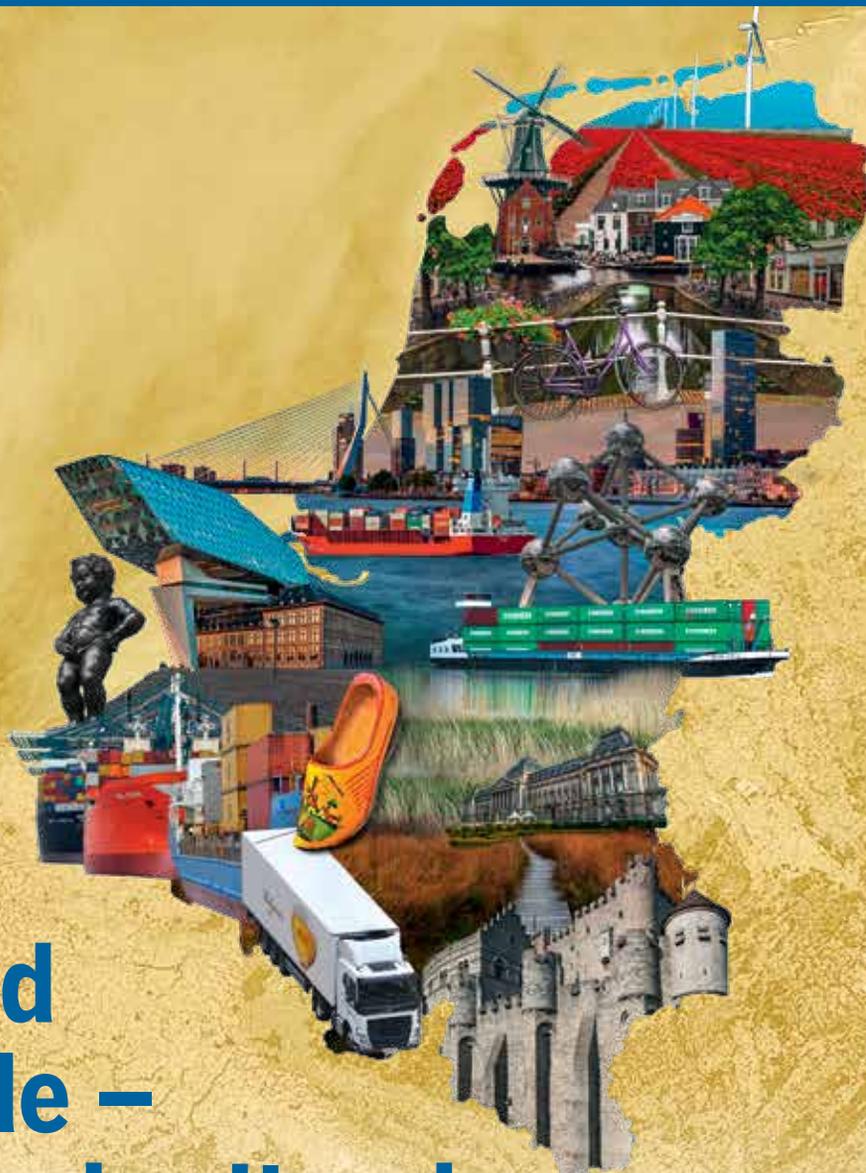


AUSGABE
A P R I L
2022

 GERMAN PORTS

LOGISTICS PILOT

Magazin für Häfen, Schifffahrt und Logistik



Belgien und Niederlande – grenzüberschreitender Wettbewerb

Kampf gegen Schmuggler
Zoll kooperiert auch über
die Landesgrenzen hinaus

Seite 18

Tiefe Schätze erkunden
Seabed Mineral Services steigt breit
aufgestellt in den Tiefseebergbau ein

Seite 20

Erkenntnisgewinn vorprogrammiert
Neues Forschungsprojekt zur Entwicklung
eines hoch automatisierten Baggerschiffs

Seite 22

CONTAINER



**BREMEN
BREMERHAVEN**
ZWEI STÄDTE. EIN HAFEN.

Mehr als fünf Millionen Standardcontainer schlagen die Terminals in Bremerhaven jährlich um. Fünf Kilometer Kaje, 14 Liegeplätze für Großcontainerschiffe und leistungsfähige Umschlagsbetriebe machen die Seestadt zu einer weltweit führenden Drehscheibe für intermodale Verkehre.

www.bremenports.de

TITELBILD MONTAGE: SONJA MATTHEES; FOTOS: NASA EARTH OBSERVATORY; PIKABAY; JAN PALULUSSEN; SUPERDIRK; LETTNICK; DIEDJ; ELSEMARGRIET; SKITTER; PHOTO; LVER; HERBERT2512; DIMITRISVETSIKAS1969; MONIKAL607; HPGRUESEN; BIURO; EPIPURE; FERNANDO BATISTA; MARK DE ROOIJ; OPENCLIPART-VECTOR; FOTO SEITE 3: SWH BREMEN

Nicht verstecken, selbstbewusst agieren

Dr. Claudia Schilling, Senatorin für Wissenschaft und Häfen der Freien Hansestadt Bremen



Liebe Leserinnen und Leser,

die bremischen Häfen haben im Jahr 2021 trotz der Pandemie Ladung hinzugewonnen. Eine gute Nachricht, aber keine, auf der wir uns ausruhen. Denn die Wettbewerbssituation im Nordwesten Europas hat sich in den vergangenen Jahren zuungunsten der Häfen an der Deutschen Bucht verändert. Hafenentwicklung ist zu einem guten Teil Infrastrukturentwicklung. Und da sind uns

unsere westlichen Nachbarn ein ganzes Stück voraus. Hafenentwicklung ist ein wesentlicher Treiber der wirtschaftlichen Entwicklung und genießt in den Niederlanden und in Belgien die politische Aufmerksamkeit, die in Deutschland auf nationaler Ebene nicht ganz so ausgeprägt ist.

Doch deshalb verzagen? Auf keinen Fall! Wir können mit unserer Kompetenz und Wirtschaftskraft an der deutschen Nordseeküste durchaus gegenhalten. Dazu brauchen wir einen Schulterchluss der nationalen Politik mit den norddeutschen Bundesländern. Denn wesentlich für die Wettbewerbsfähigkeit ist eine bessere Hinterlandinfrastruktur auf der Schiene und der Straße. Eine erstklassige Erreichbarkeit der großen Industriezentren in Nordrhein-Westfalen, Hessen und Rheinland-Pfalz ist eine Voraussetzung dafür, dass die dortigen Unternehmen ihre Exporte über Bremerhaven, Hamburg oder Wilhelmshaven abwickeln und nicht über Rotterdam oder Antwerpen. Wir müssen digitalisieren und modernisieren, aber wir brauchen auch eine aktive Infrastrukturpolitik des Bundes. Deshalb ist es wichtig, dass die norddeutschen Häfen gemeinsam in Berlin für ihre Belange eintreten. Hafenpolitik ist auch nationale Wirtschaftspolitik. Das belegen unter anderem die Zahlen: Die Gatewayfunktion allein der bremischen Häfen sichert zum Beispiel in Bayern und Baden-Württemberg 345.000 Arbeitsplätze. Da sollte der Bund seinen Teil für wettbewerbsfähige Häfen beitragen. Wir brauchen starke Häfen, in Bremen, in Niedersachsen, in Hamburg und anderswo im Land.

Ihre Claudia Schilling

LOGISTICS PILOT digital!

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



AUSGABE
APRIL
2022

Themenschwerpunkt:
Belgien und Niederlande

	4	Impression Zahlen und Fakten rund um Belgien und Niederlande
News Meldungen aus der Branche	6	
	10	Main Topic Grenzüberschreitender Wettbewerb
Behind the Scenes Mehr Unterschiede als Gemeinsamkeiten	16	
	18	Behind the Scenes Schmuggler müssen sich warm anziehen!
Logistics Story Tiefe Schätze erkunden	20	
	22	Digitisation Erkenntnisgewinn vorprogrammiert
Portrait Der Anker im Emdrer Hafengeschehen	24	
	26	Appointments Digitale, hybride und analoge Veranstaltungen
People Meldungen aus der Branche	28	
	30	Preview & Imprint Themenschwerpunkt Vereinigtes Königreich

Bloß nicht auf Tulpen und Pommes reduzieren!

Auf den ersten Blick erscheinen die Niederlande und Belgien nicht als „Riesen“. Denn beide Nationen sind weder unter den 20 flächenmäßig größten EU-Staaten zu finden, noch stehen sie, wenn es um die Einwohnerzahlen geht, in der ersten europäischen Reihe. Unter diesem Aspekt reicht es nur zu den Plätzen zehn und elf. Dafür haben sie aber riesiges Potenzial sowie mit Rotterdam und Antwerpen die Nase vorn, wenn es um die größten Häfen in Europa geht.

Darüber hinaus finden Wirtschafts- und Logistikexperten zahlreiche weitere Gründe, um ihren Hut vor diesen beiden Nachbarn zu ziehen und sie eben nicht auf Tulpen und Windmühlen oder Pommes und Pralinen zu reduzieren. So sind die Niederlande und Belgien als offene Handelsnationen beispielsweise nicht nur Knotenpunkte im europäischen und globalen Warenverkehr, sondern können auch auf höhere Ex- und Importquoten als Deutschland verweisen. Ebenso verfügen sie über eine gute Infrastruktur und punkten mit einem hohen Ausbildungsniveau und Lebensstandard. Vielleicht wäre also die Redewendung „klein, aber fein“ in diesen Fällen nicht unangebracht ...



Niederlande

Belgien

Niederlande

Hauptstadt:	Amsterdam
Einwohner 2021:	17,2 Mio.*
Fläche:	41.540 km ²
BIP/Kopf 2021:	57.715 US-\$*

Wichtigste Einfuhrgüter 2020 ↓

1. Elektronik	15,2 %
2. Chemische Erzeugnisse	13,9 %
3. Nahrungsmittel	10,2 %

Wichtigste Ausfuhrgüter 2020 ↑

1. Chemische Erzeugnisse	17,9 %
2. Elektronik	11,7 %
3. Maschinen	10,0 %

Hauptlieferländer 2020

1. Deutschland	17,7 %
2. China	10,6 %
3. Belgien	9,8 %

Hauptabnehmerländer 2020

1. Deutschland	22,1 %
2. Belgien	10,2 %
3. Frankreich	7,7 %

Deutsche Ausfuhrgüter in die Niederlande 2020

1. Chemische Erzeugnisse	20,6 %
2. Nahrungsmittel	9,5 %
3. Maschinen	8,8 %

Deutsche Einfuhrgüter aus den Niederlanden 2020

1. Chemische Erzeugnisse	20,8 %
2. Nahrungsmittel	14,0 %
3. Gas	10,8 %

Belgien

Hauptstadt:	Brüssel
Einwohner 2021:	11,6 Mio.*
Fläche:	30.530 km ²
BIP/Kopf 2021:	50.413 US-\$*

Wichtigste Einfuhrgüter 2020 ↓

1. Chemische Erzeugnisse	26,2 %
2. Kfz und -Teile	12,3 %
3. Nahrungsmittel	8,4 %

Wichtigste Ausfuhrgüter 2020 ↑

1. Chemische Erzeugnisse	33,6 %
2. Kfz und -Teile	11,5 %
3. Nahrungsmittel	9,9 %

Hauptlieferländer 2020

1. Niederlande	19,3 %
2. Deutschland	14,4 %
3. Frankreich	11,3 %

Hauptabnehmerländer 2020

1. Deutschland	16,6 %
2. Frankreich	13,3 %
3. Niederlande	11,6 %

Deutsche Ausfuhrgüter nach Belgien 2020

1. Chemische Erzeugnisse	24,6 %
2. Kfz und -Teile	15,6 %
3. Maschinen	10,2 %

Deutsche Einfuhrgüter aus Belgien 2020

1. Chemische Erzeugnisse	29,8 %
2. Nahrungsmittel	9,9 %
3. Kfz und -Teile	9,7 %

QUELLE: GTAI 2021
 *VORLÄUFIGE ANGABE, SCHÄTZUNG BZW. PROGNOSE
 FOTOS: ISTOCKPHOTO/BRICHUAS, HAFENBETRIEB ROTTERDAM/ERIC BAKKER



Mehr Umschlag in den niedersächsischen Seehäfen

OLDENBURG. Das Umschlagsplus in den neun niedersächsischen Seehäfen Brake, Cuxhaven, Emden, Leer, Nordenham, Oldenburg, Papenburg, Stade und Wilhelmshaven wurde 2021 vor allem durch starke Entwicklungen im Containersegment und im Stückgüterbereich getragen. **2021 gingen mit gut 51 Millionen Tonnen 6 Prozent mehr Güter als im Jahr 2020 über die Kaikanten.** Dabei verzeichnete der Bereich der flüssigen Massengüter einen Zuwachs von 3 Prozent (2021: 25,44 Millionen Tonnen/2020: 24,77 Millionen Tonnen), während der Bereich der Stückgüter (inklusive RoRo und Container) auf rund 13,87 Millionen Tonnen (+20 Prozent/2020: 11,56 Millionen Tonnen) zulegen. In diesem Ladungssegment

verzeichnete der Umschlag von Forstprodukten und Containern einen deutlichen Zuwachs. Gleichzeitig ging der Umschlag von Neufahrzeugen mit 1,28 Millionen um 4 Prozent im Vergleich zu 2020 (1,33 Millionen) zurück. Die Umschlagsmenge am EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven ist mit 712.953 Standardcontainern (TEU) um 68,5 Prozent gestiegen. Insbesondere der deutliche Anstieg von ungeplanten Schiffsanläufen und die pandemiebedingten temporären Verlagerungen von Diensten aus anderen Häfen in Nordeuropa haben zu diesem Ergebnis beigetragen. Beim Umschlag von festen Massengütern wurde 2021 mit 12,09 Millionen Tonnen ein ähnliches Volumen wie 2020 (12,13 Millionen) erzielt.

KOMPAKT

BREMERHAVEN. Auf der Columbusinsel ist im Januar ein weiterer Abschnitt der Hochwasserschutzlinie in Bremerhaven ertüchtigt worden. Insgesamt wurden dort die Hochwasserschutzanlagen auf einer Länge von 1,3 Kilometern durch neue, um rund einen Meter höhere Spundwände oder Betonwände ersetzt. „Nach der weitgehenden Fertigstellung der Deichlinie ist mit der Fertigstellung des Hochwasserschutzes auf der Columbusinsel ein weiterer wichtiger Baustein fertiggestellt worden“, so bremenports-Geschäftsführer Robert Howe. Die Restarbeiten am Deichschart sollen in Kürze beendet sein.

NORDDEUTSCHLAND.

Weniger Schadstoffe am Liegeplatz: Am 1. Februar ist der Innovationswettbewerb „Zero Emissions@berth“ gestartet. Im Zuge dieses Wettbewerbs, zu dem neun deutsche Seehäfen und das Maritime Cluster Norddeutschland (MCN) aufgerufen haben, werden Lösungen gesucht, die zur Emissionsreduzierung von Schiffen am Liegeplatz beitragen können. Eine siebenköpfige Jury aus Vertretern von Verbänden, Reedereien und der Wissenschaft wird die bis zum 18. Juni einzureichenden Beiträge in den drei Kategorien „Konzepte“, „Prototypen“ und „Existente Lösungen“ bewerten. Mehr Infos unter: www.zeroemissionatberth.com



Leschaco: Neuer Standort in Peru

BREMEN. Der in Bremen ansässige und international tätige Logistikdienstleister Leschaco hat seine Präsenz in Südamerika weiter ausgebaut und **zum 1. Februar 2022 die Transantartic S.A.C. (TPL) übernommen.** Dabei handelt es sich um ein Speditionsunternehmen mit Sitz in Lima, das bereits seit mehr als zehn Jahren zum Agentennetzwerk der Leschaco Gruppe zählt und nun von Cecilia Batallanos (Foto) geführt wird. Die Stärkung des eigenen Netzwerks von Ländergesellschaften sei ein wichtiger Bestandteil der langfristigen Geschäftsstrategie bis 2030, heißt es dazu von Unternehmensseite.



Inhoustraining stärkt Partnerschaft

WILHELMSHAVEN. Seit 1989 ist das in Wilhelmshaven ansässige Unternehmen Turbo-Technik die offizielle Vertretung des japanischen Kermel-Konzerns in Deutschland und bedient in dessen Auftrag Reedereien mit Ersatzteilen und dem dazugehörigen Service. Nun hat Turbo-Technik, das auf die Reparatur von Handelsschiffen und Umbauten spezialisiert ist, seine Serviceabteilung weiter ausgebaut – mit sechs jungen Servicemonteuren. Diese wurden im Februar extra von zwei aus Japan angereisten Kermel-Experten an einem Teststand im Überholen und Austauschen von Wellenabdichtungen geschult.



66,7 Millionen für den Strukturwandel

OLDENBURG. In den vergangenen Jahren hat NPorts die Strategie der vorausschauenden Investitionen und der Instandhaltung bestehender Hafenanlagen verfolgt. **Im Jahr 2022 wird die Hafengesellschaft 21,7 Millionen Euro in den Neubau von Hafenanlagen investieren.** Mit weiteren 45 Millionen Euro wird die bereits bestehende Infrastruktur instand gehalten. „Durch unsere nachhaltige Hafenentwicklung der letzten Jahre haben unsere Seehäfen an der Nordseeküste sofort die besten Voraussetzungen, um den Strukturwandel mitzugestalten“, betonte NPorts-Geschäftsführer Holger Banik auf der digitalen Jahrespressekonferenz der niedersächsischen Seehäfen am 21. Februar. Zu dieser hatten das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung, die Seaports of Niedersachsen und NPorts gemeinsamen eingeladen.



Neubau der Kaje 66 abgeschlossen

BREMERHAVEN. Nur eineinhalb Jahre nach dem ersten Spatenstich konnte der Neubau der Kaje 66 im Januar offiziell abgenommen werden. Die Bremer Senatorin für Wissenschaft und Häfen, Dr. Claudia Schilling, hob im Anschluss an die Abnahme die gute Zusammenarbeit zwischen der Hafenmanagementgesellschaft bremenports und der Arbeitsgemeinschaft TAGU/Züblin hervor: „Dies war eine Punktlandung. **Die Kaje ist ohne Verzögerung realisiert worden.** Gleichzeitig konnte das zur Verfügung gestellte Budget eingehalten werden.“ Das Gesamtvolumen der Maßnahme betrug 17,7 Millionen Euro.



Stephan Weil im Dialog mit der Hafenwirtschaft

CUXHAVEN. Im Februar besuchte Niedersachsens Ministerpräsident Stephan Weil (SPD, 2. v.l.) den Cuxhavener Hafen, um sich über die Anliegen der dortigen Hafenwirtschaft im Zusammenhang mit dem geplanten Bau von drei neuen Tiefwasserliegeplätzen zu informieren. Auf dem Terminal von Blue Water BREB, wo 2021 rund 200 Überseeschiffe mit 3.500 Großkomponenten für Windparks umgeschlagen wurden, betonte BREB-Chef Arne Ehlers (2. v. r.) die Bedeutung Cuxhavens als zweitgrößte Drehscheibe für Windkraftkomponenten in Europa und wies gleichzeitig auf die damit verbundenen Zukunftschancen hin.



Nordfrost baut Tiefkühlnetzwerk aus

SCHORTENS. Anfang Februar hat Nordfrost den **Ausbau seiner Niederlassung in Barsinghausen fertiggestellt.** Mit diesem Schritt wurde das ehemalige Werkskühlhaus in einen modernen und leistungsfähigen Transporthub mit großzügigen Umschlagskapazitäten für Tiefkühl- und Frischware verwandelt. Parallel dazu hat das Unternehmen im Zuge der Erweiterung seine Tiefkühlagerkapazität auf insgesamt 30.000 Palettenstellplätze verdreifacht. Ebenso wurde auf einer Dachfläche von 6.000 Quadratmetern eine Photovoltaikanlage mit einer Leistung von 750 Kilowatt-Peak (kWp) installiert.

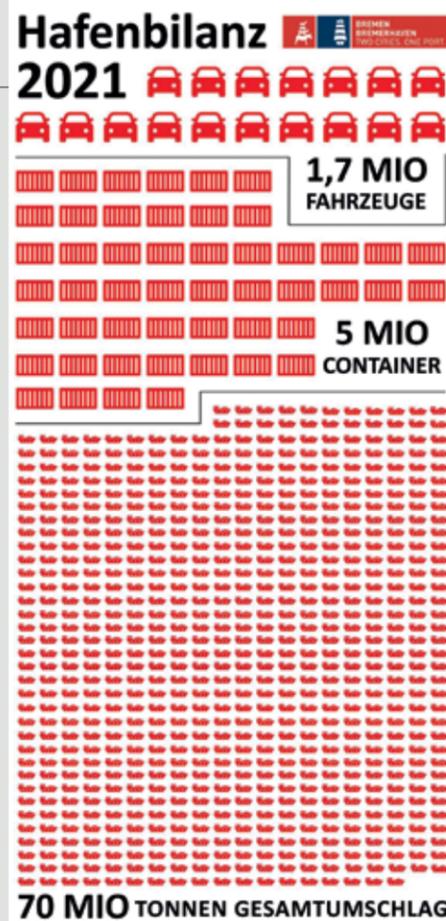
KOMPAKT

OLDENBURG. Der „Neu bei NPorts-Tag“ und der „Azubi-Tag“ sind bei NPorts bewährte Traditionsveranstaltungen für neue Kolleginnen und Kollegen aus allen Niederlassungen. In der Zentrale in Oldenburg lernen sie sich normalerweise persönlich und das Unternehmen besser kennen. In Zeiten der Coronapandemie ist das nun anders. Um die Willkommensveranstaltungen so sicher wie möglich zu gestalten, fanden beide Events im digitalen Format statt – unter anderem mit einer Vorstellungsrunde der Geschäftsführung, Informationsbeiträgen und Auflockerungsübungen am Bildschirm.

BREMEN. Mit dem Blick auf zukunftsorientierte Lösungen rund um E-Commerce und Logistik wollen die **L.I.T. AG und Creditreform mit dem ersten „Digital Commerce Summit Nordwest“ nach eigener Aussage das Beste aus zwei Welten zusammenbringen.** Die eintägige Veranstaltung findet am 5. Mai im L.I.T. Logistikzentrum im GVZ Bremen statt und soll sowohl Großhändlern als auch mittelständischen Digital-Commerce-Verantwortlichen und Start-ups eine einzigartige interaktive Plattform für aktuelle Fragen rund um den Strukturwandel im Handel bieten. Mehr Infos unter: www.d-comm-summit.de

Umschlag in bremischen Häfen zieht an

BREMEN/BREMERHAVEN. Die bremischen Häfen haben die pandemiebedingten Umschlagsrückgänge von 2020 wieder wettmachen können. **In Bremen und Bremerhaven wurde 2021 ein seeseitiger Güterumschlag von 69,7 Millionen Tonnen verzeichnet – ein Plus von 4,8 Prozent im Vergleich zum Vorjahr.** Die vorläufige Jahresbilanz für 2021 setzt sich zusammen aus dem Umschlag in Bremen-Stadt mit 12,9 Millionen Tonnen (plus 23,6 Prozent) und Bremerhaven mit 56,8 Millionen Tonnen (plus 1,3 Prozent). Deutliche Zuwächse verzeichneten die bremischen Häfen im vergangenen Jahr beim Massengutumschlag: 9,7 Millionen Tonnen entsprechen einem Plus von 12,5 Prozent. Zugelegt hat 2021 auch der Stückgutumschlag, und zwar um 3,7 Prozent auf 60 Millionen Tonnen. Ebenfalls positiv entwickelte sich der Containerumschlag, der auf rund fünf Millionen TEU (plus 5,2 Prozent) beziehungsweise 51,6 Millionen Tonnen (plus 1,1 Prozent) anzog. Mit etwas mehr als 1,7 Millionen Fahrzeugen hat dagegen der Fahrzeugumschlag in Bremerhaven (minus 0,8 Prozent) stagniert.



Easy eComm soll es leichter machen

OSNABRÜCK/MIAMI. Hellmann Worldwide Logistics reagiert auf den globalen E-Commerce-Boom und hat im Februar sein neues Produkt „Easy eComm-Modell“ vorgestellt. Nach Aussage des Logistikdienstleisters handelt es sich dabei um eine „kosteneffiziente und unkomplizierte Lösung“, die **Firmen weltweit den Eintritt in den US-Markt erleichtern** soll. „Easy eComm“ wickelt Aufträge virtuell ab, ohne dass ein Logistikzentrum oder eine Ladenpräsenz in den USA erforderlich ist. Genutzt wird dafür die „Type 86“-Zollabfertigung, die die Einfuhr von Waren bis 800 US-Dollar ermöglicht.

Elektrifizierung der Strecke bis Ende 2022

WILHELMSHAVEN. Das Unternehmen **Rail Power Systems** aus München wurde Anfang des Jahres vom JadeWeserPort **mit der Ausführungsplanung und dem Bau der Elektrifizierung der vier Kilometer langen Zuführungsstrecke und der 16-gleisigen Vorstellgruppe im dortigen Hafen beauftragt.** Die Bauarbeiten für den rund sieben Millionen Euro teuren Ausbau der Infrastruktur zwischen dem Abzweig Ölweiche und dem Hafen beginnen Mitte des Jahres und sollen im Dezember 2022 zeitgleich mit der Elektrifizierung der Hauptstrecke Oldenburg – Wilhelmshaven der Deutschen Bahn abgeschlossen sein.



Röhlig Logistics: Stärkstes Ergebnis der Unternehmensgeschichte

BREMEN. Röhlig Logistics verzeichnet 2021 auf Basis der vorläufigen Geschäftszahlen das wirtschaftlich erfolgreichste Jahr seiner Firmengeschichte. „Unser EBIT haben wir von 11,8 Millionen auf 61 Millionen Euro gesteigert und damit **ein EBIT-Wachstum von über 400 Prozent** erzielt“, so Philip W. Herwig, Managing Partner bei Röhlig Logistics, im Februar. Wenige Tage später vermeldete das Unternehmen den **Schulterschluss mit Lufthansa Cargo** für ein Klimaschutzprojekt, bei dem die Partner ihren Kunden CO₂-neutrale Transporte auf vier ausgewählten Frachtrouten anbieten.



Doppelte Dockschleusung für „Mein Schiff 1“

BREMERHAVEN. Eine außergewöhnliche Hilfsaktion fand Ende Februar, Anfang März in Bremerhaven statt: **Die „Mein Schiff 1“ von TUI Cruises musste während einer Reise nach Oslo in den Kaiserhafen III geschleppt werden,** da ein Stabilisator auf der Steuerbordseite nicht mehr eingefahren werden konnte. Besonders war daran nicht nur, dass eine sogenannte Dockschleusung vorgenommen werden musste, um das 316 Meter lange Schiff in den Hafen zu verholen, sondern auch, dass das Manöver mit Passagieren an Bord durchgeführt wurde. Wenige Tage später ging es nach der Reparatur des Stabilisators zurück auf die Weltmeere – ebenfalls per Dockschleusung. Dieser Vorgang ist erforderlich, um Schiffe, die länger als die Schleuse sind, passieren lassen zu können. Für die Passage müssen beide Schleusentore zum gleichen Zeitpunkt geöffnet sein. Dies setzt voraus, dass der Wasserstand in der Weser und im Hafen annähernd gleich hoch ist. Wegen der Tide steht dafür nur ein eingeschränktes Zeitfenster zur Verfügung.

„Potenziale des Hafens für die Energiewende ausschöpfen“

BREMEN/BREMERHAVEN. Auf der Hafenbilanzpressekonferenz im Februar blickte bremenports-Geschäftsführer Robert Howe auf ein aufregendes und arbeitsreiches Jahr 2021 zurück: „Es gab eine Fülle von nichtalltäglichen Themen, die unser Team vielfältig gefordert haben. Ich bin sehr froh, dass wir feststellen können: **bremenports hat 2021 erfolgreich abgeschlossen** (siehe Umschlagszahlen auf der Nebenseite). Auch mit Blick auf das laufende Jahr verbreitete Howe Zuversicht: „Dank der zahlreichen politischen Beschlüsse ist unsere Projektliste lang und vielfältig.“ Neben den baulichen Ertüchtigungen der Hafeninfrastruktur seien neue Herausforderungen zu bewältigen. „Bremerhaven hat nach wie vor die Möglichkeiten, zur Energiewende beizutragen und zugleich davon zu profitieren. Hier müssen wir vorurteilsfrei alle Möglichkeiten nutzen, um die vielfältigen Potenziale des Hafens auszuschöpfen. Die bremischen Häfen werden einen positiven Beitrag zur Bewältigung der Klimakrise leisten“, so der Manager.



Jugend forscht erfolgreich zum Thema Plastikmüll

BREMERHAVEN. Drei **Schüler der Geschwister-Scholl-Schule** in Bremerhaven – Danny Dolinski, Mohannad Sarha und Rebal Issa – haben im März den **ersten Preis beim „Jugend forscht“-Regionalwettbewerb im Fachgebiet Geo- und Raumwissenschaften gewonnen.** Dazu beschäftigten sie sich mit dem Thema „Belastung des Hafenbeckens in Bremerhaven mit Mikro- und Makroplastik“. Für seine Arbeit nutzte das Trio nicht nur Proben aus dem Meeressmüll-eimer-Projekt „Seabin“, das seit einem Jahr läuft, sondern untersuchte auch Schlickproben, die von bremenports zur Verfügung gestellt wurden.

Grenzüberschreitender Wettbewerb

Zwei Länder, zahlreiche Stärken: Experten aus der Branche beleuchten, was die Niederlande und Belgien auszeichnet – und was sie von Deutschland unterscheidet. Dabei kommt das Thema Hafenkooperationen geradezu automatisch auf die Agenda.



Niederlande

Belgien

* Zum Zeitpunkt dieses Statements lagen die finalen Handelszahlen für die Niederlande und Belgien noch nicht vor.

Wirft man einen Blick auf Europa durch die maritime Brille, so fällt dieser schnell auf die Niederlande und Belgien. Für Torsten Pauly, Director für Belgien, die Niederlande und Luxemburg bei Germany Trade & Invest (GTAI), ist das wenig überraschend: „Beide Länder sind seit Jahrhunderten wichtige Logistikknoten für Europa im Allgemeinen und für Deutschland im Besonderen. Zudem verfügen sie mit Rotterdam und Antwerpen über die beiden größten Häfen des Kontinents.“

Vor diesem Hintergrund ist die niederländische Wirtschaft vor allem durch die Sektoren Dienstleistung und Industrie geprägt. Gleichzeitig gilt das Land als einer der größten Agrarexporteure der Welt und kann mit der Fischerei auf einen weiteren Erfolgsgaranten verweisen. Beim Nachbarn Belgien bilden hingegen die Raffinerie-, Chemie-, Pharma-, Kfz- und Schwerindustrie die tragenden Säulen der Wirtschaft. „Mit diesen facettenreichen Leistungsträgern im Rücken verfügen beide Länder über äußerst offene Volkswirtschaften, deren Ex- und Importquoten höher als in Deutschland sind“, fasst Pauly zusammen.

Insgesamt haben die Niederlande laut GTAI im Jahr 2020 Waren im Wert von 522 Milliarden Euro importiert und von 590 Milliarden Euro exportiert. Dabei gilt allerdings zu berücksichtigen, dass es sich bei mehr als 40 Prozent der Exporte um Transitwaren handelt, die über die Niederlande weiter in ihre Bestimmungsländer transportiert werden. Der Anteil Deutschlands an den niederländischen Importen lag 2020 bei 15,1 Prozent und bei den Ausfuhren sogar bei 23,4 Prozent. Im Fall von Belgien umfasste der Außenhandel 2020 Güterimporte im Wert von 348 Milliarden Euro und Exporte in Höhe von 370 Milliarden Euro. Davon entfielen 13,8 Prozent aller Einfuhren und 17,5 Prozent aller Ausfuhren auf Deutschland. „Für beide Länder ist Deutschland traditionell der wichtigste Handelspartner. Die Zahlen von 2020 belegen zum einen ihre Wirtschaftskraft, zum anderen weisen sie aber eine rückläufige Tendenz im Vergleich zum Vorjahr auf, die auf die pandemiebedingte Rezession und die Unterbrechung der weltweiten Lieferketten zurückzuführen ist. Nachdem inzwischen eine sehr kräftige Konjunkturerholung eingesetzt hat, erwarten sowohl die Niederlande als auch Belgien für 2021 und 2022 wieder ein deutliches Wachstum“, so die Prognose von Pauly.* In Umkehrrichtung sind beide Nationen für Deutschland ebenfalls wichtige Handelskontakte: Während die Niederlande nach der Volksrepublik China der zweitwichtigste Partner der Bundesrepublik im Außenhandel sind, schaffen es die Belgier immerhin auf Platz elf in diesem Ranking.



„Eine Stärke beider Länder resultiert aus ihrer geografischen Lage im Zentrum Europas.“

Torsten Pauly, Direktor für Belgien, die Niederlande und Luxemburg bei Germany Trade & Invest (GTAI)

Länderübergreifende Cybersecurity-Aktivitäten

Seit 2020 gehört auch die grenzübergreifende Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Cybersicherheit zum Aufgabenportfolio der beiden einzigen deutschen Port Cyber Security Officers, Jan Schirrmacher und Jens Rohlandt. Während Schirrmacher bei bremenports im Auftrag der Senatorin für Wissenschaft und Häfen in Bremen im Einsatz ist, agiert Rohlandt für Niedersachsen Ports und den JadeWeserPort. „Im Rahmen des EU Maritime ISAC – das Kürzel steht für Information Sharing and Analysis Center – treffen wir uns viermal im Jahr mit Vertretern verschiedener internationaler Häfen. Mit dabei sind unter anderem Kollegen aus Rotterdam, Antwerpen, Le Havre und Hamburg“, erläutert Schirrmacher. Allerdings haben diese Treffen bisher aufgrund der Coronapandemie nur virtuell in Form von Videokonferenzen stattfinden können. Und was stand dabei auf der Agenda? „Die ISAC-Mitglieder unterstützen sich gegenseitig beim Austausch von Informationen und Wissen über Cybersecurity-Bedrohungen, um die Cyberresilienz des europäischen maritimen Sektors zu erhöhen. Darüber hinaus verpflichten sie sich, gemeinsame Übungen zu organisieren, um für reale Situationen besser gerüstet zu sein“, umreißt Rohlandt wesentliche Aspekte der Zusammenarbeit. Im Rückblick auf die beiden letzten Jahre macht Schirrmacher deutlich: „Videokonferenzen sind zwar momentan ein adäquates Mittel, aber Zusammenarbeit im Bereich der Cybersecurity baut auf Vertrauen auf. Dieses kann sich oft nur durch persönliche Treffen entwickeln – wenn man neben dem fachspezifischen Austausch auch mal beim Abendessen zusammensitzen kann.“ Deshalb sei nun für den Herbst dieses Jahres erstmalig ein Präsenztreffen angedacht, vorausgesetzt das Coronavirus spielt mit. Im Vorfeld schickt Rohlandt noch ein dickes Kompliment an die Nachbarn: „Rotterdam und Antwerpen sind in Sachen Cybersecurity sehr gut aufgestellt, da umfassen die verantwortlichen Teams 10 bis 20 Mitarbeiter.“ Außerdem habe man sich dort schon früher als in anderen Ländern mit diesem Thema beschäftigt. (bre)

„Eine wesentliche Stärke beider Länder resultiert aus ihrer geografischen Lage im Zentrum Europas. Rotterdam liegt an der Maas- beziehungsweise Rheinmündung und Antwerpen an der Schelde, 80 Kilometer im Inland. Dadurch ergeben sich günstige Voraussetzungen für Logistikaktivitäten jeglicher Art, die durch die hervorragende Infrastruktur in beiden Ländern zusätzlich unterstützt werden“, so Pauly. Und mit Blick auf die deutschen Hafenstandorte ergänzt er: „Der deutsche Hafen, der davon mit Sicherheit am meisten profitiert, ist Duisburg. Als größter europäischer Binnenhafen ist er ein optimaler Partner für die niederländischen und belgischen Seehäfen.“ Anders sieht die Situation in Hamburg, Bremen und in den niedersächsischen Seehäfen aus, wo man in den vergangenen Jahren vor allem Marktanteile an Rotterdam und Antwerpen verloren hat. In dieser Zeit ist es den großen Hafenstandorten in Belgien und den Niederlanden nicht nur gelungen, zusätzlichen Warenumsatz zu generieren, sondern dank einer gezielten und kontinuierlichen Investorenanwerbung vor Ort auch eine industrielle Produktion anzusiedeln. „Im Antwerpener Hafen befindet sich beispielsweise das größte Chemiecluster Europas, Rotterdam bietet viel Petrochemie, und der flämische Hafen Gent kann mit einem Auto- und einem Stahlwerk aufwarten. Zudem haben Rotterdam und Antwerpen im Gegensatz zu den deutschen Häfen den Wettbewerbsvorteil, noch über viele Freiflächen zu verfügen, um bei Bedarf expandieren zu können“, bilanziert Pauly.

Unterschiedliche Ausgangslage

Im Zuge des Konkurrenzkampfs zwischen den Westhäfen in den Niederlanden und in Belgien auf der einen Seite und den Nordhäfen in Deutschland auf der anderen Seite wird vielerorts darüber nachgedacht, wie sich die jeweilige

Wettbewerbssituation verbessern lässt. Im Gespräch sind dabei unter anderem Hafenkooperationen. So loten derzeit beispielsweise die größten Terminalbetreiber der norddeutschen Häfen, die HHLA und EUROGATE, aus, ob und in welcher Form man die Containerterminals in Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven zukünftig gemeinsam betreiben könnte. „Es geht darum, die Attraktivität der deutschen Seehäfen insgesamt zu stärken und die Reeder davon abzuhalten, Liniendienste nach Antwerpen, Rotterdam oder auch nach Danzig zu verlagern“, beschreibt Berthold Bose, Leiter des Landesbezirks Hamburg bei der Dienstleistungsgewerkschaft Verdi, die Ausgangslage gegenüber der Welt am Sonntag. Auf Nachfrage des LOGISTICS PILOT wollten sich jedoch weder die HHLA noch EUROGATE zum aktuellen Stand der Sondierungsgespräche äußern, „um mögliche Fortschritte in den Gesprächen nicht zu gefährden“.

Mikkel E. Andersen, Geschäftsführer der EUROGATE Container Terminals in Bremerhaven und Wilhelmshaven erläuterte aber allgemein: „Hafenkooperationen können vorteilhaft sein, weil Größe ein wichtiger Wettbewerbsfaktor ist. Wir müssen produktiv und vor allem agil bleiben. Die Stichwörter sind hier neben harter Arbeit Digitalisierung und Automatisierung.“

„Hafenkooperationen können vorteilhaft sein.“

Mikkel E. Andersen, Geschäftsführer der EUROGATE Container Terminals



Neue Bestmarke und Fusionsvorfreude

Traditionell ist das erste Quartal der Zeitraum, in dem die Häfen ihre Bilanz für das zurückliegende Kalenderjahr präsentieren. Rotterdam und Antwerpen legten der Konkurrenz diesmal erneut starke Zahlen vor, die belegen, dass beide Häfen 2021 wieder auf dem Vor-Corona-Niveau rangierten.

So hat der Güterumschlag im Hafen Rotterdam im vergangenen Jahr um 7,3 Prozent auf 468,7 Millionen Tonnen zugelegt. Dabei konnten in allen Frachtsegmenten – mit Ausnahme von Agribulk – Zuwächse verzeichnet werden. Beim Containerumschlag erzielte Europas größter Seehafen sogar eine neue Bestmarke: 15,3 Millionen TEU bedeuteten 6,6 Prozent mehr als 2020 und so viele Boxen wie nie zuvor. Deutlich zulegen konnte der Hafen Rotterdam 2021 auch im Segment trockener Massengüter, und zwar um 23,4 Prozent auf insgesamt 78,7 Millionen Tonnen. Ebenfalls positiv entwickelte sich die Umschlagsbilanz bei flüssigem Massengut: 204,6 Millionen Tonnen waren 6,6 Prozent mehr als im Vorjahr. Im Segment Breakbulk (RoRo und sonstiges Stückgut) verbuchte Rotterdam ein Wachstum von 3,2 Prozent auf 30,9 Millionen Tonnen.

Zum Vergleich: Der Gesamtumschlag in Antwerpen, dem zweitgrößten Seehafen Europas, lag 2021 bei 240 Millionen Tonnen und damit 3,8 Prozent über dem Ergebnis von 2020. Während die Bilanz im Containerverkehr mit 12,02 Millionen TEU im Vorjahresvergleich nahezu unverändert blieb, verzeichnete der Hafen jedoch beim Umschlag von konventionellem Stückgut ein kräftiges Plus – und zwar um 73,6 Prozent auf 11,5 Millionen Tonnen. Besonders stark wuchs hier der Umschlag von Stahl (plus 81 Prozent gegenüber dem Vorjahr). Der RoRo-Bereich legte um 13,9 Prozent auf 5,29 Millionen Tonnen zu. Das Segment trockenes Massengut verzeichnete eine Zunahme um 15,1 Prozent auf 13,3 Millionen Tonnen und das Segment flüssiges Massengut um 3,1 Prozent auf 71,2 Millionen Tonnen. Das laufende Jahr steht in Antwerpen jetzt ganz im Zeichen der Fusion mit dem Hafen Zeebrügge. Ende April soll der offizielle Startschuss dafür fallen. (bre)

Rotterdam und Antwerpen sind die mit Abstand größten Häfen in Europa nach umgeschlagenen Containern. Für sie sprechen unter anderem ihre geografische Lage und ihre gute Erreichbarkeit für Verkehrsträger aller Art – egal ob per Lkw, auf der Schiene oder auf dem Wasserweg.





„Die Politik räumt den Häfen dort einen höheren Stellenwert ein.“

Frank Dreeke, Präsident des Zentralverbands der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS)

■ ■ ■ Ohne eine Erhöhung des Automatisierungsgrads in unseren Abläufen werden wir langfristig nicht wettbewerbsfähig bleiben können. In Rotterdam operieren bereits mehrere Terminals hochgradig automatisiert.“ Parallel dazu verweist Andersen auf die unterschiedliche Ausgangslage zwischen den West- und Nordhäfen. „Die Häfen in den Niederlanden und Belgien werden gesamtstaatlich betrachtet, nicht auf Ebene der Bundesländer. Wenn es beispielsweise um die Entwicklung in Rotterdam geht, stehen die Niederlande als Ganzes dahinter. Aufgrund ihrer Bedeutung für die Wirtschaft spielt die Hafenspolitik eine zentrale nationale Rolle sowohl in den Niederlanden als auch in Belgien. In Deutschland sind Häfen hingegen überwiegend im Verantwortungsbereich der Bundesländer. Das bedeutet auch, dass nicht immer für alle Bundesländer die Bedeutung und die Entwicklung der deutschen Seehäfen im Vordergrund stehen“, so der EUROGATE-Manager.

„Durchsetzen“ als Zielvorgabe

Frank Dreeke, der Präsident des Zentralverbands der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS), bewertet die Situation ähnlich und sieht einen entsprechenden Wettbewerbsvorteil bei unseren Nachbarn: „Die niederländische und belgische Politik räumt den Häfen dort einen viel höheren Stellenwert ein. Eine gleichermaßen hohe Anerkennung für die Leistung und Bedeutung deutscher Häfen wäre ausgesprochen förderlich für den Logistikstandort Deutschland.“ Dennoch, so ist sich Dreeke sicher, werden sich die deutschen Seehäfen in diesem Nachbarland behaupten können. Konkret fordert er zu diesem Zweck vor allem: „Mehr Geld schneller in die Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur investieren, das europäische Hafenbetriebe belastende Beihilfe- und Kartellrecht überarbeiten und die Transportwegkosten wettbewerbsfähig gestalten.“ Gleichzeitig gelte es, die Klimaschutzrüstung von Hafengerät zu fördern und den Übergang zu neuen Energieträgern als Umschlagsgut und Kraftstoff zu unterstützen. Auf mögliche Kooperationen, auch über die Grenzen von Bundesländern hinaus, angesprochen, erklärt Dreeke vielsagend: „Jedliches unternehmerisches Handeln muss darauf ausgerichtet sein, sich gegenüber der Konkurrenz durchzusetzen.“

FOTOS: PIXABAY/12019/HESELWISSER, BIG LOGISTICS, JULIE KING RÖHLIG LOGISTICS

Zusammenspiel mehrerer Faktoren

Für Röhlig Logistics, das seine Dienstleistungen in den Bereichen Seefracht-, Luftfracht- und Kontraktlogistik in mehr als 30 Ländern anbietet, ist nicht nur die besondere geografische Lage der Niederlande und Belgiens für deren Sonderstellung ausschlaggebend. „In den Niederlanden hat sich die Infrastruktur im Binnenland in den letzten Jahren stark entwickelt, was für alle Verkehrsträger – Bahn, Binnenschiff und Lkw – enorme Möglichkeiten beim Transport von Containern nach Deutschland und Osteuropa schafft. Zudem kommt es dort im Vergleich zu anderen großen EU-Häfen nur selten zu Überlastungen oder Streiks“, fasst Gary Pryke, Regional CEO bei Röhlig Logistics für Nordeuropa, weitere Standortvorteile zusammen. Darüber hinaus gelte in den Niederlanden ein spezielles Mehrwertsteuergesetz. Dieses erlaubt es Importeuren, die nicht im Land ansässig sind, ihre Mehrwertsteuerzahlung zu verschieben, statt den fälligen Betrag bei der Einfuhr zu zahlen. „Was Belgien betrifft“, so Pryke, „bietet der Hafen von Antwerpen dank seiner zentralen Lage eine schnelle und nachhaltige Verbindung zum gesamten europäischen Hinterland. Rund 60 Prozent der EU-Kaufkraft befinden sich in einem Radius von 500 Kilometern von dort.“ Hinzu komme, dass der Hafen über eine hohe Umschlagsproduktivität verfüge und durch die Vertiefung der Fahrwinne in der Westerschelde seine Attraktivität für große Containerschiffe erhöht habe.

Der Einstieg von Röhlig Logistics in den belgischen Markt erfolgte 1964, wobei sich das dortige Kerngeschäft im Laufe der Jahre vom Stahlexport zum Transport von Freight all Kinds (FAK) und Breakbulk verschoben hat. In den Niederlanden ist das Bremer Unternehmen seit 1983 präsent. Von Konsumgütern über Bekleidung und Mode bis hin zu Automobilen und Saatgut werden dabei nahezu alle Güter per See- und Luftfracht in die EU beziehungsweise aus der EU transportiert. Beim Blick nach vorn macht Pryke deutlich: „Die Zukunft unserer Branche wird erheblich davon abhängen, inwiefern digitale Lösungen zum Mehrwert der Kunden umgesetzt werden können und inwieweit es den Unternehmen im Zuge des aktuellen Fachkräftemangels gelingt, in die Aus- und Weiterbildung der eigenen Mitarbeiter zu investieren. Denn diese sind unser größtes Zukunftskapital – und das nicht nur in Deutschland, den Niederlanden und Belgien.“ (bre)



„In den Niederlanden hat sich die Infrastruktur im Binnenland in den letzten Jahren stark entwickelt.“

Gary Pryke, Regional CEO bei Röhlig Logistics für Nordeuropa



Mehr Unterschiede als Gemeinsamkeiten



Bei Geschäftsreisen in die Niederlande und nach Belgien sollte man vor allem drei Dinge im Gepäck haben – eine Portion Respekt, Geschichtswissen und Englischkenntnisse. Ebenso gilt es, zu differenzieren und im Hinterkopf zu haben, dass es nicht den Niederländer oder den Belgier gibt.

Welche Sprache spreche ich eigentlich in Belgien und den Niederlanden, um auf geschäftlichem Terrain zu punkten? Schon allein die Beantwortung dieser Frage zeigt, wie unterschiedlich die beiden Beneluxstaaten sind, die wir allzu oft einfachheitshalber zusammenfassen. „Beginnen Sie jegliche Kommunikation in den Niederlanden auf Englisch, auch wenn einige Menschen dort Deutsch sprechen. Aber setzen Sie dies bitte nicht voraus“, rät Yvonne Brockhaus, die als interkulturelle Trainerin unter anderem für die Interkulturelle Management Beratung (IMB) in Tübingen tätig ist. Und sie weiß, wovon sie spricht. Denn Brockhaus ist im deutsch-niederländisch-belgischen Grenzgebiet aufgewachsen, studierte Psychologie mit Regionalwissenschaften Niederlande-Belgien in Amsterdam und arbeitete vier Jahre lang in Den Haag als Personalvermittlerin der Auslandshandelskammer. „Im Falle von Belgien ist das komplizierter. An der Küste empfiehlt es sich,

Englisch zu sprechen, in der Wallonie und rund um Brüssel punktet man mit Französisch. Und in Ostbelgien gibt es sogar Belgier mit Muttersprache Deutsch“, so Brockhaus.

Auch bei ihren weiteren Ausführungen legt die Personalfachfrau mit 15 Jahren Berufserfahrung in fünf Ländern Wert darauf zu betonen, dass mehr Unterschiede als Gemeinsamkeiten zwischen beiden Nationen bestehen. So denkt man dort beispielsweise stärker lokal als national. „Die Menschen fühlen sich eher als Limburger denn Niederländer beziehungsweise Flame statt Belgier“, erklärt sie. Das habe auch Auswirkungen auf die Verhandlungskultur: „In Belgien hat man es zumeist mit höflich-zurückhaltenden Geschäftspartnern zu tun, die mehr Wert auf eine langfristige Beziehung als auf einen schnellen Abschluss legen. Geschäftsleute in den Niederlanden entpuppen sich indes häufig nach dem ersten ‚kopje koffie‘ zum Zwecke des zwischenmenschlichen Kennenlernens als gut informierte, harte Verhandlungspartner.

FOTOS: IMB, PNAABAY/COMMANDER05, WANEDIA

Da merkt man die jahrhundertlangen Erfolge des Landes als große Schifffahrts- und Handelsnation“, so Brockhaus. Nicht nur vor diesem geschichtlichen Hintergrund empfiehlt sie allen Deutschen, den Niederländern auf respektvoller Augenhöhe gegenüberzutreten. Eine ebenso hohe Wertschätzung hat Brockhaus auch für die Belgier. Sie seien eine Art „Hidden Champion“, unter anderem mit einer der höchsten Produktivitätsraten in Europa. „Am erfolgreichsten werden Sie Geschäfte machen, wenn Sie vermeiden, als großes Land auf die kleineren Nachbarn herabzuschauen! Befassen Sie sich vor Ihrem Besuch in Grundzügen mit der Geschichte beider Nationen und googeln Sie zum Beispiel Stichworte wie niederländische VOC, Goldenes Zeitalter oder Brügge“, lautet ihr Rat.

Compliance ist ein großes Thema

Bei der Frage nach dem angemessenen Businessoutfit ist ebenfalls Differenzierung angesagt. So sind in der Wallonie Anzug und Kostüm weiterhin gern gesehen, während sich Niederländer und Flamen oft legerer kleiden: „Jeans und Hemd, teils mit Sakko, sind Usus, weshalb ich dort auch seit Jahren keine Krawatte mehr gesehen habe“, so Brockhaus. Ähnlich verhält es sich mit dem Du, zu dem im Lande der Windmühlen meist schnell gewechselt wird – und erst

sukzessive bei dessen südlichem Nachbarn. Was beide Nationen vereint, ist die Tatsache, dass sie weniger Wert auf Titel und Hierarchien legen, als dies in Deutschland der Fall ist. „Stichwort Poldermentalität – dort ist eher Understatement als bei uns angesagt, wozu auch gehört, dass der Dokortitel bei der persönlichen Vorstellung besser unter den Tisch fallen sollte“, regt Brockhaus an. Ein weiterer Tipp der Expertin: „Fragen Sie Ihre Geschäftspartner ruhig, mit welchem Geschenk oder Mitbringsel aus Deutschland man ihnen eine Freude bereiten kann. Denn sowohl in Belgien als auch in den Niederlanden ist Compliance ein großes Thema.“ Eine Einladung zu einem gemeinsamen Essen auszusprechen, sei eine gute Idee, da es die Vertreter beider Nationalitäten schätzen, gut zu speisen. Außerdem verstärke eine gemeinsame Mahlzeit die persönliche Verbindung.

Niederländer, nicht Holländer!

Heikle Themen, die man kennen, aber auf keinen Fall selbst ansprechen sollte, sind die beiden Weltkriege, Kritik am Königshaus oder dem Gesundheitssystem sowie die Differenzen zwischen Flamen und Wallonen. Aber auch das Thema Fußball kann nach Ansicht von Brockhaus zu ungeplanten Emotionen führen. „Schon als Kind habe ich den deutsch-niederländischen Konkurrenzkampf um das runde Leder hautnah miterlebt, der wohl seinen Höhepunkt in der Spuckattacke bei der WM 1990 fand. Und auch heute gibt es auf beiden Seiten noch Heißsporne. Da sind die Belgier vollkommen anders. Sie stehen ganz oben in der FIFA-Fußball-Weltrangliste, aber kehren dies – wie fast alles – mit großer Bescheidenheit zumeist unter den Teppich.“ Eines der häufigsten Fettnäpfchen, in das Deutsche ihrer Erfahrung nach treten, sei es, von Holländern statt von Niederländern zu sprechen. „Das Land heißt offiziell Königreich der Niederlande und besteht aus zwölf Provinzen – zwei davon sind Noord-Holland und Zuid-Holland. Diese Verwechslung kann sich für manchen Niederländer anfühlen, als wenn man Norddeutsche als Bayern oder Schwaben bezeichnete“, so Brockhaus augenzwinkernd. (bre)

„Nicht als großes Land auf die kleinen Nachbarn schauen!“

Yvonne Brockhaus, interkulturelle Trainerin für die Interkulturelle Management Beratung (IMB)



Schmuggler müssen sich warm anziehen!

Über die großen europäischen Häfen werden die unterschiedlichsten Waren in Containern verschifft und anschließend ins deutsche Hinterland oder in andere EU-Länder weitertransportiert. Dazu gehören aber nicht nur Güter wie Tablets, Tiefkühlpizzen, Jeans, Autozubehörteile und Werkzeugmaschinen. „Mit der Zunahme der Warenströme nach Europa hat auch die Einfuhr illegaler Waren über den Seeweg zugenommen. Dabei spielt insbesondere der Rauschgiftschmuggel eine große Rolle“, umreißt Yvonne Schamber, Pressesprecherin der Generalzolldirektion.

Um den Schmuggel über die Seewege zu verhindern und zu bekämpfen, wurde vor mehr als 30 Jahren ein flexibles und kooperatives System zum Austausch von länderübergreifenden Informationen eingeführt: das internationale maritime Informationssystem (MAR-INFO). Dieses ist in die zwei regionalen Gewässerbereiche MAR-INFO-SÜD und MAR-INFO-NORD unterteilt, wobei bei Letzterem das Zollkriminalamt den Vorsitz innehat. Über diese Gruppe tauschen sich zahlreiche EU-Länder, unter ihnen Belgien und die Niederlande, sowie Drittstaaten aus – unter anderem auch über aktuelle Entwicklungen bei der Bekämpfung der internationalen Rauschgiftkriminalität. Innerhalb des Zollkriminalamts wird hierzulande der schnelle internationale Erkenntnisaustausch über rund 20 Zollverbindungsbeamte und auf dem Wege der Amts- und Rechtshilfe koordiniert. „Ihre Arbeit und die Abstimmung

mit den Kollegen insbesondere in den europäischen Nachbarstaaten sind für die grenzüberschreitende Bekämpfung von organisierter Rauschgiftkriminalität und für die Unterstützung der involvierten Behörden unverzichtbar“, macht die Zollexpertin deutlich. Dabei bringe dieser internationale Erfahrungsaustausch nicht nur operative Vorteile und wichtige Erkenntnisse über neue Entwicklungen, sondern begünstige auch die Ausarbeitung gemeinsamer Strategien und engermaschiger Kontrollen.

Fokus auf Rotterdam, Amsterdam und Hamburg

Aus ihrer Sicht sind grundsätzlich alle Häfen in Europa mögliche Einfallstore für den Rauschgiftschmuggel: „Aufgrund ihrer Größe und der hohen Anzahl ihrer Containerumschläge besitzen jedoch die Seehäfen Rotterdam und Antwerpen, aber

auch Hamburg, für die Täter eine „besondere Bedeutung.“ Das hat man beim Zoll erkannt und seine Maßnahmen entsprechend ausgerichtet. Mit Erfolg: So konnten im Hamburger Hafen im Februar 2021, basierend auf der Risikoanalyse mehrerer europäischer Zollbehörden, über 16 Tonnen Kokain sichergestellt werden. Das war die bis dato größte in Europa beschlagnahmte Menge dieser Rauschdroge. Und nur wenige Tage später fruchteten Ermittlungen über das Zollkriminalamt im MAR-INFO-NORD mit der Sicherstellung von 7.200 Kilogramm Kokain im Hafen von Antwerpen.

Kokain-Coup in Bremerhaven

Aber auch Bremerhaven wurde schon von kriminellen Kräften heimgesucht. Diese versuchten im vergangenen Jahr, 328 Kilogramm Kokain in einem mit Stahlschrott beladenen Container aus dem brasilianischen Santos an den Behörden vorbeizuschmuggeln. Ohne Erfolg: Die Menge wurde vom Zoll entdeckt und beschlagnahmt. Zudem gelang es der dänischen Polizei gemeinsam mit dem deutschen Zoll, im Rahmen kriminaltaktischer Folgemaßnahmen neun Personen wegen versuchten Drogenschmuggels festzunehmen. Die Täter waren fest davon ausgegangen, dass das Kokain in Bremerhaven nicht entdeckt worden sei, und hatten dementsprechend versucht, die Ware in Kopenhagen aus dem besagten Container zu entnehmen. Denn dorthin war die Box nach ihrer Umladung in Bremerhaven verschifft worden.

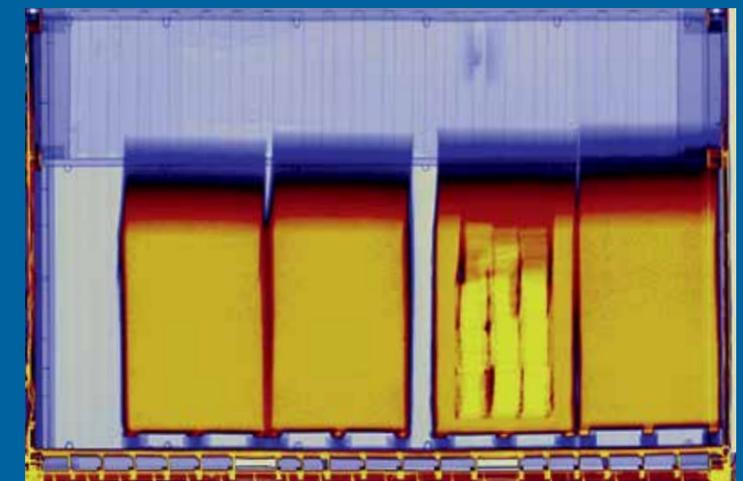
„Diese Beispiele zeigen, wie wichtig die grenzübergreifende Zusammenarbeit ist – und vor allem, dass sie gut funktioniert. Schmuggler sollten sich also in Zukunft warm anziehen“, sendet Schamber ein deutliches Signal. Und das mit gutem Grund: Derzeit werden weitere Strukturen zur internationalen Zusammenarbeit vorangetrieben, in deren Zuge der deutsche Zoll auch mit supranationalen Stellen von Interpol, Europol, der Weltzollorganisation und der EU-Kommission noch enger zusammenarbeiten will. (bre)



Oftmals platzieren die Täter mit Kokain gefüllte Taschen kurz vor dem Verschließen der Box illegal nahe der Containertür. Diese holen sie dann im Zielhafen schnell heraus, um sie unbemerkt am Zoll vorbeizuschmuggeln. Experten sprechen dabei von der sogenannten Rip-off-Methode.



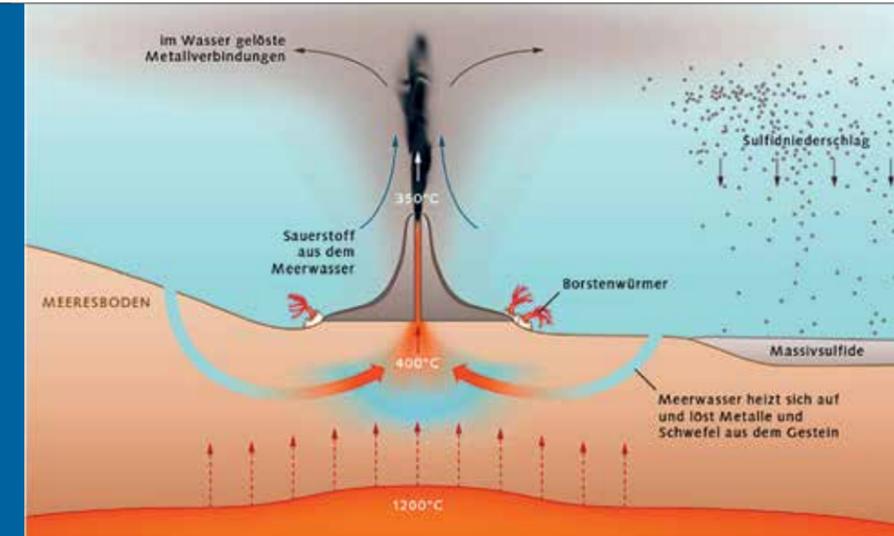
Mit einer terminalmobilen Röntgenanlage kann der Zoll Container nach unterschiedlichen Gütern zu durchsuchen, die er aus Sicht der Kriminellen eigentlich nicht entdecken sollte. Und das sind nicht nur Drogen.



So sieht es aus, wenn die terminalmobile Röntgenanlage Kokain im Container aufspürt.

Tiefe Schätze erkunden

Der Einstieg in den Tiefseebergbau ist für beide Partner Neuland, aber ihr Know-how ergänzt sich perfekt: Die Bremer Reederei-gruppe Harren & Partner steuert für das 2021 gegründete Joint Venture Seabed Mineral Services die erforderlichen Schiffe bei, Bauer Maschinen aus Bayern die technische Expertise.



„Räucher“ entstehen in magmatisch aktiven Meeresregionen. Durch Risse im Meeresboden sickert Wasser mehrere Tausend Meter tief in den Untergrund. In der Nähe von Magmakammern erwärmt es sich auf bis zu rund 400 Grad Celsius und löst Mineralien aus dem Gestein. Aufgrund seiner geringen Dichte steigt es auf und schießt über die Räucher zurück ins Meer. Durch die Reaktion mit dem kalten Meerwasser bilden sich Mineralienpartikel, die sich in den Kaminen der Räucher oder auf dem Meeresboden ablageren. Quelle: www.worldoceanreview.com

Sulfide sind chemische Verbindungen aus Schwefel und Metall. In Massivsulfiden kommen unter anderem Eisensulfid (Pyrit), Kupfersulfid (Chalkopyrit), Zinksulfid (Sphalerit) und Sulfide anderer Metalle wie Gold und Silber vor. Besonders der relativ hohe Gehalt an Edelmetallen macht die Massivsulfide für den Meeresbergbau interessant. Quelle: www.worldoceanreview.com

An Rohstoffe dachte zunächst niemand, als 1979 die ersten „Schwarzen Räucher“ entdeckt wurden. Als jedoch am Rande dieser Tiefseequellen massive sulfidische Ablagerungen mit einer zum Teil sehr hohen Konzentration wertvoller Metalle wie Kupfer, Zink, Gold und Silber nachgewiesen wurden, war das Interesse geweckt. Der technische Aufwand und die Kosten sind allerdings sehr hoch, sodass es viele Jahre nicht wirtschaftlich war, diese Rohstoffe abzubauen.

Das könnte sich nun ändern. Aufgrund der Energiewende und der damit verbundenen Dekarbonisierung wird der Bedarf an metallischen Rohstoffen in Zukunft deutlich steigen. Parallel dazu werden Rohstoffe immer teurer, sodass sich auch ein kostenintensiver Abbau wirtschaftlich lohnt. Gleichzeitig wird der Abbau von Rohstoffen an Land, wie Kupfer in Chile, Kobalt im Kongo und seltene Erden in China, im Hinblick auf Umweltauswirkungen, Arbeitsbedingungen und nicht zuletzt die Geopolitik immer stärker hinterfragt. All das führt dazu, dass das Interesse an den marinen Rohstoffvorkommen steigt.



Heiko Felderhoff, Geschäftsführer der Harren & Partner Gruppe und Geschäftsführer von Seabed Mineral Services

Erkundung und Abbau mariner Rohstoffe ist streng geregelt

Diese einfach so – außerhalb der eigenen territorialen Gewässer – zu erkunden und abzubauen, ist allerdings seit der Verabschiedung des internationalen Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen (SRÜ) im Jahr 1982 nicht mehr erlaubt. Seitdem gelten der Tiefseeboden außerhalb der nationalen Hoheitsgebiete und die mineralischen Ressourcen als „gemeinsames Erbe der Menschheit“. Erkundet und abgebaut werden darf hier nur nach vorheriger Genehmigungs-erteilung durch die Internationale Meeresbodenbehörde ISA (International Seabed Authority). Für ihre eigenen Gebiete sind die jeweiligen Länder zuständig.

Wenn eine Lizenz erteilt wurde, muss das jeweilige Gebiet allerdings innerhalb von 15 Jahren erforscht werden. Andernfalls erlischt die Berechtigung. „Dadurch ist jetzt ein gewisser Druck entstanden, Erforschungen auch durchzuführen“, berichtet Leonhard Weixler, Leiter des Geschäftsbereichs Schlitzwandtechnik bei Bauer Maschinen in der oberbayerischen Stadt Schrobenhausen.

Der Maschinenbauingenieur hatte sich schon lange für den Tiefseebergbau interessiert. Als er dann 2014 bei der Versammlung zur Gründung des Verbands Deep Sea Mining Alliance in Hamburg den Geschäftsführer der Bremer Reederei-gruppe Harren & Partner, Heiko Felderhoff, kennenlernte, war schnell klar, dass sich ihr Know-how und das ihrer beiden Unternehmen dafür vortrefflich ergänzen: Schließlich sind geeignete Schiffe und Tiefbaumaschinen sowie die entsprechende maritime und technische Expertise

FOTOS: HARREN & PARTNER, MARUM – ZENTRUM FÜR MARINE UMWELTWISSENSCHAFTEN, UNIVERSITÄT BREMEN (CC-BY 4.0), BAUER

Grundvoraussetzung für den Tiefseebergbau. Hinzukommt, dass beide Unternehmen bereits Erfahrung mit dem Off-shore-Geschäft haben.

Erst etwa 200 Massivsulfidvorkommen sind bisher entdeckt

Im August 2021 gründeten die Harren & Partner Gruppe und Bauer Maschinen daher das Joint Venture Seabed Mineral Services, in dem Felderhoff und Weixler gemeinsam als Geschäftsführer agieren. Mit dem neuen Unternehmen wollen sie zunächst die Erkundung von Massivsulfiden als Dienstleistung anbieten. Angesichts der rund 90.000 Kilometer langen Krateränder an den Kontinentalplatten, in denen sich alle etwa 10 bis 50 Kilometer Vorkommen befinden, von denen erst etwa 200 entdeckt sind, haben sie schon mit der Erkundung genug zu tun. „Den Abbau überlassen wir anderen, erst einmal konzentrieren wir uns auf die Proben“, so Weixler.

Equipmentseitig ist das Joint Venture bereits jetzt gut aufgestellt. „Schiffe mit dynamischer Positionierung, also solche, die ohne Ankern oder Festmachen eine Position halten können, haben wir“, erläutert Felderhoff. Außerdem bedürfe es noch einiger Zusatzausrüstung wie ROVs (Remotely Operated Vehicles, auf Deutsch ferngesteuerte Fahrzeuge). Darüber hinaus müssen die Baumaschinen noch tiefseetauglich gemacht werden.

Joint Venture legt Wert auf Nachhaltigkeit

Zum Einsatz kommt für die Gewinnung der Massivsulfide in einer Tiefe von 2.000 bis 6.000 Meter der sogenannte



Leonhard Weixler, Leiter des Geschäftsbereichs Schlitzwandtechnik Bauer Maschinen und Geschäftsführer von Seabed Mineral Services

Vertical Approach. „Das ist ein im Spezialtiefbau bewährtes Verfahren, bei dem lediglich ein ‚Werkzeug‘ zum Zweck der Materialentnahme zum Einsatz kommt“, erläutert Weixler. „Der Boden muss nicht für den Transport zum Schiff nachträglich zerkleinert werden.“ Der Rohstoff werde auf diese Weise mit minimalen Umweltauswirkungen entnommen. „Dazu, wie das im Detail so nachhaltig wie möglich geschieht, führen wir gerade Gespräche mit der Jacobs University Bremen“, unterstreicht Felderhoff.

Zum potenziellen Kundenkreis des Joint Ventures zählen die Lizenznehmer – in der Regel Staaten oder Bergbaukonzerne. „Für diese werden dann im Lizenzgebiet etwa 10 bis 15 Proben genommen“, berichtet Weixler. „Eine Probe misst etwa sieben Meter und wiegt rund 100 Tonnen. Das Material wird dann analysiert und die Daten an den Kunden übergeben, sodass dieser ein klares Bild über die Qualität und die Zusammensetzung hat.“ Ein erster Vertrag mit einem Kunden für Bohrungen in nationalem Gebiet wird gerade verhandelt: „Unser Ziel ist der Vertragsschluss im Mai“, so Felderhoff. „Ende 2022 wollen wir dann mit der Technik aus Bremen starten.“ (cb)

FAKTEN

Seabed Mineral Services

Joint Venture der Bremer Reederei Harren & Partner und des bayerischen Maschinenbauunternehmens Bauer Maschinen

Gründung: August 2021

Firmensitz: Schrobenhausen

Geschäftsfeld: Erkennen von marinen Rohstoffen

Weitere Informationen:
www.harren-partner.de
www.bauer.de
www.maritime-technik.de
www.deepsea-mining-alliance.com

Erkenntnisgewinn vorprogrammiert



Nein, AMISIA hat nichts mit Amnesie zu tun. Der Begriff steht vielmehr für „Advanced Port Maintenance: Intelligent, Sustainable, Innovative and Automated Dredging“ – und damit für ein neues Forschungsprojekt zur Entwicklung eines hoch automatisierten Baggerschiffs.

Um einen reibungslosen Schiffsverkehr zu gewährleisten, führt der 67 Meter lange Hopperbagger „Anna“ im Auftrag von NPorts regelmäßig Unterhaltungsarbeiten im Emdener Hafen durch. Das Verfahren, mit dem das Schiff seit vielen Jahren der Verschlickung in dem tideabhängigen Hafen vorbeugt, nennt sich Rezirkulation. Dabei wird der Schlack passiv mit Luftsauerstoff in Verbindung gebracht, wodurch mikrobielle Prozesse angeregt werden, die den Schlack in der Schwebe halten. Auf diese Weise kann ein Absetzen des Materials auf dem Grund verzögert werden, was eine ständige Durchfahrbarkeit des Hafens für Schiffe gewährleistet. Ein weiterer Vorteil: Seit 2002 wird so auf Entnahmebaggerungen und eine anschließende Verklappung oder landseitige Deponierung verzichtet.

Einsatz digitaler Navigation

Die Erfahrungen rund um die Unterhaltung im Emdener Hafen und das Rezirkulationsverfahren sollen nun im Zuge des IHATEC-geförderten Forschungsprojekts AMISIA auf die Konzeption eines autonomen Baggerschiffs übertragen werden. „Wir haben das Ziel, das Sedimentmanagement im Emdener Hafen unter Einsatz digitaler Navigation und automatisierter Systeme umweltfreundlicher und zugleich produktiver zu gestalten. Dabei gehen wir absolut ergebnisoffen an den Start“, umreißt Martina Ritter, Projektmanagerin bei NPorts und verantwortlich für die administrative Projektabwicklung bei AMISIA, die Aufgabe. „Unsere Überlegungen gehen von der Annahme aus, dass wir bereits heute über nahezu alle

erforderlichen Technologien verfügen. Wir müssen diese aber noch in der bestmöglichen Form miteinander kombinieren“, ergänzt Matthias Steidel, wissenschaftlicher Mitarbeiter beim Deutschen Zentrum für Luft und Raumfahrt (DLR) im Institut Systems Engineering für zukünftige Mobilität.

Drei Automatisierungsstufen

Bis zum Ende der dreijährigen Projektlaufzeit von AMISIA im September 2024 wolle man daher unter anderem drei Automatisierungsstufen entwickeln und in einem Feldtest erproben: Einer ersten Stufe, in der das Schiff von Bord aus navigiert wird, soll eine zweite Stufe folgen, in der das Schiff von Land aus gesteuert wird. In diesen Phasen ist jederzeit noch eine Person mit an Bord, um im Problemfall einzugreifen. In der dritten Stufe soll das Schiff dann so weit automatisiert sein, dass es selbstständig auf auftretende Probleme reagieren kann. Jede einzelne Stufe wird daraufhin geprüft, inwiefern das getestete Verfahren am besten für den Einsatz im Emdener Hafen geeignet ist. Für die Erprobung und die Simulation der drei Automatisierungsstufen wird ein spezielles Forschungsschiff eingesetzt.

„Ein zentrales Element in diesem Automatisierungsprozess wird die Fernsteuerung einnehmen“, erläutert Steidel. Zudem sollen Assistenzsysteme die meisten navigatorischen Aufgaben übernehmen, während landseitig erfahrende Nautiker mit Überwachungs- und Fernsteuerungsmöglichkeiten dem Aspekt der Sicherheit Rechnung tragen werden. Das Forschungsschiff, das für die Testfahrten zum Einsatz kommt,

verfügt bereits über die notwendige Technik, zum Beispiel Kollisionsvermeidungssensoren und Bahnführungssysteme. „Am Ende dieses Prozesses könnte das Konzept eines Schiffes stehen, das die Baggerarbeiten weitgehend automatisiert durchführt und dabei den Abstand zu Kaimauern und anderen Objekten so steuert, wie dies bereits bei Fahrzeugen in der Automobilbranche der Fall ist“, so Steidel. Dabei hat er unter anderem Technologien wie LIDAR im Hinterkopf. Mit dieser Methode zur Abstands- und Geschwindigkeitsmessung lassen sich seiner Meinung nach Objekte auf der Fahrbahn, wie Hindernisse oder vorausfahrende Fahrzeuge, auch unter schwierigen Umgebungsbedingungen ergänzend zum Radar detektieren. „Ein wichtiger Aspekt in diesem Projekt ist es für uns, die Automatisierung sicher und zuverlässig zu gestalten. Hierzu erarbeiten wir auch Methoden, die mithilfe von Simulationen und in Feldtests mit Forschungsbooten überprüft werden“, betont Steidel.

Energiebedarf auf dem Prüfstand

Darüber hinaus sieht das Konzept von AMISIA einen alternativen Schiffsantrieb vor, um die Unterhaltung des schwimmenden Baggers in Zukunft CO₂-ärmer gestalten zu können. „Die Palette der Antriebsalternativen wird vom Projektteam unvoreingenommen analysiert. Sie reicht dabei von grünen Gasen über Methanol bis hin zu Mischlösungen aus Verbrennungsmotor und Batteriestrom – sogenannten Hybridantrieben. Aber auch über einen vollelektrischen Antrieb denke

Matthias Steidel, wissenschaftlicher Mitarbeiter beim Deutschen Zentrum für Luft und Raumfahrt (DLR)



man nach“, so Ritter. Um diese Gedanken zu konkretisieren, seien allerdings noch umfangreiche Tests erforderlich, bei denen sich zeigen soll, wie hoch der tatsächliche Energiebedarf eines autonomen Schiffes dieser Art sein muss.

Das Volumen von AMISIA beläuft sich auf 3,23 Millionen Euro und wird zu 78 Prozent vom BMVI über das IHATEC-Förderprogramm unterstützt. Projektträger ist TÜV Rheinland Consulting. Bei dem Projekt arbeitet NPorts mit zwei Verbundpartnern zusammen. Der Verbundpartner DLR erstellt unter anderem ein Konzept zur Automatisierung des Baggerschiffs, während Mareval den schiffbaulichen Entwurf und die Konzeption zur Automatisierung der Rezirkulation übernimmt.

Am Ende des gemeinsamen Weges soll dann eine Kombination aus Arbeitsschiff und zukunftsfähigem Einsatzkonzept auf dem Tisch liegen, die „Erkenntnisse liefert, die auch über den Hafen Emden hinaus genutzt werden können.“ So hat es zumindest NPorts-Geschäftsführer Holger Banik zum Projektstart im September vergangenen Jahres formuliert. Damit wäre ein weiterer Schritt in Richtung nachhaltige Hafenunterhaltung getan, der überdies zeigen würde, dass AMISIA nichts mit Gedächtnisverlust, sondern viel mehr mit Erkenntnisgewinn zu tun hat. (bre)

Martina Ritter, Projektmanagerin bei NPorts



Rezirkulationsverfahren

Durch das Rezirkulationsverfahren wird Fluid Mud (Flüssigschlack) im Laderaum eines Baggerschiffs mit Luftsauerstoff in Verbindung gebracht. So werden kontinuierlich sauerstoffreiche Verhältnisse im Fluid Mud sichergestellt, die von Bakterien benötigt werden, um Schleime zu produzieren. Diese Schleimproduktion wiederum erhält die weiche Konsistenz des Fluid Muds. Das Verfahren sorgt dafür, dass das Sediment sich nicht auf dem Boden absetzt, in der Schwebe gehalten wird und jederzeit von Schiffen durchfahren werden kann.

- 1: Die Pumpe drückt Material unten in den Laderaum (Bereich hoher Konzentration), die Abgabe erfolgt über einen Überlauf (Bereich niedriger Konzentration). ODER
- 2: Die Pumpe drückt Material in den oberen Ladebereich, die Abgabe erfolgt dosiert über einen Balkenverschluss oder über Klappen im Schiffsrumpf.



Der Anker im Emdener Hafengeschehen



Christoph Kolter leitet seit April vergangenen Jahres als Hafenskapitän in Emden das Port Office und ist damit die zentrale Anlaufstelle für Reeder, Kunden und Dienstleister in Deutschlands westlichem Universalhafen.

Wenn Hafenskapitän Christoph Kolter den Emdener Hafen zeigt, hört er manchmal: „Das ist ja ganz schön groß, das Gebiet.“ Stimmt: Mit dem historisch gewachsenen tidefreien Binnenhafen und dem modernen tideoffenen Außenhafen sind es stattliche 1.163 Hektar. Damit ist Emden Deutschlands drittgrößter Seehafen, worauf auch der neue Hafenskapitän ein wenig stolz ist. Schließlich ist Kolter mit seinem 35-köpfigen Team seit Juni vergangenen Jahres dafür verantwortlich, dass im Hafen am Nordufer der Ems alles rundläuft.

Genau genommen hat der 46-Jährige allerdings nicht nur einen Job, sondern eigentlich gleich drei: So leitet er das Port Office in Emden, wo er als Hafenskapitän gemeinsam mit seinem Team bei NPorts zum Beispiel den Schiffsverkehr regelt, Liegeplätze vergibt, die Schleusen betreibt und für die Abrechnung der Hafengebühren verantwortlich ist. Außerdem nimmt Kolter im Auftrag des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung die Aufgaben der Hafenbehörde in Emden wahr. Zu

den behördlichen Tätigkeiten gehören unter anderem die Gefahrenabwehr in Hafen- und Schifffahrtsangelegenheiten, die Sicherheit von Häfen und Hafenanlagen, die korrekte Schiffsmüllentsorgung nach dem Übereinkommen zum Schutz der Meeresumwelt (MARPOL) sowie die Beförderung gefährlicher Güter im Hafen. Überdies ist der gebürtige Rheinländer, der aus Emmerich am Rhein stammt, auch Leiter der lokalen Hafensicherheitsbehörde – und zwar nicht nur für Emden, sondern ebenso für Leer und Papenburg.

Gefahrenabwehr in Hafen- und Schifffahrtsangelegenheiten

Ein wichtiger Aufgabenbereich ist die allgemeine Gefahrenabwehr. Was in der Amtssprache abstrakt klingt, ist im Berufsalltag des Hafenskapitäns nicht nur sehr konkret, sondern oft auch anspruchsvoll: „Ich erteile die hafenbehördlichen Erlaubnisse, zum Beispiel wenn tiefgehende Schiffe gegen die Tide gelöscht werden sollen“, so Kolter. Wenn starker Wind weht und große

RoRo-Schiffe wie die „Malacca Highway“ der japanischen Reederei K-Line mit Platz für 1.811 Fahrzeuge den Hafen ansteuern, prüft der Nautiker vom Dienst, ob das Ein- oder Auslaufen aufgrund der großen Segelfläche solcher Autotransporter kritisch werden könnte. „Normalerweise achten die Kapitäne selbst darauf, aber wir gehen lieber auf Nummer sicher.“

Ein anderes Beispiel ist das Schleusen besonders großer Schiffe und anderer Wasserfahrzeuge wie vor einiger Zeit ein Ponton. Auf ihm sollte eine 43 Meter breite Gitterkonstruktion für die Fischzucht in einer norwegischen Aquafarm vom Binnenhafen durch die Schleuse in den Außenhafen transportiert werden – und dies bei einer Schleusenbreite von nur 40 Metern. Zieht man davon Sicherheitsabstände und die Breite der Befederung noch ab, verringert sich die Durchfahrtsbreite weiter. Aber dadurch, dass die Konstruktion auf dem Ponton über die Kaikanten hinaus gefahren wurde, hat es funktioniert.

Bevor Kolter die dafür erforderliche Genehmigung erteilt, spielt er die Abläufe mit allen Beteiligten genau durch. „In diesem Fall habe ich mich vom Ältermann der Lotsenbrüderschaft beraten lassen, mich mit den verantwortlichen Ingenieuren des Unternehmens abgestimmt und dann die Auflagen formuliert“, so Kolter. Hier bedeutete das konkret, den Transport vom Unternehmen vorher im Simulator durchzuspielen und die anschließende Beratung der Schlepper durch die Lotsen. „Es war so eng, dass wir sogar Warntafeln und Zaunanlagen abbauen mussten“, erinnert sich der Hafenskapitän. „Letztlich hat dann alles gut geklappt.“

Sicherheit von Häfen und Hafenanlagen (Port Security)

Wie facettenreich der Verantwortungsbereich von Kolter ist und was alles unter den Aufgabenbereich Sicherheit fallen kann, zeigte sich unlängst. „Im Zusammenhang mit einem Arbeitskampf sollte der Demonstrationzug über die Schleuse führen“, berichtet Kolter. „Wir bekommen aber ein nautisches Problem, wenn ein Schiff im Zulauf ist und dann nicht reinfahren kann, weil sich das Schleusentor nicht öffnen lässt. Je nachdem wie der Wind steht, kann das Schiff dann nämlich gar nicht mehr stoppen.“ Daher wurden in die Entscheidung über die Genehmigung der Streckenführung auch der Hafenskapitän und die Wasserschutzpolizei einbezogen.

Die Beispiele zeigen, wie abwechslungsreich der Job des Hafenskapitäns ist: „Jeder Tag ist anders und bringt neue Themen. Man muss daher aufpassen, dass man die Arbeit auch vom Tisch bekommt“, sagt Kolter. Dabei helfen Routine und standardisierte Abläufe: So lassen sich Kolter und sein Stellvertreter Christof Lingelbach morgens in der Regel durch den wachhabenden Kollegen über die Ereignisse der Nacht informieren. Dann müssen E-Mails gelesen und der Tagesablauf sowie die anstehenden Termine zwischen Hafenskapitän und Stellvertreter besprochen und abgestimmt werden.

Als Universalhafen ist Emden breit aufgestellt: Er zählt nicht nur zu den bedeutendsten europäischen RoRo-Häfen (oben), sondern es werden auch so unterschiedliche Güter wie Forstprodukte, Flüssigkreide, Mineralstoffe, Magnesiumchlorid und Flüssigdünger sowie Projektladung hier umgeschlagen. Der historische Bordkran der Nordseewerke (unten) zählt zu den Wahrzeichen der Stadt.



GRAFIK: NPORTS; FOTOS: NPORTS, CLAUDIA BEHREND



Zur Arbeit des Hafenkaptäns gehört viel Koordination vom Schreibtisch aus. Doch auch von seinem Büro aus hat Kolter den Emden Hafen stets im Blick.

FAKTEN

Port Office Emden

Aufgabe: Leitung des Hafens

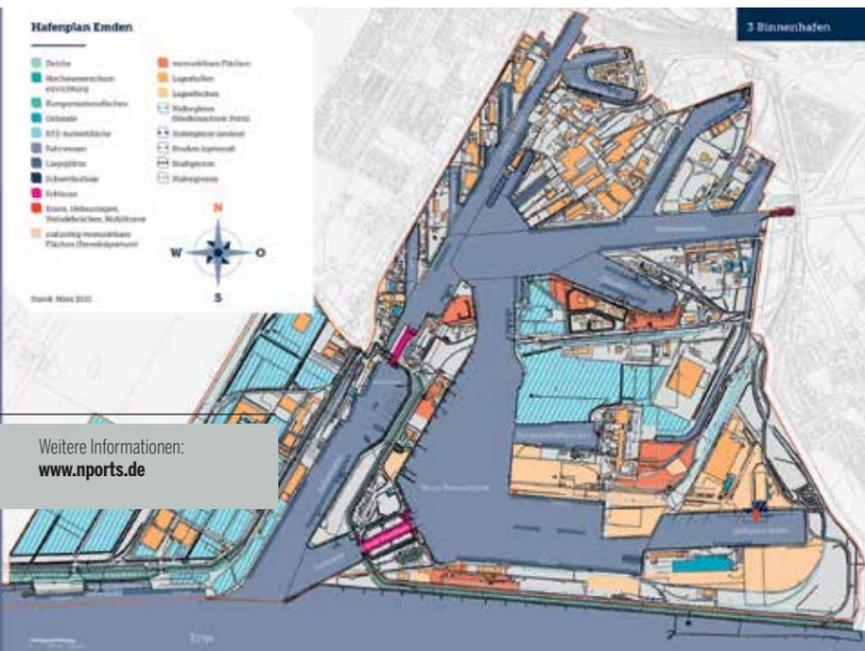
Hafenkaptän: Christoph Kolter

Mitarbeiter: 35

Wenn beide da sind, gibt es eine klare Aufgabenverteilung: „Mein Stellvertreter kümmert sich um die hafenbehördlichen Erlaubnisse und insgesamt mehr um das Personal sowie interne Themen. Ich nehme die Außentermine wahr – mit allen, die im Hafen ansässig sind“, erläutert Kolter. „Grundsätzlich aber machen wir beide die gleiche Arbeit und vertreten uns auch.“ Deshalb sei es für ihn auch keine große Umstellung gewesen, als er vergangenes Jahr nach sieben Jahren als stellvertretender Hafenkaptän in Emden und Cuxhaven selbst offiziell die Leitung über das Port Office in Emden übernahm.

Geprägt ist der Job des Hafenkaptäns nicht nur von der Zusammenarbeit mit seinem Kollegen und dem Team, sondern auch mit den unterschiedlichsten Behörden wie der Wasserschutzpolizei. Unter anderem bei Havarien tritt er auch als Verfolgungsbehörde für Ordnungswidrigkeiten auf. Zur Genehmigung der Bebungung mit LNG, die in Emden sowohl vom Lkw zum Schiff als auch von Schiff zu Schiff möglich ist, wurden die Auflagen gemeinsam mit dem Gewerbeaufsichtsamt, der Polizei, der Feuerwehr und der Bunkerfirma erarbeitet. Aber es gibt auch Schnittstellen zur IT, beispielsweise für die Programmierung der App, die es Binnenschiffern erlaubt, sich auf dem Handy in Emden anzumelden. Beim Landstrom hat NPorts bei Kolter gerade alle möglichen Liegeplätze in Emden abgefragt.

Ob nautische Fragen, Abstimmungen mit Behörden oder der richtige Umgang mit Menschen und Personal – Kolter, der aus einer Beamtenfamilie stammt, profitiert angesichts dieser unterschiedlichen Anforderungen gleichermaßen von seinem Studium der Reederei-Logistik an der Hochschule Emden/Leer wie von seiner langjährigen Berufserfahrung als Marineoffizier und Kapitän in der Handelsschiffahrt an Bord von Stückgut-, Mehrzweck und Containerschiffen. Und den Emden Hafen könnte er Besuchern und Schifffahrtsexperten aufgrund enger persönlicher Verbindungen sogar auf Tagalog, der auf den Philippinen weit verbreitetsten Sprache, zeigen. (cb)



Weitere Informationen: www.nports.de

2022

April



- 5. – 7. 4. 2022** ■ **FRUIT LOGISTICA**
www.fruitlogistica.com
Berlin, Deutschland
- 6. 4. 2022** ■ **Hafen trifft Festland**
www.seaports.de, www.jadeweserport.de
Dresden, Deutschland
- 12. 4. 2022** ■ **BHV-Hafenclub**
www.bhv-bremen.de
Bremen, Deutschland
- 28. 4. 2022** ■ **Logistics Talk**
www.bremenports.de/veranstaltungen
Neuss, Deutschland
- 29. 4. 2022** ■ **30. Niedersächsischer Hafentag**
www.seaports.de
Emden, Deutschland

Mai

- 3. 5. 2022** ■ **Hafen trifft Festland**
www.seaports.de, www.jadeweserport.de
München, Deutschland
- 5. 5. 2022** ■ **Hafen trifft Festland**
www.seaports.de, www.jadeweserport.de
Nürnberg, Deutschland
- 5. 5. 2022** ■ **Digital Commerce Summit Nordwest**
www.d-comm-summit.de
Bremen, Deutschland
- 10. 5. 2022** ■ **BHV-Hafenclub**
www.bhv-bremen.de
Bremen, Deutschland
- 17. – 19. 5. 2022** ■ **Breakbulk Europe**
www.europe.breakbulk.com
Rotterdam, Niederlande
- 18. – 19. 5. 2022** ■ **Real Estate Arena**
www.real-estate-arena.com
Hannover, Deutschland

Save the Date

Aufgrund der Coronapandemie ist es gegenwärtig schwierig, zuverlässige Aussagen zu treffen, wann und in welchem Umfang geplante Veranstaltungen stattfinden. Die hier aufgelisteten Termine für die maritime Wirtschaft und Logistik haben sich in der jüngsten Vergangenheit zum Teil bereits mehrfach verändert – und auch nach unserem Redaktionsschluss wird es bestimmt noch kurzfristige Verschiebungen geben. Deshalb sind die nebenstehenden Angaben ohne Gewähr. Wir bitten Sie, diese noch einmal zeitnah zu prüfen. Vielen Dank für Ihr Verständnis!

- 22. 6. 2022** ■ **Gemeinsamer Empfang von Hamburg, Niedersachsen und Bremen**
Berlin, Deutschland

Juni

Messen ■ **Kundenevents** ■

KOMPAKT



HAMBURG. Seit Februar ist **Rasmus Stute** neuer Area Manager für

Deutschland bei der Klassifikationsgesellschaft DNV. Der Schiffbauingenieur hat die Position von Jörg Langkabel übernommen, der sich inzwischen bei DNV auf den Geschäftszweig Business Development in Deutschland konzentriert. Stute arbeitete bereits als Direktor des Hamburger Containership Excellence Centers (CEC).



BREMEN. Anfang März hat **Claudia Drewes** die Position des Global Program

Directors bei Röhlig Logistics übernommen. Die Strategieexpertin ist damit für das globale Programm-Management des Logistikunternehmens verantwortlich. Aktuell liegt ihr Schwerpunkt auf der Umsetzung des Wachstumsprogramms Blue Star, das sie gemeinsam mit den globalen Business Units und Country Management Teams vorantreibt. Drewes folgt in dieser Position auf Conrad Franchi, der die Aufgaben des Chief Digital Officers übernommen hat. Sie kam im August 2021 zu Röhlig Logistics und war zuvor 17 Jahre bei der BMW Group in den Bereichen Distributionslogistik und strategische Planung tätig.

Müller will klimaneutrale Schifffahrt vorantreiben

BERLIN. Neue Koordinatorin der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft ist seit Anfang des Jahres **Claudia Müller** (Grüne). In dieser Funktion, in der sie auf den CDU-Politiker Norbert Brackmann folgte, will sie nun unter anderem den Ausbau der klimaneutralen Schifffahrt vorantreiben. „Wir müssen in Deutschland und möglichst auch in Europa auf klimaneutrale Antriebe setzen und damit den Werftenstandort Europa zukunftsfähiger machen“, sagte Müller der Deutschen Presse-Agentur. Die Schifffahrt befinde sich an einem entscheidenden Wendepunkt, an dem über die Technologie der kommenden Jahrzehnte entschieden wird. Es gebe das verbindliche Ziel, bis 2050 die Hälfte der bisherigen Emissionen von Treibhausgasen einzusparen. Dazu müssten nicht nur neue Schiffe gebaut werden, auch die bestehende Flotte müsse klimafreundlicher ausgestattet werden, so Müller. In den vergangenen Jahren hat sich die Grünen-Politikerin, die 2017 erstmals in den Bundestag einzog, eine umfassende Expertise in Fragen der See- und Binnenschifffahrt sowie zur mittelständischen Wirtschaft angeeignet. Zudem war sie in der 19. Legislaturperiode Mitglied in der Parlamentsgruppe Binnenschifffahrt und im Wirtschaftsausschuss sowie stellvertretende Vorsitzende des Verkehrsausschusses.



Krøyer kehrt zu K+N zurück

SCHINDELLEGI. Kühne + Nagel (K+N) vermeldete zum 1. Februar mit **Thomas Krøyer** einen neuen Landeschef in den Niederlanden. Er folgte auf Diederick de Vroet, der das Unternehmen im besten, gegenseitigen Einvernehmen per 31. Januar verlassen habe. Für den Schweizer Logistiker war Krøyer bereits zwischen 2007 und 2014 im Bereich Road and Rail sowie als Geschäftsführer bei K+N Luxemburg tätig. Anschließend stand er sieben Jahre an der Spitze des dänischen Speditions- und Logistikunternehmens Leman.



Duisport verstärkt Vorstand

DUISBURG. Neben Markus Bangen (l.) und Thomas Schlipköther ist seit Jahresanfang auch **Dr. Carsten Hinne** (r.) Vorstandsmitglied von Duisport. Der 46-Jährige kam von der Deutschen Bahn, wo er zwei Jahrzehnte lang in unterschiedlichen Funktionen tätig war, zuletzt als Senior Vice President der DB Cargo AG. Bei Duisport verantwortet er nach Unternehmensangaben schwerpunktmäßig den Bereich Netzwerk International. Die Duisburger Hafen AG ist die Eigentums- und Managementgesellschaft des Duisburger Hafens.



Stelten ist neuer CTH-Chef

HAMBURG. Seit März ist **Johannes Stelten** neuer Geschäftsführer des EUROGATE Container Terminals Hamburg (CTH). Der 57-Jährige trat die Nachfolge von Tom Eckelmann an, der sich Unternehmensangaben zufolge inzwischen neuen Aufgaben bei Eurokai und der EUROGATE Gruppe widmet. „Johannes Stelten ist ein sehr erfahrener Manager und hat in der EUROGATE Gruppe bereits etliche Führungsaufgaben erfolgreich gemeistert“, kommentiert Michael Blach, Vorsitzender der Gruppengeschäftsführung, den Führungswechsel.

Combi Lift setzt auf Hilberts Fachwissen

BREMEN. Der Schwergut- und Projektlogistikexperte Combi Lift hat sein Managementteam Anfang 2022 mit **Klaus Hilbert** als Geschäftsführer und Sprecher des Managements verstärkt. Mit Hilberts Fachwissen und langer Erfahrung in der Projektspeidition werde der weitere Ausbau der Logistikmarke voranschreiten, sagt Martin Harren, CEO und Inhaber der Harren-&-Partner-Gruppe, zu der Combi Lift zählt. Hilbert hat unter anderem als Executive Vice President bei dem Projektlogistiker Deugro gearbeitet.



Dreeke bleibt bis Ende 2024 BLG-Chef

BREMEN. Ende Februar ist **Frank Dreeke** vom Aufsichtsrat erneut als Vorsitzender des Vorstands der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft bestellt worden. Der Beschluss zur Vertragsverlängerung bis Ende 2024 wurde einstimmig gefasst. Seit Januar 2013 ist Dreeke Mitglied des Vorstands der BLG LOGISTICS GROUP, im Juni 2013 hat er den Vorsitz des Vorstands übernommen. „Ich danke für das Vertrauen in meine Person und freue mich darauf, gemeinsam mit einem starken Team die BLG in den nächsten Jahren weiterzuentwickeln“, so Dreeke.



Generationswechsel mit Lott vollzogen

BREMEN. Beim Versicherungsvermittlungsunternehmen Lampe & Schwartze Marine Underwriting ist Anfang März ein lange geplanter Generationswechsel in der Seekaskosparte vollzogen worden. Für **Michael Lott**, der nach mehr als 46 Dienstjahren in den Ruhestand ging, rückte Louis Ravens als Head of Marine Hull auf. Ravens' Berufung steht sowohl für Verjüngung als auch für Kontinuität. Seit über zwölf Jahren ist Ravens im Unternehmen beschäftigt und verfügt über fundierte Erfahrungen im Bereich Marine Hull.



Niedersachsen Ports

Unsere Häfen. Ihre App.

Mit der kostenlosen NPorts-App sind Sie immer auf dem aktuellsten Stand und wissen, was in den NPorts-Häfen passiert.

AUSGABE
JUNI
2022

Themenschwerpunkt Vereinigtes Königreich

2016 haben die Bürger des Vereinigten Königreichs in einem Referendum für einen Austritt aus der Europäischen Union gestimmt. Seitdem überlagert der Brexit, der am 31. Januar 2020 erfolgte, nahezu alle wirtschaftlichen und logistischen Aktivitäten im Handel mit den Britischen Inseln. Wir sprechen über die Folgen – und über mögliche Lösungen.

Point of View

Claas Mauritz Brons, Vorstand der Emdener Hafenförderungsgesellschaft und Geschäftsführer der Brons Gruppe, zum Themenschwerpunkt Vereinigtes Königreich

Der Handel mit Großbritannien spielt für Deutschland und damit auch für die Häfen eine zentrale Rolle. Vor dem Brexit lag das Vereinigte Königreich auf Platz fünf der Exportländer Deutschlands – mittlerweile ist es auf Platz acht abgerutscht. Auch der Anteil an Importen sank laut ifo-Institut von 4,4 Prozent (2015) auf 2,6 Prozent im vergangenen Jahr. Ein wichtiger erreichter Schritt ist das Handels- und Kooperationsabkommen zwischen der EU und Großbritannien, das höhere Zölle vermeidet, aber dennoch nicht in der Lage ist, die Mitgliedschaft in der EU zu substituieren.

Nichtsdestotrotz sind gleichzeitig durch den Brexit höhere Handelskosten aufgrund von aufwendigerer und zeitintensiverer Verzollung, dem Prüfbescheinigungserfordernis oder den Visaanforderungen entstanden. Wir alle kennen das Bild der kilometerlangen Schlangen vor den Fährterminals über den Ärmelkanal, die zu Lieferverzögerungen führen.

Der Seehafen Emden exportiert im Wesentlichen Fahrzeuge nach Großbritannien. Die Überbelastung diverser UK-Häfen führt aktuell auch im Bereich Automotive dazu, dass ein für den Export bestimmtes Fahrzeugvolumen zwischengelagert werden muss. Die Umschlagszahlen aus Emden nach Großbritannien bewegen sich im Bereich von 300.000 bis 500.000 Fahrzeugen pro Jahr. Im Jahr 2022 rechnet der Seehafen Emden wieder mit einem leichten Anstieg der Exporte im Bereich Automotive im Vergleich zum Vorjahr. Neben den intensiven gesetzlichen Regularien infolge des Brexits bleibt festzuhalten, dass sich die vom Brexit betroffenen Emdener Exportunternehmen frühzeitig auf die sich ändernden Bedingungen eingestellt haben und gemeinsam mit Kunden Lösungen erarbeitet haben, um die Folgen des Brexits abzufedern. Die Zusammenarbeit funktioniert weiterhin gut, auch wenn die Regularien die Prozesse verlangsamen.



LOGISTICS PILOT
ISSN 2195-8548

Herausgeber:
bremenports GmbH & Co. KG
Hafenstraße 49, 28217 Bremen
www.bremenports.de
Ronald Schwarze
Telefon: +49 421 30901-610
Fax: +49 421 30901-624
E-Mail: marketing@bremenports.de

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

Gültig ist die Anzeigenpreisliste vom 10. 11. 2021
www.bremenports.de/logistics-pilot

Verlag:
DVV Media Group GmbH
Heidenkampsweg 73-79, 20097 Hamburg
www.dvmedia.com

Projektmanagement:
Thorsten Breuer, verantwortlich;
Sven Mentel, Anna Schönal

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

Layout:
Monique Dobrzalak
freelanceexpress.de/freelancer/modo-design-3212

Druck:
müllerditzten, Bremerhaven
www.muellerditzten.de

gedruckt auf 100 % recyceltem FSC Papier

LOGISTICS PILOT erscheint sechsmal im Jahr in einer Auflage von 5.000 Exemplaren (Deutsch). Alle Ausgaben sind auch als PDF-Datei auf Deutsch und Englisch auf www.bremenports.de/logistics-pilot verfügbar. Bitte scannen Sie dafür den QR-Code. Außerdem finden Sie uns auf www.logistics-pilot.com. Eine eigene kostenlose App mit allen Ausgaben ist im App Store und bei Google Play erhältlich.



Die Publikation, ihre Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Jede Vervielfältigung oder Verbreitung muss vom Verlag oder Herausgeber genehmigt werden. Dies gilt auch für die elektronische Verwertung wie die Übernahme in Datenbanken, Onlinemedien (Internet), Intranets oder sonstige elektronische Speichermedien. Herausgeber und Verlag schließen eine Haftung für unverlangt eingesandte Fotos, Manuskripte und sonstige Datenträger aus.

Dieses Magazin ist ein Gemeinschaftsprojekt von

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

FOTOS: BRONS-GRUPPE, VECTORSTOCK/SIRANAWONG



DAS GVZ JADEWESERPORT

MEHRWERT DURCH LEISTUNG, SERVICE UND FLÄCHE

Beste Bedingungen für Ihr Business. Bauen Sie bei uns größer, höher und weiträumiger! Ob Multi-User-Halle, Hochregal oder Kommissionier- und Verteilzentrum, alles ist möglich. Nutzen Sie die Nähe zu Deutschlands einzigem Container-Tiefwasserhafen – mit regelmäßigen Liniendiensten und Containerzügen ins Hinterland.

www.jadeweserport.de



HAFEN TRIFFT FESTLAND

München → 03.05.2022
in der MOTORWORLD München

Nürnberg → 05.05.2022
im DB Museum Nürnberg



Informieren sie sich unter:
www.jadeweserport.de/presse-media/events/

Wir sind dabei!



Hamburg → 27.04.2022
in den Design Offices Hamburg Hammerbrook

Informieren sie sich unter:
www.dvz.de/rampone22

bremenports

Bremen Bremerhaven



+ **Welthafen**
erfolgreich weiter
entwickelt

Aufregend, arbeitsreich und erfolgreich – das war das Hafenjahr 2021 für bremenports. Neben umfangreichen Aufgaben zur Erhaltung der Wassertiefen wurden zahlreiche weitere Projekte umgesetzt. Räumlicher Schwerpunkt war die Columbusinsel in Bremerhaven. Hier wurde die Kaje 66 fertiggestellt und im Anschluss daran mit dem Neubau der Columbuskaje begonnen. Damit wurden die baulichen Voraussetzungen für eine erfolgreiche Weiterentwicklung des Kreuzfahrtstandortes geschaffen.