

LOGISTICS PILOT

AUSGABE
NOVEMBER 2024

GERMAN PORTS



SUSTAINABILITY MEETS STRATEGY: HÖCHSTE ZEIT FÜR EINEN MARITIMEN GREEN DEAL

AUF DEM PRÜFSTAND

Wie nachhaltig ist die
Nationale Hafenstrategie?

Seite 06

ZEIT FÜR GRÜN

Brake punktet mit
vielfältigen Nachhaltigkeitsprojekten

Seite 18

GEMEINSAME VORREITER

Bremen und Niedersachsen setzen
auf Wasserstoffprojekte

Seite 22

Themenschwerpunkt:
**Sustainability meets
Strategy**

INHALT

Ausgabe:
November 2024



14

Portrait

Im Zuge seiner Sturmplanungen muss sich Enercon zunehmend mit den Folgen des Klimawandels beschäftigen.



18

Logistics Story

Brake setzt auf Nachhaltigkeitsprojekte, die von Blumenwiesen bis zur größten Photovoltaik-Dachanlage Niedersachsens reichen.



22

Sustainability

Grüner Wasserstoff spielt eine bedeutende Rolle bei der Energiewende. Niedersachsen und Bremen sind dabei Vorreiter.



06

Main Topic

Mit dem globalen Handelsvolumen wachsen die Anforderungen an den Klimaschutz. Kann die Nationale Hafenstrategie auch dazu beitragen, den Weg in eine nachhaltigere Zukunft der Häfen zu weisen?



LOGISTICS PILOT digital!

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

03 Editorial

04 Big Picture

12 Point of View
Mehr Koordination, bitte!

16 Facts & Figures

24 Community

26 Start-up
Mit Robotern und Hochdruck auf neuen Wegen

30 Events & Imprint

ALLE HÄNDE AN DECK SIND NÖTIG

Liebe Leserinnen und Leser,

im Sommer fuhr ich mit dem Fahrrad von Venedig nach Stuttgart – eine wunderbar entschleunigte und nachhaltige Art zu reisen. Es war aber auch eine Tour, die mir einiges vor Augen führte: wie sehr Verkehr und Infrastruktur so manches Alpental prägen, wie stark die Infrastruktur von extremen Wetterereignissen in Mitleidenschaft gezogen wird und wie die Klimaerhitzung die einst stolzen Gletscher der Alpen verschwinden lässt.

Die Branche reagiert – denn Verkehr und Logistik tragen mit 20 Prozent der weltweiten Treibhausgasemissionen zum Klimawandel bei. So will die Internationale Seeschiffahrts-Organisation (IMO) die Emissionen im Seeverkehr bis 2050 auf null reduzieren, unter anderem mithilfe des „Energy Efficiency Existing Ship Index“ (EEXI). Parallel hat die EU ihr Emissionshandelssystem auf den Seeverkehr ausgedehnt. Während die versteckten Kohlenstoffkosten in der Seefracht heute bei 0,9 Prozent der Gesamtkosten liegen, gehen wir davon aus, dass dieser Anteil bis 2030 in einem Net-Zero-Szenario auf mehr als vier Prozent steigt.

Die Herausforderungen zur Dekarbonisierung des Seeverkehrs sind immens. Doch die Branche ist agil: Wir rechnen damit, dass bis 2028 bereits 15 Prozent aller neuen Schiffe mit Wasserstoff oder E-Fuels wie Ammoniak und E-Methanol betrieben werden könnten. Aber es gibt noch zu wenig Anlagen zur Produktion nachhaltiger Treibstoffe. Deutlich wird das beim Wasserstoff: Um die Ziele der EU zu erreichen, müssten jedes Jahr rund 20 Gigawatt Elektrolysekapazität zugebaut werden. Seit 2022 wurden aber nur für zwei Gigawatt abschließende Investitionsentscheidungen getroffen. Hier braucht es strategische Partnerschaften, zum Beispiel zwischen Häfen und Energieunternehmen. Massive Investitionen in eine nachhaltige Net-Zero-Infrastruktur sind nötig, etwa der Aufbau eines Wasserstoff-Pipelinetzes oder auch mehr Ladesäulen für E-Lkw in den Häfen.

Für eine erfolgreiche grüne Transformation sind „alle Hände an Deck“ nötig. Im Alleingang – das kenne ich vom Radfahren – zehrt auf der langen Strecke der Gegenwind an den Kräften.

Daniel Haag, Director bei PwC Strategy& Deutschland

Ihr Daniel Haag

ALLES UNTER KONTROLLE

Deutschland ist vor Großbritannien und Spanien Europas Bierkonsument Nummer eins. Auf rund 88 Liter summierte sich hierzulande der Pro-Kopf-Verbrauch im Jahr 2023. Doch durch den Klimawandel gerät der gepflegte Biergenuss in Gefahr. Das liegt am Hopfen, einer Grundzutat des Biers, egal ob mit oder ohne Alkohol. Die Bitterstoffe und Öle des Hopfens beeinflussen den Geschmack, sorgen für stabilen Schaum und verlängern auf natürliche Weise die Haltbarkeit des Biers. Der Hopfen ist allerdings ein Sensibelchen. Zu große Hitze, extreme Kälte, zu wenig und zu viel Regen schmecken ihm gar nicht, zudem ist er anfällig für Pilze, Keime und andere Schädlinge. Ohnehin gedeiht die rechtswindende Schlingstaude nur in gemäßigten Klimazonen der Nord- und Südhalbkugel, jeweils zwischen dem 35. und 55. Breitengrad. Doch die Klimaerwärmung führt dazu, dass die Klimazone in Deutschland, dem mit 20.300 Hektar weltweit führenden Hopfenanbauer, gar nicht mehr so gemäßigt ist. Das Ertragsniveau sinkt stetig. Das spanische Start-up Ekonoke hat nun ein Pilotprojekt zur klimaunabhängigen Produktion von Hopfen entwickelt. Mittels LED-Beleuchtung, die das Sonnenlicht simuliert, kontrollierter Temperatur und Bewässerung mit einer Nährlösung haben die Gründer in einer 1.000-Quadratmeter-Fabrikhalle, zu der man Zutritt nur durch eine Schleuse hat, ihr Vertical-Indoor-Farming-Konzept umgesetzt. An bis zu sieben Meter langen Seilen ranken sich die Pflanzen in die Höhe und sollen ab 2025 wöchentliche Ernten zulassen – und nicht nur eine pro Jahr wie auf dem Feld. Ein Prosit auf den Erfindergeist! [\(bre/men\)](#) 



WIE NACHHALTIG IST DIE NATIONALE HAFENSTRATEGIE?



Das globale Handelsvolumen wächst. Zugleich nehmen die Anforderungen an den Klimaschutz zu. Die von der Bundesregierung verabschiedete Nationale Hafenstrategie soll darum auch den Weg in eine nachhaltigere Zukunft unserer Häfen weisen. Kann das gelingen?

Mit viel Spannung wurde sie lange erwartet: die Nationale Hafenstrategie (NHS). Zwar hat das als politisches Konzept einzuordnende Dokument keine rechtlich bindende Wirkung. Aber als Rahmenwerk gibt es die Stoßrichtung vor, wie die Bundesregierung die deutschen Häfen weiter stärken und sie zukunftsfähig machen will.

Im Rahmen der NHS werden fünf Handlungsfelder identifiziert: Gleich an zweiter Stelle – nach der Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Hafenstandorts Deutschland – steht das Thema Nachhaltigkeit: „Die Häfen sollen zu nachhaltigen Knotenpunkten für die Energiewende, eine klimaneutrale Schifffahrt und Industrie sowie zu Drehkreuzen für die Verkehrsverlagerung entwickelt werden“, heißt es in dem Papier.

Die strategischen Ziele sind laut Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) mit operativen Maßnahmen unterlegt, deren Umsetzung in die Zuständigkeiten von Bund, Ländern und Kommunen sowie der Wirtschaft und Infrastrukturbetreiber fallen. „Dabei geht es insbesondere um die Bereitstellung ausreichender Flächen für energiewende- und verkehrswenderelevante Unternehmen sowie für Lager und Tanklager, in denen Energieträger gespeichert werden, den frühzeitigen Ausbau von Speicher- und Beunkerungskapazitäten sowie um eine Beteiligung von Häfen an grünen Schifffahrtskorridoren“, so eine BMDV-Sprecherin.

Zur Ermittlung der für die Energiewende notwendigen Hafeninfrastrukturen haben das BMDV und das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) Studien zu Energiehäfen der Zukunft in Auftrag gegeben. „Untersucht werden in diesem Rahmen die Ausbaupotenziale der Seehäfen, der Ausbaubedarf und die Finanzierungsbedarfe“, teilt das BMDV mit. Erste Ergebnisse sollen Ende 2024 vorliegen. Überdies erarbeite das Verkehrsministerium derzeit gemeinsam mit dem Wirtschaftsministerium einen Aktionsplan zur klimafreundlichen Schifffahrt als strategischen Rahmen für die nachhaltige Dekarbonisierung der nationalen See- und Binnenschifffahrt. Dieser soll im zweiten Quartal 2025 vorliegen.

Howe erwartet Förderung der Maßnahmen und Ziele der NHS

Unabhängig von den Ergebnissen ist für Robert Howe bereits jetzt klar, dass die deutschen Seehäfen für die Energiewende ausgebaut werden müssen. „Das ist das klare Bekenntnis, das sich in der Hafenstrategie wiederfindet“, so der bremenports-Geschäftsführer. „Und genau das gibt uns insbesondere auch für die Energy-Port-Planungen hier in Bremerhaven Rückenwind: Die Themen Windenergieumschlag, Anlagenrecycling, die kajennahe Produktion und Lagerung von Neuanlagen für den Offshore-Ausbau sowie der Import und die Weiterverarbeitung von regenerativen

ARBEITSGRUPPEN SOLLEN DIE NHS MIT KONKRETEN MASSNAHMEN FÜLLEN

Zu den fünf Handlungsfeldern der Nationalen Hafenstrategie wurden Arbeitsgruppen gebildet, die die Leitlinien weiter ausarbeiten und mit konkreten Maßnahmen füllen. Dazu zählt auch Arbeitsgruppe 1 „Häfen als nachhaltige Knotenpunkte der Energiewende“. Allen Arbeitsgruppen gehören Vertreter (auf Arbeitsebene) von Bund (Ressorts), Küstenländern, Binnenländern, Verbänden aus Wirtschaft und Umwelt sowie der Gewerkschaft Verdi an.

Seitens des Bundes sind es in dieser Arbeitsgruppe die Ressorts Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV), Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) und Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL).

Seitens der Länder übernehmen Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Baden-Württemberg eine koordinierende Funktion für alle Länder. Überdies sind folgende Verbände vertreten: der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS), der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB), der Verband Deutscher Reeder (VDR), das Deutsche Verkehrsforum (DVF), die IHK Nord, die Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NOW), das Deutsche Maritime Zentrum (DMZ) und die Gewerkschaft Verdi.

Energieträgern sind Kernbestandteil der Planungen hier vor Ort. All das findet sich eins zu eins in der Nationalen Hafenstrategie wieder.“

Die Strategie des Bundes samt der fünf Handlungsfelder und der entsprechenden Maßnahmenpakete sei daher grundsätzlich ein guter Schritt in Richtung Zukunftssicherheit. Im Vordergrund stehe die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und der Resilienz der Häfen. „Auch diese Priorisierung ist durchaus richtig und unterstreicht die unverzichtbare nationale Bedeutung der Häfen für die Güter- und Energieversorgung“, so der Chef der Hafenmanagementgesellschaft weiter.

Es gibt allerdings einen Haken: die Finanzierung. „Genau hier liegt das Hauptproblem und der elementare Mangel der Strategie“, unterstreicht Howe. Die Zielformulierungen machten deutlich, dass sich die Bundesregierung der nationalen Bedeutung der Häfen bewusst sei – genau das werde aber dadurch konterkariert, dass eben keinerlei →



„Wenn Häfen eine nationale Aufgabe sind, können nicht allein die Länder für die Finanzierung zuständig sein.“

Robert Howe, Geschäftsführer von bremenports



„Bei der notwendigen Beschleunigung von Genehmigungsverfahren hätten wir uns konkretere Aussagen gewünscht.“

Holger Banik, Geschäftsführer von NPorts und der JadeWeserPort Realisierungsgesellschaft

Finanzierungszusagen gemacht oder konkrete Förderkzulissen in Aussicht gestellt würden.

„Wenn Häfen eine nationale Aufgabe sind, kann man sich eben nicht darauf zurückziehen, dass für deren Finanzierung die Länder zuständig seien“, stellt Howe heraus. „Das reicht angesichts der Herausforderungen, vor der die Häfen stehen, einfach nicht.“ Und so positiv es sei, dass endlich eine Hafenstrategie vorgelegt wurde: „Ohne eine klare Zusage, Maßnahmen und Ziele der Strategie auch entsprechend zu fördern, bleibt es bei wohlklingenden Sätzen mit schönen Worten – die uns allein aber nicht weiterbringen. So können wir die Nationale Hafenstrategie nicht umsetzen.“

Banik hält infrastrukturelle Anpassungen für größte Herausforderung

Auch Holger Banik bewertet die Nationale Hafenstrategie als positiven Schritt, um die Rolle der Häfen in der Energiewende zu stärken. „Die niedersächsischen Seehäfen, insbesondere die Häfen in Wilhelmshaven, Cuxhaven und Stade, sind aufgrund ihrer Infrastruktur und geografischen Lage zentrale Knotenpunkte für Wasserstoffproduktion und Windenergie“, unterstreicht der Geschäftsführer der Niedersachsen Ports (NPorts) und der JadeWeserPort Realisierungsgesellschaft.

Seit Dezember 2022 regasifiziert die FSRU „Höegh Esperanza“ LNG in Wilhelmshaven, das dann als gasförmiges Erdgas ins deutsche Netz eingespeist wird.



In Bezug auf die Energiewende sehe man die niedersächsischen Seehäfen in der Strategie gut eingebunden. „Jedoch hätten wir uns bei Aspekten wie der notwendigen Beschleunigung von Genehmigungsverfahren und der langfristigen Sicherstellung von Finanzmitteln konkretere Aussagen gewünscht“, sagt Banik.

Eine der größten Herausforderungen besteht nach seiner Ansicht darin, dass infrastrukturelle Anpassungen, die für die Umsetzung der Energiewende erforderlich sind, erhebliche Investitionen erfordern. „Diese können nicht ausschließlich privatwirtschaftlich finanziert werden“, betont der NPorts-Chef. „Da es sich bei den Energiewendeprojekten um die Umsetzung nationaler Ziele handelt, sehen wir eine deutliche Mitfinanzierungsverantwortung beim Bund.“ Hinzu komme die Notwendigkeit einer engeren Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Akteuren einschließlich der Bundes- und Landesregierungen, der Hafentreiber und der Industrie, die einer stärkeren Koordination bedürfe.

Klar sei, dass die Transformation zur Klimaneutralität hohe Investitionen von allen Marktteilnehmern erfordere. Die Konsequenz: „Um die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Produkte nicht zu gefährden, sind für den Transformationsprozess hohe öffentliche Zuschüsse erforderlich, damit die Umstellung der Produktionsabläufe mit möglichst geringen zusätzlichen Kosten für die Waren erfolgen kann“, meint Banik. „Es wird entscheidend sein, dass sowohl öffentliche als auch private Mittel effizient eingesetzt werden.“

Dreeke sieht Verbesserungsbedarf bei der Priorisierung

Der BLG-Vorstandsvorsitzende Frank Dreeke sieht es ebenfalls als grundsätzlich positives Zeichen, dass die NHS im März verabschiedet wurde. „Allerdings kommt die Nationale Hafenstrategie deutlich verspätet“, bemängelt er. Schließlich sehe diese vor, dass die deutschen Häfen bis 2045 klimaneutral werden. Und um dieses Ziel zu erreichen, seien erhebliche Investitionen in die Infrastruktur und die digitale Transformation der Hafenstandorte notwendig.

„Die deutschen Seehäfen spielen eine zentrale Rolle in der Energiewende“, unterstreicht Dreeke. „Wenn wir den Klimaschutz und die Ausbauziele ernst nehmen, müssen wir schnellstens die dafür nötigen Kapazitäten in den Seehäfen schaffen. Die Häfen benötigen mindestens 400 Millionen Euro pro Jahr, um die notwendigen Investitionen zu tätigen.“ Diese Mittel seien bisher nicht in ausreichendem Maße bereitgestellt worden, was die Umsetzung der Strategie gefährde.

Außerdem sorgten die Verzögerungen und das mangelnde Engagement der Bundesregierung für

Frustration in den Hafenländern. „Es entsteht der Eindruck, dass die Bundesregierung sich ihrer Verantwortung entzieht und keine ausreichenden Mittel bereitstellt, um die Transformation der Seehäfen in Energiestandorte zu unterstützen“, so die Wahrnehmung des BLG-Chefs.

Auch bei der Priorisierung sieht er Verbesserungsbedarf. Zwar berücksichtige die NHS inhaltlich viele relevante Aspekte. Neben der unzureichenden finanziellen Unterstützung bestünden aber trotz der Bemühungen, viele Planungs- und Genehmigungsverfahren zu vereinheitlichen, weiterhin bürokratische Hürden, die die Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit der Häfen beeinträchtigten. „Es fehlt an einer langfristigen und entschlossenen Unterstützung seitens der Bundesregierung“, so Dreeke.

Das unbefriedigende Engagement der Bundesregierung zeige sich auch an anderer Stelle: Während deutsche Häfen häufig mit bürokratischen Hürden und mangelnder finanzieller Unterstützung konfrontiert seien, setzten die Regierungen in Belgien und den Niederlanden klare Prioritäten und förderten ihre Häfen umfassend. „Diese Länder haben längst erkannt, dass Häfen auch als zentrale Knotenpunkte der Energiewende fungieren, und stellen entsprechende Mittel bereit, um diese Position zu stärken“, stellt Dreeke heraus.

In Deutschland fehle es hingegen an einer entschlossenen und langfristigen Unterstützung. „Dies führt dazu, dass die deutschen Häfen ihre Rolle als Schlüsselakteure der Energiewende nicht voll ausschöpfen können, was langfristig negative Auswirkungen auf die wirtschaftliche und ökologische Entwicklung des Landes haben wird“, befürchtet der Vorstandsvorsitzende.

Auch ein höheres Tempo und mehr Weitblick würde er sich wünschen. „Es ist wichtig, über Legislaturperioden hinauszudenken. Das sehe ich in der aktuellen Politik nicht. Die Branche hatte hohe Erwartungen, die bisher nicht erfüllt wurden, was zu einer spürbaren Enttäuschung geführt hat.“ →



„Es ist wichtig, über Legislaturperioden hinauszudenken.“

Frank Dreeke, Vorstandsvorsitzender von BLG LOGISTICS

„Geld für die Hafeninfrastrukturen ist Investition in die Zukunft.“

Angela Titzrath, Präsidentin des Zentralverbands der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS)



Titzrath fordert finanzielle Unterstützung durch den Bund

Aus Sicht der Präsidentin des Zentralverbands der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS), Angela Titzrath, hebt die Strategie die zentrale Bedeutung der deutschen Häfen als Knotenpunkte der Energiewende richtigerweise heraus. Sie formuliere passende strategische Ziele und enthalte einen umfangreichen Maßnahmenkatalog. Titzrath sagt aber auch: „Gerade bei der Energiewende liegt es auf der Hand, dass große Investitionen in die Hafeninfrastrukturen für die Verschiffung von Windenergieanlagen, den Umschlag von Wasserstoff und viele weitere Transformationsbeiträge nötig sind. Der Bund muss die Länder endlich bei der Finanzierung unterstützen.“

Es fehle vor allem ein konkreter und verlässlicher Zeitrahmen für die Umsetzung des Maßnahmenkatalogs. „Papier ist geduldig, aber schnelles Handeln ist gefragt“, betont die ZDS-Präsidentin. „Die Gretchenfrage ist die Finanzierung der Bedarfe an Neubau und Sanierung. Die Länder können das nicht allein stemmen. Der Bund umschreibt zwar seine Verantwortung, macht aber keinerlei Zusagen. Daran hat auch die Nationale Hafenstrategie bislang nichts geändert.“

Der Ampelkoalition fehle der politische Wille zum Handeln, kritisiert Titzrath. Zwar seien Ausbauziele benannt, aber der Weg dorthin wird nicht gangbar gemacht. „Da braucht es mehr als die zusätzlichen Liegeplätze in Cuxhaven. Wir sind dabei, wenn der Bund nun zunächst die Bedarfe systematisch quantifiziert, aber die Finanzierungsmechanismen können Bund und Länder schon jetzt gestalten.“

Die Vorschläge zur Finanzierbarkeit der strategischen Ziele liegen längst auf dem Tisch, sagt Titzrath. „Das ist eine politische Entscheidung. Geld für die Hafeninfrastrukturen ist Investition in die Zukunft des Landes. So werden Industrien und Zukunftstechnologien am Standort gehalten, Beschäftigung gesichert und Wohlstand bewahrt. Wir als privatwirtschaftliche Seehafenbetriebe brauchen dafür aber hinreichende öffentliche Infrastrukturen.“

Nationale Hafenstrategie thematisiert Kooperation

In der Nationalen Hafenstrategie (NHS) wird auch die Zusammenarbeit der Häfen thematisiert. Ein strategisches Ziel ist die Förderung der Kooperation zwischen den potenziellen deutschen Hafenstandorten im Kernnetz des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) der EU für Energie- und Rohstoffimporte.

Dies gilt insbesondere für die Terminals sowie die Infrastruktur. Zur Einordnung: TEN-V umfasst neun Kernnetzkorridore, die strategisch wichtige Regionen der EU miteinander verbinden. Dabei sei die tatsächliche Nachfrage auf dem Markt sowohl kurz- als auch langfristig neben anderen Entwicklungen zu berücksichtigen.

Wie beurteilen das die Hafenakteure?

„Letztlich muss es darum gehen, die Vorteile der einzelnen Hafenstandorte zu nutzen – und sich nicht gegenseitig zu kannibalisieren“, meint Howe. „Natürlich macht es beispielsweise Sinn, die Häfen, an denen dies mit vergleichsweise geringen Eingriffen in die Natur möglich ist, auf die neuen 24.000 Container fassenden Schiffe der Megamax-24-Klasse auszubauen und sie nachhaltig im Sinne der ökonomischen und ökologischen Unterhaltungsarbeiten zu betreiben.“

Hier gebe es standortbedingte Unterschiede, und die Zufahrten zu den Kajen seien nun einmal unterschiedlich lang und die öffentlichen Aufwendungen für die erforderlichen Wassertiefen deutlich divergierend. „Diese Hafenprofile samt der prognostizierten Marktentwicklungen bei Investitionen in Betracht zu ziehen, ist nichts Ehrenrühriges. Es setzt allerdings – und da wären wir wieder beim Hauptproblem der Strategie – in erster Linie ebenfalls Investitionen in derartige Kooperationen voraus.“

„Aus unserer Erfahrung richtet sich die Marktnachfrage insbesondere bei den Energieprojekten weniger an der Frage aus, ob es sich um einen Hafen des TEN-V-Kernnetzes handelt, als vielmehr an Kriterien, die für die Energiewendeprojekte von Bedeutung sind“, sagt Banik. „Als Standortkriterien sind hier zum Beispiel die Entfernungen zum Gas- beziehungsweise Wasserstoffverteilnetz, die Flächenverfügbarkeit, ein Anlandepunkt von Offshore-Strom, die Genehmigungsfähigkeit für industrielle Energieanlagen und gegebenenfalls die Wassertiefe zu nennen.“

Insofern dürfe die Bundes- und EU-Förderung von Energieprojekten nicht nur auf die Häfen des TEN-V-Kernnetzes ausgerichtet sein. Gleichwohl könne der Aspekt der Kooperation zwischen den Hafenstandorten innerhalb dieses Netzes als Chance gesehen werden, um Know-how bei der Gestaltung und Weiterentwicklung der Infrastruktur zu teilen.

„Es geht aus unserer Sicht darum, die Akteure zusammenzubringen, sie miteinander bekannt zu machen, technische Ansätze unterschiedlicher Branchen zu verflechten, einen Marktplatz zu entwickeln, Raum und Anreize für Innovationen und Projekte zu schaffen“, sagt Titzrath. „Abseits davon ist ein gesunder Wettbewerb zwischen den Unternehmen und auch Standorten sinnvoll, um Fortschritt, Effizienz und Resilienz zu maximieren.“

(cb)

Our Ports. Your Future.

www.nports.de

Follow us on



MEHR KOORDINATION, BITTE!

Wie gelungen ist das Zusammenspiel zwischen Brüssel, Berlin und den Bundesländern beim Klima- und Umweltschutz? Die bremische Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, Kristina Vogt, und Mathias Krage, Präsident des Gesamtverbands Verkehrsgewerbe Niedersachsen, nehmen Stellung dazu, was gut läuft und wo sie Verbesserungsbedarf sehen.

„Europa darf den Blick auf die globale Wettbewerbsfähigkeit nicht verlieren.“



LOGISTICS PILOT: Wie erleben Sie derzeit die Zusammenarbeit zwischen den drei Regierungsebenen?

KRISTINA VOGT: Die Zusammenarbeit zwischen den Regierungsebenen bleibt herausfordernd, insbesondere durch die Uneinigkeit der Ampelkoalition in Berlin. Diese wirkt sich bis nach Brüssel aus, wo es zu Enthaltungen im Ministerrat kommt – in Fällen, in denen Deutschland mit klaren Positionen auftreten müsste. Ein Beispiel dafür sind die Debatten um den „German Vote“. Bei der Hafensfinanzierung sehen wir ebenfalls noch unbeantwortete Fragen. Der Bund hat kürzlich durch seine Zustimmung zu EU-Regelungen zusätzliche Belastungen für die Länder, etwa beim Landstrom, verursacht, ohne jedoch die entsprechenden Förderprogramme fortzusetzen. Es gibt aber punktuelle Fortschritte, wie beim Hafenausbau in Cuxhaven und dem geplanten Bürgerschaftsprogramm für den Konverterbau.

MATHIAS KRAGE: Auf Bundesebene zeigt sich ein wachsendes Bewusstsein für die Bedeutung der Logistik. Wir schätzen die Bemühungen, insbesondere im Bereich der Infrastrukturmodernisierung. Aber es gibt Verbesserungsbedarf, unter anderem

bei der Koordination zwischen den Regierungsebenen. Unterschiedliche regulatorische Ansätze in den Bundesländern erschweren eine einheitliche Umsetzung von Maßnahmen, zum Beispiel bei Hafenanbindungen und Infrastrukturprojekten. Häufig führt dies zu Verzögerungen, was die Wettbewerbsfähigkeit der Logistikbranche beeinträchtigen kann.

LOGISTICS PILOT: Die Klimaschutzregulatorik nimmt erheblich zu, insbesondere auch für die maritime Wirtschaft und Logistik. Wie bewerten Sie das?

KRAGE: Wir befürworten grundsätzlich den Klimaschutz, auch für die maritime Wirtschaft und Logistik, da wir die Verantwortung der Branche für die Reduktion von Emissionen anerkennen. Der Übergang zu nachhaltigeren Geschäftsmodellen und Technologien ist notwendig, um langfristig wettbewerbsfähig zu bleiben und die Klimaziele zu erreichen. Gleichzeitig muss dies jedoch realistisch und praktikabel gestaltet werden. Um den Übergang zu emissionsärmeren Technologien zu schaffen, sind umfangreiche Investitionen erforderlich, insbesondere bei kleineren und mittelständischen Unternehmen. Diese benötigen

KRISTINA VOGT

Die gebürtige Münsteranerin ist seit Juli 2023 Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation in Bremen. Zuvor war sie seit 2019 vier Jahre Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa. Mitglied bei der Partei Die Linke ist sie seit 2008.

MATHIAS KRAGE

Der Hannoveraner Spediteur Mathias Krage ist Präsident des Gesamtverbands Verkehrsgewerbe Niedersachsen (GVN) und stand neun Jahre an der Spitze des Deutschen Speditions- und Logistikverbands (DSLTV).

ausreichend Zeit zur Anpassung und gezielte Fördermaßnahmen, damit die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Logistikbranche auf globaler Ebene erhalten bleibt.

VOGT: Die maritime Wirtschaft trägt ihren Teil zur Dekarbonisierung bei und erkennt die Notwendigkeit der Klimaschutzmaßnahmen an. Wichtig ist jedoch, dass Europa den Blick auf die globale Wettbewerbsfähigkeit nicht verliert. Es besteht das Risiko, dass überregulierte Branchen in asiatische und nordamerikanische Märkte abwandern, was letztendlich auch dem Klimaschutz nicht dienlich wäre.

LOGISTICS PILOT: Welche Rolle soll Deutschland innerhalb der EU bei der Förderung umweltfreundlicher Praktiken in der maritimen Wirtschaft und Logistik spielen?

VOGT: Deutschland hat eine starke maritime Wirtschaft und sollte seine Vorreiterrolle in der EU nutzen, um einheitliche Umweltstandards voranzutreiben und Innovationen im Bereich umweltfreundlicher Technologien zu fördern. Dazu gehört insbesondere die Förderung von Forschung und die Einführung von nachhaltigen Technologien, die nicht nur die Wettbewerbsfähigkeit stärken, sondern auch zur Klimawende beitragen.

KRAGE: Deutschland muss eine führende Rolle innerhalb der EU einnehmen, wenn es um die Förderung umweltfreundlicher Praktiken in der maritimen Wirtschaft und Logistik geht. Die Logistikbranche ist als eine der größten in Europa maßgeblich daran beteiligt, internationale Warenströme zu organisieren und umzusetzen. Vor diesem Hintergrund hat Deutschland nicht nur die Verpflichtung, sondern auch das Potenzial, bei der Entwicklung und Implementierung nachhaltiger Technologien und Praktiken Vorreiter zu sein.

LOGISTICS PILOT: Wo sehen Sie den größten Verbesserungsbedarf im umweltpolitischen Zusammenspiel zwischen Bund und Ländern?

KRAGE: Dieser liegt in der Harmonisierung von Maßnahmen und der schnellen Umsetzung von Projekten. Für die Logistikbranche, insbesondere im maritimen Bereich, sind eine einheitliche Gesetzgebung und klare Regelungen essenziell, um langfristig planen zu können. Derzeit führen unterschiedliche Prioritäten



„Für die Logistikbranche sind klare Regelungen essenziell.“

und Ansätze in den Bundesländern zu Verzögerungen bei der Umsetzung von wichtigen Infrastrukturprojekten, die für die Nachhaltigkeit der Branche entscheidend sind. Besonders im Bereich der Hafenlogistik und bei der Förderung emissionsfreier Technologien sind eine engere Zusammenarbeit und ein klarer Rahmen notwendig, um bundesweit einheitliche Standards zu schaffen.

VOGT: Es mangelt an Kontinuität seitens des Bundes hinsichtlich der Finanzierung und Förderung von Projekten zur Dekarbonisierung der Wirtschaft und des Verkehrs. Die Zusammenstreichung der Mittel im Klima- und Transformationsfondsgesetz wirkt sich beispielsweise sehr negativ auf den Wasserstoffhochlauf im Verkehrssektor aus. Auch ist derzeit noch völlig unklar, auf welche Weise der Bund die dringend erforderlichen Projekte in den Häfen unterstützen will, die die nationale Klimawende erst ermöglichen. Auch die Nationale Hafenstrategie sorgt für Ernüchterung in den Ländern: Zwar wurden Ziele und Maßnahmen benannt, doch bleibt offen, wie deren Umsetzung finanziert werden soll. (cb) □

UMGEHEN MIT UNWETTERN

Im Zuge ihrer Strategieplanung müssen sich Unternehmen immer stärker mit den Folgen des Klimawandels beschäftigen. Was bedeutet das für den Windenergieanlagenbauer Enercon?



Ob Orkan oder Hochwasser, die Folgen des Klimawandels sind immer häufiger zu spüren. Das gilt auch für Unternehmen wie Enercon – einen Pionier der Windenergie-technik, der auf die Entwicklung und Produktion sowie den Vertrieb und Service von Onshore-Windenergieanlagen spezialisiert ist. „Klimaveränderungen wirken sich auf unser tägliches Leben, unser Handeln, unser Geschäftsmodell aus – da geht es uns als Unternehmen nicht anders als allen Bürgerinnen und Bürgern“, unterstreicht der Enercon-Konzernsprecher Felix Rehwald.

Das hat auch eine politische Dimension, die das Geschäft von Enercon beeinflusst. „Die ambitionierten Vorgaben der Politik zum Erneuerbare-Energien-, Wind- und Onshore-Ausbau führen zur vermehrten Ausweisung neuer Flächen und zu Erleichterungen von Repowering. Dies wiederum sorgt für den Aufschwung der Windindustrie und bei uns zu Steigerungen beim Auftragseingang“, so Rehwald. „Zusätzlich ist es ein Thema für unsere Produktentwicklung: Gegebenenfalls ist die Konstruktion oder Konfiguration bestimmter Anlagentypen mittel- und langfristig anzupassen.“

Die dafür erforderlichen Daten erhält das Unternehmen von Dienstleistern, oder es erhebt sie – etwa Windrichtung, -stärke, Böenintensität, Niederschlag und Luftfeuchtigkeit – an den eigenen Anlagen selbst. Ebenso verfährt Enercon bei Wind- und Wetter-

prognosen für neu geplante Windparkstandorte und arbeitet dann zusätzlich mit Simulationstools und -software, um die Auslegung der Windparks optimal an die Standortbedingungen anzupassen.

Extremwinde werden bereits bei Standard-sicherheitsprüfungen berücksichtigt

Längst werden die Windparkplanungen vom Klimawandel beeinflusst, berichtet der Konzernsprecher. Beispielsweise werden die Extremwinde (Böen) im Rahmen von Standsicherheitsprüfungen in Norddeutschland heute höher angesetzt, als es in der Vergangenheit üblich war. „Dies ist eine Konsequenz aus der Zunahme von Extremwindereignissen“, unterstreicht Rehwald. Als Folge haben sich auch die Windzonen des Deutschen Instituts für Bautechnik DIBt verschoben. Die Grenze der Windzone 4 mit der höchsten Windgeschwindigkeit verläuft heute zum Beispiel weiter südlich als früher. Auch die Zertifizierer haben ihre Richtlinien in erforderlichen Maß angepasst.

Neue Risiken für bestehende Anlagen aufgrund der Klimaveränderungen seien jedoch nicht hinzugekommen. „Die sind generell robust ausgelegt und verfügen über entsprechende Reserven“, so Rehwald. Außerdem sorgten Anlagenüberwachung und -steuerung dafür, dass sie bei Extremwetterlagen automatisch gedrosselt werden.

So sind alle Windenergieanlagen des Unternehmens standardmäßig mit einer Sturmregelung ausgestattet. „Bei zunehmendem Starkwind regelt diese die Anlage kontinuierlich ab, indem der Anstellwinkel der Rotorblätter zum Wind verringert wird. Dies geht bis zum vollständigen Herausdrehen aus dem Wind – die sogenannte ‚Fähnchenstellung‘, in der dort keinerlei Auftrieb an den Rotorblättern mehr erfolgt und die Anlage nur noch trudelt.“

Bei welcher Windstärke runtergeregelt wird, hängt vom Anlagentyp ab. „Für unser neues Topmodell ‚E-175 EP5‘ mit 6 bis 6,3 Megawatt Nennleistung beträgt die Abschaltgeschwindigkeit beispielsweise 25 Meter pro Sekunde“, erläutert Rehwald. „Die Extremwindgeschwindigkeit in Nabenhöhe – Drei-Sekunden-Böe – liegt bei diesem Anlagentyp bei 59,5 Metern pro Sekunde.“

Wie stark der Aufwand für die Service- und Projektierungsteams, etwa durch heftigere und häufigere Orkane sowie Starkwindereignisse, gestiegen ist, lässt sich nach Angaben des Unternehmens nicht beziffern. Fest steht aber, dass der Anstieg von Starkwindtagen keine Auswirkungen auf das Produktportfolio, zum Beispiel die Größe der Anlagen, hat. „Wir bieten unseren Kunden Produkte für alle Windstandorte an, das heißt für Starkwindstandorte, etwa auf den Mittelmeerinseln Griechenlands, für mittlere Windstandorte wie in Nord- und Mitteldeutschland sowie für Schwachwindstandorte in Süddeutschland“, so der Konzernsprecher. Dementsprechend groß sei das Spektrum an Produkten sowie Turmvarianten und Nabenhöhen.

Schwierige Wetterbedingungen sind eine Herausforderung

Klar ist aber auch: Aufgrund der Veränderungen des Klimas wird die Installationsplanung für die Aufbautteams komplexer. „Durch mehr Windtage während der Installationsphase müssen ‚Windfenster‘ mit geringem Wind beziehungsweise Flaute sehr effektiv genutzt werden, um den Einbau windanfälliger Komponenten wie Rotorblätter ohne Zeitverzug

Zunehmende Stürme bedeuten eine erhebliche Mehrbelastung für die Anlage und fordern Service- und Projektierungsteams heraus.



Bei der Rotorblattmontage kommt ein neues Hebemittel zum Einsatz, das die Rotorblätter greift und während des Installationsvorgangs mithilfe zweier Propeller automatisch in Position hält.

bewerkstelligen zu können“, erläutert der Konzernsprecher. Schließlich entstehen Kosten, wenn wetterbedingt keine Installationsarbeiten auf der Baustelle erfolgen können.

Bis zu welcher Windstärke welche Arbeit auf der Baustelle möglich ist, hängt von der Art der Arbeit und der eingesetzten Technologie, insbesondere der Leistungsfähigkeit der verfügbaren Krantechnik, ab. „In letzter Instanz entscheidet der verantwortliche Aufbauleiter vor Ort, ab welcher Windgeschwindigkeit Schluss ist“, berichtet Rehwald.

Enercon setzt hier auf den Einsatz neuer Technologien auf den Baustellen: „Bei der Rotorblattmontage kommt zum Beispiel ein neues Hebemittel zum Einsatz, das die Rotorblätter greift und während des Installationsvorgangs mithilfe zweier Propeller automatisch in Position hält“, so der Konzernsprecher. Die beiden Propeller können höhere Windgeschwindigkeiten ausgleichen und die Rotorblätter besser stabilisieren, als das bisher über die vom Boden aus geführten Führungsseile möglich war. Dies erlaubt eine Installation der Rotorblätter bei Windgeschwindigkeiten von bis zu zehn Metern pro Sekunde – bisher war in der Regel bei acht Meter pro Sekunde Schluss.

Die Klimaanpassung spielt überdies in der Nachhaltigkeitsstrategie als Teil der Unternehmensstrategie eine Rolle. Rehwald: „Wir arbeiten aktuell an dieser Strategie, weil der Klimawandel eine Realität ist. Unser Ziel ist es, nicht nur grüne Produkte zu entwickeln, sondern diese auch möglichst umwelt- und ressourcenschonend einzusetzen.“

FAKTEN

ENERCON

GRÜNDUNG

1984

GESCHÄFTSFELD

Windenergieanlagen mit Nennleistungen von 2.000 bis 7.000 Kilowatt

INSTALLIERTE GESAMTLEISTUNG

über 62 Gigawatt

HAUPTSITZ

Aurich

MITARBEITER

13.000 weltweit

(cb) □

Weitere Informationen:

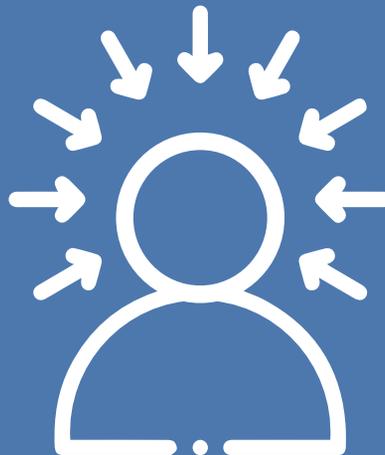
www.enercon.de

„RICHTIG AUF DIE TUBE DRÜCKEN“

Kein Unternehmer, der von sich behauptet verantwortungsbewusst zu agieren, kann sich heute dem Thema Nachhaltigkeit entziehen. Da verwundert es auch nicht, dass die Bertelsmann Stiftung in ihrer Studie „Wertschöpfung für das 21. Jahrhundert“ zu der Erkenntnis kommt, dass Nachhaltigkeit für rund 60 Prozent der Unternehmen eine wichtige Triebkraft zur strategischen Neuausrichtung ihrer Geschäftsmodelle darstellt. Wir haben dazu einige spannende Daten und Fakten zusammengestellt, die das Thema nicht nur aus einer Perspektive beleuchten. Denn wie stellt Sarah Ryglewski, die als Staatsministerin das Gesicht der Bundesregierung für nachhaltige Entwicklung ist, so treffend fest: „Nachhaltigkeit ist das Thema unserer Zeit. Politisch gesprochen müssen wir richtig auf die Tube drücken“.

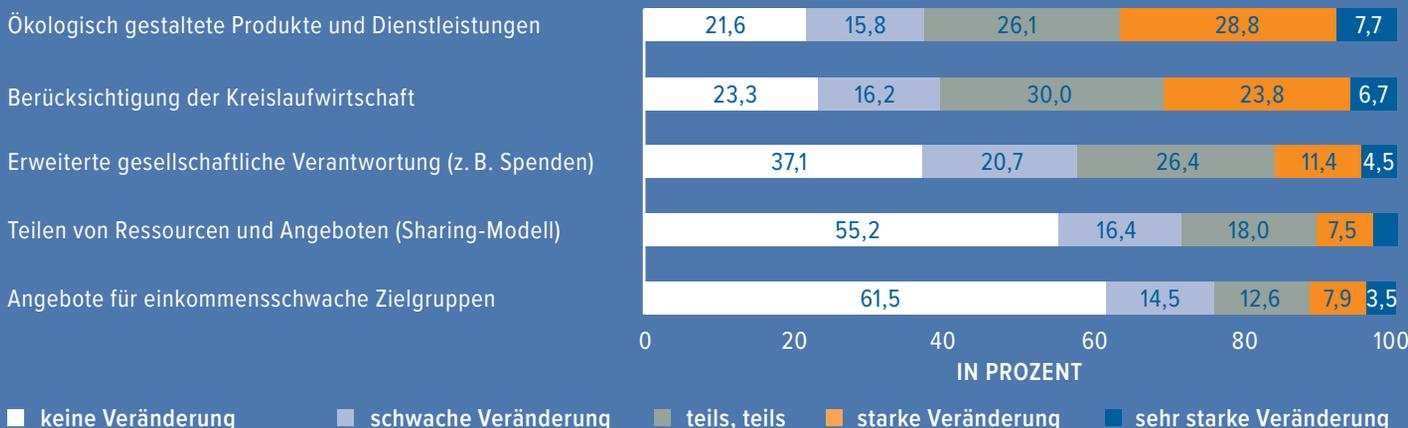
(bre) Konkurrenten

Inwieweit fühlt sich Ihr Unternehmen von seinen Stakeholdern unter Druck gesetzt, etwas gegen den Klimawandel zu tun?



| | |
|--------------------------------------------|------|
| Regulierung/Regierung | 77 % |
| Vorstandsmitglieder/Management | 75 % |
| Verbraucher/Kunden | 75 % |
| Zivilgesellschaft (z. B. Medienaktivisten) | 72 % |
| Investoren | 71 % |
| Konkurrenten | 66 % |

Wie hat sich die Wichtigkeit des Themas Nachhaltigkeit in Ihrem Unternehmen in den letzten Jahren entwickelt?



REEDEREISTANDORTE IN DEUTSCHLAND

266 SCHIFFFAHRTSUNTERNEHMEN INSGESAMT



Was waren 2023 die wichtigsten Aspekte von Nachhaltigkeit für deutsche Konsumenten?

| | |
|----------------------------|------|
| Tierwohl | 57 % |
| Bewusster Konsum | 49 % |
| Umweltschonende Verpackung | 49 % |
| Fair erzeugt und gehandelt | 45 % |
| Regionalität | 41 % |

Angestrebte Reduzierung der Treibhausgasemissionen in der weltweiten Schifffahrt nach der Treibhausgasstrategie der IMO

BEZOGEN AUF DAS BASISJAHR 2008



2030: -20 %

2040: -70 %

2050: -100 %

Die europäischen Länder mit den geringsten prognostizierten Beiträgen zum Klimawandel durch ihre klimapolitische Zielsetzung

LAUT „ENVIRONMENTAL PERFORMANCE INDEX“ (EPI) VON 2024

| | |
|-----------------|--------|
| 1. Estland | 82,8 % |
| 2. Finnland | 71,8 % |
| 3. Griechenland | 71,3 % |
| : | |
| 6. Deutschland | 64,9 % |



Rund 26 Kilometer stromaufwärts an der Wesermündung gelegen verfügt der multifunktionale Seehafen Brake über eine rund 2,5 Kilometer lange Stromkaje mit insgesamt acht Schiffs Liegeplätzen.

ZEIT FÜR GRÜN

Im Hafen von Brake ist nicht nur beim Umschlag einiges los, sondern auch in puncto Nachhaltigkeit. Die Projekte reichen von Blühwiesen über die gerade abgeschlossene Komplettumstellung auf LED-Lampen bei der Hafengesellschaft NPorts bis zum Bau von Niedersachsens größter Photovoltaik-Dachanlage beim Hafenlogistiker J. MÜLLER.

Wenn der Eingang die Visitenkarte ist, sollte das auch für den Vorgarten gelten. Bei NPorts in Brake ist bereits hier die Veränderung zu sehen. Statt Kies und Buchsbaum strecken sich den Besuchern des Hafenhauses seit 2022 zur Begrüßung gelbe Blumen und anderes Grün entgegen. Neben und hinter dem Bürogebäude wachsen viele weitere Pflanzen – von Rosmarin bis Hibiskus.

In Zusammenarbeit mit dem Naturschutzverein Nabu wurde außerdem eine große Blühwiese angelegt. Schüler der Umwelt-AG des Gymnasiums in Brake haben bunt bemalte Nistkästen für Stare und Meisen gebaut, die dort in den Bäumen hängen. Für Insekten gibt es nicht nur Totholzhecken, sondern sogar ein selbstgebautes „Hotel“.

Die Idee dahinter, das gesamte Areal grüner und insektenfreundlicher zu gestalten, stammt aber nicht aus den Führungsetagen des öffentlichen Hafenebetreibers, sondern kommt von der Belegschaft, berichtet Franziska Walther, stellvertretende Leiterin der NPorts-Niederlassung in Brake. Darunter sind einige Mitarbeiter, die ihre Ableger aus den eigenen Gärten spenden. Bei großen Veranstaltungen wie der Eröffnung des Großschiffsliegeplatzes im vergangenen Jahr werden die Tische statt mit Schnittblumen mit Grünpflanzen geschmückt, die dann im Garten eingesetzt werden.

Gegossen wird mit Wasser aus der Regentonne. „Das Begrünen ist ein laufendes Projekt“, betont Walther. Damit sollen Nachhaltigkeit und auch die Entwicklung sichtbar und erlebbar werden. Das gilt ebenso für die Anwohner, die den Garten als öffentliche Grünanlage nutzen. Für die Mitarbeiter steht damit ein grüner Pausen- und Besprechungsraum zur Verfügung.

Grundwasserfreundliche Kehrmaschine

Zahlreiche Nachhaltigkeitsprojekte gibt es auch im Hafengebiet selbst. Ein Beispiel ist die Kehrmaschine, die das Gelände inklusive der Schienen reinigt, damit keine Partikel in die Weser gelangen. Statt wie in der Vergangenheit Trinkwasser zu benutzen, kommt dafür nun das Wasser zum Einsatz, mit dem zuvor die Leitungen für die Frischwasserversorgung der Schiffe durchgespült wurden.

Um die Grünflächen im Hafengebiet kümmert sich Elfi Bargmann, Mitarbeiterin der Abteilung Technik. „Wir haben hier 11,2 Hektar Rasenflächen, von denen wir inzwischen nur noch 17 Prozent, und das auch nur noch ein- bis zweimal pro Jahr, mähen“, erläutert sie. Schritt für Schritt werden die Flächen umgestaltet und auch Vertikalfächen wie Lärmschutzwände mit Kletterhortensien und wildem Wein begrünt. Das gilt ebenso für Neubauten von Hafenkunden, die entsprechende Auflagen erhalten.

Kevin Klahr aus der Technikabteilung pflanzt im Rahmen einer gemeinsamen Aktion der Mitarbeiter im Hafengarten von NPorts in Brake eine Hibiskuspflanze ein.



Damit NPorts und seine Kunden in Brake nicht isoliert an ähnlichen Ideen mit möglicherweise vergleichbaren Herausforderungen arbeiten, hat Walther einen Hafentammtisch rund um Nachhaltigkeitsthemen ins Leben gerufen. Zum Teil werden Externe eingeladen, vor allem aber tauschen sich alle sechs Monate NPorts und Unternehmen mit Bezug zum Hafen Brake aus.

Photovoltaik-Aufdachanlage

Auch das Projekt, auf das man bei J. MÜLLER besonders stolz ist, konnte der Konzern nicht allein bewältigen, sondern nur mit Unterstützung von Partnern wie der Commerzbank, dem Bauunternehmen Björn & Peter Renken, dem Entwickler von Automatisierungskonzepten Schulz Systemtechnik sowie dem Versorgungsunternehmen EWE Netz. Die Rede ist von der Photovoltaikanlage (PV-Anlage) auf insgesamt zehn Hallendächern, die im April dieses Jahres in Betrieb genommen wurde.

Mit einer Gesamtfläche von 62.100 Quadratmetern und einer Spitzenleistung der Module von 12,8 Megawatt peak handelt es sich um die größte Aufdachanlage Niedersachsens. „Der Solarertrag beträgt 959 Kilowattstunden pro installiertem Kilowatt peak und soll jährlich den Ausstoß von 5.804.000 Kilogramm CO₂-Emissionen vermeiden“, berichtet Cedric Witten, Bereichsleiter Technik und IT bei J. MÜLLER. Das Investitionsvolumen lag bei elf Millionen Euro. →

Die gestapelten Container, die früher der Marine gehörten, dienen in Brake seit der Hafenerweiterung West im Jahr 2006 als Lärmschutzwand und könnten zukünftig ebenfalls begrünt werden. Von links: Franziska Walther, stellvertretende Niederlassungsleiterin, Dörte Schmitz, Leitung Kommunikation, Prassila Tamizuddin, Volontärin, Elfi Bargmann, Mitarbeiterin der Abteilung Technik.

Franziska Walther, stellvertretende Leiterin der NPorts-Niederlassung in Brake, zeigt das von ihren Kollegen selbstgebaute Insektenhotel im Garten des Hafenhauses.





Unten vom Gelände aus sind nur die multifunktionalen Lagerhallen zu sehen. Erst der Blick von oben zeigt die 31.000 in verschiedene Himmelsrichtungen ausgerichteten Module, mit denen J. MÜLLER bereits 31 Prozent des benötigten Stroms selbst erzeugt.

„Die Idee dafür entstand bereits vor sechs Jahren, wurde aber durch den Angriff auf die Ukraine konkret, als es schwer war, Energie zu beschaffen und diese zudem immer teurer wurde“, erinnert sich Witten. Das Ergebnis: „Wir produzieren jetzt mehr als 31 Prozent des von uns benötigten Stroms selbst.“ Und es gibt bereits ein nächstes Projekt: „Den Strom, der gegenwärtig ins öffentliche Netz abgegeben wird, wollen wir ab 2025 mithilfe eines Batteriespeichers mit ein bis vier Megawatt selbst nutzen“, so Witten.

Radarprojekt Vorstellgleise

Bei NPorts wurde Ende September ein vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr gefördertes Projekt im Rahmen der Förderrichtlinie „Digitale

In Zusammenarbeit mit dem Naturschutzverein Nabu wurde im Garten von NPorts in Brake eine große Blühwiese angelegt, die bis zum Herbst Insekten und Vögeln eine Nahrungsquelle bietet.



Im Zuge des Radarprojekts 4.0 wurde die Zählung der rund 50.000 Waggons im Jahr digitalisiert. Das verringert nicht nur den Aufwand und ermöglicht eine bessere Kapazitätsplanung, sondern spart auch Energie und reduziert damit Emissionen. (v. l.: Olaf Eden, verantwortlich für Elektrotechnik in Brake, und Romina Hanisch, Projektleiterin Radar)

Testfelder in Häfen“ (Digi-Test) abgeschlossen: die Digitalisierung der Zählung der Waggons. Aufgrund der Größe der Hafeninfrastruktur mit 33 Kilometer Gleisen und 100 Weichen war NPorts bisher auf die Zahlen der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVUs) angewiesen. „Diese meldeten bestenfalls in Excel“, so Romina Hanisch, Projektleiterin Radar. „Kontrollen waren nur stichprobenartig möglich, wir brauchen aber verlässliche Daten.“

Statt auf teure Standardsysteme mit optischer Zeichenerkennung (Optical Character Recognition, OCR) setzt man dafür bei NPorts auf handelsübliche Kamertechnik. Die nachgeschaltete OCR liest bei den mit 15 bis 25 Stundenkilometern vorbeifahrenden Zügen dann die Containernummern und Gefahrgut-siegel aus. Das führt nicht nur zu mehr Genauigkeit bei der Abrechnung, zu einer effizienteren Nutzung der Infrastruktur und einer Ressourceneinsparung mit weniger Kontrollen durch die Disponenten, sondern auch zu Synergieeffekten wie verkürzten Standzeiten, geringerem Energieverbrauch und weniger Emissionen.

Die Reduktion des Stromverbrauchs steht auch bei Olaf Eden, verantwortlich für Elektrotechnik in Brake, ganz oben auf der Agenda. So wurden zwischen 2019 und 2021 alle Mittelspannungsschaltanlagen und 20-Kilovolt-Öl-Transformatoren neu errichtet beziehungsweise erneuert. Durch den deutlich verbesserten Wirkungsgrad hat dies zu Energieeinsparungen in Höhe von rund zwölf Prozent geführt. 2024 wurde die 2015 begonnene Umrüstung von 1.040 Außenbeleuchtungen auf LED mit einem Investitionsvolumen von 500.000 Euro erfolgreich abgeschlossen. Der Energieverbrauch ist dadurch und mithilfe von sensorischer Bedarfssteuerung um 41 Prozent gesunken – auch gut für die eigene Visitenkarte. (cb) ▣

Weitere Informationen:

www.nports.de
www.jmueller.de



**BREMEN
BREMERHAVEN**
PORTS WITH PASSION.

Green Focus sei Dank.



Alles dreht sich um unsere (Um)Welt.



Wir setzen ein Zeichen für
Nachhaltigkeit in unseren Häfen

#aufunsistverlass
www.bremenports.de



GEMEINSAME VORREITER

Als Energiequelle, als Speichermedium und als Ersatz für fossile Brennstoffe spielt Wasserstoff eine bedeutende Rolle bei der Energiewende. Vor diesem Hintergrund übergab Bundeswirtschaftsminister Robert Habeck im Juli zusammen mit mehreren Wirtschaftsministern der Länder die Förderbescheide für 23 herausragende und zukunftsweisende Wasserstoffprojekte in Deutschland. Allein zwölf davon werden in Niedersachsen und Bremen realisiert.

Bei diesen Infrastrukturvorhaben handelt es sich um sogenannte IPCEI-Projekte – IPCEI steht für „Important Project of Common European Interest“ –, die der Bund und die Länder mit rund 4,6 Milliarden Euro unterstützten. Rund die Hälfte dieser 23 Projekte wird in Niedersachsen (insgesamt zehn) und in Bremen (zwei) realisiert. Dafür werden 1,28 Milliarden Euro beziehungsweise 65 Millionen Euro in die jeweiligen Bundesländer fließen. „Mit dieser Großinvestition in den Klimaschutz machen wir einen großen Schritt in Richtung des schnellen Aufbaus einer nachhaltigen Wasserstoffwirtschaft und damit in die grüne

Wasserstoffzukunft Niedersachsens“, sagt der niedersächsische Umwelt- und Energieminister Christian Meyer. Und Kristina Vogt, Bremer Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, betont: „Der Bremer Industriestandort wird durch diese Investitionen insgesamt gestärkt. Es entstehen klimafreundliche Energie-Infrastrukturen, die auch anderen Industriezweigen im Land Bremen zugänglich sein werden.“

Eingebettet sind die hier beschriebenen Aktivitäten beider Bundesländer in die Norddeutsche Wasserstoffstrategie. Zur großtechnischen Erzeugung von grünem Wasserstoff, der Schaffung von ausreichenden „Wasserstoffautobahnen“ für den Transport des Energieträgers und dem Aufbau entsprechender Speicherkapazitäten kommen weitere Projekte zur Nutzung des grünen Wasserstoffs und technische Entwicklungsprojekte, etwa für grünes Fliegen, hinzu.

Auf dem Weg zum „grünen Wasserstoffland Nummer eins“

Die zehn Infrastrukturprojekte in Niedersachsen verteilen sich auf drei Großelektrolyse-Projekte, sechs Wasserstoffleitungsvorhaben und ein Projekt zur Umrüstung eines Kavernenspeichers für Wasserstoff. Dazu sagt Christian Meyer: „Wir sind auf dem Weg, nicht nur Erzeugungszentrum und wichtiger Speicherstandort von Wasserstoff zu werden, sondern auch die Drehscheibe für den Import und die Verteilung von grünem Wasserstoff in Deutschland. Niedersachsen wird grünes Wasserstoffland Nummer eins.“

Von den drei angesprochenen Großelektrolyseuren zur Wasserstoffherstellung entstehen zwei in Lingen und einer in Emden. Über letzteren Standort sagt Meyer: „Emden ist schon jetzt einer der Hotspots für erneuerbare Energien in Niedersachsen. Durch das IPCEI-Projekt ‚Clean Hydrogen Coastline‘ mit dem 320-Megawatt-Elektrolyseur wird das noch untermauert.“ Bei den beiden Elektrolyseurprojekten in Lingen, „LGH2 Lingen Green Hydrogen“ und „GET H2 Nukleus“, sollen vier Produktionseinheiten für grünen Wasserstoff entstehen – mit insgesamt rund 400 Megawatt.

Das zweite Standbein Niedersachsens bilden die sechs Leitungsvorhaben „Clean Hydrogen Coastline“, „Hy Per Link Niedersachsen“, „Green Octopus Mitteldeutschland“, „GET H2 OGE NI“, „GET H2 Nowega NI“ und „GET H2 Thyssengas NI“. In diesem Zuge sind zahlreiche Kilometer an Wasserstoffpipelines quer durch Deutschland geplant. Abgerundet werden die Vorhaben für den Einsatz von grünem Wasserstoff durch die Schaffung von Speichermöglichkeiten in großem Maßstab. Dafür ist die Umrüstung des Salzkavernenspeichers in Huntorf (Elsfleth) vorgesehen. Unter der Bezeichnung „H2S Huntorf“ soll der dortige Speicher voraussichtlich ab 2027 Platz für bis zu 70 Gigawattstunden Wasserstoff bieten.

Mit Blick auf diese zehn Projekte bilanziert Meyer: „Die Hälfte der jetzt deutschlandweit geförderten Elektrolysekapazität – 720 Megawatt – und 40 Prozent der Wasserstoffpipeline-Länge – rund 800 Kilometer – werden in Niedersachsen realisiert. Die ausreichende Verfügbarkeit und der Einsatz von grünem Wasserstoff sind eine zwingende Voraussetzung für

das Erreichen der Klimaziele und die Transformation von Energieversorgung und Industrie.“ Da passt es nur zu gut, dass bereits ein weiteres IPCEI-Pipelinevorhaben mit niedersächsischer Beteiligung unter dem Projektnamen „Aqua Ductus“ in Planung ist. Dieses soll ebenfalls durch Bund und Land gefördert werden. Vorgesehen sind dabei der Bau einer rund 300 Kilometer langen Wasserstoffpipeline in der Nordsee, deren Anlandung in Niedersachsen sowie der Anschluss an das künftige Wasserstoff-Kernnetz. Somit würde auch die Einbindung von künftig auf See erzeugtem Wasserstoff sowie von potenziellen Wasserstoffimporten aus Nordsee-Anrainerstaaten möglich.

Vielfältigkeit über IPCEI hinaus

Die Bescheide für die Förderung der bremischen Projekte „Clean Hydrogen Coastline“ und „Hy Per Link“ hat Habeck zusammen mit Maike Frese, Bremer Staatsrätin für Wirtschaft, ebenfalls im Juli an die beteiligten Unternehmen EWE und Gasunie übergeben. Die beiden Projekte beinhalten den Aufbau einer nachhaltigen Wasserstoffinfrastruktur in Bremen – ähnlich wie die dazugehörigen Teilprojekte in Niedersachsen. Im Bremer Teil von „Clean Hydrogen Coastline“ ist beabsichtigt, eine Wasserstoff-Elektrolyse in einer Größenordnung von 50 Megawatt am Standort Mittelsbüren in direkter Nähe des dortigen Stahlwerks aufzubauen. Und bei dem Projekt „Hy Per Link“ erfolgt auf Bremer Seite der Aufbau einer Leitungsinfrastruktur, um die Stadt an das entstehende bundesländerübergreifende Wasserstoffnetz anzubinden.

„Auch außerhalb der im Juli bewilligten IPCEI-Projekte haben wir zahlreiche Aktivitäten zum Thema Wasserstoff im Land Bremen“, ergänzt Vogt und verweist unter anderem auf zwei weitere IPCEI-Projekte. „DRIBE 2“ wurde bereits Ende Mai bewilligt, wird mit einem hohen dreistelligen Millionenbetrag gefördert und hat die Umstellung des Betriebs im Stahlwerk von Arcelor Mittal in Bremen auf Wasserstoff zum Ziel. Mit dieser Maßnahme soll eine Emissionsminderung von rund 50 Prozent des gesamten CO₂-Ausstoßes in Bremen erreicht werden. „WOPLIN“ ist ein gemeinsames Projekt der Airbus-Standorte Bremen, Hamburg und Stade, bei dem die Grundlagen für die Verwendung von Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie für die Produktion eines klimafreundlichen Flugzeugs geschaffen werden sollen. Für dieses Projekt liege die beihilferechtliche Genehmigung durch die EU-Kommission vor, der Förderbescheid stehe aber noch aus.

Zu den weiteren Großprojekten in Bremen zählt der geplante „Energy Port“ in Bremerhaven. Er kann, soweit eine Finanzierung sichergestellt und die rechtliche Machbarkeit bestätigt wird, auch zur nationalen Versorgung mit grünen Energieträgern beitragen. Die Anbindung Bremerhavens an das Wasserstoff-Kernnetz ist geplant. Das „Hydrogen Lab Bremerhaven“ und der „Ecomat Hydrogen Campus“ in Bremen sind zwei weitere Stichworte für Forschung, Entwicklung, Dienstleistungen und Produkte aus dem Land Bremen. (bre) 



KOMPETENZBÜNDELUNG MIT „ECO POWER PORT“

BREMERHAVEN BLG LOGISTICS und EUROGATE werden in Bremerhaven zukünftig unter der neuen Marke „Eco Power Port“ zusammenarbeiten. Das kündigten die Partner im September an. „Durch die gemeinsame Nutzung von Flächen auf dem Containerterminal sowie perspektivisch im Bereich Südhafen ‚Roter Sand‘ schaffen wir Synergien, die sowohl unseren Kunden als auch der gesamten Windenergiebranche zugutekommen“, erklärt Matthias Magnor, Vorstandsmitglied und COO der BLG-Gruppe. Beide Unternehmen blicken auf eine langjährige Erfahrung im Umschlag von Schwergut- und Windenergiekomponenten zurück.



NEUBAUANLAUF ALS WICHTIGER STRATEGISCHER IMPULS

BREMERHAVEN Im September hat die „Liao He Kou“, ein Neubau von Cosco Shipping Lines, am BLG Autoterminal Bremerhaven festgemacht. Schon im August 2023 lief mit der „Cosco Shengshi“ ein neues Schiff der Reederei das Terminal an. „Nach dem gelungenen Testlauf im letzten Jahr setzen wir nun einen weiteren wichtigen strategischen Impuls, um unsere Zusammenarbeit weiter zu stärken und auszubauen“, sagte Karsten Dirks, operativer Geschäftsführer des BLG Autoterminals Bremerhaven. „Als wichtige Drehscheibe für die internationale Automobilindustrie spielen für uns auch chinesische Importe eine wichtige Rolle.“



ENVOCONNECT: NACHHALTIGKEIT ALS TEILNEHMERMAGNET

BREMERHAVEN Die deutschlandweit einzigartige Nachhaltigkeitskonferenz für Häfen und Logistik, Envococonnect, fand im September im Hotel Sail City in Bremerhaven statt. Rund 150 Teilnehmer waren der Einladung von bremenports gefolgt und diskutierten zwei Tage, welche Ideen und Projekte die Hafenwirtschaft und Logistik noch umweltfreundlicher machen können. Auf dem Programm standen unter anderem zwei politische Impulsvorträge und vier Keynotes. Dabei gaben Bremens Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, Kristina Vogt, und die Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Digitales und Verkehr, Daniela Kluckert, spannende Einblicke in die strategische Arbeit von politischen Entscheidungsträgern, während Isabelle Ryckbost, Generalsekretärin der European Sea Ports Organisation (ESPO) ihre Visionen für die Zukunft der europäischen Seehäfen vorstellte. Anschließend ging es mit einer Vielzahl interessanter Vorträge, Panels, Sessions und Diskussionsrunden weiter. Anlässlich der zweiten Auflage der Envococonnect scherzte bremenports-Geschäftsführer Robert Howe: „Wenn wir weiterhin so eine prozentuale Steigerung der Teilnehmenden hinbekommen, füllen wir in 15 Jahren das Weserstadion“.

NACHHALTIG UNTERWEGS

EMDEN Im September taufte die schwedische Reederei Wallenius Marine im Seehafen Emden ihren neuen, 200 Meter langen Autotransporter „Future Way“. Das auf dem Slepner-Konzept basierende Schiff gilt als Meilenstein für den nachhaltigen Seeverkehr zwischen Europa und Nordamerika und ist das erste von zwei Schiffen, die für die Volkswagen Group Logistics gechartert wurden. Rund 4.500 Fahrzeuge werden damit pro Fahrt von Emden nach Nordamerika transportiert. „Wir werden das Schiff wahrscheinlich alle vier bis sechs Wochen in Emden sehen“, so Manfred de Vries, Geschäftsführer von Autoport Emden.



IM ZEICHEN DER TRANSFORMATION

HAMBURG Ein Höhepunkt der diesjährigen Fachmesse SMM war der Minister- und Senatoren-Empfang am Stand des Maritimen Clusters Norddeutschland (MCN), der unter dem Leitmotiv „Maritime Transformation“ stand. Kristina Vogt (Bremerhaven), Melanie Leonhard (Hamburg), Jochen Schulte (Mecklenburg-Vorpommern), Olaf Lies (Niedersachsen) und Claus Ruhe Madsen (Schleswig-Holstein) waren im September der Einladung des MCN zu der Fachmesse gefolgt. „Besonders für die kleinen und mittleren Unternehmen stellt das MCN eine wertvolle Plattform dar, um gezielt neue Projekte und neue Partnerschaften zu ermöglichen“, so Vogt.



STAATSHILFEN FÜR MEYER WERFT BESCHLOSSEN

PAPENBURG Bei ihrem Besuch der Meyer Werft im September haben Bundeskanzler Olaf Scholz und der niedersächsische Ministerpräsident Stephan Weil ihren Willen unterstrichen, das Unternehmen im Rahmen eines Sanierungs- und Zukunftskonzepts zu unterstützen. Wenige Tage später stimmten der Deutsche Bundestag und der Landtag von Niedersachsen einem Rettungspaket zu, das unter anderem den Erwerb von 80,7 Prozent der Unternehmensanteile für 400 Millionen Euro und Bürgschaften für Kredite in Höhe von insgesamt zwei Milliarden Euro umfasst. Der Einstieg soll bis Ende 2027 / Anfang 2028 zeitlich begrenzt sein.



JADE-DIENST AGIERT MIT FÜHRUNGSTRIO

WILHELMSHAVEN

Seit September besteht die Geschäftsführung der Jade-Dienst GmbH aus drei Mitgliedern. Neben Anita Oestmann und Hans Oestmann ist Torsten Meinke nun weiterer Geschäftsführer. Er „wird die Unternehmensbelange im operativen Ablauf in Abstimmung mit den anderen Geschäftsführern mit unterstützen und Verantwortung übernehmen“, heißt es in der dazugehörigen Presseinformation des maritimen Dienstleisters. Meinke verfüge zudem über „viel Erfahrung in verschiedenen Leitungsfunktionen“. Unter anderem war er bei der EVAG Emden Verkehrs und Automotive Gesellschaft und bei Weert tätig.

SÜDHAFEN SCHWER IM GESCHÄFT

BREMERHAVEN Beste Voraussetzungen für außergewöhnliche Projekte bietet BLG LOGISTICS die neue 60.000 Quadratmeter große Erweiterungsfläche mit Hallenkapazität im sogenannten Südhafen „Roter Sand“ – in unmittelbarer Nähe zum BLG Autoterminal Bremerhaven. Der Umschlag und die Montage zweier Kraftwerksmodule des Kunden Siemens Energy markierten im August den erfolgreichen Startschuss für die kurz zuvor in Betrieb genommene Fläche. Im Südhafen montiert BLG LOGISTICS Anlagen und Maschinen, die aufgrund von Gewicht und Größe nicht mehr über die Straße transportiert werden können, direkt am seeschifftiefen Wasser.



GRÜNES LICHT FÜR DEN HAFENAUSBAU

CUXHAVEN

Im September genehmigte die Europäische Kommission die öffentliche Teilfinanzierung der Liegeplätze 5 bis 7 in Cuxhaven. Dort werden in den nächsten Jahren 38 Hektar zusätzliche schwerlastfähige Logistikfläche für den Umschlag und die Lagerung von On- und Offshore-Windkraftanlagen entstehen. 300 Millionen Euro Investitionen sind für das Projekt geplant. Das Land Niedersachsen hat der Hafenerweiterung, die die Klimaziele der Bundesregierung unterstützen soll, 100 Millionen Euro an Landesmitteln zugesagt. Die Bundesregierung wird sich zu einem Drittel an den Kosten des Baus beteiligen.

GREEN FOCUS AWARD 2024: AND THE WINNERS ARE ...

BREMERHAVEN Im Rahmen des Nachhaltigkeitskongresses Envconnect wurden im September die Gewinner des diesjährigen „Green Focus Awards“ gekürt. In der Kategorie „Sauberes Schiff“ setzte sich der RoRo-Transporter „Auto Advance“ der norwegischen Reederei United European Cars Carriers (UECC) durch. Der Titel „Saubere Flotte“ ging wie im Vorjahr an die CMA-CGM-Gruppe. In der neu eingeführten Kategorie „Engagement“ zeichnete man darüber hinaus zum ersten Mal eine Person aus, die sich besonders für das Thema Häfen und Nachhaltigkeit verdient gemacht hat. Mit diesem Preis wurde Professor Benjamin Wagner vom Berg (l.) belohnt, der seit vielen Jahren in Bremerhaven, Bremen und der Region tätig und über seine Professur an der Hochschule Bremerhaven eng mit den bremischen Häfen verbunden ist. bremenports-Geschäftsführer Robert Howe (r.) bescheinigte der Jury mit der Entscheidung für Wagner vom Berg eine hervorragende Wahl und ergänzte: „Persönlich engagiert er sich insbesondere für Emissionsreduzierungen in Logistikprozessen, betreut einschlägige Studienabschlussarbeiten, initiiert und beteiligt sich an entsprechenden Forschungs- und Entwicklungsprojekten.“



MIT ROBOTERN UND HOCHDRUCK AUF NEUEN WEGEN

Im September 2021 wurde Leviathan von Karsten Schumacher und Simeon Hiertz in Bremen gegründet. Nun arbeiten die beiden gemeinsam mit Thorsten Labrenz, Bryce Lawrence und einer Vielzahl von Robotern daran, den ersten automatisierten und nahezu emissionsfreien Schiffsrecyclingbetrieb in Deutschland und Europa Wirklichkeit werden zu lassen.



Roboter im Einsatz: Hier wird ein Schiffsteil mit Hochdruck und einem Wassersandstrahlgemisch zerschnitten.

„Wir wollen das Drehbuch des Schiffsrecyclings neu schreiben“, lautet die Marschroute der Leviathan-Crew. Derzeit muss sich das Team allerdings in Geduld üben, da die erforderlichen Genehmigungen der deutschen Behörden noch nicht vorliegen. Doch das Quartett steht mit seinem Geschäftskonzept, Equipment und einem geeigneten Gelände für nachhaltiges Schiffsrecycling bereits in den Startblöcken. Für Letzteres konnte 2023 ein Pachtvertrag mit der Hansestadt Stralsund über Teile des Werftgeländes der MV Werften geschlossen werden. „Sobald die Behörden grünes Licht geben, werden wir in Stralsund bis zu 140 Meter lange Schiffe zerschneiden und einem fachgerechten Recycling zuführen“, so Thorsten Labrenz, Chief Financial Officer von Leviathan.

FOTOS: LEVIATHAN (2X)

Dass das machbar ist, hat Leviathan bereits erfolgreich unter Beweis gestellt. 2022 wurde auf dem Kieler Gelände von German Naval Yards das 38 Meter lange Wasserbauschiß „Hagemann 1“ zerschnitten. Und zwar nicht mit Schneidbrennern, sondern mit einer hauseigenen Technologie, bei der automatisierte Roboter das Schiff mit einem Wassersandstrahlgemisch und einem Druck von 2.500 Bar „beschießen“, wodurch seine Bestandteile auf ein normiertes Schrotmaß zugeschnitten werden. Im Gegensatz zum traditionellen Schiffsrecycling muss also kein Personal in einer gefährlichen Umgebung arbeiten. Zudem werden die Rohstoffe anschließend sortiert, gereinigt und zurück in den Produktionskreislauf gebracht. „Unser Ansatz entspricht nicht nur der EU-Schiffsrecyclingverordnung und der HongKong-Konvention, sondern trägt auch der zu erwartenden Verschärfung der Vorschriften und den industrieweiten Dekarbonisierungsbemühungen Rechnung“, so Labrenz.

Für die Zukunft hat der Manager bereits weitere konkrete Vorstellungen: „Es gibt zahlreiche Anfragen für unsere Technologie aus Europa, Japan und Dubai. Daher gehe ich davon aus, dass wir bis 2027 einen weiteren Standort außerhalb Deutschlands haben werden, an dem wir auch größere Schiffe nachhaltig recyceln können.“ Aus der Branche hat er längst klare Signale erhalten, dass Lösungen, wie sie in Südostasien an der Tagesordnung sind, nicht mehr gewünscht sind. „Es gilt, das Schiffsrecycling aus seiner zwielichtigen Umgebung herauszulösen und in eine transparente, nachhaltige Welt zu überführen“, gibt Labrenz den Weg vor. (bre) □



„Es gilt, das Schiffsrecycling aus seiner zwielichtigen Umgebung herauszulösen.“

Thorsten Labrenz, Chief Financial Officer von Leviathan



ZURÜCK ZUM NIEDERSÄCHSISCHEN AUSGANGSPUNKT

EMDEN Der Austragungsort der nächsten Nationalen Maritimen Konferenz steht fest. Die 14. Auflage des größten Treffens der maritimen Branche wird am 12. und 13. Mai 2025 in Deutschlands westlichem Universalhafen, in Emden, stattfinden. Dies teilte das Bundeswirtschaftsministerium mit. Bei Niedersachsens Wirtschaftsminister Olaf Lies sorgte diese Entscheidung für Freude, denn er wertete sie als Signal für die Bedeutung der norddeutschen Hafenstandorte. Das Motto der Veranstaltung könnte „It’s coming home“ lauten, so Lies. Denn auch die erste Nationale Maritime Konferenz fand in Emden statt – im Jahr 2000.

ARBEITSZEITEN IN DER SCHIFFFAHRT MANIPULIERT

BERLIN Gemeinsam mit der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) hat Verdi im September im Rahmen der Aktionswoche Baltic Week in deutschen Häfen rund 50 Seeschiffe kontrolliert. Dabei wurden massive Missstände registriert. „Wie wir erwartet haben, wurden bei fast allen Kontrollen Verstöße bei der Aufzeichnung von Arbeitszeiten, Ruhezeiten und Überstunden festgestellt“, sagt Susana Ventura aus dem Verdi-Bereich Internationale Maritime Wirtschaft. Einige Schiffe nahmen keine Überstundenaufzeichnungen vor, bei anderen waren die Besatzungen gezwungen, ihre Arbeits- und Ruhezeiten zu manipulieren, um die Vorschriften einzuhalten.



KRICHEL WIRD NEUER BLG-COO

BREMEN Zum 1. Januar 2025 beruft der BLG-Aufsichtsrat Axel Krichel als neuen Chief Operating Officer (COO) für die Geschäftsbereiche Automobile und Contract in den Vorstand der Unternehmensgruppe. Der 57-Jährige tritt damit die Nachfolge von Matthias Magnor an, der als Vorstandsvorsitzender an die Spitze der BLG-Gruppe wechselt. Der studierte Informatiker Krichel war zuletzt Mitglied der Geschäftsführung bei Kuehne+Nagel und verantwortete die gesamte Kontraktlogistik in der DACH-Region. Zu den weiteren Stationen seiner beruflichen Laufbahn zählen leitende Positionen unter anderem bei Schenker und DHL.



COMMUNITY



BREB GRÜNDET NEUEN GESCHÄFTSBEREICH

CUXHAVEN Die stark diversifizierte Reederei BREB hat ihr Portfolio im September nochmals erweitert – und zwar um den neuen Geschäftsbereich Port & Offshore Services. Als Hafentagent für Schiffe, die Windenergieanlagen transportieren, setzt das Unternehmen aus Cuxhaven damit nach eigener Aussage „einen wichtigen Schritt, um den wachsenden Anforderungen der maritimen Wirtschaft gerecht zu werden“. Zu den Leistungen des neuen Geschäftsbereichs gehören unter anderem die Abwicklung der kompletten Logistikkette für Hafen- und Offshore-Logistik sowie Windparkdienstleistungen in den Phasen Planung, Bau und Betrieb.



KLARES STATEMENT BEIM 57. BREMER KAPITÄNSTAG

BREMEN Rund 300 Kapitäne, Vertreter der maritimen Wirtschaft und Politiker trafen sich im September zum 57. Bremer Kapitänstag. Anlässlich des Events nahmen Bremens Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, Kristina Vogt, ihr niedersächsischer Amtskollege und diesjähriger Festredner, Olaf Lies, der Hafenskapitän und Amtsleiter der Port Authority Bremen, Stephan Berger, und Christoph Bruns, Präsidiumsmitglied der BHV – Bremische Hafen- und Logistikvertretung, den Bund zum Thema Hafenfiananzierung in die Pflicht. Gemeinsam machten sie deutlich: „Da die Häfen aufgrund ihrer zentralen Funktion nicht nur für den Warenaustausch, sondern auch als Energy-Hubs von gesamtstaatlicher Bedeutung zu werten sind, ist deren Erhalt und Ausbau auch eine nationale Aufgabe.“ Zu der Traditionsveranstaltung, die erstmals 1965 ausgerichtet wurde und die Kapitäne und Chefsingenieure von Schiffen und Flugzeugen ehrt, hatte die BHV im Namen des Bremer Senats in die Obere Rathaushalle eingeladen.



ZUSAMMENARBEIT FÜR CO₂-NEUTRALEN HAFEN

BREMERHAVEN 2023 wurde von bremenports unter Beteiligung der lokalen Hafenvirtschaft das Projekt „CO₂-neutraler Überseehafen“ ins Leben gerufen – mit der Absicht, eine gemeinsame Dekarbonisierungsstrategie für Bremerhaven zu entwickeln. Dabei zeigte sich, dass es einer signifikanten Veränderung der noch heute stark durch fossile Energieträger geprägten Versorgung des Hafens bedarf. Ebenso wurde deutlich, dass der heute geltende Rechtsrahmen vor allem für die individuelle, nicht aber für die gemeinschaftliche Eigenversorgung der Hafenanrainer mit erneuerbarer Energie wirtschaftlich vorteilhaft ist. Um dennoch unternehmensübergreifend Synergien zu erreichen, haben die Projektteilnehmer im September eine gemeinsame Erklärung verfasst. Dort heißt es unter anderem: „Wir wollen gemeinsame Ziele im Rahmen der Dekarbonisierung des Hafens identifizieren und streben – dort, wo es möglich ist – eine Harmonisierung der Interessen der Hafenanrainer und -nutzer an. Ziel ist es, mit einer einheitlichen Stimme aufzutreten. Dies halten wir sowohl im Sinne der Dekarbonisierung für unverzichtbar, aber auch, um die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes und der einzelnen Akteure im Hafen zu sichern.“



NPORTS EMPFÄNGT FACHLEUTE IN CUXHAVEN

CUXHAVEN Ende August empfing NPorts im Rahmen des Forschungsprojekts „Develop Innovative Offshore Logistic“ (DIOL) eine Delegation internationaler Fachleute in Cuxhaven. Dabei stellte Dirk Leibfried, der bei NPorts zuständige Ansprechpartner für das Projekt DIOL, den Standort mit seinem Deutschen Offshore-Industrie-Zentrum (DOIZ) und dessen Kompetenzen auf dem Gebiet der erneuerbaren Energien vor. DIOL unterstützt das internationale Vorhaben der Transformation der Nordsee als Europas grünes Kraftwerk. Ein Schwerpunkt des Projektes ist der Einsatz von Drohnen im Bereich Offshore-Windparks.



EXPERTENTALK IM WIENER JUWEL

WIEN Am 12. September begeisterte der Logistics Talk zahlreiche Gäste in Wien – und zwar in der Eventlocation Juwel. Auf der Agenda der Podiumsdiskussion standen diesmal unter anderem die Themen CTB fit for Future und Vereinheitlichte Prozesse in der Truckerabfertigung sowie verschiedene Kooperationsprojekte von bremenports mit österreichischen Partnern. Als Experten füllten Stefan Färber (bremenports), Oliver Spiller (BLG LOGISTICS), Oliver Bergk (EUROGATE) und Nikolaus Hirnschall (Roland Spedition) den Themenkatalog mit Leben. Moderiert wurde das Event von Hilke Theessen (Radio Bremen).



MOSOLF ÜBERNIMMT TRANSPORT OVERSEAS GROUP

KIRCHHEIM TECK/BREMEN Zum Jahreswechsel 2024/25 übernimmt Mosolf Port Logistics & Services (MPLS) die Transport Overseas Group (TOG) zu 100 Prozent – inklusive der Standorte in Belgien, Spanien, Polen und den Vereinigten Arabischen Emiraten. Dazu Tim Oltmann, CEO der TOG: „Wir ergänzen uns perfekt! Jede Gruppe hat die Puzzleteile, die der anderen bis dato fehlen. Die Mosolf Gruppe bringt mit 800 Fahrzeugtransportern und über 60 Spezial-Lkw für High and Heavy schlagkräftige Assets ein; die TO Group hat die direkten Zugänge zu den Reedereien und Kunden aus dem Breakbulk-, Project-Cargo- und RoRo-Segment.“



HARREN GROUP BETEILIGT SICH AN JOINT VENTURE IN ITALIEN

BREMEN Die Harren Group aus Bremen hat gemeinsam mit Kestrel Italia und Intermare das neue Joint Venture KestrelMare gegründet. Die Partnerschaft zielt darauf ab, die gemeinsamen Aktivitäten in Italien zu intensivieren und parallel dazu das Geschäft im Bereich der Projektladungs- und Schwergutlogistik auszubauen. Das neue Unternehmen mit Sitz in Genua übernimmt die Geschäftsfelder von Intermare und Kestrel Italia und vereint sie unter einer Marke. KestrelMare fungiert dabei als Repräsentanz der Harren Group in Italien und vertritt deren Marken „SAL Heavy Lift“, „Intermarine“ und „Combi Lift“.

NIEDERSACHSENS SEEHÄFEN ZEIGEN SICH ROBUST

NORDENHAM Mehr als 200 Gäste aus Hafenwirtschaft, Politik und Verwaltung konnten die Seaports of Niedersachsen anlässlich des 32. Hafentags im September in Nordenham begrüßen. Dabei stellte Seaports-Geschäftsführer Andreas Bullwinkel (2. v. r.) die aktuellen Entwicklungen in den neun niedersächsischen Seehäfen vor und verkündete für das erste Halbjahr 2024 einen Umschlag von rund 20,824 Millionen Tonnen im Seeverkehr. Das entspricht einem Plus von einem Prozent im Vergleich zum Vorjahresergebnis. „Unter Beachtung der besonderen Vorkommnisse an der Huntebrücke, die unsere starken Weserhäfen deutlich eingeschränkt haben, ist das ein bemerkenswertes Ergebnis“, so Bullwinkel. Ebenso verwies der Bürgermeister der Stadt Nordenham, Nils Siemen (r.), anlässlich des Hafentags auf die wachsende Bedeutung des Hafens für den Industriestandort Nordenham und bedankte sich bei allen Beteiligten für die schnelle Reparatur der Hilfsbrücke über die Hunte.



ERFOLGREICHE WARTUNG DES SCHLEUSENTORS

CUXHAVEN Nach fünf arbeitsintensiven Monaten hat NPorts im Oktober die Wartung des Mitteltors der Cuxhavener Seeschleuse erfolgreich abgeschlossen. Alle sechs Jahre muss der Hafentreiber jedes der drei dortigen Schleusentore trockenlegen und gründlich überholen. Die Kosten dafür liegen bei rund 700.000 Euro pro Tor. Mit diesen Investitionen wird sichergestellt, dass das Bauwerk auch in Zukunft seine Funktion zuverlässig erfüllen kann. „Das Fluten des Tores ist jedes Mal ein emotionales Moment“, erklärte Knut Kokkelink, Leiter des NPorts-Hafenstandorts Cuxhaven, als die Wassermassen erstmals wieder losströmten.



WEICHENSTELLUNG FÜR DIE ZUKUNFT DES RANGIERENS

BREMEN „sH2unter@ports“ – hinter diesem kryptischen Namen verbirgt sich ein abgeschlossenes Projekt mit der Fragestellung: Lassen sich Rangierloks (engl.: shunter) auch klimafreundlich betreiben? Dazu bremenports-Geschäftsführer Robert Howe: „Mit dem ‚sH2unter@ports‘-Projekt wurde wertvolle und praxisnahe Grundlagenforschung betrieben und festgestellt, was überhaupt möglich ist. Klar ist, egal ob Wasserstoff oder E- bzw. Batterieantrieb: Beide Varianten erfordern enorme Investitionen in den Um- oder Neubau entsprechender Loks.“ Weitere Details soll in Kürze der Abschlussbericht der sechs Verbundpartner liefern.

ONNEN-LÜBBEN ÜBERNIMMT ERNEUT DAS RUDER

OLDENBURG Zum 1. Januar 2025 wird Inke Onnen-Lübben als Geschäftsführerin zur Hafenmarketinggesellschaft Seaports of Niedersachsen zurückkehren. 2018 hatte sie den dortigen Geschäftsführerposten auf eigenen Wunsch verlassen und ihre Kompetenzen seitdem in verschiedenen Positionen in der Hafen- und Logistikwirtschaft weiterentwickelt. Bis zur Übergabe im Januar wird Andreas Bullwinkel weiter interimsmäßig die Geschäfte der Gesellschaft führen, die seit 20 Jahren als Public-private-Partnership zwischen dem Land Niedersachsen und der privaten niedersächsischen Hafenwirtschaft besteht.



„WILHELMSHAVEN WIRD SPÜRBAR PROFITIEREN“

WILHELMSHAVEN Optimistisch schaut man am Jade-WeserPort auf 2025: Die im Februar startende Gemini-Kooperation zwischen Hapag-Lloyd und Maersk hat Deutschlands einzigen Tiefwasserhafen als einen von drei nordeuropäischen Hubs ausgewählt, an denen viel Ladung umgeschlagen und weitertransportiert werden soll. „Wilhelmshaven wird als einer unserer künftigen Nordhubs von der Gemini Cooperation spürbar profitieren. Der Jade-WeserPort bildet mit seinem Container Terminal Wilhelmshaven einen festen Bestandteil des Netzwerks“, so Rolf Habben Jansen, Vorsitzender des Vorstands von Hapag-Lloyd.



2024/25



SAVE THE DATE

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/



NOV

- 7.11.2024** **LOGISTICS TALK**
www.bremenports.de
Prag, Tschechische Republik
- 10.11.2024** **Exkursion auf die Luneplate**
www.bremenports.de
Bremerhaven, Deutschland
- 12.11.2024** **BHV-Hafenclub**
www.bhv-bremen.de
Bremen, Deutschland

FEB

- 11.02.2025** **BHV-Hafenclub**
www.bhv-bremen.de
Bremen, Deutschland
- 19. – 21.02.2025** **Transport Logistic Africa**
www.aircargoafrica.aero/en/
Nairobi, Kenia

MÄR

- 6. – 7.03.2025** **LogisticsConnect**
www.logistics-connect.de
Bremen, Deutschland



Mit der LogisticsConnect geht eine neue Kongressmesse für die Hafen- und Logistikbranche an den Start. Sie konzentriert sich auf die Themen Breakbulk und Projektlogistik. In die Veranstaltung integriert ist auch das langjährige Fachforum Projektlogistik der BHV – Bremische Hafen- und Logistikvertretung, die auch Träger der Programmplanung ist. Veranstalter des neuen Formats ist CONGRESS BREMEN. Die BHV und bremenports konnten als weitere Partner bei der Entwicklung und Planung gewonnen werden.

Mehr erfahren Sie in der Februar-Ausgabe des LOGISTICS PILOT, die sich mit dem Thema Breakbulk befasst.

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:
DVM Media Group GmbH
Heidenkampsweg 73–79, 20097 Hamburg
www.dvmmedia.com

Projektmanagement:
Thorsten Breuer, verantwortlich;
Julia Schwericke

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

Layout:
Monique Dobrzelak

Druck:
müllerditzten, Bremerhaven
www.muellerditzten.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



OUR PLAN FOR THE FUTURE IS SET.

Innovative and optimised: We set standards for the logistics of tomorrow.

www.blg-logistics.com

TERMINAL SERVICE AUSTRIA:

Wegbereiter in eine dynamische Zukunft.

Bis 2030 werden unsere Terminals zu multimodalen Güterzentren, bereichert um viele neue Services. Digitale und smarte Prozesse ermöglichen kürzere Durchlaufzeiten und bieten unseren Kund:innen individuelle Lösungen und Produkte. Das sowie der Ausbau unserer Terminals führen zu höheren Kapazitäten auf der umweltfreundlichen Schiene.

infrastruktur.oebb.at/terminals



HEUTE.
FÜR MORGEN.
FÜR UNS.

OBB
INFRA

„Die Schiene bringt's ...
der Umwelt zu Liebe.“

Foto: OBB / Andreas Scheiblecker