

LOGISTICS PILOT

AUSGABE
APRIL 2025



GEMEINSAM STÄRKER

KOOPERATION STATT KRISE

Geopolitische Konflikte fordern
neue Handlungsformen

Seite 6

ALLIANZEN IM TREND

Strategische Zusammenarbeit
ist gefragt und hilfreich

Seite 12

VERTEILERFUNKTION

Intelligente Containerlogistik im
sogenannten Nassen Dreieck

Seite 18

Themenschwerpunkt:
Kooperationen

INHALT

Ausgabe:
April 2025



12

Point of View

In Zeiten komplexer globaler Herausforderungen sind Kooperationen und strategische Allianzen mehr denn je gefragt. Warum eigentlich?



18

Logistics Story

Die Unternehmen Glomb, Weets und Beeken zeigen, wie intelligente Containerlogistik im Nassen Dreieck in der Praxis funktioniert.



20

Sustainability

Im Großen Wellenströmungskanal in Hannover testen Forscher derzeit die Jacketstruktur von Offshore-Windenergieanlagen.



03 Editorial

04 Big Picture

14 Portrait
Stärke durch gemeinsames Handeln

16 Facts & Figures

24 Community

26 Start-up
Weltraumtechnologie für sichere Windkraft

30 Events & Imprint

06

Main Topic

Geopolitische Konflikte, Cyberangriffe und Trumps neue Weltordnung stellen erhebliche Anforderungen an die maritime Wirtschaft. Doch die sieht durchaus Lösungsoptionen.



LOGISTICS PILOT digital!

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

ES BRAUCHT KONKRETE TATEN

Liebe Leserinnen und Leser,

Deutschland lebt vom Außenhandel, und die Häfen machen ihn möglich. Geopolitik wirkt sich dabei immer direkt auf unser Geschäft aus. Russland und die Ukraine, der Nahe Osten, China und Taiwan, außenpolitische Entscheidungen der USA, Partnerschaften mit Indien, Lateinamerika und Afrika – das Umfeld, die Märkte und insbesondere die Energiemärkte verändern sich rasant.


Damit wird vieles infrage gestellt. Die Neuordnung der internationalen Beziehungen schafft Unsicherheit. Im Umgang mit dieser Unsicherheit und immer neuen Ankündigungen wird der weitere Erfolg der deutschen Seehäfen davon abhängen, welche Antworten wir als Europäer finden. Kraft und Einfluss liegen in einem gemeinsamen Vorgehen, das unsere Stärken und Vorteile geschickt ausspielt.

Die deutschen Häfen sind dafür gut aufgestellt. Deutschlands Hafenverband, der ZDS, steht seit über 75 Jahren für effektive Zusammenarbeit. 20 Seehafenstandorte an Nord- und Ostsee und rund 140 Unternehmen aus allen Gütersegmenten und dem Passagierverkehr arbeiten eng mit den Bundesländern, Ministerien und Behörden wie auch mit den Marketingorganisationen zusammen und stimmen sich intensiv mit den Binnenhäfen ab – auch im gemeinsamen Hafenhause in Berlin.

Was bisher fehlt, ist die Entschlossenheit des Bundes, die deutschen Häfen finanziell und ordnungspolitisch so zu unterstützen, dass sie die nationalen Aufgaben in der Energie- und Zeitenwende, der Versorgungssicherheit und im Außenhandel passgenau erfüllen können. Die Nationale Hafenstrategie, die den Handlungsbedarf klar aufzeigt, braucht endlich konkrete Taten.

Der Bund muss sich jetzt an den öffentlichen Investitionen beteiligen, weil deren schierer Umfang so enorm ist, dass die Küstenländer sie nicht allein stemmen können. Allein in der Infrastruktur geht es um milliardenschwere Investitionen jedes Jahr. Der Bund gibt aktuell jährlich 38 Millionen Euro dazu – allen Häfen zusammen. Für die drittgrößte Volkswirtschaft der Welt, die ihren globalen Außenhandel überwiegend auf dem Seeweg bewältigt, ist das eindeutig zu wenig.

Ihre Angela Titzrath



Angela Titzrath, Präsidentin des Zentralverbands der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) und Vorstandsvorsitzende der Hamburg Hafen und Logistik AG (HHLA)



HERZOGSKASTE

Stadt...

KUNST DER KOLLABORATION

Seine Kunst verbindet Menschen. Schon 2011 startete der französische Street-Art-Künstler JR sein Kunstprojekt „Inside Out“, mit dem er Menschen aus aller Welt immer wieder die Möglichkeit zur Kollaboration gibt, um Teil seiner Kunst zu werden – stets verbunden mit engagierten Botschaften zu den großen gesellschaftlichen Themen wie Vielfalt, Menschlichkeit und Freiheit. So wie am 2. September 2024 in Abensberg, als die Gemeindemitglieder aufgerufen waren, Gesicht zu zeigen für Demokratie und Toleranz. Wer mitmachen wollte, ließ sich zunächst fotografieren und gab sein persönliches Statement ab. Aus der Vielzahl der großformatigen Schwarz-Weiß-Porträts entstand ein mosaikartiges Kunstwerk, das unübersehbar an der Fassade des städtischen Museums, dem Herzogskasten, plakatiert wurde. Am selben Tag kamen hochrangige Politiker aller Parteien nach Abensberg zum traditionellen politischen Frühschoppen auf dem Gillamoos, dem ältesten Jahrmarkt Bayerns. Die friedlichen Forderungen der Kunstaktion standen dabei in krassem Kontrast zum vielfach scharfen Ton der politischen Parolen. Infos zur Aktion unter www.insideoutproject.net (ano) ▣



HERZOGSKASTEN
DEMOKRATIE
URSICHT ZEIGEN FÜR
DEMOKRATIE UND TOLERANZ
TOLERANZ
INSIDE OUT

KOOPERATION ALS KRISENSTRATEGIE?

Nicht nur im Hinblick auf die Energiewende und die Transformation zu einer klimaneutralen Wirtschaft steht die maritime Branche vor großen Herausforderungen. Auch mit geopolitischen Konflikten und Cyberangriffen haben die Marktteilnehmer zu kämpfen. Experten vom Kiel Institut für Weltwirtschaft, vom Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe, vom Fraunhofer-Center für Maritime Logistik und Dienstleistungen sowie vom Deutschen Maritimen Institut blicken auf dieses explosive Gemisch aus ihrem jeweiligen Blickwinkel – und mit verschiedenen Ideen zur Zusammenarbeit.





„Die Zusammenarbeit der deutschen Häfen funktioniert sehr gut.“

Daniel Hosseus,
Hauptgeschäftsführer des ZDS

Vor knapp einem Jahr sprach der LOGISTICS PILOT erstmals mit Professor Julian Hinz, Professor an der Universität Bielefeld und Leiter der Forschungsgruppe Handelspolitik am Kiel Institut für Weltwirtschaft (IfW Kiel), darüber, wie sich die geopolitischen Spannungen auf den Welthandel und die maritime Wirtschaft auswirken. Damals machte er mit Blick auf die Entwicklungen im Roten Meer sowie die Sanktionen gegen Russland und den Iran deutlich: „Aufgrund der geopolitischen Großwetterlage ist ‚De-Risking‘ das Gebot der Stunde. Die Diversifizierung von Lieferketten und Handelspartnern ist ein wichtiges Instrument, um Abhängigkeiten von einzelnen Zulieferern und Ländern, aber auch von Handelsrouten zu reduzieren.“ Heute sagt er: „An dieser Lage hat sich nichts Grundlegendes verändert. Immer noch fahren 70 Prozent weniger Schiffe durch das Rote Meer als vor den ersten Angriffen der Huthi-Rebellen im November 2023. Allerdings hat sich zusätzlich dazu das handelspolitische Klima in der Welt deutlich verschärft.“

Als maßgebliche Faktoren dafür hat er unter anderem die jüngsten Entwicklungen in den USA, insbesondere die Zollpolitik der Trump-Regierung, und den Nahost-Konflikt ausgemacht. „Die USA sind mit ihrer aktuellen Politik ein Herd der Unsicherheit“, so Hinz. Nach seiner Einschätzung reagiert der Welthandel in solchen Situationen zumeist abwartend und stellt geplante Neuerungen und auch Investitionen zurück. Für die Schifffahrt bedeutet das in der

„Die USA sind mit ihrer aktuellen Politik ein Herd der Unsicherheit.“

Professor Julian Hinz, Leiter der
Forschungsgruppe Handelspolitik am IfW Kiel



Regel weniger Handel, weniger ausgelastete Schiffe und damit eine sinkende Nachfrage und geringere Erlöse. In dieser Situation rät Hinz dazu, aus der Not eine Tugend zu machen: „Europa hat es selbst in der Hand, die richtigen Weichen zu stellen. Zwar wickelt Europa zehn Prozent seines Handels mit den USA ab, was gewiss nicht wenig ist. Aber gleichzeitig gibt es daneben einen Marktanteil von 90 Prozent und viele Partner rund um den Globus, die ähnliche wirtschaftliche Interessen wie die Exportnation Deutschland und die Europäer verfolgen.“ Nun gelte es, mit eben diesen Nationen weitere Handelsabkommen abzuschließen beziehungsweise diese final zu ratifizieren oder zu modernisieren. Hinz' Blick ist unter anderem auf die OECD-Staaten, dort insbesondere auf Kanada, sowie auf Australien gerichtet. Ebenso müsse das nach fast 25 Jahren Verhandlungen im Dezember 2024 unterzeichnete Abkommen der EU mit den Mercosur-Staaten zeitnah von allen Mitgliedstaaten ratifiziert werden.

Verunsicherung ist nicht hilfreich

Auch Daniel Hosseus, Hauptgeschäftsführer des Zentralverbands der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS), geht davon aus, dass die aktuelle US-Politik negative Folgen für die Wirtschaft und die internationale Handelspolitik haben könnte. Dazu sagt er: „Die Unsicherheit, die die amerikanische Regierung sät – ob in Grönland, Panama, am Sueskanal oder anderswo – ist nicht hilfreich, ebenso wenig wie die Ankündigung neuer Zölle. Mit Zollandrohungen sind die Amerikaner allerdings stark eigentorgefährdet. Denn schließlich wollen sie ihre Produkte und Dienstleistungen auch auf dem europäischen Markt verkaufen.“ Deshalb hofft er im Zollstreit auf eine starke, geeinte EU und verweist beim Handel auf mögliche Substitutionseffekte: „Es wird sich zeigen, ob es durch Trump tatsächlich zu weniger Güterverkehr kommt oder ob die Ware nicht einfach andere Wege geht. Das muss nicht zwingend negativ für die europäische und deutsche Wirtschaft sein“, prognostiziert Hosseus. →

„Gerade an den Schnittstellen entstehen Einfallstore für Cyberangriffe.“

Prof. Carlos Jahn,
der Leiter des Fraunhofer CML



Mit Blick auf den Standort Deutschland und den Kooperationsgedanken bilanziert Hosseus: „Die Zusammenarbeit der deutschen Häfen funktioniert sehr gut.“ Der ZDS stehe für eine täglich gelebte Zusammenarbeit von 20 Seehäfen und rund 140 am Seegüterumschlag beteiligten Betrieben an der Ost- und Nordsee. In diesem Sinn führt er weiter aus: „Wenn man über die Zusammenarbeit der Häfen spricht, muss man immer klären: Wer soll mit wem wobei zusammenarbeiten? Ich denke, auf der Ebene der Bundesländer und im Zuge der länderübergreifenden Marketingkooperationen läuft das wirklich gut. Und auch die Unternehmen arbeiten gut zusammen, dort wo es für sie sinnvoll ist. Aber man muss klar sagen: Dabei handelt es sich um marktwirtschaftliche Entscheidungen, die jedes Unternehmen für sich trifft und die an rechtliche Rahmenbedingungen, zum Beispiel an das Kartellrecht, gebunden sind. Da muss sich die Politik raushalten.“

Gefordert sieht Hosseus die Politik indes, wenn es darum geht, die Infra- und Suprastruktur in den Häfen zu verbessern. „Die Energiewende und die Zeitenwende verlangen dem System in kurzer Zeit riesige Investitionen ab, die die Bundesländer und die Wirtschaft nicht stemmen können.“ Es gehe jährlich um milliardenschwere Investitionen, auch wegen der neuen Anforderungen, die der Bund an die Häfen richtet. Deshalb müsse deutlich mehr Geld in das System fließen. Dabei verweist er nachdrücklich auf die aus seiner Sicht herausragende Rolle der deutschen Häfen: „Deutschland ist die drittgrößte Volkswirtschaft der Welt. Der größte Anteil des deutschen Außenhandels erfolgt auf dem Seeweg. Zudem sind die Häfen nicht nur eine wichtige Grundlage für den

Die Experten des Fraunhofer CML suchen in ihrem Schiffscybersecurity LAB in Hamburg unter anderem nach Antworten auf dringende Fragen rund um das Thema Cybersecurity.

Wohlstand und die Sicherheit in unserem Lande, sondern sie stützen den Wandel in ganz Deutschland. Der Bund muss sich beteiligen“, so Hosseus.

„Auch die bösen Jungs werden immer besser“

In diesen schwierigen Zeiten hat Professor Carlos Jahn, der Leiter des Fraunhofer-Centers für Maritime Logistik und Dienstleistungen (Fraunhofer CML) in Hamburg, eine plausible Erklärung dafür, warum gerade maritime Strukturen und Häfen besonders anfällig für Cyberangriffe sind: „Es handelt sich um komplexe Systeme, bei denen eine Vielzahl unterschiedlicher Akteure miteinander verbunden ist, wodurch ein hohes Maß an Interkonnektivität entsteht.“ Hinzu komme, dass innerhalb dieser Systeme eine Vielzahl unterschiedlicher, moderner und älterer Systeme zusammenwirken und damit gerade an den Schnittstellen Einfallstore für derartige Übergriffe entstehen. „Gefährdungen bestehen vor allem im Eingriff auf Routingsysteme, Bestands- und Kundendaten, aber auch im Verlust oder der Sperrung sensibler Unternehmensdaten“, skizziert Jahn die Breite der Risikopalette.

Damit zusammenhängend hat er nicht nur eine wachsende Anzahl von Cyberangriffen, sondern auch eine erhöhte kriminelle Qualität dieser Angriffe auf Häfen, maritime Einrichtungen und Schiffe



ausgemacht. „Auch die bösen Jungs werden immer besser“, resümiert Jahn, ohne damit den Ernst der Lage herunterspielen zu wollen. Vielmehr will er mit dieser Aussage verdeutlichen, dass sich beide Seiten in einem ständigen Wettlauf miteinander befänden, um die Systeme auf der einen Seite sicherer zu gestalten und auf der anderen Seite ihre Schwachpunkte ausfindig zu machen.

Gestützt auf eine Vielzahl unterschiedlicher Untersuchungen gruppiert Jahn Cyberangriffe in vier Gruppen ein: „Bei rund 50 Prozent der Angriffe handelt es sich um Ransomware und Malware-Angriffe.“ Hierbei werden die Daten auf einem IT-System verschlüsselt und erst gegen die Zahlung eines Lösegelds (englisch: Ransom) wieder entschlüsselt, beziehungsweise wird eine schädliche Software in das System eingeschleust, um einen destabilisierenden Zweck zu erfüllen. „Je ein Viertel machen überdies DDoS-Angriffe und Insiderbedrohungen, menschliche Fehler, Phishing Mails und Datenmanipulationen aus“, ergänzt der Experte. Bei Distributed-Denial-of-Service (DDoS)-Angriffen handelt es sich um Aktivitäten, die dazu beitragen, beispielsweise Websites stillzulegen oder die Verfügbarkeit von Netzwerkressourcen zu stören. In diesem Zusammenhang verweist Jahn auf Erkenntnisse, die er jüngst in Zusammenarbeit mit externen IT-Spezialisten im hauseigenen Schiffscybersecurity-Lab in Hamburg sammeln durfte: „Dass AIS-Daten gefälscht werden

können, war mir seit Langem bekannt, dass aber auch Radar manipuliert werden kann, war eine neue Erfahrung für mich.“

Als wichtige Maßnahmen, um IT-Systeme zu schützen, erachtet er deren regelmäßige Prüfung und Aktualisierung, eine kontinuierliche Schulung und Sensibilisierung der Mitarbeiter sowie den Austausch zwischen allen daran Beteiligten in den Häfen und der Logistik. „Nichts ist perfekt und kann daher täglich verbessert werden. Da schadet es nicht, wenn die Betroffenen ihr Wissen teilen und offen über Cyberprobleme sprechen“, so Jahn. In diesem Kontext attestiert er den Unternehmen der Branche, dass sie in den vergangenen Jahren einen deutlichen Schritt hin zu mehr Transparenz getätigt hätten und dass nur noch selten der „Mantel des Schweigens“ über derartige Vorfälle gedeckt werde. Außerdem seien die Häfen „recht gut vorbereitet“. Das belege zum Beispiel die Tatsache, dass Häfen wie Hamburg, Bremerhaven und Cuxhaven zwar jede Woche vielfach von Cyberangriffen heimgesucht würden, dass aber nur ein Bruchteil davon zum Erfolg führe. „Das ist gut, doch jeder gelungene Angriff ist einer zu viel“, bilanziert Jahn.

Abhängigkeit von funktionierenden maritimen Strukturen

Auch Karsten Schneider, Konteradmiral a. D. und Präsident des Deutschen Maritimen Instituts (DMI), betont den hohen Stellenwert der Seewege und damit der deutschen Häfen. „Wir dürfen nicht vergessen, dass Europa eine Halbinsel ist und dass ein Großteil unserer Versorgung, Kommunikation und Wirtschaftsleistung auf oder unter dem Wasser abgewickelt wird“, so Schneider. Dabei denkt er nicht nur an die weltweiten Schiffstransporte, sondern verweist auch auf die Bedeutung von Unterseekabeln, Pipelines, Offshore-Windanlagen und auf die Offshore-Ölförderung. „Es ist vielfach noch nicht im öffentlichen Bewusstsein angekommen, aber wir sind in hohem Maße von der reibungslosen Funktion maritimer Strukturen abhängig. Wie sehr, hat nicht →



„Bisher hat das System solche Bedrohungen immer noch irgendwie bewältigen können.“

Karsten Schneider, Konteradmiral a. D. und Präsident des DMI

MAIN TOPIC

nur die Havarie der ‚Ever Given‘ im Sueskanal und ihre Folgen für die Lieferketten gezeigt. Auch die jüngsten Sabotageakte an den Daten- und Stromkabeln in der Ostsee belegen das“, gibt Schneider zu bedenken.

Angesichts der aktuellen geopolitischen Entwicklungen im Roten und im Südchinesischen Meer sowie der Piratenangriffe in der Straße von Malakka stellt Schneider fest: „Bisher hat das bestehende System solche Bedrohungen immer noch irgendwie bewältigen können – zum Beispiel durch das Umschiffen gewisser Regionen oder durch den Umstieg auf andere Verkehrsträger. Sollte es jedoch zu einer gezielt herbeigeführten Häufung solcher Vorfälle in größerem Ausmaß kommen, könnte das schwierig werden.“ Das Thema Cyberkriminalität hat er gleichfalls im Blick und merkt an: „Die Digitalisierung ist eine wichtige Voraussetzung dafür, dass die maritime Wirtschaft und die Logistik modern und leistungsfähig bleiben. Doch mit ihrer wachsenden Bedeutung rücken sie zugleich immer stärker in das Visier von Cyberkriminellen.“

Gehöriges Optimierungspotenzial sieht Schneider im Krisenfall unter dem Aspekt der Abstimmung zwischen den verantwortlichen maritimen Stellen. Hierzu erläutert er: „Wir haben es heute mit einer



Soldaten beim Austausch von Nachrichten mit der Morselampe. Trotz modernster Technologien wird der optische Signalverkehr weiterhin als sicheres, analoges Fernmeldemittel geschätzt.



gänzlich neuen Form von hybrider Kriegsführung zu tun. Es ist ein Konflikt mit einer fremden, feindseligen Macht, die uns immer etwas unterhalb der Schwelle des NATO-Bündnisfalls angreift. Die Bundeswehr kann im Frieden, den wir ja offiziell haben, aber nur Amtshilfe ohne exekutive Gewalt leisten.“ Das schaffe eine neue Lage, in der der Gegner geschickt die Grenzen der Zuständigkeiten zwischen Polizei und Streitkräften nutze, indem er Maßnahmen ergreife, die die Polizei überfordern, aber noch keinen Einsatz der Bundeswehr zulassen. „Hier liegt der Kern des Problems“, sagt Schneider, um dann weiter auszuführen: „Seit zwei Jahrzehnten kommen wir beim Seesicherheitsgesetz nicht voran. Mit einem solchen Gesetz bekäme die Marine bereits im Frieden größere Handlungsmöglichkeiten, ohne dass sie polizeiliche Aufgaben übernimmt. Das wäre ein großer Schritt, ohne dass man in die rechtsstaatliche Trennung von Polizei und Streitkräften substanziiell eingreifen müsste.“

(bre) □

Angesichts der Bedrohungen für kritische Infrastrukturen auf See zeichnet sich eine neue Debatte über ein Seesicherheitsgesetz ab.

Our Ports. Your Future.

www.nports.de

Follow us on



STÄRKE DURCH GEMEINSAMES HANDELN

In Zeiten komplexer globaler Herausforderungen setzen Unternehmen verstärkt auf Kooperationen und strategische Allianzen, wie die folgenden Beispiele zeigen. Warum eigentlich? Die Bremer Wirtschaftspsychologin Dr. Lisa Schleker erläutert die Hintergründe und vertritt die These, dass insbesondere in der maritimen Wirtschaft und der Logistik die Mammutaufgabe der nachhaltigen Transformation nur gemeinsam gelingen kann.

„Wer nachhaltig wirtschaften will, braucht starke Partnerschaften.“



DR. LISA SCHLEKER
Wirtschaftspsychologin

Sie sagt: „Wirtschaftspsychologisch betrachtet liegt das an mehreren Faktoren: Kooperationen reduzieren Risiken, ermöglichen Wissensaustausch und schaffen Synergien, die Innovationen fördern. Diese Synergieeffekte ermöglichen es, hochkomplexe Projekte zu realisieren, die einzelne Akteure aufgrund begrenzter Ressourcen oder fehlender Expertise allein nicht stemmen könnten. In unsicheren Zeiten stärkt gemeinsames Handeln zudem das

psychologische Sicherheitsgefühl und die Motivation – wichtige Faktoren für mutige Entscheidungen.“ Daran anknüpfend führt Schleker, die Organisationen zu den Themen Nachhaltigkeit, Gleichstellung und New Work berät, weiter aus: „Zudem sind Nachhaltigkeitsprobleme oft systemisch verwoben: Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft beeinflussen sich gegenseitig, sodass isolierte Lösungen oft wenig effektiv sind. Nur durch Zusammenarbeit lassen sich diese Dynamiken erfassen und wirksame, ganzheitliche Ansätze entwickeln. Wer nachhaltig wirtschaften will, braucht starke Partnerschaften. Kooperationen sind nicht nur ökonomisch klug, sondern auch psychologisch notwendig, um die Herausforderungen von morgen zu meistern.“

Beispiel 1: „Gemini Cooperation“

Im Februar haben die Reedereien Hapag-Lloyd und Maersk ihre neue Kooperation unter dem Namen „Gemini Cooperation“ gestartet. Beide Unternehmen bieten seitdem gemeinsame Liniendienste an, in deren Rahmen größere Containerschiffe als bisher fahren, dafür aber weniger Häfen angelaufen werden. Stattdessen werden die Boxen von mehreren Knotenpunkten aus mit kleineren Schiffen weiterverteilt. Von dieser Allianz versprechen

sich die Partner, dass ihre Schiffe pünktlicher als in der Vergangenheit sein werden. Experten sehen in Kooperationen dieser Art aber auch eine Möglichkeit, Kosten zu senken und das eigene Angebot zu erweitern. Hapag-Lloyd-Chef Rolf Habben Jansen prognostizierte anlässlich des Starts, dass sich das Ladungsaufkommen für die deutschen Häfen durch die Gemini-Kooperation insgesamt positiv entwickeln werde. So sollen unter anderem Container, die zuvor in den Westhäfen Antwerpen und Rotterdam abgefertigt wurden, zum Teil über die Hubs Bremerhaven und Wilhelmshaven geroutet werden. Zum Hintergrund: Das NTB-Terminal in Bremerhaven gehört zu gleichen Teilen den Betreibern EUROGATE und Maersk. Hapag-Lloyd wiederum ist mit 30 Prozent am Betrieb des EUROGATE-Terminals in Wilhelmshaven beteiligt.

Beispiel 2: „German Ports“

Hinter der Dachmarke „German Ports“ verbergen sich die für das Hafenstandortmarketing verantwortlichen Organisationen der norddeutschen Küstenländer Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein. Unter diesem Label kooperieren sie seit Jahren auf internationaler Bühne bei der Planung und Durchführung ausgewählter Messeauftritte. „Diese Kooperation im Marketing läuft sehr gut. Gerade auf der internationalen Bühne macht es einfach Sinn, gemeinsam aufzutreten, um deutlich zu machen: In Deutschland gibt es für jedes Anliegen einen Hafen. Denn letztlich muss es uns allen darum gehen, die Stärken der hiesigen Häfen gegenüber der internationalen Konkurrenz deutlich zu machen“, so Ronald Schwarze, Leiter der Marketingabteilung bei bremenports.

RONALD SCHWARZE
Marketingleiter bei bremenports

Aus seiner Sicht sollten der erste gemeinsame Hafenabend der norddeutschen Seehäfen im Juni 2022 in Berlin und ein für September dieses Jahres geplantes vergleichbares Event nur Etappen auf dem Weg hin zu einer intensivierten Zusammenarbeit sein. „Letztlich haben wir alle ein gemeinsames Interesse – es muss uns darum gehen, die deutschen Seehäfen insgesamt zu stärken. Klingt eigentlich sehr einfach, ist es manchmal aber nicht, weil es am Ende natürlich auch unter den deutschen Häfen einen Wettbewerb gibt“, sagt Schwarze und ergänzt: „Ich würde mir wünschen, dass das gemeinsame Interesse demgegenüber häufiger und deutlicher in den Vordergrund tritt – dabei gibt es noch Luft nach oben“.

Beispiel 3: Maritimes Cluster Norddeutschland

2011 haben sich die Bundesländer Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein zum Maritimen Cluster Norddeutschland (MCN) zusammengeschlossen. Ihnen folgten 2014 Bremen und Mecklenburg-Vorpommern. Inzwischen verfügt das Netzwerk über mehr als 350 Mitglieder aus Wirtschaft, Wissenschaft und Politik. „Das MCN ist ein Paradebeispiel dafür, wie Kooperation erfolgreich gelebt wird. Wir arbeiten länderübergreifend zusammen, richten uns mit unseren Aktivitäten an die gesamte maritime Wirtschaft und sind auch über die Branche hinaus mit weiteren Partnern, beispielsweise in den Bereichen Aviation und erneuerbare Energien, eng verzahnt“, erläutert Jessica Wegener, Geschäftsführerin des MCN. Vor allem im Zuge der aktuellen geopolitischen Herausforderungen, der digitalen Transformation und der Klimakrise sieht sie eine Zusammenarbeit aller Beteiligten als unerlässlich an.

„Wir alle haben ein gemeinsames, übergeordnetes Ziel: die Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Branche im internationalen Kontext zu steigern. Dafür ist ein offener, ehrlicher und transparenter Austausch auf Augenhöhe wichtig. Gegenseitiges Vertrauen ist die Basis dafür, sich zu öffnen und Innovationen zielgerichtet und effizient gemeinsam voranzubringen“, so Wegener. Und mit Blick auf mögliche Kooperationen der deutschen Häfen ergänzt sie: „Die Zusammenarbeit der deutschen Seehäfen ist heute wichtiger denn je. Etwa 60 Prozent der Warenexporte Deutschlands und ein Großteil seiner Rohstoffimporte erfolgen über den See- oder Wasserweg. Damit besteht eine große Abhängigkeit der deutschen Wirtschaft von der Funktionsfähigkeit der deutschen Seehäfen. Der Austausch und die enge Zusammenarbeit bei Sicherheitsthemen zum Schutz der Häfen und ihrer Infrastruktur ist deshalb einer von vielen Aspekten, die gemeinsam angegangen werden müssen.“

(bre) □



„Es muss uns darum gehen, die Stärken der hiesigen Häfen deutlich zu machen.“

„Die Zusammenarbeit der deutschen Seehäfen ist heute wichtiger denn je.“



JESSICA WEGENER
Geschäftsführerin
des MCN

NICHT ERST IM SCHADENFALL GEFRAGT

Seit über 110 Jahren ist Battermann + Tillery auf die neutrale Beurteilung von Transport- und Güterschäden spezialisiert. Doch längst werden die Bremer nicht nur im Schadenfall weltweit als Sachverständige konsultiert, sondern zunehmend auch, wenn es um die Schadenverhütung im Vorfeld geht.

Für die beiden Geschäftsführer Patrick Tillery und Nico Nöldner ist dieser Spagat kein Widerspruch. Im Gegenteil. Unisono stellen sie klar: „Das Zusammenspiel von Schadenexpertise und zunehmender Spezialisierung im Bereich Schadenverhütung ist eine logische und nachhaltige Entwicklung. Es ist unsere Reaktion auf die Kundenbedürfnisse sowie das zunehmende Bewusstsein für Risikomanagement und Transportsicherheit.“

Bis in die 80er-Jahre hinein war Battermann + Tillery ein eher kleines Unternehmen, das mit einer Handvoll Hafenkommisare und Hafenbesichtiger für Rohstoffe aller Art, vor allem Baumwolle, Tabak und Zellulose, zuständig war. Doch als die Containerisierung die Arbeitsabläufe in den Häfen – und damit auch die Warenströme – grundlegend veränderte,

„Unsere Aufgaben haben sich immer mehr zum kompletten Management gewandelt.“

Patrick Tillery und Nico Nöldner,
Geschäftsführer von Battermann + Tillery



hatte Percy Tillery, der Vater des heutigen Geschäftsführers, das richtige Gespür für eine strategische Neuausrichtung des Geschäfts. Seitdem agiert das Unternehmen als Sachverständiger für Transport, Güter und Logistik und deckt dabei alle Warenarten und Verkehrsträger ab.

Mit diesem Schritt traf und trifft Battermann + Tillery die Bedürfnisse des Marktes. Entsprechend konnte der Dienstleister besonders in den 1990er- und 2000er-Jahren sowohl personell als auch geografisch stark expandieren. Inzwischen ist die Gruppe mit 170 Mitarbeitern in Deutschland, der Schweiz und der Türkei aktiv. Zudem kann sie international auf ein Netzwerk von geprüften Partnern an über 1.200 Standorten rund um den Globus zurückgreifen.

„Was uns auszeichnet, ist unsere Verfügbarkeit: Egal ob es sich um einen Schaden in Deutschland oder in China handelt – wir können innerhalb kürzester Zeit überall vor Ort tätig werden“, so Patrick Tillery. Darüber hinaus verweist er auf die Vielzahl verschiedener Spezialisten, die unter dem Dach von Battermann + Tillery vereint sind. „Unsere Sachverständigen und Havariekommissare sind hauptsächlich Ingenieure aus den Bereichen Transportwesen, Maschinenbau oder Nautik. Aber auch Juristen, Speditionskaufleute und Betriebswirte gehören zu unserem Team“, ergänzt der Manager, der sein Unternehmen angesichts dieser Vielfältigkeit auch gern als One-Stop-Shop bezeichnet.





Die „MSC Flaminia“ kurz nach dem Großfeuer, das im Sommer 2012 auf dem Containerschiff ausbrach.

Trend zu Großschäden

Im stetig wachsenden Unternehmensbereich Schadenverhütung führen die Risk-Consultants von Battermann + Tillery hauptsächlich Risikoanalysen und -kontrollen durch. Unter anderem begleiten sie Schwergut- und Projektverladungen, prüfen Method Statements oder sind für die Berechnung und Abnahme von Ladungssicherungsmaßnahmen zuständig. Dabei hat Nico Nöldner in den vergangenen Jahren stark veränderte Anforderungen des



Groß und schwer ist für Battermann + Tillery kein Problem, wie diese Kranverladung zeigt.

Marktes ausgemacht: „Unsere Aufgaben haben sich immer mehr von der reinen Ladungskontrolle weg hin zum kompletten Management gewandelt.“ So werde von Kundenseite immer häufiger gewünscht, dass man die Hand über den gesamten Transportprozess halte und einen roten Faden zwischen allen Beteiligten spinne – von der Verpackung der Ware über das korrekte Stauen bis hin zur optimalen Ladungssicherung. Aufgrund der über die Jahre gesammelten Erfahrungen sagt Nöldner: „Der Großteil der festgestellten Schäden ließe sich durch eine frühzeitige, detaillierte, abteilungs- und firmenübergreifende Zusammenarbeit und Planung verhindern.“ Überdies sieht er einen zunehmenden Trend zu Großschäden und technischen Schäden.

Noch bestens im Gedächtnis seien ihm die Havarie der „MSC Flaminia“, auf der 2012 während einer Atlantiküberfahrt ein Großfeuer ausbrach, oder vor wenigen Jahren der Vorfall, als eine Luxusjacht bei der Entladung in Panama auf die Pier stürzte. Auch an die „Beluga Nomination“ der ehemaligen Bremer Reederei Beluga Shipping kann er sich noch gut erinnern und wie sie von somalischen Piraten entführt worden war. „Das waren alles Schäden im Millionenbereich, bei denen sehr unterschiedliche Aspekte unserer Expertise gefragt waren“, so Nöldner. „Auf der ‚Beluga Nomination‘ waren zum Beispiel mehrere Jachten an Bord, die nach der Entführung diverse Einschusslöcher aufwiesen und von den Piraten erheblich zerstört worden waren. All das galt es im Zuge unserer Analysen zu berücksichtigen“, führt der Manager exemplarisch aus.

Gegenwärtig bereitet Nöldner vor allem folgende Entwicklung Kopfzerbrechen: „In Deutschland geht zunehmend Know-how zur Schadenprävention verloren. Immer mehr Experten scheiden aus Altersgründen aus, ohne dass ihr Wissen und ihre Erfahrung adäquat in den Unternehmen weitergegeben werden.“ Dieser Prozess erhöhe zum Beispiel das Risiko für Handhabungs- und Stauffehler. Vor diesem Hintergrund sei man bei Battermann + Tillery bestrebt, das eigene Serviceangebot in Sachen Schadenverhütung noch weiter auszubauen. „Das ist unser Beitrag, um die Risiken unserer Kunden – vom Verloader bis zum Frachtführer – in den Bereichen Transport, Umschlag und Lagerung zu verringern“, so Tillery. (bre) □

FAKTEN

BATTERMANN + TILLERY GROUP

GRÜNDUNG

1913

UNTERNEHMENS-ZENTRALE

Bremen

MITARBEITER

170 in Deutschland, der Schweiz und der Türkei. Zusätzlich verfügt die Gruppe über ein weltweites Netzwerk an über 1.200 Standorten.

HAUPTGESCHÄFTS-BEREICHE

Transport- und Warenschäden, Marine, Schadenverhütung, technische Besichtigungen, Havarieverkäufe

UMSATZ 2023

circa 20 Millionen Euro

Weitere Informationen:

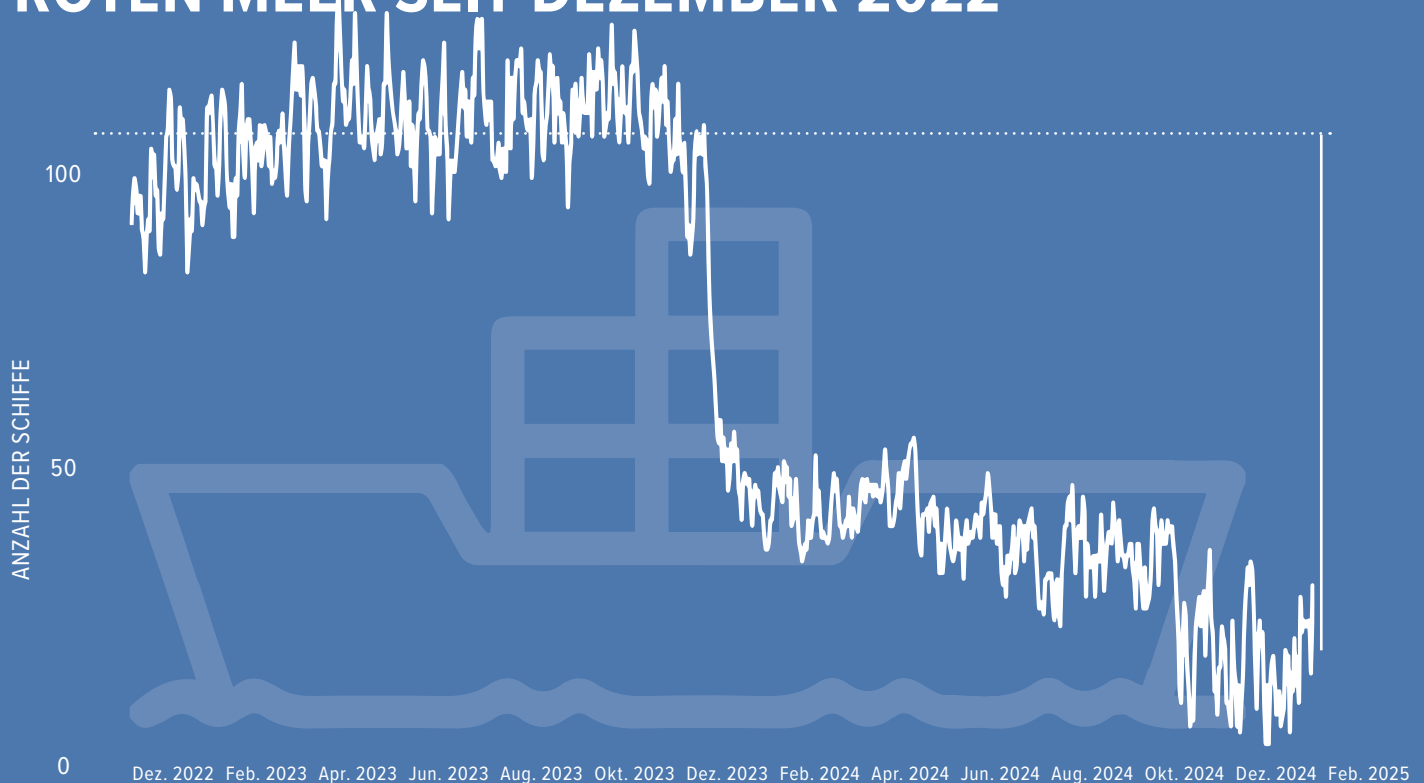
www.ba-ty.com/de

GROSSE SCHIFFE UND „KLEINE“ FISCHE

Die Zahl der militärischen Konflikte hat gegenwärtig das höchste Niveau seit Ende des Kalten Krieges erreicht. Insbesondere der russische Angriffskrieg in der Ukraine und der Konflikt zwischen Israel und der Hamas stellen auch die maritime Wirtschaft und die Logistik vor enorme Herausforderungen. Gleiches gilt für die neue „America first“-Politik der USA. In dieser Situation haben zwei der größten

Reedereien, Maersk und Hapag-Lloyd, im Februar ihre „Gemini Cooperation“ (siehe Seite 12) gestartet. Die wichtigsten Eckdaten hierzu finden Sie unten – ebenso wie eine Statistik, die zeigt, dass nach den Angriffen der Huthi-Rebellen viele Schiffe, statt durch das Rote Meer und den Sueskanal zu fahren, immer noch den Umweg um Afrika und das Kap der Guten Hoffnung nehmen. **(bre) □**

ZAHL DER CONTAINERSCHIFFE IM ROTEN MEER SEIT DEZEMBER 2022



ICONS: FLATICONS.COM; QUELLEN: HAPAG-LLOYD, KIEL INSTITUTE FÜR WELTWIRTSCHAFT, FLEETMON.COM, NEUE ZÜRCHER ZEITUNG, ZDS, DESTATIS, BHV - BREMISCHE HAFEN- UND LOGISTIKVERTRETUNG, FREIE HANSESTADT BREMEN (PRESSESTELLE DES SENATS), SEAPORTS OF NIEDERSACHSEN, PORT OF HAMBURG



DIE ECKDATEN DER NEUEN „GEMINI COOPERATION“

- ▶ 87 Häfen
- ▶ rund 340 Schiffe im Ost-West-Verkehr
- ▶ 3,7 Millionen TEU Kapazität
- ▶ 57 Dienste, davon
 - ▶ 29 Mainlinerdienste
 - ▶ 28 Shuttledienste

SEEGÜTERUMSCHLAG 2024

(in Millionen Tonnen / im Vergleich zu 2023)

61,9 + 5,9 Prozent

BREMISCHE HÄFEN

55,5 + 10 Prozent

NIEDERSÄCHSISCHE HÄFEN

118,1 – 2,2 Prozent

HAMBURG

Im Jahr 2024 wurden von Deutschland Waren im Wert von **1.555,4 MILLIARDEN EURO EXPORTIERT** und Waren im Wert von **1.316,3 MILLIARDEN EURO IMPORTIERT**. Damit sanken die Exporte um 1,3 Prozent und die Importe um drei Prozent gegenüber dem Jahr 2023.

Export



Import

BHV-Blitzumfrage: Was sind 2025 für Sie die wichtigsten Faktoren für den eigenen Geschäftsverlauf?

Allgemeine Preissteigerungen / Kostendruck
58,9 Prozent

Störungen in den weltweiten Lieferketten
44,6 Prozent

Ukraine-Krieg bzw. Russland-Sanktionen
30,4 Prozent



46,1 MILLIONEN MENSCHEN mit Arbeitsort in Deutschland waren im Jahresdurchschnitt 2024 erwerbstätig. Das waren 0,2 Prozent mehr als im Jahr 2023.

erwerbstätig

Der teuerste jemals auf einer Neujahrsauktion versteigerte Thunfisch erzielte im Jahr 2019 rund **3,1 MILLIONEN DOLLAR**. Er wog 278 Kilogramm.

278 kg



VERTEILER IM NASSEN DREIECK

Unternehmen wie Glomb aus Bremerhaven, Weets aus Emden und Beeken aus Hamburg sind auf eine intelligente Containerlogistik spezialisiert und garantieren eine effiziente Vernetzung der wichtigsten deutschen Seehäfen.



Für die Logistikdienstleister Glomb, Weets und Beeken stellt die Hafenlogistik einen bedeutenden Teil ihres Geschäfts dar. So sind die Fahrzeuge der Bremerhavener Spedition GCD Glomb Containerdienst regelmäßig von und zu den Häfen unterwegs. Und auch die auffällige pinke Lackierung der Sattelaufleger hat damit zu tun: Sie diente zur Zeit der Gründung des Unternehmens 1980 als Diebstahlschutz im damals noch unbewachten Hafen und ist längst Firmenfarbe wie Markenzeichen des Mittelständlers.

Mit derzeit insgesamt 450 Lkws, davon 70 eigenen, bedient Glomb sowohl Nah- als auch Fernverkehr und ist unter anderem auf den Strecken im sogenannten Nassen Dreieck – also von und nach Bremerhaven, Bremen und

Hamburg – sowie von und zu den Seehäfen in Rotterdam und Antwerpen unterwegs. Insgesamt sind es 200.000 TEU pro Jahr. Feederverkehre machen dabei etwa zehn Prozent der Transporte aus, der direkte Nahverkehr und Umfuhren innerhalb der Häfen rund 20 bis 25 Prozent. Zu den Kunden zählen vor allem Reedereien und Seehafenspeditionen sowie für die letzte Meile Umschlagsunternehmen in den Seehäfen.

Flexibilität ist Trumpf

„Wir bieten Umfuhren, zum Beispiel zwischen Wilhelmshaven und Bremerhaven, Bremerhaven und Hamburg sowie Hamburg und Wilhelmshaven, an“, berichtet Delf Hoehne, der bei Glomb für die Gesamtleitung Westeuropa und Spezialtransporte verantwortlich ist. Rund 400 bis 500 solcher Transporte werden pro Woche durchgeführt. Eine der wichtigsten Eigenschaften des Logistikunternehmens ist aus seiner Sicht eine hohe Flexibilität. Denn trotz Rahmenverträgen vergeben die Kunden ihre Trampaufträge für den Import und Export größtenteils sehr kurzfristig, das heißt mit einer Vorlaufzeit von durchschnittlich etwa einem Tag.

Schon optisch sichtbar: Transporte zu den deutschen Häfen sind die Kernkompetenz von Beeken.



Die Herausforderung für den Logistikdienstleister liegt darin, möglichst jeden Container pünktlich zu stellen und zugleich die Kunden proaktiv zu informieren. Umso wichtiger ist es für die Disposition, dass die Schiffe pünktlich ankommen und abgefertigt werden und dass an den Terminals alles reibungslos und ohne lange Wartezeiten läuft. Schließlich gilt in diesem Geschäft ganz besonders: Zusätzlicher Aufwand kostet Zeit und Geld. Deshalb und aus Gründen der Nachhaltigkeit ist das Unternehmen bestrebt, seine Transporte zu optimieren, sodass Leerfahrten so weit wie möglich vermieden werden.

Die deutschen Seehäfen stärken

Auch die 1985 gegründete Spedition Weets aus Emden mit Standorten in Hamburg, Soltau und Wolfsburg befördert Seecontainer vom Gestellungsort entweder direkt per Lkw in den Hafen oder setzt auf eine kombinierte Lösung mit dem Schienenverkehr. In letzterem Fall wird der Container zunächst mit dem Lkw zum Gestellungsort, anschließend zum Inlandsterminal und von dort per Bahn in den Hafen transportiert. „Dieser Ablauf ist für uns entscheidend, da unsere Prozesse stets im Seehafen starten oder enden“, unterstreicht Paul Mlozniak, Leiter für Bahnverkehre und Vertrieb bei Weets.

„Wir nutzen hauptsächlich Bremerhaven, Wilhelmshaven und Hamburg – und sind sozusagen auf die deutschen Seehäfen ausgerichtet, die wir stärken möchten“, betont Mlozniak. Typische Strecken der rund 180 Fahrzeuge umfassenden Flotte – darunter 70 eigene Lkw – führen von Wilhelmshaven nach Bremerhaven und von Wilhelmshaven nach Hamburg. 2024 hat der Mittelständler 180.000 Standardcontainer (TEU) transportiert, davon 70 Prozent im kombinierten Verkehr (KV) und 30 Prozent per Lkw.

Für die Schiene setzt das Unternehmen unter anderem auf sein KV-Terminal in Soltau, von wo aus Bahnverkehre nach Hamburg und Bremerhaven angeboten werden. Hinzu kommt ein Transportangebot per Barge, das derzeit zwischen Wolfsburg und Bremerhaven, Wolfsburg und Hamburg sowie Bremerhaven und Hannover möglich ist.

Durch die neue Struktur der Liniendienste innerhalb der Gemini-Allianz von Maersk und Hapag-Lloyd wurden Wilhelmshaven und Bremerhaven als Hafenhubs etabliert. Das wirkt sich natürlich auch auf die gesamte Hafenlogistik aus. „Für Wilhelmshaven erhöhen wir jetzt die Bahnkontingente“, berichtet Mlozniak und erläutert: „Solche Anpassungen sind auf der Schiene noch komplexer als beim Lkw. Aber auch für die erwartete Zunahme von Lkw-Transporten erfordert es Rückladung. Daher sind wir hier im Gespräch mit den Kunden und den Reedern, um die Auslastung zu optimieren.“

Den Norden verbinden

Das bereits 1913 gegründete Unternehmen Beeken Transport und Logistik ist mit seinen derzeit 50 eigenen Zugfahrzeugen und 200 Transportchassis ebenfalls auf die Beförderung von Containern von und zu den Häfen spezialisiert. In Deutschlands Norden verbindet der Mittelständler vom Stammhaus in Hamburg und der 2013 eröffneten Niederlassung in Wilhelmshaven aus mit seinen Transportdienstleistungen die Wirtschaftsregionen von Hamburg, Schleswig-Holstein, Niedersachsen, Bremen und Mecklenburg-Vorpommern sowie Berlin und Brandenburg.

„Unsere Kernkompetenz sind Transporte von und zu den deutschen Seehäfen“, unterstreicht Inhaber Bernd Beeken, der das Unternehmen in vierter Generation führt. Nur im Fernverkehr angeboten werden auch Rotterdam und Antwerpen. „Zu den deutschen Seehäfen führen wir zu 80 Prozent Containertransporte durch, zu 20 Prozent sind es Umfuhren innerhalb der Häfen.“ Hinzu kommen Beförderungen ins Hinterland.



Die ursprünglich als Diebstahlschutz geplante Lackierung der Glomb-Lkw ist mittlerweile zum Markenzeichen des Unternehmens geworden.

Über alle Transporte kommt das Unternehmen auf rund 300.000 TEU pro Jahr. Dafür muss natürlich insbesondere die Anlieferung an die Seehafenterminals reibungslos sein. „Entscheidend ist dabei unter anderem die Schnittstelle zwischen der Automatisierung und den Mitarbeitern am Terminal“, unterstreicht Beeken und ergänzt: „Mal abgesehen von Ausreißern wie Streiks funktioniert das insgesamt gut.“

Aber Optimierungspotenzial gibt es natürlich auch. Die von den auf Port-Community-Systeme spezialisierten Dienstleistern DBH Logistics IT aus Bremen und Dakosy aus Hamburg entwickelte gemeinsame deutsche IT-Lösung ist ein Beispiel dafür: Der digitalisierte Freistellungsprozess von Importcontainern namens „Secure Release Order“ wird in Bremerhaven, Bremen und Hamburg das bisherige PIN-Code-basierte Verfahren im Laufe dieses Jahres sukzessive ablösen. Die Logistikdienstleister begrüßen das – schließlich wird so auch die Idee von German Ports ganz praxisnah gelebt.

(cb) 

Weitere Informationen:

www.glomb.com
www.weets.de
www.beeken-logistik.de



WINDKRAFT IM WELLENKANAL

Im Großen Wellenströmungskanal des Forschungszentrums Küste in Hannover-Marienwerder kann man heute schon in die Zukunft blicken. In einem der größten Wellenkanäle der Welt testen Forscher derzeit unter anderem die Jacketstruktur einer Offshore-Windenergieanlage mit über 300 Metern Gesamthöhe.

Das Rauschen der Wellen kommt und ebbt wieder ab. Schließt man die Augen, wähnt man sich am Meer. Öffnet man sie, fällt der Blick auf einen 300 Meter langen, fünf Meter breiten und sieben Meter tiefen Wellenkanal. Statt des Windes, der durch Reibung an der Wasseroberfläche Energie ins Wasser überträgt und so die Wasserbewegungen erzeugt, arbeitet hier eine riesige rot lackierte Wellenmaschine, bei der allein das Wellenblatt 30 Tonnen wiegt. Sie kann bis zu dreieinhalb Meter hohe Wellen produzieren und wird seit der

2023 abgeschlossenen Modernisierung des Kanals von einer Strömungsanlage und einem modularen Tieftteil ergänzt, das beispielsweise die realistische Einbettung von Offshore-Strukturen in den Meeresboden erlaubt.

Weltweit gibt es zwar etwa ein halbes Dutzend – der Forschungsgemeinschaft zugängliche – Wellenkanäle dieser Größenordnung, darunter in den Niederlanden, den USA, Taiwan und China. Doch dass Wellen und Strömung gleichzeitig erzeugt werden können, ist in dieser Größenordnung einzigartig. Dadurch ist es



(v. l.) Jannik Meyer, Doktorand im SFB, und Betriebsleiter Alexander Schendel

möglich, neben dem Einfluss von Wellen, Strömung und Gezeiten auch Fragestellungen, etwa zu verschiedenen Gründungstypen von Windenergieanlagen, zu beantworten. Außerdem lässt sich der Einfluss von Gezeitenströmungen untersuchen.

„Auf dem Grundstück nebenan befindet sich zudem ein dreidimensionales Wellenströmungsbecken“, berichtet Alexander Schendel, der seit 2024 Betriebsleiter ist. Der Unterschied: „Im Kanal können wir sehr große Wellen in eine Richtung produzieren – und im Becken mit geringerer Wassertiefe kleinere Wellen aus verschiedenen Richtungen, sodass sich das sehr gut ergänzt.“

Immer komplexere Fragestellungen

Geforscht wird vor allem rund um die Offshore-Windenergie, die auch zu den Schwerpunkten der Leibniz Universität Hannover zählt. Konkret geht es um Offshore-Gründungsstrukturen für Windkraftanlagen, und zwar insbesondere um Monopiles – große Stahlpfähle, die in den Meeresboden gerammt werden – und Jackets, fachwerkartige Gitterstrukturen aus Stahlrohren. Beteiligt sind Wissenschaftler unterschiedlicher Disziplinen. „Es wird aufgrund der zunehmend komplexeren Fragestellungen immer interdisziplinärer“, beobachtet der promovierte Küsteningenieur Schendel.

Der Grund dafür liege darin, dass infolge des schnellen Ausbaus und des begrenzten Platzes die Anlagen immer größer werden. Im Sonderforschungsbereich (SFB) „Offshore-Megastrukturen werden daher neue Konzepte für Offshore-Windenergieanlagen von morgen mit einer Gesamthöhe von weit mehr als 300 Metern und einer Leistung von 20 bis 25 Megawatt untersucht, also deutlich größer und stärker als die aktuellen Modelle mit bis 200 Meter Gesamthöhe und zehn Megawatt Nennleistung.

Damit unterliegen die Anlagen kaum bekannten Einwirkungen, beispielsweise durch Windbedingungen in Höhen von über hundert Metern. Aufgrund ihrer Dimensionen und der dafür nötigen filigraneren Bauweise werden Umgebungseinflüsse, aber auch Interaktionen einzelner Bauteile untereinander, immer relevanter. Etablierte Methoden für Entwurf und Betrieb von Windenergieanlagen sind für Bauwerke dieser Größe nicht mehr anwendbar. →

Untersuchungen zum Kolktschutz an einer Gründungsstruktur einer Offshore-Windenergieanlage. Die Versuchszeit erstreckt sich in der Regel über sechs bis acht Wochen, der Rückbau dauert zwei bis drei Wochen.





Simulationen mithilfe eines digitalen Zwillings

Ziel des SFB mit seinen derzeit 17 Unterprojekten, an denen etwa 50 Wissenschaftler arbeiten, ist daher die Erforschung physikalischer und methodischer Grundlagen, die auf dem Konzept eines digitalen Zwillings basieren. Entwickelt werden Simulationsmodelle, die einzelne Anlagen über die gesamte Lebensdauer beschreiben, also von der Planung über die Herstellung, den Transport und den Aufbau bis zum Betrieb, zur Wartung und zum Abbau. Die einzelnen Modelle werden in den digitalen Zwilling integriert, der mithilfe von tatsächlichen Messdaten immer an den aktuellen Zustand angepasst werden kann.

Bei allen Unterprojekten innerhalb des SFB geht es laut Schendel vorrangig um Grundlagen- und weniger um Anwendungsforschung. Dennoch sei es das Ziel, am Ende ein Ergebnis mit konkreter Relevanz für die Anwendung zu erhalten. Ein Beispiel dafür ist die Berechnung der Lasten von Wellen und Strömung, ein anderes die Auskolkung – das bedeutet das Abtragen von Boden rund um Unterwasserbauwerke wie hier bei Offshore-Windenergieanlagen. Das Ziel ist die Entwicklung analytischer und numerischer Modelle, deren Ansätze in den digitalen Zwilling integriert werden.

Ein vom Sonderforschungsbereich im Maßstab 1 : 14 entwickeltes Modell einer Jacketstruktur, wie sie als Gründungskonstruktion an einer Offshore-Windenergieanlage mit über 300 Metern Gesamthöhe vorkommt.

Der SFB wurde von der Deutschen Forschungsgemeinschaft (DFG) bereits von 2021 bis 2024 mit rund 8,5 Millionen Euro gefördert. „In dieser Zeit haben wir einen digitalen Zwilling entwickelt, der die komplexen Belastungen von Megastrukturen im Meer realitätsnah abbildet“, berichtet Schendel. Außerdem wurde an der frühzeitigen Schadensdetektion durch maschinelles Lernen gearbeitet und ein Konzept für ultraschlanke Rotorblätter zu einer effizienteren Energiegewinnung bei geringen Windgeschwindigkeiten entwickelt.

Da in der ersten Förderperiode wesentliche Fortschritte erzielt wurden, läuft seit dem 1. Januar dieses Jahres bis zum 31. Dezember 2028 die zweite Förderperiode seitens der DFG. Eine weitere Verlängerung bis 2032 ist möglich. Nun wollen die Forscher im Wellenströmungskanal vor allem ihre zuvor entwickelten Methoden validieren und verifizieren. „Wir schauen uns im großen Maßstab an, ob die komplexen Wechselwirkungen zwischen Struktur, Boden und Wellenbelastung bereits durch die entwickelten Modelle abgebildet werden können oder diese erweitert werden müssen“, berichtet Schendel.

Messungen in On- und Offshore-Windparks

Zudem finden Messungen am neuen Onshore-Forschungspark Windenergie „Wivaldi“ (Akronym für Wind-Validation) des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) am Standort Braunschweig und im Rahmen des Projekts „Reallabor 70 GW Offshore Wind“ statt. „Die Messdaten des realen Zwillings bieten eine einzigartige Gelegenheit, die Simulationsmodelle und Überwachungsmethoden zu validieren und die Plausibilität des Konzepts eines digitalen Zwillings zu testen“, erläutert Schendel.

Während vor etwa 30 Jahren zum Teil in Frage gestellt wurde, ob Computer einen solchen Wellenkanal künftig obsolet machen könnten, ist heute unstrittig, dass er weiterhin unverzichtbar ist: „Auch KI-Modelle brauchen Daten“, unterstreicht Schendel. „Außerdem sind die physikalischen Prozesse trotz der hohen Leistungsfähigkeit moderner Computer und Algorithmen so komplex, dass diese virtuell in absehbarer Zeit nicht simuliert werden können.“ Das erklärt auch, warum der Wellenströmungskanal sowohl von Wissenschaftlern als auch von Unternehmen sehr stark ausgebucht ist. Darüber hinaus sind die öffentlichen Führungen gefragt, die zwei- bis dreimal pro Jahr angeboten werden.

(cb) □

FAKTEN

WELLENKANAL

BAU

1979 bis 1983, umfassend modernisiert zwischen 2021 und 2023

STANDORT

Hannover-Marienwerder

MAßE

300 Meter lang, 5 Meter breit und 7 Meter tief

STRÖMUNG

+/- 1 Meter pro Sekunde bei 4 Meter Wasserstand

MAX. DURCHFLUSS

20 Kubikmeter pro Sekunde

MITTLERE STRÖMUNGSGESCHWINDIGKEIT

0,8 Meter pro Sekunde (bei 5 Meter Wassertiefe)

Weitere Informationen:

www.fzk.uni-hannover.de/de
www.reallabor.offshore.uol.de

ENVOCONNECT

360° green focus – the new reality



BREMEN
BREMERHAVEN
PORTS WITH PASSION.

03. – 04. SEPTEMBER 2025

ENERGIELEITZENTRALE BREMEN



DIE KONFERENZ, DIE NACHHALTIG VERBINDET





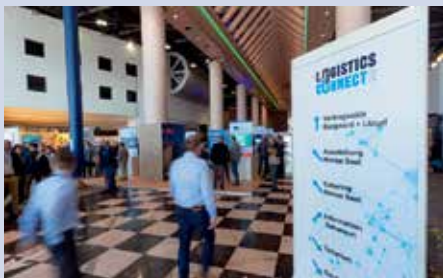
RÖHLIG LOGISTICS WÄCHST GEGEN DEN TREND

BREMEN Röhlig Logistics ist nach eigener Aussage bei Umsatz, Frachtvolumen und Rohertrag gewachsen. Im Geschäftsjahr 2024 stieg der erwirtschaftete Rohertrag von 218 Millionen Euro in 2023 um fünf Prozent auf 229 Millionen Euro, berichtete das Logistikunternehmen im Februar. Zu diesem Wachstum hätten neben den Kernmärkten China und USA insbesondere Australien und Mexiko beigetragen. „Trotz eines weiterhin herausfordernden Marktumfelds haben wir im Geschäftsjahr 2024 mit 17,5 Millionen Euro EBIT wieder ein starkes Ergebnis erzielt“, so Philip W. Herwig, Managing Partner bei Röhlig Logistics.



POSITIVER TREND IN DEN BREMISCHEN HÄFEN

BREMEN, BREMERHAVEN Die bremischen Häfen haben 2024 einen seeseitigen Güterumschlag von 61,9 Millionen Tonnen verzeichnet. Das entspricht einem Wachstum von 5,9 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Diesen positiven Trend kommentierte Kristina Vogt, Bremer Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, so: „Unsere Häfen spielen eine zentrale Rolle in der Versorgungssicherheit von Industrie und Handel und damit für die deutsche Wirtschaft insgesamt. Dass wir in einem schwierigen wirtschaftlichen Umfeld ein solides Wachstum im Güterumschlag erzielen konnten, zeigt die Wettbewerbsfähigkeit unserer Häfen und das Vertrauen der internationalen Reedereien in den Standort Bremen/Bremerhaven.“ Getragen wurde die Entwicklung insbesondere durch den Containerumschlag in Bremerhaven, der mit 4,4 Millionen TEU (20-Fuß-Container) einen Zuwachs von 6,3 Prozent verzeichnete. Ebenso gelang es Bremerhaven, seinen Gesamtumschlag auf 51,2 Millionen Tonnen (+8,3 Prozent) zu steigern, während Bremen-Stadt einen Rückgang um 4 Prozent auf 10,7 Millionen Tonnen verbuchte. Besonders der Massengutumschlag in Bremen war rückläufig, was vor allem auf die politisch gewollte Dekarbonisierung der Industrie zurückzuführen ist.



ERFOLGREICHE PREMIERE DER LOGISTICSCONNECT

BREMEN Zwei Tage voller Fachvorträge, Podiumsdiskussionen und Gespräche erleben im März 40 Aussteller und rund 850 Teilnehmer bei der LogisticsConnect in Bremen, Deutschlands einziger Kongressmesse für Breabulk, RoRo und Heavy Lift. „Wir sind sehr zufrieden mit der ersten LogisticsConnect. Es ist uns gelungen, führende Köpfe der Logistikbranche nach Bremen zu holen. Damit haben wir den Grundstein gelegt, die Messe als zentrale Plattform für Austausch, Wissenstransfer und Zukunftsgestaltung in der deutschen Logistik zu etablieren“, so Gabriele Frey, Projektleiterin der LogisticsConnect.

FABIAN ZEIGT FLAGGE FÜR HAMBURGER HAFEN

HAMBURG Im Februar wählte der Unternehmensverband Hafen Hamburg (UVHH) Rainer Fabian zum neuen Präsidenten. Fabian arbeitet hauptberuflich als Geschäftsführer des Hamburger Hafen- und Logistikunternehmens H. D. Cotterell und übernimmt das UVHH-Präsidentenamt als Nachfolger von Ulfert Cornelius. „Ich werde die vertrauensvolle und kooperative Arbeit von Ulfert Cornelius fortsetzen. Als langjähriges Mitglied des Präsidiums sind mir die Themen bekannt, mit denen sich der Verband in den letzten Jahren auseinandergesetzt hat, sodass ein reibungsloser Übergang gewährleistet ist“, so Fabian.



J. MÜLLER INVESTIERT IN NEUES GROSSUMSCHLAGSGERÄT

BREMEN J. MÜLLER hat seine Getreideverkehrsanlage in Bremen im Februar mit der Installation eines hochmodernen Großumschlagsgeräts weiter ausgebaut. Der Mantsinen 160 ES Hybrilift ermöglicht es dem Hafendienstleister, nicht nur große Mengen an Schüttgut schneller und sicherer zu verarbeiten, sondern setzt auch ein klares Zeichen für Effizienz, Nachhaltigkeit und die langfristige Stärkung des Standorts Bremen. Das Gerät ist auf einem speziell entwickelten Portal montiert und erzielt eine Umschlagsleistung von über 500 Tonnen Schüttgut pro Stunde. Die Investition beläuft sich auf 3,3 Millionen Euro.

SEEHÄFEN IN NIEDERSACHSEN VERZEICHNEN DEUTLICHE ZUWÄCHSE

OLDENBURG Die niedersächsischen Seehäfen konnten ihr Umschlagsergebnis im Seeverkehr im vergangenen Jahr um zehn Prozent auf 55,5 Millionen Tonnen steigern (2023: 50,6 Millionen). Das verkündeten Olaf Lies, niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung (l.), Inke Onnen-Lübben, Geschäftsführerin von Seaports of Niedersachsen (Mitte), und Holger Banik, Geschäftsführer von Niedersachsen Ports (r.), Anfang März auf der Jahresmedienkonferenz der niedersächsischen Seehäfen. Mit einem Umschlagsvolumen von über 41,4 Millionen Tonnen (9 Prozent mehr als 2023) hatte der Massengüterumschlag den größten Anteil an der Statistik. Ebenso konnte der seeseitige Umschlag von Stückgütern gesteigert werden und lag mit 14,1 Millionen Tonnen um neun Prozent über dem Vorjahresergebnis. Der Containerumschlag in den niedersächsischen Seehäfen fand maßgeblich am EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven statt, wo das Volumen im Jahr 2024 auf 843.452 TEU stieg (2023: 530.954 TEU). Beim Automobilumschlag an den Standorten Cuxhaven, Emden und Wilhelmshaven konnte mit insgesamt rund 1,65 Millionen Fahrzeugen ein weitgehend konstantes Ergebnis erreicht werden (2023: 1,66 Millionen Fahrzeuge).



CUXHAVEN WÜRDIGT SEELEUTE

CUXHAVEN Am 2. März luden die Seemannsmission Cuxhaven und die St.-Petri-Gemeinde zum „Sonntag der Seefahrt“ in die St.-Petri-Kirche ein. Die Veranstaltung, die die Arbeit der Seeleute würdigt, fand in diesem Jahr bereits zum 32. Mal statt. „Seeleute leisten ihre Arbeit unter zum Teil widrigsten Umständen – trotz schwerer Stürme, langer Trennungen von ihren Familien, manchmal herausfordernder Arbeitsbedingungen auf hoher See, kriegerischer Auseinandersetzungen und der Gefahr durch Piraterie“, betont Martin Struwe, Seemannsdiakon in Cuxhaven. 2024 haben fast 2.900 Schiffe Cuxhaven angelaufen.



ZWEI „TORE ZUR WELT“ IM TROCKENDOCK

BREMERHAVEN Einen ungewohnten Anblick gab es Anfang des Jahres im 220 Meter langen Dock I der Lloyd-Werft: Nicht etwa ein Schiff war dort gedockt, sondern zwei riesige Schleusentore aus den bremischen Häfen, die zusammen gut 3.600 Tonnen Gewicht auf die Waage bringen. Die Reservetore der Kaiserschleuse und der Nordschleuse wurden insbesondere im Unterwasserbereich auf Herz und Nieren überprüft. Beim Kaiserschleusentor nahm man darüber hinaus die Hubzylinder genauestens unter die Lupe. Last but not least wurden bei beiden Toren die Dicht- und Gleitschienen ersetzt.

BREMISCHE HÄFEN SIND „METHANOL- READY“

BREMEN „Nachdem das Bunkern von LNG seit 2015 möglich ist, sind die bremischen Häfen nun auch methanol-ready“, verkündete Kristina Vogt, die Bremer Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, im März. Da bei derartigen Bunkervorgängen besondere Sicherheitsaspekte berücksichtigt werden müssen, führt Bremens Hafenkaptän Stephan Berger weiter aus: „Mit der klaren Handlungsanweisung, die wir dazu herausgegeben haben, wissen die Reeder und alle sonstigen Beteiligten nun konkret, wie und wann was genau zu tun ist, um ein reibungsloses Bunkern der alternativen Treibstoffe zu ermöglichen.“



BHV-AWARD FÜR LKW-PARTNERBÖRSE

BREMEN Im Rahmen der LogisticsConnect wurde der „Projektlogistik-Award 2025“ der BHV – Bremische Hafen- und Logistikvertretung vergeben. Er ging an die Onlineplattform HeavyBoost und den Softwareentwickler HEC für eine Softwarelösung, mit der Leerfahrten im Schwergutbereich durch die Zusammenarbeit der Beteiligten deutlich reduziert werden können. „Bei HeavyBoost handelt es sich quasi um eine Partnerbörse für Lkw und Schwergutladung“, sagte Initiator Olaf Beckedorf bei der Preisverleihung, die durch BHV-Präsidiumsmitglied Dr. Patric Drewes und BHV-Geschäftsführerin Petra Lüdeke (l.) erfolgte.

WELTRAUMTECHNOLOGIE FÜR SICHERE WINDKRAFT

Das Bremer Start-up Flucto hat es sich zum Ziel gesetzt, den Installationsprozess von Offshore-Windparks sicherer und schneller zu machen – und greift dazu auf eine innovative Sensortechnologie zurück.



Das „Optical Pile Tracking“ liefert wichtige Daten, um den Installationsprozess und die Montage von Windkraftkomponenten vorhersehbarer zu machen.

Die Idee, auf Mehrzwecksensoren zu setzen, kam Flucto-Gründer Aljoscha Sander im Rahmen des „Skills“-Projekts der Universität Bremen, an dem er als wissenschaftlicher Mitarbeiter beteiligt war. Dabei erkannte Sander das Potenzial der Sensortechnologie und entwickelte eine Idee, wie man Mehrzwecksensoren mit unterstützender Software einsetzen kann, um die Installation von Offshore-Windparks zu verbessern. „Im Grunde hat er eine Lücke erkannt, die dann von der Industrie entsprechend gewürdigt wurde“, blickt Carolina Gomez, Managing Director bei Flucto, auf die Entwicklung des Start-ups zurück, das im Jahr 2020 gegründet wurde.

Eines der Flucto-Produkte, das „Optical Pile Tracking“, soll in Kombination von räumlicher Lokalisierung und zeitlicher Synchronisation die Installation von Windparks sicherer und transparenter machen. Dazu werden Mehrzwecksensoren, die mit Kameras ausgestattet sind und Daten des Satellitennaviga-

tionssystems „Galileo“ nutzen, in ein schuhkartongroßes Gehäuse nahe den Monopiles angebracht. So kann die Installation der Fundamente und anderer Komponenten einer Offshore-Windkraftanlage in Raum und Zeit gemessen und auch überwacht werden. „Die verschiedenen Bauteile müssen bei Wind und Wetter auf dem offenen Meer installiert werden. Dabei bewegen sie sich oft auf unvorhersehbare Weise. Da hilft es, wenn der Status der Komponenten in Echtzeit angezeigt werden kann und so beispielsweise ein ‚Pile Run‘, also das unkontrollierte Abrutschen eines Monopiles, verhindert wird“, erläutert Gomez. Ein solches Szenario könne im schlimmsten Fall zu schweren Schäden am Installationsschiff und zum Verlust des Monopiles führen.

Für das Start-up, das 2020 für seine Technologie mit dem „Galileo-Preis“ ausgezeichnet wurde und das 2021 bis 2022 Teil des Inkubationsprogramms „ESA BIC Northern Germany“ war, geht es darum, die Installation von Windkraftanlagen mittels Digitalisierung voranzutreiben. Denn während ein solcher Aufbau in der Theorie etwa 24 Stunden dauert, sorgen in der Praxis die Wetterbedingungen vor Ort oftmals für Verzögerungen. „Flucto-Lösungen helfen unter diesen Voraussetzungen, den bestmöglichen Zeitrahmen für die Installation und die Montage der Anlagen zu bestimmen – und so den Installationsprozess vorhersehbarer zu machen“, betont Gomez. Die ersten Kunden sind inzwischen von dieser Aussage und der Effizienz der Mehrzwecksensoren überzeugt. Dementsprechend kam das System 2023 und 2024 bei der Installation der „Yunlin Offshore Wind Farm“ vor der Küste Taiwans zum Einsatz. Weitere Aufträge sollen für die Bremer in naher Zukunft folgen. (ano/bre) □



„Wir helfen, den Installationsprozess vorhersehbarer zu machen.“

Carolina Gomez,
Managing Director bei Flucto



VOLLES HAUS BEIM SMARTPORT-EVENT

BREMEN Rund 150 Teilnehmer aus Wirtschaft, Institutionen und Behörden kamen im Januar zum ersten Smartport-Event 2025 ins Digital Hub Industry. Die Veranstaltung markierte den Auftakt für die weitere Zusammenarbeit an gemeinsamen Projekten zur Digitalisierung und Effizienzsteigerung der bremischen Häfen. Zentrale Themen waren unter anderem die mittlerweile voll digitalisierte Hafenbahn in Bremen und Bremerhaven sowie die Projekte „SAMS und „Digitale Weser“. „Die Smartport-Community lebt vom Dialog, um gemeinsame Ziele zu definieren und umzusetzen“, so Smartport-Koordinator Matthias Hinz.



HAFENWIRTSCHAFT BEGRÜSST HAFENMARKETING

EMDEN Auf Einladung der Emdener Hafenförderungsgesellschaft kam im Februar die neue Leitung von Seaports of Niedersachsen zum Antrittsbesuch in den Emdener Hafen. Seit Jahresbeginn leitet Inke Onnen-Lübben als Geschäftsführerin die zentrale Marketinggesellschaft der niedersächsischen Seehäfen. Ebenfalls neu bei Seaports ist Jonas Vogelsänger, der als Marketing & Communications Manager vor allem die digitale Kommunikation vorantreiben wird. Bei einer Hafentour informierten die Vertreter der Hafenwirtschaft das Seaports-Duo über aktuelle Entwicklungen und die Ausbaupotenziale des Standorts.



„ROBUST“ FÜR DEN HOCHWASSERSCHUTZ

BREMEN Für knapp eine Million Euro soll in den bremischen Häfen eine digitale Lösung geschaffen werden, die den Hochwasserschutz noch effizienter und sicherer macht. Einer entsprechenden Förderung des Projekts „ROBUST“ hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr bereits zugestimmt. „Das Ziel des Projekts ist es, ein digitales Hochwassermonitoring in Echtzeit zu entwickeln. Dafür wird im Rahmen von „ROBUST“ nun an den Toren und Durchlässen zur Weser hin moderne Sensorik installiert, die wichtige Werte erfasst und verarbeitet“, so Christian von Deetzen, Teamleiter Deiche bei bremenports.



ENVOCONNECT FEIERT 2025 BREMEN-PREMIERE

BREMEN Der erfolgreiche bremenports-Nachhaltigkeitskongress ENVOCONNECT geht in diesem Jahr in die dritte Runde und wird am 3. und 4. September 2025 erstmals in Bremen stattfinden. Veranstaltungsort ist die Bremer Energieleitzentrale – ein Ort, der Hafentour mit Innovation verbindet. Zuvor gastierte das Event zweimal in Bremerhaven. Der erste Veranstaltungstag der ENVOCONNECT steht in diesem Jahr unter dem Motto „Strategien und Innovationen in der Realität“, während der zweite Tag den Schwerpunkt „Mensch und Wandel“ trägt. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer erwartet ein vielfältiges Format – von Keynotes über Best-Practice-Beispiele bis hin zu tiefgehenden Paneldiskussionen. „Nachhaltigkeit muss und wird heute an und rund um die Kajen als integraler Bestandteil von Geschäftsmodellen und Entscheidungen verstanden – es geht längst nicht mehr um isolierte Maßnahmen oder reines Marketing, sondern um das Zusammenspiel vieler Akteure. Die Notwendigkeit, in diesem Bereich aktiv zu werden, treibt heute alle in der Hafen- und Logistikbranche um“, betont Robert Howe (Bildmitte), Geschäftsführer von bremenports.



STRATEGISCHES AGREEMENT UNTERZEICHNET

BREMEN BLG LOGISTICS und Cosco Shipping Car Carriers haben eine strategische Partnerschaft vereinbart und ein entsprechendes Agreement unterzeichnet. Das vermeldeten die Partner Ende Februar. Mit dieser Vereinbarung kombinieren beide ihre Kompetenzen in der Automobillogistik sowie im Umschlag von High-and-Heavy-Gütern von China nach Europa. Dabei soll das BLG Autoterminal Bremerhaven (ATB) für Cosco zu einem zentralen Eingangshafen für den deutschen Markt sowie zu einem zentralen Drehkreuz für die Märkte in Skandinavien, Zentral- und Osteuropa sowie in den baltischen Staaten entwickelt werden.

DREWES LOGISTICS ERÖFFNET NIEDERLASSUNG IN VIETNAM

BREMEN In Ho-Chi-Minh-Stadt (Vietnam) ist Drewes Logistics seit Februar mit einer eigenen Niederlassung vertreten. Damit steigt die Zahl der internationalen Standorte des Logistik- und Speditionsdienstleisters auf 13. „Seit Jahrzehnten pflegen wir enge wirtschaftliche Beziehungen nach Asien. Der stark wachsende Markt in Vietnam hat uns dazu motiviert, hier eine eigene neue Niederlassung zu gründen“, so Geschäftsführer Patric Drewes. Die Tätigkeitsschwerpunkte des Teams vor Ort, das von Hong Do geführt wird, liegen in den Bereichen Projektladung und General Cargo sowohl import- als auch exportseitig.



UNTERSTÜTZUNG FÜR DIE ENERGIEWENDE

NORDENHAM Bei einem Großprojekt, das Rhenus Logistics und der italienische Kabelhersteller Prysmian gemeinsam umgesetzt haben, wurden im Februar innerhalb von zwei Wochen 97 Kilometer Seeenergiekabel auf insgesamt fünf Kabelkerne gespult. Das entspricht etwa der doppelten Entfernung von Oldenburg nach Nordenham. Der Umschlag im Zuge der Energiewende erfolgte auf dem Hafengelände in Nordenham, wobei die Kabel direkt aus der Produktion des ortsansässigen Kabelwerks kamen. Nun lagern sie dort für rund anderthalb Jahre, um dann von einem Cabel Laying Vessel (CLV) abgeholt und verlegt zu werden.



ENERGIEWENDE AUF DEM STUNDENPLAN

BREMERHAVEN Im Februar nahmen das Schulzentrum Carl von Ossietzky, das Gymnasium Wesermünde, die Kaufmännischen Lehranstalten und die Schule Am Leher Markt an einer Simulation der UN-Klimakonferenz teil. Dabei schlüpften die Schüler in sechs Unterrichtsstunden in die Rolle von Delegierten und verhandelten über Maßnahmen zur Begrenzung der globalen Erwärmung. Organisiert wurde das Projekt vom Verein Multivision mit Unterstützung der Windenergie-Allianz WAB. Die WAB begleitete das Event mit der Aktion „Fit für Windenergie“, die Jugendlichen regionale Ausbildungsmöglichkeiten in der Windenergiebranche vorstellt.

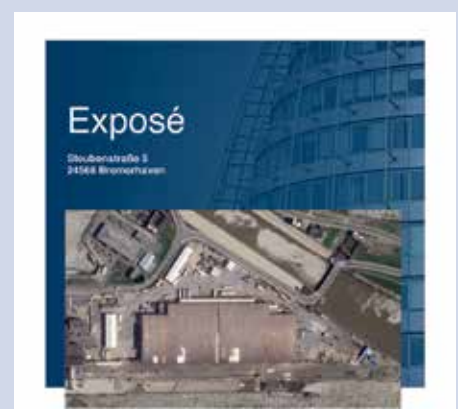


J. MÜLLER ÜBERNIMMT ANTEILE AN SCHNELLFÄHRE

BRAKE Zum 1. Januar hat die J. MÜLLER Aktiengesellschaft die Gesellschaftsanteile der AG EMS an der SBS-Schnellfähre Brake-Sandstedt übernommen. Damit sind künftig Peter Schultze und J. MÜLLER jeweils zu 50 Prozent an der Fährgesellschaft beteiligt. Die operative Führung bleibt aber in den Händen von Peter Schultze. „J. MÜLLER ist nicht nur unser direkter Nachbar, sondern engagiert sich auch aktiv für die Verkehrsanbindung des Hafens Brake und der gesamten Region. Das schafft beste Voraussetzungen für den langfristigen Erhalt des Fährbetriebs“, so SBS-Geschäftsführer Peter Schultze (Mitte).

GESUCHT: INTERESSENTEN MIT NACHHALTIGEN IDEEN

BREMERHAVEN Im Auftrag der Freien Hansestadt Bremen hat bremenports Ende Februar die Markterkundung für ein rund sieben Hektar großes Grundstück im Überseehafengebiet Bremerhaven (Steubenstraße 5) gestartet. Die Immobilie, die ab Januar 2026 zur Verfügung steht, bietet einen direkten Wasserzugang und eröffnet somit vielfältige Nutzungsmöglichkeiten, insbesondere für hafenspezifische Gewerbebetriebe. Ziel der Markterkundung ist es, das unternehmerische Interesse an einer langfristigen Nutzung dieser Fläche zu ermitteln und innovative Konzepte zu sammeln, die den Hafenstandort nachhaltig stärken.



ERSTER RAMMSCHLAG FÜR NEUE LIEGEPLÄTZE

CUXHAVEN Anfang Februar erfolgte in Cuxhaven der erste Ramm-schlag für die Liegeplätze 5 bis 7 – und damit der symbolische Start für das Großprojekt. „Für uns ist das eine ganz besondere Baustelle. Wir freuen uns, dass es losgeht“, sagte Albert Schmidt, Projektleiter bei der Hafengesellschaft NPorts nach dem ersten Ramm-schlag. Auf 1.250 Metern Länge werden drei neue Liegeplätze mit den dazugehörigen 38 Hektar Terminalflächen errichtet. So entsteht eine durchgehende Kaje zwischen den Liegeplätzen 1 bis 4 und den bestehenden Offshore-Liegeplätzen 8 und 9. Die neuen Liegeplätze sind insbesondere auf den Umschlag von Windkraftanlagen ausgerichtet und tragen dazu bei, den erhöhten Bedarf an Umschlags- und Lagerflächen für On- und Offshore-Windenergieanlagen zu decken. „Der erste Ramm-schlag markiert den offiziellen Baubeginn eines Projekts von nationaler Bedeutung. Wir bauen hier viel mehr als nur einen Anleger. Dieses Projekt steht für eine resiliente, saubere und dauerhaft günstige Energieversorgung nicht nur für Niedersachsen, sondern für ganz Deutschland“, ordnet Olaf Lies (2. v. r.), Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung, den Stellenwert des Projekts ein.



TO GROUP VERSTÄRKT AUTOUMSCHLAG

BREMEN Zum 1. Januar haben die Transport Overseas Group (TO Group) und Polaris Autoliners ihre Zusammenarbeit intensiviert. Als Schiffsmakler und Linienagent mit den Schwerpunkten Roll-on/Roll-Off, Breakbulk- und Projektlogistik haben die Bremer die Funktion des Commercial Agents für die britische Reederei übernommen. „Die TO Group ist der ideale Partner, um unsere Position in wichtigen Zielmärkten auszubauen“, so Walid Salloum, CEO von Polaris Autoliners. Die TO Group erweitert mit diesem Schritt ihr Netzwerk zwischen dem Mittelmeerraum und der Türkei, Europa und Ozeanien sowie Europa und Norwegen.



ZWEI AWARDS FÜR NACHHALTIGE BINNENSCHIFFFAHRT

HOLZWICKEDE Im Januar feierte Rhenus einen weiteren Schritt hin zur nachhaltigen Schifffahrt. Das erste von drei Binnenschiffen der Gruppe erhielt nicht nur das Platin-Label für umweltfreundliche Schifffahrt, sondern wurde auch mit dem „Innovationspreis Binnenschifffahrt“ der Allianz ESA 2024 ausgezeichnet. Die „Mannheim I+II“ ist das erste Rhenus-Binnenschiff mit Wasserstoff- und batterieelektrischem Antrieb und hat nach Aussage des Logistkdienstleisters als erster Koppelverband weltweit dieses Platin-Label erhalten. Bislang sei diese Auszeichnung nur an 19 europäische Binnenschiffe verliehen worden.

NPORTS ERPROBT CONTAINER-WINDKRAFTANLAGE

EMDEN In Emden testet NPorts seit Februar in Zusammenarbeit mit dem Schweizer Start-up FlowGen die erste in einem deutschen Seehafen betriebene Container-Windkraftanlage. Diese bietet Windkraft, Photovoltaik, Batteriespeicher und eine Pkw-Lademöglichkeit in einer Lösung und wird im Rahmen des EU-Interreg-Projekts „REDIIPorts“ gefördert. Dazu Thomas Tröster, Teamleiter Elektrotechnik bei NPorts: „Über 45.000 Kilowattstunden Strom im Jahr sollen durch die Anlage nutzbar gemacht werden. Damit können wir problemlos das Hauptgate zum Hafen und die zugehörigen Räumlichkeiten betreiben sowie den Parkplatz beleuchten.“



BHV-UMFRAGE: GEDÄMPFTE ERWARTUNGEN

BREMEN Die Projektlogistiker aus dem Umfeld der BHV – Bremische Hafen- und Logistikvertretung haben gedämpfte Erwartungen an das laufende Jahr: Sowohl Dienstleister als auch Verloader rechnen mit Rückgängen (33 Prozent) oder einer Stagnation (38 Prozent) für den Projektlogistikmarkt im weitesten Sinne. Nur 29 Prozent gehen hingegen von Zuwächsen aus. Das geht aus der aktuellen Branchenumfrage „BHV-Projektlogistik-Monitor 2025“ hervor, die der Wirtschafts- und Interessenverband im Vorfeld der Kongressmesse LogisticsConnect, die Anfang März in Bremen stattfand, über-regional durchgeführt hat.

2025			
<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> 	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
		9. 4. 2025	LOGISTICS TALK www.bremenports.de Berlin, Deutschland
		22. – 24. 4. 2025	Intermodal South America www.intermodal.com.br/en São Paulo, Brasilien
		26. – 27. 4. 2025	19. Jobmesse Oldenburg www.jobmessen.de Oldenburg, Deutschland
MAI	13. 5. 2025	BHV-Hafenclub www.bhv-bremen.de Bremen, Deutschland	
	13. – 15. 5. 2025	Breakbulk Europe www.europe.breakbulk.com Rotterdam, Niederlande	
	14. – 15. 5. 2025	Real Estate Arena www.real-estate-arena.com Hannover, Deutschland	
JUN	2. – 5. 6. 2025	Transport Logistic www.transportlogistic.de München, Deutschland	
	17. – 18. 6. 2025	Vocatium www.vocatium.de Bremen, Deutschland	
SEP	3. – 4. 9. 2025	ENVOCONNECT www.envoconnect.com Bremen, Deutschland	
	5. 9. 2025	Niedersächsischer Hafentag www.seaports.de Brake, Deutschland	
	5. 9. 2025	58. Kapitänstag www.bhv-bremen.de Bremen, 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 1.1.2023
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), Amelie Nobel (ano)
E-Mail: redaktion.logisticspilot@dvvmedia.com

Layout:
Monique Dobrzalak

Druck:
müllerdtizen, Bremerhaven
www.muellerdtizen.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



**BREMEN
BREMERHAVEN**
PORTS WITH PASSION.

transport logistic sei Dank.

Alle Stärken
auf einen Blick.

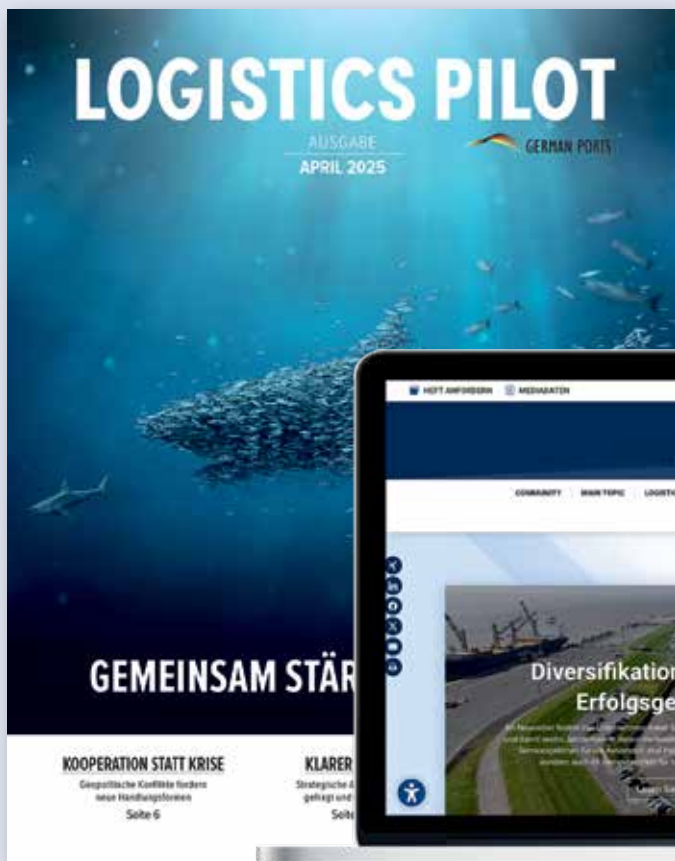


2.-5. Juni 2025

München

Halle B4, Stand 213/314

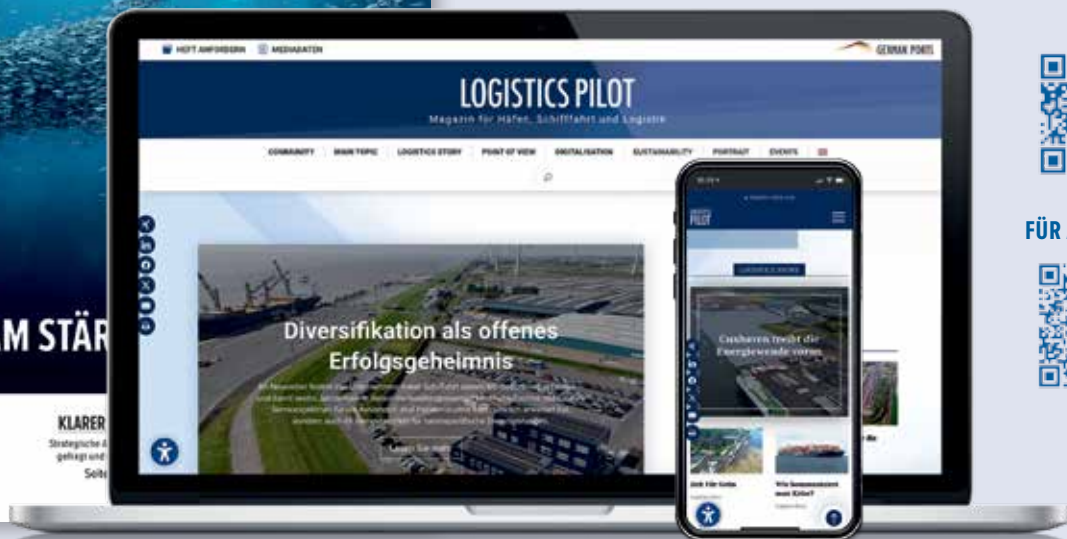
#aufunsistverlass
www.bremenports.de



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:

