

Nun soll dieses Geschäft am Containerterminal – und perspektivisch auch im Südhafen Roter Sand – von BLG und Eurogate unter neuen Vorzeichen wiederbelebt werden. „Durch die verstärkte Nachfrage nach Hafenkapazitäten haben wir uns dazu entschieden, unsere Kompetenzen zu bündeln“, bestätigt Nina Distler, die sich seit 2023 als Bereichsleiterin für Projekte und Windenergie bei Eurogate ausschließlich auf dieses Segment konzentriert. „Das ermöglicht es uns, unsere Dienstleistungen zu erweitern und die Bedürfnisse unserer Kunden noch besser

zu erfüllen“, ergänzt Johann Steffens, Customer Solutions Manager für das Projektgeschäft am BLG Autoterminal Bremerhaven.

Unter der Vertriebsmarke „Eco Power Port“ vermarktet das Team nun das gemeinsame Know-how, die Flächen, das Equipment wie Schwerlasttrailer (Self-Propelled Modular Transporter, kurz: SMPTs), Hafemobilkräne und qualifiziertes Personal für Projekte der On- und Offshore-Windindustrie. „Mit seinen spezialisierten Hafenanlagen, großen Hafensflächen, kurzen Wegen zu den Werften für etwaige Reparaturarbeiten an Offshore-Schiffen und der starken industriellen Infrastruktur bietet der Standort Bremerhaven dafür optimale Voraussetzungen“, unterstreicht Distler. Langfristig soll er als Schlüsselstandort für die Offshore-Windenergie ausgebaut werden.

„Gemeinsam können wir ganz unterschiedliche Flächen anbieten“, berichtet Steffens, „wir bei der BLG geschützte Flächen hinter der Schleuse und Eurogate

solche direkt an der Weser.“ Dazu werden Dienstleistungen wie der Betrieb als Import- und Export-Hub für Onshore-Windenergieanlagen sowie als Basishafen für die Installation von Offshore-Windparks angeboten.

Aber auch als Servicehafen für Großkomponenten wollen beide Unternehmen ihre Kunden mit Transport-, Umschlags- und Lagerlösungen unterstützen. Hinzu kommen Value-added Services wie die Ausrüstung und Vormontage von Komponenten. Das Ziel lautet „One Face to the Customer“. Der Kunde bekommt immer die gesamte Palette der Dienstleistungen und Möglichkeiten des „Eco Power Port“ angeboten.

Eine zunehmende Herausforderung sind die immer größeren Dimensionen. Das Gewicht und das Volumen der Teile haben sich in den vergangenen zehn Jahren fast verdoppelt: So wiegen Gondeln statt 200 jetzt 400 Tonnen, Rotorblätter sind statt 40 oder 50 Metern jetzt 100, zum Teil sogar 120 Meter lang und Fundamente wiegen statt früher bis 1.000 heute um die 2.000 Tonnen. Turmsegmente für über 140 Meter lange Türme werden inzwischen stehend an der Kaje montiert.

„All das ist inzwischen für jeden Hafen extrem anspruchsvoll“, unterstreicht Steffens. „Unser Terminal wurde zwar nicht als Schwerlastterminal gebaut, aber für Containerbrücken. Und es gibt technische Lösungen, die Lasten so zu verteilen, dass das Bauwerk diese aufnehmen kann“, ergänzt Distler. Eine Machbarkeitsstudie mit 2.200 Tonnen schweren Monopiles, für die SMPTs zum Einsatz kommen würden, wurde bereits erfolgreich abgeschlossen.

Neustädter Hafen ergänzt „Eco Power Port“

Der Neustädter Hafen ist bereits seit über zehn Jahren für die Windindustrie etabliert. „Wir haben eine hohe Auslastung, da wir von der Sonderkonjunktur im Zuge der Energiewende profitieren“, freut sich Vertriebsleiter Sven Riekers. „Die Windkraft drückt quasi in den Hafen rein und fordert Kapazitäten.“

Im Neustädter Hafen hat BLG Logistics dabei vor allem die Onshore-Windenergie wie die Anlagen von Enercon im Blick. „Aufgrund unserer Lage weit im Inland und den damit verbundenen kurzen Transportwegen sind wir besonders für Onshore-Projekte prädestiniert“, berichtet Riekers. Zudem sei in Bremen viel dafür getan worden, Großraum- und Schwertransporte (GST) zu vereinfachen, beispielsweise hinsichtlich der Genehmigungsverfahren, bei der Begleitung und der baulichen Straßenanbindung des Hafens.

Das Ergebnis: „Ein Großteil des Freianlagenbereichs ist mit Windkraft belegt und trägt maßgeblich zu unserer hohen Auslastung bei.“ Es gehe allerdings



nicht nur um den Umschlag der Anlagen selbst, sondern auch um Komponenten für die Stromnetze in Deutschland und für den Export. „Während in der Vergangenheit das Öl- und Gasgeschäft mit seinen Anlagen für die Energieerzeugung und Pipelinesysteme die Treiber für Projektladung waren, sind es nun LNG, Wasserstoff und CO₂, die ebenfalls in Rohren transportiert werden“, so Riekers. Hinzu kommen beispielsweise CO₂-neutrale Anlagen und Ausrüstung zur Verteilung des grünen Stroms in die Netze.

Um als Windkrafthafen weiter zu wachsen, hat BLG Logistics mehrere Millionen Euro investiert. Dazu zählt der Hafemobilkran „LHM 550“, der bis zu 144 Tonnen heben kann. Er steht ab Ende 2025 zur Verfügung und ergänzt den baugleichen Hafemobilkran und ein kleineres Modell. Ebenfalls neu ist eine weitere Translifter-Zugmaschine mit Hydraulikanhänger, mit der ansonsten nichtmobile Teile auf dem Hafengelände bewegt werden können. „Der ‚Eco Power Port‘ und wir ergänzen uns gut, um die Möglichkeiten der bremschen Häfen rund um Windkraft zu verbreitern“, unterstreicht Riekers. „Auch gemeinsame Projekte sind denkbar.“ (cb) □

Weitere Informationen:

www.blg-logistics.com
www.eurogate.de

Im Neustädter Hafen werden Windflügel mit über 80 Meter Länge umgeschlagen.





MOSOLF DRÄNGT AUF HIGH-AND-HEAVY-MARKT

WILHELMSHAVEN Zukünftig sollen auch Logistikdienstleistungen für größere Gefährte als Autos, zum Beispiel Krane und Tunnelvortriebsmaschinen, zum Angebot von Mosolf gehören. Das hat CEO Jörg Mosolf (l.) am Rande der BVL Supply Chain CX in Berlin verkündet. Um im High-and-Heavy-Geschäft erfolgreich zu sein, investiert der Automobillogistiker in Multipurpose-Terminals in verschiedenen europäischen Seehäfen. Unter anderem hat er im Inneren Hafen von Wilhelmshaven über acht Jahre eine passende Fläche gemietet. Diese könne bereits operativ genutzt werden, werde aber noch ausgebaut, kündigte Mosolf an.



NEUE DIREKTVERBINDUNG NACH NINGBO

WILHELMSHAVEN Mit dem Einlaufen der „Kawa Ningbo“ Ende Januar im JadeWeserPort wurde eine neue Direktverbindung (China Europe-Express) zwischen dem weltgrößten Hafen – gemessen am Gesamtumschlag – in Ningbo (China) und Wilhelmshaven etabliert. Im Vorfeld dieses Erstanlaufs konnte der JadeWeserPort im Oktober eine Tochtergesellschaft der Ningbo Zhoushan Port Group gewinnen, die sich als erster Mieter des neuen Logistikzentrums im dortigen Güterverkehrszentrum angesiedelt hat. Durch die Direktverbindung gewinnt der JadeWeserPort ein bedeutendes Alleinstellungsmerkmal gegenüber den Häfen der europäischen Nordrange.



NEUE COLUMBUSKAJE ERÖFFNET

BREMERHAVEN Die Queen ging ebenso an der Columbuskaje von Bord wie der King of Rock'n'Roll. Vor allem aber kehrten zahlreiche Auswanderer an diesem geschichtsträchtigen Ort ihrem Heimatland den Rücken. Doch im Dezember stand die neue Columbuskaje nun selbst im Mittelpunkt des Geschehens. Plangemäß nach genau drei Jahren Bauzeit wurde das nunmehr um 20 Meter weiter in den Strom versetzte Bauwerk feierlich durch die Bremer Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, Kristina Vogt (r.), den Bremerhavener Oberbürgermeister Melf Grantz (l.) und bremenports-Geschäftsführer Robert Howe (Mitte) eröffnet. „Mit knapp 80 Millionen Euro hat der Senat das größte Kajenbauwerk der letzten 15 Jahre in den bremischen Häfen ermöglicht“, so Vogt. „Hier haben viele Beteiligte Hand in Hand gearbeitet. Dass wir durch diese positive Zusammenarbeit nicht nur zeit-, sondern auch budgetgerecht fertig geworden sind, ist für uns alle ein toller Erfolg“, lautete derweil das Fazit von bremenports-Geschäftsführers Howe.

BHV: RENOMMIERTER AWARD – NEUER RAHMEN

BREMEN In diesem Jahr schreibt die BHV – Bremische Hafen- und Logistikvertretung zum dritten Mal den „BHV-Projektlogistik Award“ aus (hier ein Foto von 2024). Erstmals wird dieser Preis, der Unternehmen aus Industrie, Handel und Logistik dazu aufruft, innovative Projekte der Projekt- oder Breakbulk-Logistik einzureichen, im Rahmen der LogisticsConnect verliehen. Die Kongressmesse findet am 6. und 7. März im Congress Centrum Bremen statt. Zuvor wurde die Auszeichnung auf dem jährlichen BHV-Fachforum Projektlogistik im Januar verliehen, das nun in die LogisticsConnect integriert ist.



ERFOLGREICHE KOOPERATION FÜR DIE „E-SHIP 1“

AURICH/LEER Bei der Befrachtung seines Mehrzweckschiffs „E-Ship 1“ arbeitet Enercon seit November eng mit dem Leeraner Schifffahrtsunternehmen EMS Chartering zusammen. Laut dem Auricher Windturbinenhersteller erhöhe diese Kooperation die Präsenz des mit Segelrotoren ausgestatteten Frachtschiffs am Chartermarkt und führe so zu einer verbesserten Auslastung. Neben Windturbinenkomponenten transportiert die „E-Ship 1“ auch Breakbulk-Ladungen jeglicher Art. Dafür verfügt der Frachter über eine Stellfläche von 3.600 Quadratmetern unter Deck und drei Decks. Außerdem ist er mit zwei Kranen ausgestattet.



J. MÜLLER GEWINNT PIA

BRAKE Am 5. Dezember verlieh die Nordwest Medien-gruppe für das Oldenburger Land in Aurich den „Preis für Innovative Ausbildung 2024“ (PIA). Den ersten Preis bei diesem renommierten Wettbewerb, der besonders zukunftsweisende Ausbildungsideen auszeichnet, sicherten sich die Azubis von J. MÜLLER in

Brake. Sie drehen im Rahmen des unternehmenseigenen Projekts „Lebenswelten“ mehrere Kurzfilme, in denen Mitarbeitende ihre persönliche Lebensgeschichte erzählen – mit ihren jeweiligen kulturellen und nationalen Hintergründen. Das Projekt zielt darauf ab, den interkulturellen Austausch zu fördern.

RITTERKREUZ 1. KLASSE FÜR DREEKE

BREMEN Frank Dreeke (l.), Vorstandsvorsitzender der BLG LOGISTICS GROUP und Honorarkonsul von Finnland, wurde im Oktober mit dem Ritterkreuz 1. Klasse des Ordens des Löwen von Finnland ausgezeichnet. Die Verleihung fand im Rahmen einer feierlichen Zeremonie durch den Botschafter von Finnland in Deutschland, Kai Sauer (Mitte), in Bremen statt. Bei der Auszeichnung betonte Sauer Dreekes große Verdienste um die Förderung der finnisch-deutschen Beziehungen auf wirtschaftlicher, kultureller und sozialer Ebene. Seit 2013 stärke er die bestehenden Brücken zwischen beiden Ländern und baue neue auf.



ZDS FORDERT MEHR GELD VOM BUND

HAMBURG Zur Grundfinanzierung der deutschen Seehäfen müssen zukünftig 500 Millionen Euro pro Jahr an die Länder fließen. Diese klare Forderung richtete Angela Titzrath, Präsidentin des Zentralverbands der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS), im Dezember an den Bund. „Eine neue Bundesregierung muss das in ihrem Regierungsprogramm festhalten“, unterstrich Titzrath auf der Jahrespressekonferenz des ZDS in Hamburg. „Egal ob sichere Versorgung, industrieller Erfolg, die Energiewende oder die Zeitenwende: Die Zukunft Deutschlands entscheidet sich auch in den Seehäfen“, mahnte die ZDS-Präsidentin eindringlich.



RÖHLIG FÜHRT CONTAINERTRACKING „LIVE POSITION“ EIN

BREMEN Röhlig Logistics bietet seit Dezember als erster Logistikdienstleister das Echtzeit-Tracking „Live Position“ von Hapag-Lloyd an. Mit dieser wegweisenden Technologie erweitert das Unternehmen sein digitales Angebot und ermöglicht seinen Kunden mehr Transparenz über den Standort ihrer Containertransporte – vergleichbar mit dem Tracking von Paketsendungen. „Diese Funktion definiert die Sichtbarkeit der Lieferkette neu und unterstützt sowohl Versender als auch Empfänger dabei, fundierte und vorausschauende



Entscheidungen zu treffen“, so Conrad Franchi, Chief Digital Officer bei Röhlig Logistics.



EHLERS LÖST DE REESE AB

CUXHAVEN Kapitän Arne Ehlers (6. v. l.), Geschäftsführer der Blue Water BREB GmbH, ist neuer Vorsitzender der Cuxhavener Hafenwirtschaftsgemeinschaft (HWG). Er löste im November Michael de Reese ab, der insbesondere für die Finanzierung der neuen Liegeplätze 5 bis 7 gekämpft hatte. „Wir danken Michael de Reese für sein Engagement für die HWG“, sagte Ehlers, der gemeinsam mit Cuxhavens Oberbürgermeister Uwe Santjer die Leistungen des scheidenden HWG-Vorsitzenden würdigte. Santjer lobte insbesondere die Lobbyarbeit de Reeses in Berlin. Die Hafenwirtschaftsgemeinschaft Cuxhaven e. V. repräsentiert zahlreiche Unternehmen im Hafen und vertritt die Interessen der maritimen Wirtschaft. Ziel ist es, die Stärken und Potenziale des Standorts und der ansässigen Wirtschaft bekannt zu machen.

FOTOS: MOSOLF GRUPPE/JOERN LUBBE, BREMENPORTS, JADEWESERPORT, ECKHARDT ARNDT, EMS, NIKLAS HAFEMANN, RÖHLIG LOGISTICS, BLG LOGISTICS, HILJANELE MARTENSEN, CUXHAVENER HAFENWIRTSCHAFT

UNTERSTÜTZUNG FÜR XXL-TRANSPORTE

Im März 2024 hat Fenja Bierwirth das Start-up Feemax gegründet. Das Bremer Unternehmen unterstützt die Schwerlastbranche, indem es Transportgenehmigungen und Begleitfahrzeuge organisiert und den Spediteuren die Planung der bestmöglichen Route abnimmt.



portgenehmigungen für Windkraftrotoren und Krane benötige. „Zum Glück habe ich mir in den vergangenen Jahren ein umfassendes Netzwerk aufgebaut, sodass ich die Genehmigungsverfahren in den verschiedenen Bundesländern innerhalb weniger Tage einholen kann“, erläutert Bierwirth, die unter anderem bei Megalift in Bremen ihr Rüstzeug in Sachen Schwerlasten erworben hat und auch selbst über einen Kranführerschein verfügt. Zu ihren Stammkunden zählen Rolf Riedel Transport- und Montage-service aus Hamburg sowie Weiland Kran & Transport aus Lampertheim. „Für die beiden habe ich in den vergangenen Monaten unter anderem Baumaschinen, Transformatoren, Stahlträger und Filter quer durch die Republik transportiert“, umreißt die 32-Jährige.

Beim Rückblick auf die vergangenen zwölf Monate erfüllt sie aber nicht nur die positive Entwicklung ihres Unternehmens mit Stolz, sondern auch die Tatsache, dass Feemax beim Start-up-Contest der Länder 2024 die Ehre hatte, Bremen zu vertreten. Zu dem Wettbewerb, den das House of Logistics and Mobility (HOLM) veranstaltet und bei dem junge Unternehmen mit ihren Innovationen in den Branchen Logistik und Mobilität ausgezeichnet werden, schickt jedes Bundesland ein Start-up ins Rennen. „Wir haben es immerhin unter die besten Sechs geschafft. Das ist für mich ein weiterer Ansporn, den eingeschlagenen Weg konsequent fortzusetzen, solange ich Spaß habe und meinen Kunden eine entsprechende Qualität liefern kann“, zeigt Bierwirth die Fahrtrichtung für ihr Start-up auf. (bre) ■



„Ich habe mir in den vergangenen Jahren ein umfassendes Netzwerk aufgebaut.“

Fenja Bierwirth,
Geschäftsführerin von Feemax

Noch vor knapp einem Jahr war Feemax weitestgehend eine One-Woman-Show mit einem erfolgversprechenden Konzept, aber ohne eigene Fahrzeuge. Heute ist das Unternehmen eine GmbH mit zehn Mitarbeitern, die gemeinsam übergroße, überlange oder überschwere Transporte – und manchmal auch alles zusammen – realisieren. Unterstützt werden sie dabei von CC Bäuml, einem Systemdienstleister für Schwer- und Spezialtransporte. „Bäuml steht mir als Geschäftspartner mit Rat und Tat zur Seite und übernimmt derzeit auch die Aus- und Weiterbildung der neuen Mitarbeiter“, so Bierwirth. Doch nicht nur die Zahl der Beschäftigten ist bei Feemax schnell gewachsen. Auf dem Parkplatz neben dem Büro im GVZ Bremen stehen inzwischen sechs Sprinter, die als Begleitfahrzeuge der Kategorie BF4 und für verkehrslenkende Maßnahmen eingesetzt werden können.

Ähnlich dynamisch hat sich nach Aussage von Bierwirth die Zahl der Kunden entwickelt. Ein wesentlicher Faktor dafür sei die steigende Nachfrage der Windkraftindustrie, die Schwertrans-

FOTOS: ADOBESTOCK/ANDREAS GRUHL, MIRIAM MÜLLER, FLUTLICHT FOTOGRAFIE

LOGISTICS CONNECT 2025

6. – 7. März 2025
Congress Centrum Bremen

Lassen Sie sich auf der LogisticsConnect von hochkarätigen Referenten und Ausstellern informieren und inspirieren. Mehr Impact geht nicht. Unsere Themen im Überblick:

Herausfordernden Zeiten begegnen: Die Veränderungen der Weltwirtschaft, die Bedeutung kritischer Infrastruktur, die Nordseehäfen und die Rolle Deutschlands als ehemaliger Exportweltmeister.

In stürmischen Zeiten Kurs halten: Marktausblick für die Carrier von Projekt- und Breakbulk-Ladung, anstehende Transformationsaufgaben sowie der Trend der Modularisierung im Maschinen- und Anlagenbau.

Mehr Veränderung wagen: Zentrale Veränderungs- und Innovationsthemen in der Logistik: Leadership Herausforderungen, Fachkräftemangel, Kreislaufwirtschaft und Nachhaltigkeitsregulatorik.

Wir packen das: Erfolgreiche Verpackungs- und Transportbeispiele, bürokratische Hemmnisse, bedeutende Digitalisierungschancen und Anforderungen der Industrie an ihre Logistikpartner.

Gemeinsam die Zukunft gestalten: Der Logistikeinkauf von morgen, die Optimierung des Tender Managements, Wege zu mehr Transparenz und Kollaboration, besseres Risikomanagement und Veränderungen durch den technologischen Fortschritt.



Gina Semmelhack
Head of Business Development
SIRUM GmbH

» Vorsprung durch Vernetzung – ich freue mich auf interessante Diskussionen auf der LogisticsConnect.



Jetzt anmelden!



Daniel Duus
Global Head of Logistics
thyssenkrupp Uhde

» Mit unserem Ansatz „Module360“ bieten wir umfassende Einblicke in die logistische Gestaltung herausfordernder Modularisierungsprojekte.



Andreas Ulrich
Global Director Logistics
RENK group

» Gemeinsam für eine nachhaltige Zukunft – Modern Leadership in herausfordernden Zeiten: Ich freue mich auf spannende Themen und neue Impulse.

logistics-connect.de

Folgen Sie uns:

Veranstalter:



Partner:





GELEBTE HAFENKOOPERATION

BREMERHAVEN Gemeinsam mit den Häfen in Aarhus, Göteborg und Stockholm hat Bremerhaven ein Konsortium gegründet, das bis zum Jahr 2030 Containerschiffe an den vier Standorten mit Landstrom versorgen will. Im Rahmen des EU-Förderfonds „Connecting Europe Facilities“ erhalten diese vier Häfen für ihre Projekte nun EU-Fördermittel in Höhe von insgesamt 18,8 Millionen Euro. Mehr als fünf Millionen Euro davon bekommt Bremerhaven. „Das passt genau zu unseren ambitionierten Landstromausbauzielen: In Bremerhaven stehen derzeit in einem ersten Schritt die Planungen für zwei neue mobile sowie eine feststehende Anlage an der Containerkaje und je eine am Kreuzfahrtterminal und im Autohafen vor der Umsetzung. Langfristig sollen später an weiteren Anlegestellen entsprechende Anlagen zur Verfügung stehen“, so die Bremer Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, Kristina Vogt.



KOLLEGINNEN GESUCHT!

OLDENBURG Mit ihrem dritten, im Dezember vorgelegten und für drei Jahre gültigen Gleichstellungsplan unterstreicht die Hafengesellschaft NPorts ihr langjähriges Engagement für eine gerechte und inklusive Unternehmenskultur. Schwerpunkte des Plans sind unter anderem die Förderung von Frauen in Führungspositionen und die Verbesserung der Vereinbarkeit von Beruf und Familie. „Die Förderung von Gleichstellung und Chancengleichheit ist ein zentrales Anliegen für NPorts“, sagt Marion Klinger (Mitte), die seit sieben Jahren die Rolle der Gleichstellungsbeauftragten bei der Hafengesellschaft innehat.



ERSTER RAMMSCHLAG FÜR NEUE KAJE

BREMEN Im Oktober erfolgte der erste Rammschlag für die neue, 230 Meter lange Schwerlastkaje im Kalihafen. „Mit der hier entstehenden Kaje samt der zukunfts-fähigen Liegeplätze setzen wir ein klares Signal, dass der Industriehafen insgesamt und der Kalihafen insbesondere nach wie vor eine wichtige hafengewirtschaftliche Bedeutung für die Stadt Bremen haben“, sagte Kristina Vogt (r.), Bremens Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, anlässlich des offiziellen Startschusses. An der schwerlastfähigen Kaje können künftig auch Fracht- und Tankschiffe mit einem Tiefgang von bis zu 10,5 Metern anlegen.



NEUER HOCHLEISTUNGSKRAN FÜR BRAKE

BRAKE J. MÜLLER hat im Oktober einen neuen, hochmodernen Kran in Betrieb genommen. Das von Liebherr und J. MÜLLER gemeinsam entwickelte Gerät der Serie LPS 600 ist nach Aussage der Partner der leistungsfähigste Kran seiner Art in Deutschland. Er wurde speziell für die Anforderungen des Seehafens Brake konzipiert, wobei sich die Kosten auf insgesamt 7,5 Millionen Euro belaufen. „Die Investition in diesen Kran ist ein klares Bekenntnis zur Stärkung des Hafens Brake als wichtigen Standort in unserer Region, so der Niedersächsische Minister für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung, Olaf Lies.



FASZINATION FÜR DIE SEEFAHRT WECKEN

BREMEN Die maritime Wirtschaft muss sich stärker als bisher um Sichtbarkeit bei der Generation Z bemühen. Diese Kernbotschaft haben die rund 100 Teilnehmer und Referenten im November vom 18. Bremer Schifffahrtskongress an die Branche gesendet. Im Mittelpunkt der gemeinsamen Veranstaltung der Hochschule Bremen (HSB), des Maritimen Clusters Norddeutschland (MCN), des Deutschen Maritimen Zentrums (DMZ) und weiterer Partner standen aktuelle Herausforderungen in der maritimen Personalwirtschaft. In weiteren Fachvorträgen und Workshops befasste man sich zudem mit Fragen der maritimen Sicherheit.



NEUE DEUTSCHLAND-VERTRETUNG FÜR CONTI CARWIL

BREMEN/HAMBURG Zum 1. Januar hat der unabhängige Linienagent M+S Mehrstens & Schwickerath die alleinige Vertretung der Reederei Conti Carwil für den deutschen Markt übernommen. Conti Carwil bietet regelmäßige konventionelle Liniendienste von Europa nach Nordafrika an, wobei der Schwerpunkt auf Stahl, Holz und Projektladungen liegt. M+S mit Christian Mehrstens als Geschäftsführer existiert seit 1982.



ENGAGEMENT FÜR MARITIME LEHRE HONORIERT

HAMBURG Im November vergab das Deutsche Maritime Zentrum (DMZ) im Rahmen des Bremer Schifffahrtskongresses seine Preise im Wettbewerb „Hervorragende akademische maritime Lehre“ im Jahr 2024. Den dritten Preis erhielt Malte Pertiet (r.), Dozent für Nautik und Seeverkehr an der Hochschule Bremen Für den Studiengang Shipmanagement – Nautical Sciences. Die Auszeichnung habe eine große Bedeutung, denn sie zeige, „dass wir hier in die richtige Richtung gehen“, so Pertiet. Der erste und zweite Preis gingen an Michael Rachow (l.) von der Hochschule Wismar bzw. Nina Keul (Mitte) von der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel.

FOTOS: ISTOCK/GEORGIE, NPORTS, J. MÜLLER, BREMENPORTS (2X), MARITIMES CLUSTER NORDDEUTSCHLAND, CONTI CARWIL, VDR/OLUF RICH PERREY, ANN GABRYTSCH, HELLMANN WORLDWIDE LOGISTICS.

BORNHEIM ALS VDR-PRÄSIDENTIN WIEDERGEWÄHLT

HAMBURG Gaby Bornheim bleibt Präsidentin des Verbands Deutscher Reeder (VDR). Die Geschäftsführerin der Reederei Peter Döhle wird dieses Amt für weitere drei Jahre bis 2027 ausüben. „Die Herausforderungen bleiben groß: Die Auswirkungen geopolitischer Konflikte werden uns weiterhin fordern, und die Bemühungen zur Transformation der Schifffahrt hin zur Klimaneutralität müssen fortgeführt und intensiviert werden“, so Bornheim nach ihrer Wiederwahl. Neu gewählt wurde auch das Präsidium des VDR. Ausgeschieden aus dem Gremium sind Thomas Rehder und Peter Oltmann, hinzugekommen sind Peter Bagh (Oldendorff Carriers) und Stefan Jüngerhans (Reederei Jüngerhans). Dem VDR-Präsidium gehören weiterhin an: Maximilian Rothkopf (Hapag-Lloyd), Nikolaus H. Schües (Reederei F. Laeisz) und Arnt Vespermann (CPO Containerschiffsreederei).



HELLMANN MIT NEUER FÜHRUNGSSTRUKTUR

OSNABRÜCK Mit einem neuen globalen Führungsteam will Hellmann Worldwide Logistics seinen Marktanteil in allen Produktbereichen erhöhen. Dazu wurde im Januar ein zusätzlicher Chief Operating Officer (COO) in den Vorstand berufen. Für den zum Jahreswechsel ausgeschiedenen Jens Wollesen rückten Stefan Borggreve (2. v. r.) und Madhav Kurup (r.) nach, die jeweils die Verantwortung für drei Produktbereiche übernehmen haben und mit Jens Drewes (CEO) und Martin Eberle (CFO) den Gesamtvorstand bilden. Borggreve wurde zum CCO Road, Rail und CEP ernannt, Kurup zum COO Airfreight, Seafreight und Contract Logistics.

WEICHENSTELLUNG FÜR DIE HAFENEISENBAHN

BREMERHAVEN Der Bremer Senat und der Hafenausschuss haben im November die Weichen für eine weitere Stärkung der Bremischen Hafeneisenbahn gestellt. Dabei sollen in erster Linie die Vorkapazitäten im Bahnhof Speckenbüttel in Bremerhaven erweitert werden – also die Gleisanlagen auf denen Züge für den Transport in oder aus dem Hafen zusammengestellt oder „geparkt“ werden können. Das Gesamtprojekt, das insgesamt rund 56,1 Millionen Euro umfasst, zielt darauf ab, die Leistungsfähigkeit des Hafensstandorts nachhaltig zu sichern und gleichzeitig die ökologischen Ziele der Hafenlogistik zu unterstützen.



BREMISCHE HÄFEN LIEFERN SIEBTEN PERS-„STREICH“

BREMEN Zum siebten Mal in Folge wurden die bremischen Häfen im November nach dem international anerkannten Umweltmanagementstandard PERS (Port Environmental Review System) zertifiziert. Zu diesem Zweck haben die Verantwortlichen ihre Umweltstrategie umfassend mit dem Ziel überarbeitet, den Überseehafen bis 2035 auf einen CO₂-neutralen Betrieb umzustellen. „Mit der erneuten PERS-Zertifizierung und der kontinuierlichen Weiterentwicklung der Umweltstrategie festigen die bremischen Häfen ihre Rolle als Vorreiter für nachhaltige Hafenenwicklung“, so bremenports-Geschäftsführer Robert Howe.

2025			
SAVE THE DATE	FEB	11. 2. 2025	BHV-Hafenclub www.bhv-bremen.de Bremen, Deutschland
		19. – 21. 2. 2025	Transport Logistic Africa www.aircargoafrica.aero/en/ Nairobi, Kenia
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/	MÄR	3. 3. 2025	Jahresmedienkonferenz Seaports of Niedersachsen www.seaports.de Oldenburg (hybrid), Deutschland
		6. – 7. 3. 2025	LogisticsConnect www.logistics-connect.de Bremen, Deutschland
	APR	1. 4. 2025	BHV-Hafenclub www.bhv-bremen.de Bremen, Deutschland
		2. 4. 2025	Hafen trifft Festland www.jadeweserport.de Enns, Österreich
		8. – 10. 4. 2025	WindEurope www.windeurope.org Kopenhagen, Dänemark
		22. – 24. 4. 2025	Intermodal South America www.intermodal.com.br São Paulo, Brasilien
MÄI	26. – 27. 4. 2025	19. Jobmesse Oldenburg www.jobmessen.de Oldenburg, Deutschland	
	13. 5. 2025	BHV-Hafenclub www.bhv-bremen.de Bremen, Deutschland	
	13. – 15. 5. 2025	Breakbulk Europe www.europe.breakbulk.com Rotterdam, Niederlande	
JUN	14. – 15. 5. 2025	Real Estate Arena www.real-estate-arena.com Hannover, Deutschland	
	2. – 5. 6. 2025	Transport Logistic www.transportlogistic.de München, Deutschland	

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:
müllerditzen, Bremerhaven
www.muellerditzen.de
gedruckt auf 100% recyceltem FSC®-Papier

LOGISTICS PILOT erscheint fünfmal 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

VOLLE KRAFT VORAUSS

**VERANSTALTUNGEN IM
1. HALBJAHR 2025**

29.01. | BREMEN
Smartport-Event

05.03. | LEIPZIG
Hafenfrühstück

06.03. | BREMEN
LogisticsConnect

13.03. | PRAG
Logistics Talk

27.03. | BERLIN
Frühlingsempfang

09.04. | BERLIN
Logistics Talk

22.04. | SAO PAULO
Intermodal, South America

13.05. | ROTTERDAM
Breakbulk Europe

02.06. | MÜNCHEN
transport logistic

04.06. | MÜNCHEN
Bremen-Abend anlässlich
transport logistic

26.06. | BREMEN
Festakt Hongkong Convention



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

BREMENPORTS.DE



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:

