

LOGISTICS PILOT

AUSGABE

JUNI 2025



DAS HINTERLAND IN DER HINTERHAND

NATIONALE AUFGABE

Das Hinterland auf
Vordermann bringen

Seite 06

ERFOLGREICHER STARTSCHUSS

Neuer Schwergutshuttle von Bonn
nach Bremerhaven

Seite 14

BÜNDELN UND VERBINDEN

Die GVZ in Bremen und
Wilhelmshaven im Fokus

Seite 18

Themenschwerpunkt:
**Gut vernetzt
im Hinterland**

INHALT

Ausgabe:
Juni 2025



14

Sustainability

Seit März verkehrt ein neuer Schwergutshuttle zwischen Bonn und den bremischen Häfen – mit individuellen Zwischenstopps auf Nachfrage.



18

Logistics Story

Vom Hafen ins Hinterland und vom Kunden zur Kaje. Die GVZ in Bremen und Wilhelmshaven zeigen, wie clevere Logistik funktioniert.



22

Portrait

Ob tonnenschwere Windkraftanlagen oder mächtige Krane – Noah Maritime aus Emden hat sich in der Projektlogistik einen Namen gemacht.



06

Main Topic

Im Hinterland gibt es viel zu tun. Deshalb arbeiten die Häfen mit Hochdruck an Optimierungen auf der Straße, der Schiene und der Wasserstraße.



03 Editorial

04 Big Picture

12 Point of View
„Der KV braucht Planungssicherheit“

16 Facts & Figures

24 Community

26 Start-up
KI als digitaler Motivator

30 Events & Imprint

**LOGISTICS PILOT
digital!**

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



**Marco Kutscher, Referent Mobilität und Logistik
beim Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI)**

GEMEINSAM GEHT MEHR

Liebe Leserinnen und Leser,

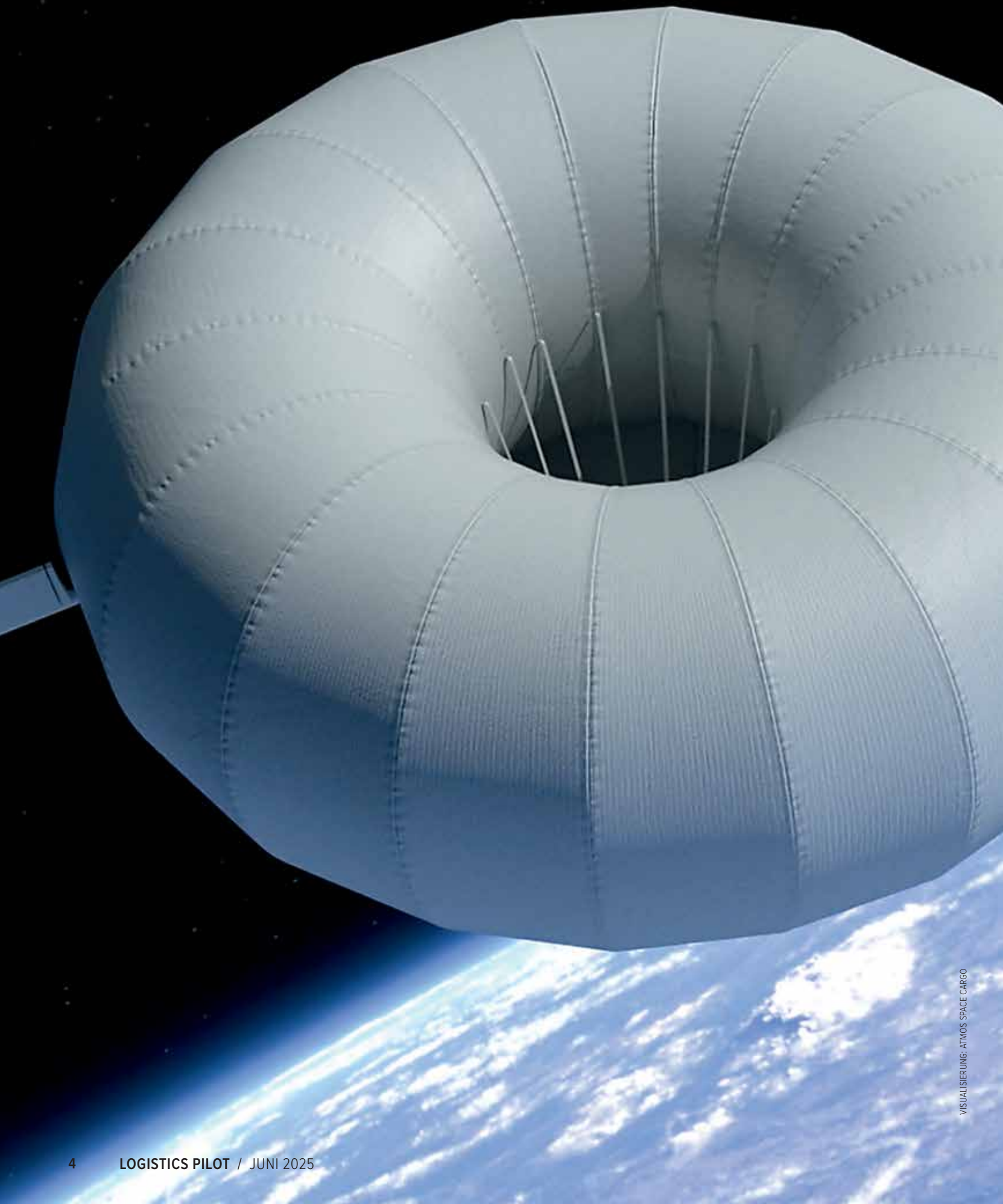
seit dem Regierungswechsel in den USA steht Vernetzung vielerorts nicht mehr allein für wirtschaftliche Chancen, sondern auch für schlaflose Nächte. Die Versuchung, den Multilateralismus als Leitprinzip unseres wirtschaftlichen und politischen Handelns aufzugeben, ist entsprechend groß. Doch das wäre ein fataler Fehler: Der wirtschaftliche Erfolg Deutschlands fußt auf unserem Zugang zu globalen Märkten und internationaler Zusammenarbeit. Doch um im weltweiten Wettbewerb zu bestehen, braucht es nicht nur starke Partnerschaften, sondern auch eine Wettbewerbsoffensive für den Standort.

Die norddeutschen Seehäfen sind zentrale Partner für den Industriestandort und entscheidende Puzzle-teile für den wirtschaftlichen Erfolg sowie die zukünftige Klimaneutralität und Sicherheit unseres Landes. Ohne Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven ist eine exportorientierte Industrie in Deutschland ebenso wenig denkbar wie die Energiewende. Die neue Bundesregierung muss die Häfen daher als nationale Aufgabe verstehen und gemeinsam mit den Ländern in ihre Wettbewerbsfähigkeit investieren.

Besonderes Augenmerk sollte dabei auf den Verkehrsinfrastrukturen liegen. Die Verkehrswege sind seit Jahrzehnten dramatisch unterfinanziert. Die Folge ist eine Infrastruktur im Krisenmodus, die die Systempartner zunehmend vor Herausforderungen stellt. Eine Investitionsoffensive und eine Neuausrichtung der Infrastrukturentwicklung und -finanzierung sind daher dringend erforderlich. Gleichzeitig gilt es, im Verkehr effektive Anreize für multimodale Lösungen zu setzen. Zentrale Stellhebel für den Ausbau des kombinierten Verkehrs sind der Ausbau, die Automatisierung und die Digitalisierung der Terminalinfrastruktur sowie eine angemessene Förderung zur Vernetzung der Verkehrsträger.

Politik und Wirtschaft haben also einige Arbeit vor der Brust. Packen wir sie gemeinsam an!

Ihr Marco Kutscher





CARGODONUT **AUF TESTFLUG**

Standardcontainer bestehen meist aus robustem Stahl, Luftfrachtcontainer – sogenannte Unit Load Devices (ULD) – häufig aus leichtem Aluminium, um das Fluggewicht zu minimieren. Weltraumcontainer sind hingegen aus sehr festen und dicken Schichten hitzebeständiger Keramik gefertigt, um die Güter bei Wiedereintritt in die Atmosphäre vor dem Verglühen zu schützen. Das Unternehmen Atmos Space Cargo aus Lichtenau im Landkreis Rastatt erprobt nun einen selbstaufblasbaren Hitzeschild aus spezieller Folie. Letztere soll den Container nicht nur erheblich leichter machen, sondern auch vor Temperaturen bis 1.000 Grad Celsius schützen und – aufgeblasen zu einem donutförmigen Kissen – als Bremssystem fungieren, wenn der Container im freien Fall zurück auf die Erde stürzt. Mit einem wissenschaftlichen Experimentaufbau als Fracht schickte Atmos Ende April die Kapsel „Phoenix 1“ auf den ersten Testflug ins All und zurück. Unterm Strich verlief die Mission erfolgreich. Die Landung erfolgte aber wegen einer kurzfristig erforderlichen Änderung der Flugroute der SpaceX-Trägerrakete nicht östlich von der Insel La Réunion im Indischen Ozean, wo die Bodenstationen eingerichtet waren, sondern rund 2.000 Kilometer vor der brasilianischen Küste im Atlantik: sozusagen im erweiterten „Hinterland“. Selbst ein eilig entsandtes Kleinflugzeug, das den Sturzflug der Kapsel begleiten sollte, konnte aufgrund der ungünstigen Wolkenlage nicht alle Flugdaten aufzeichnen. Atmos-Vorstand Sebastian Klaus sprach dennoch von einem „Riesenschritt vorwärts für Europa“. Alle Hoffnungen richten sich nun auf das Jahr 2026. Dann soll „Phoenix 2“ abheben – und auch über einen eigenen Antrieb verfügen, damit Atmos bestimmen kann, wo die Kapsel auf der Erde wassert.

(men) 

DAS HINTERLAND AUF VORDERMANN BRINGEN



Laut der im Oktober 2024 vorgelegten „Verkehrsprognose 2040“ wird der Verkehr in Deutschland bis zum Jahr 2040 deutlich wachsen, vor allem im Güterbereich. So soll die Verkehrsleistung nach Einschätzung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) im Vergleich zu 2019 um rund ein Drittel zulegen – von 689 auf 905 Milliarden Tonnenkilometer. Eine Entwicklung, die auch die Infrastruktur im Hinterland der Häfen vor vielfältige Herausforderungen stellen wird. Doch es gibt bereits Strategien und Projekte, die die Verkehrsträger Lkw, Bahn und Binnenschiff in unterschiedlicher Weise mit einbinden.

Wichtiges Zahlenmaterial zur Verkehrsentwicklung im Hinterland liefert die „Marktbeobachtung Güterverkehr – Containerbeförderungen in der Binnenschifffahrt und im Schienengüterverkehr in Deutschland“, die das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) im vergangenen Jahr veröffentlicht hat. Danach sind die Containerbeförderungen auf der Schiene von knapp 4,2 Millionen TEU im Jahr 2005 auf rund 7,7 Millionen TEU im Jahr 2022 – und damit um rund 85 Prozent – gestiegen. Gleichzeitig erhöhte sich das Containeraufkommen in der Binnenschifffahrt von rund 2,1 Millionen TEU im Jahr 2005 bis zu knapp 2,6 Millionen TEU im Jahr 2017, ehe es in der Folgezeit bis auf knapp 2 Millionen TEU im Jahr 2020 zurückging. Damit lag das Beförderungsaufkommen an Containern auf deutschen Wasserstraßen 2022 um rund 6,6 Prozent unter dem Niveau von 2005.

Interessante Schlüsse lassen sich auch aus der Anfang 2025 vom BALM veröffentlichten Onlinebefragung unter dem Titel „Marktbeobachtung Güterverkehr – Stimmungsbild Kombierter Verkehr“ ableiten. Diese zeigt unter anderem, dass Unternehmen, die den kombinierten Verkehr (KV) bereits aktiv nutzen, diesem gegenüber positiver eingestellt sind als Unternehmen, die nicht im KV aktiv sind. Als Stärke des KV wird von den Befragten seine Klima- und Umweltfreundlichkeit hervorgehoben, während er zugleich als unflexibel, aufwendig und unpünktlich wahrgenommen wird. Der Kreis schließt sich gewissermaßen wieder mit der „Verkehrsprognose 2040“, die für die einzelnen Verkehrsträger folgende Trends ausweist: Auf der Schiene legt der Güterverkehr am stärksten zu (plus 35 Prozent), der Lkw bleibt mit einem Plus von 34 Prozent das dominierende Verkehrsmittel, während die Transporte auf dem Wasserweg zurückgehen.

Gemini Cooperation könnte positive Spirale in Gang setzen

Mit dem Wissen um diese Entwicklungen umreißt Sönke Maatsch, Projektleiter am Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) und dort Experte für die Schwerpunkte Häfen und maritime Transportketten, die aktuelle Lage wie folgt: „Die Hinterlandverkehre zeigten sich in den vergangenen Jahren im Verhältnis deutlich stabiler als die Transshipments. Das ist vor allem auf die guten Zugverbindungen ins Hinterland zurückzuführen, die den deutschen Häfen in vielen Regionen einen entscheidenden Marktvorteil, auch gegenüber den ARA-Häfen, verschaffen.“

Vor diesem Hintergrund sei die Bahn aus seiner Sicht auf langen und mittleren Strecken „nahezu alternativlos“. Allerdings würden auch auf kürzeren Strecken bis zu 300 Kilometer Entfernung zunehmend



„Die guten Zugverbindungen ins Hinterland verschaffen den deutschen Häfen einen Marktvorteil.“

Sönke Maatsch, Projektleiter am ISL

Transporte mit der Bahn erprobt. „Der Lkw ist im Nahbereich flexibler. Aber je mehr preislich und operativ attraktive Alternativen auf der Schiene angeboten werden, umso mehr sind die Marktteilnehmer gewillt, diese Option in Betracht zu ziehen“, sagt Maatsch. Dann legt er aber doch den Finger in die Wunde: „Die Anfälligkeit des Schienennetzes ist, ebenso wie die Sperrungen verschiedener Schienenkorridore im Rahmen der Generalsanierung, auch für den Güterverkehr sehr schmerzhaft. Hier wird die Zukunft der Bahn zu weiten Teilen davon abhängen, dass die Erneuerung der Infrastruktur erfolgreich und schnell gelingt“, so Maatsch.

Mit einer gehörigen Portion Optimismus blickt er jedoch in Richtung JadeWeserPort und auf die im Februar 2025 gestartete Gemini Cooperation zwischen Hapag-Lloyd und Maersk. „Wenn die angekündigten Mengen tatsächlich über den gemeinsamen Liniendienst nach Wilhelmshaven kommen, könnte das eine positive Spirale für das dortige Hinterland in Gang setzen“, ist sich Maatsch sicher. Auch beim Blick auf Bremerhaven sieht er eine positive Tendenz: „Im Gegensatz zu anderen Standorten hat der Verkehrsträger Binnenschiff dort seinen Marktanteil in den vergangenen Jahren erhöhen können.“ Mit ➔

Nach ihrem Premierenanlauf am JadeWeserPort hat die „Damietta Express“ inzwischen auch erstmals in Bremerhaven festgemacht. Beide Häfen wird der Neubau künftig im Rahmen der Gemini Cooperation regelmäßig anlaufen.





In Brake schlägt J. Müller unter anderem Agrarprodukte, Stückgut und hochwertige Commodities um. Die trimodale Verkehrsanbindung vor Ort garantiert einen reibungslosen Weitertransport ins Hinterland.

Blick auf die Verlagerung von Verkehren auf Bahn und Binnenschiff nimmt er allerdings Abstand von starren Zielvorgaben. „Die Politik hat mit der CO₂-Bepreisung einen Rahmen gesetzt, dessen Wirkung zunehmend sichtbar wird. Aber wo keine ausreichenden Mengen sind, kann sich auch kein gebündelter Verkehr entwickeln“, lautet seine Analyse.

„Wir brauchen alle Verkehrsträger“

Und wie schätzt die Politik die aktuelle Lage rund um die Hinterlandverbindungen ein? Olaf Lies, Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung, formuliert es so: „Eine starke Wirtschaft braucht starke Verkehrswege. Unsere Häfen sind das Tor zur Welt – aber sie funktionieren nur, wenn die Anbindung ans Hinterland stimmt.“ Unter dieser Prämisse habe man zwar im Zuge des Bundesverkehrswegeplans 2030 bereits wichtige

„Die Häfen und resiliente Hinterlandverbindungen sind im nationalen Interesse.“

Olaf Lies, Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung
(Stand 1. Mai 2025)



Maßnahmen auf den Weg gebracht, doch müsse nun eine langfristige Strategie folgen, die Straßen, Schienen und Wasserwege gleichermaßen in den Fokus nehme. „Mehr Kapazitäten im Schienen- und Straßennetz, leistungsfähigere Hafenanbindungen und eine bessere Vernetzung mit den großen Wirtschaftsregionen – das sind die Stellschrauben für eine zukunftsfähige Infrastruktur“, so Lies.

Für ihn steht dabei fest: „Wir brauchen alle Verkehrsträger – und dazu gehört neben Schiene und Wasserstraße eben auch eine gute Straßenanbindung. Die bleibt elementar, nicht nur für den überregionalen Transport, sondern auch für regionale Verkehre und die letzte Meile. Die aktuelle Bedarfsplanüberprüfung des Bundes bestärkt mich da noch einmal in dieser Einschätzung, denn wir werden gerade im Güterverkehr weiteres massives Wachstum erleben. Und da brauchen wir auch den Weiterbau von wichtigen Infrastrukturprojekten wie der A20 und der A39.“ Auf der Schiene fordert Lies indes bessere Finanzierungsprogramme, schnellere Brückenerneuerungen, moderne Stellwerkstechnik, zusätzliche Gleisanschlüsse und eine konsequente Elektrifizierung der Strecken. Und auch bei der Binnenschifffahrt hat er noch Baustellen ausgemacht. „Die Binnenwasserstraße ist der einzige Verkehrsträger mit freien Kapazitäten. Wir müssen die Binnenhäfen ausbauen, mehr Wendemöglichkeiten schaffen und die Schleusen modernisieren, um diesen Verkehrsträger effizienter zu nutzen und als klimafreundliche Alternative weiter auszubauen“, umreißt Lies.

Niedersachsen habe in diesem Kontext bereits mehrfach erfolgreiche Weichenstellungen betrieben. „Der Ausbau der Offshore-Liegeplätze in Cuxhaven, die Sanierung der Großen Seeschleuse in Emden oder die geplante Nordhafenerweiterung in Stade sowie die LNG-Terminals in Wilhelmshaven und Stade sind Beispiele für Investitionen in eine starke Hafeninfrastruktur“, erklärt der Minister. Parallel dazu ist sich Lies sicher, dass die Häfen in Niedersachsen alle Voraussetzungen dafür erfüllen, die zentrale Logistikkreuzung für den europäischen Handel und die Energieversorgung der Zukunft zu werden – und sieht dabei den Bund in der Pflicht: „Unsere Häfen übernehmen eine Schlüsselrolle bei der Klimawende und sichern gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit unseres Wirtschaftsstandorts. Deshalb muss auch der Bund seinen Teil beitragen: bei den Investitionen in die Häfen selbst und in resiliente Hafenhinterlandanbindungen. Sie sind im strategischen, nationalen Interesse.“

Multimodalität ist Trumpf

Auch in der Bremer Politik steht die Stärkung der Infrastruktur im Hinterland ganz oben auf der Agenda. Dabei ist Multimodalität mit einem klaren Hauptaugenmerk auf den Schienenverkehr Trumpf. „Wir investieren kontinuierlich in die Weiterentwicklung der Bremischen Hafeneisenbahn, um den heute schon führenden Bahnanteil im Hinterlandverkehr auch in Zukunft kontinuierlich zu steigern“, sagt Kristina Vogt, Bremens Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation. Vor allem zwei Projekte stellt Vogt in diesem Kontext heraus: „Mit einem Investitionsvolumen von 56,1 Millionen Euro sollen die Kapazitäten am Bahnhof Speckenbüttel erhöht und die Infrastruktur an die steigenden Anforderungen angepasst werden. Parallel dazu führt die DB InfraGO AG ein umfassendes Modernisierungsprogramm für Hochleistungskorridore durch. Beide Projekte treffen im Korridor Bremen–Bremerhaven zusammen.“ Dass die Strecke nach Bremerhaven weit oben auf der Sanierungsliste der Bahn steht, sei aus ihrer Sicht eindeutig zu begrüßen – für die Umsetzung müsse aber klar sein: „Es darf während der Bauzeit keine signifikanten Einschränkungen der Erreichbarkeit unserer Häfen für Güter- und Autozüge geben.“

Ein Pfund, mit dem Bremen wuchern kann

„Die bremischen Häfen sind erstklassig an das Hinterland angebunden“, stellt auch bremenports-Geschäftsführer Robert Howe heraus. Das liege nicht nur an der Hafeneisenbahn, für die bremenports eine gut ausgebaute Schieneninfrastruktur mit rund 200 Kilometern Gleislänge unterhalte. „Das ist ein Pfund, mit dem wir



„Wir investieren kontinuierlich in die Weiterentwicklung der Bremischen Hafeneisenbahn.“

Kristina Vogt, Bremens Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation

wuchern können“, so Howe. Dabei verweist er neben dem von Vogt angesprochenen Ausbau der Vorstellkapazitäten am Bahnhof Speckenbüttel auf den Terminalbetreiber EUROGATE. Er hat in Bremerhaven eine neue KV-Anlage errichtet, auf die in Kürze noch eine zweite folgen soll. Dazu erklärt Howe: „Mehr als die Hälfte aller Container im Hinterlandverkehr erreichen oder verlassen unsere Häfen auf der Schiene – im RoRo-Bereich sind es sogar gut 80 Prozent aller Fahrzeuge, die Huckepack auf Bahnwaggons im Hinterlandverkehr von oder zu den bremischen Häfen unterwegs sind.“

Aber auch auf der Straße und dem Wasser tut sich im kleinsten Bundesland einiges. So konnte mit der letztjährigen Eröffnung des Hafentunnels und dem Ausbau der Cherbourger Straße eine erhebliche Verbesserung der Hinterlandanbindung der Überseehäfen in Bremerhaven auf der Straße erreicht werden. In Bremen steht nun ein ähnlicher Schritt bevor. Im Zuge der A281 entsteht dort ein rund 1.000 Meter langer Autobahntunnel, der künftig unter der



Am Bahnhof Speckenbüttel in Bremerhaven sollen die Vorstellkapazitäten erweitert werden – also die Gleisanlagen, auf denen Züge für den Transport in und aus dem Hafen zusammengestellt oder „geparkt“ werden. Das Gesamtprojekt umfasst rund 56,1 Millionen Euro.



„Die bremischen Häfen sind erstklassig an das Hinterland angebunden.“

Robert Howe, Geschäftsführer bremenports



Weser entlangführen wird. 2029 soll dieses Bauwerk fertiggestellt sein und den Autobahnring um Bremen schließen. Dieser stellt dann nicht nur einen weiteren Bypass auf dem Weg nach Bremerhaven dar, sondern verbindet erstmals auch die Industrie- und Hafengebiete Bremens beidseits der Weser für Lkw und Pkw. Wasserseitig stellt die Stromkaje in Bremerhaven für Howe aufgrund ihrer natürlichen Bedingungen einen echten Standortvorteil dar: „Während andernorts regelmäßig und mit weitaus größeren Eingriffen in die Natur gebaggert werden muss, um die entsprechenden Wassertiefen für große Schiffe herzustellen, ist dieser Aufwand in Bremerhaven deutlich geringer. Denn als ebbstrombestimmter Fluss bringt die Weser schlicht einen Großteil ihres Sediments auf natürliche Weise wieder in die Nordsee, erläutert Howe und ergänzt: „Die geplante Außenweser-Vertiefung, die hoffentlich bald realisiert wird, verbessert die Anbindung zusätzlich und stellt die Wettbewerbsfähigkeit der Häfen in Bremerhaven auch für die Zukunft sicher.“

Politisch schwer umsetzbare Entscheidungen

Für Michael de Reese, den Vorsitzenden der Arbeitsgemeinschaft Niedersächsische Seehäfen und Leiter der Rhenus-Division Port Logistics, steht fest: „Ein Hafen, den man nicht erreichen kann – egal ob zu Wasser oder zu Land – wird im Wettbewerb nicht

„Dort sind die Belange der Häfen fest in der DNA des Landes verankert.“

Michael de Reese, Vorsitzender Arbeitsgemeinschaft Niedersächsische Seehäfen



bestehen können.“ Deshalb gehört es aus seiner Sicht zu den vorrangigen Aufgaben, die Seehafenhinterlandanbindungen in Deutschland in den nächsten Jahren bedarfsgerecht auszubauen und zu erhalten. „Die Häfen in Niedersachsen sind für diesen Schritt gut aufgestellt und gut angebunden. Trotzdem besteht erheblicher Handlungsbedarf“, macht de Reese deutlich – und schaut dabei nicht nur auf die Huntebrücke bei Elsfleth oder die noch nicht elektrifizierte Bahnstrecke zwischen Cuxhaven und Stade.

Ebenso betrachtet er den Ausbau der A20 und der A26 als wichtige Infrastrukturprojekte, um die Hinterlandanbindungen der deutschen Nordseehäfen und die Vernetzung der Wirtschaftsräume an Unterweser und Unterelbe auf der Straße maßgeblich zu verbessern. Auf der Schiene hat er zudem eine erhebliche Belastung der Strecken im Dreieck zwischen Hamburg, Bremen und Hannover ausgemacht, weshalb er auf eine zügige Umsetzung des „Alpha-E“-Projekts hofft. Gleichzeitig sagt er: „Das deutsche Schienennetz ist am Limit. Die Generalsanierung der Hauptverkehrsrouten ist ein wichtiger Schritt, aber ohne Neubaustrecken wird es bei der Deutschen Bahn nicht gehen.“ Und durch die Brille der Binnenschifffahrt gibt er zu bedenken: „Auf Elbe, Weser und Ems haben wir zahlreiche Optionen für Transporte auf dem Wasser. Hier gilt es, insbesondere dafür zu sorgen, dass die Schleusen funktionsfähig bleiben.“

In Anbetracht der sich weiter hinziehenden Weser- und Emsvertiefung wird de Reese ebenfalls deutlich: „Sicherlich sind dies Entscheidungen, die politisch schwer umsetzbar sind. Aber die Hafenwirtschaft ist kein Hobby, das wir uns einfach so auf die Fahne geschrieben haben, sondern eine nationale Aufgabe.“ Dementsprechend erwartet er auch finanzielle Unterstützung aus Berlin. Gleichzeitig verweist er auf die Entwicklung in unseren Nachbarländern Niederlande, Belgien und Dänemark. „Dort sind die Belange der Häfen bereits fest in der DNA des Landes verankert. So weit sind wir in Deutschland leider noch nicht. Aber die Nationale Hafenstrategie war schon ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung.“ Dennoch bemängelt er, wie lange es hierzulande braucht, um gute maritime Strategien in die Tat umzusetzen. „Die Zeiträume, die hier für Entscheidungsprozesse benötigt werden, sind definitiv zu lang und nicht mehr zeitgemäß“, sagt de Reese. (bre) □

Our Ports. Your Future.

www.nports.de

Follow us on



„DER KV BRAUCHT PLANUNGSSICHERHEIT“

Ob fehlende Gelder für das veraltete Schienennetz, Streckensperrungen oder steigende Kosten – der kombinierte Verkehr (KV) hat gegenwärtig mit einigen Problemen zu kämpfen. Niels Riedel, Leitung Vertrieb bei Eurogate Intermodal, und Philipp Best, Leitung Vertrieb bei der TFG Transfracht, sehen jedoch mehr Lichtblicke als dunkle Wolken am Horizont.

„Das deutsche Schienennetz ist in einem suboptimalen Zustand.“



LOGISTICS PILOT: Über Jahre hinweg wurden dem KV die höchsten Wachstumsraten im Landverkehr vorhergesagt, zumindest prozentual gesehen. Die Realität zeigt inzwischen jedoch eine rückläufige Entwicklung. Woran liegt das?

NIELS RIEDEL: Bei Eurogate Intermodal sehen wir keine rückläufige Entwicklung im maritimen kombinierten Verkehr: Derzeit verzeichnen wir trotz der allgemeinen wirtschaftlichen Schwäche eine sehr gute Auslastung, insbesondere im Importbereich. Selbstverständlich beobachten wir die Marktentwicklung genau und passen unser Angebot flexibel an.

PHILIPP BEST: An den positiven Wachstumserwartungen wird weiterhin festgehalten – das bestätigen auch unsere Zahlen bei TFG: Unser Geschäft entwickelt sich gut. Dennoch darf man die

konjunkturellen Schwankungen der letzten Jahre nicht außer Acht lassen. Ereignisse wie die Pandemie, der Ukraine-Krieg und die Energiekrise haben massive Auswirkungen auf die globalen Lieferketten gehabt – und wirken bis heute nach. Hinzu kommen weitere Herausforderungen wie steigende Kosten, anhaltender oder wachsender Preisdruck und der zunehmende Fachkräftemangel, die die gesamte Branche betreffen. Trotz dieser schwierigen Rahmenbedingungen gelingt es uns, unser Angebot in unserem AlbatrosExpress-Netzwerk stabil zu halten und kontinuierlich auszubauen. Ein Beispiel ist unsere erfolgreiche Anbindung des Jade-WeserPorts mit täglichen Abfahrten zu und von 25 Terminals in der DACH-Region.

LOGISTICS PILOT: Sind Infrastrukturprobleme und hohe Energiekosten insbesondere im schienenengebundenen Verkehr die größten Probleme des KV?

RIEDEL: Das deutsche Schienennetz ist derzeit in einem suboptimalen Zustand – darum wurden Maßnahmen und ein neues Regierungspaket auf den Weg gebracht. Wir gehen davon aus, dass uns die infrastrukturellen Herausforderungen und ihre Auswirkungen die nächsten Jahre begleiten werden. Im Vergleich dazu sind die gestiegenen Energiekosten zwar insbesondere nach dem rasanten Anstieg in 2022 relevant, aber mittlerweile deutlich planbarer und kein Haupttreiber mehr. Der aktuell größere Kostentreiber sind die Trassenpreise. Was wir brauchen, ist eine bessere Planbarkeit für die nächsten Jahre – idealerweise mit verbindlichen Angaben zur Trassenpreisentwicklung.

BEST: Zu den Herausforderungen, die den KV dauerhaft begleiten und es auch in Zukunft tun werden, zählen insbesondere

NIELS RIEDEL

Leitung Vertrieb bei Eurogate Intermodal

PHILIPP BEST

Leitung Vertrieb bei TFG Transfracht

volatile Transportmengen und Konjunkturschwankungen. Hier ist es entscheidend, eine hohe Flexibilität und schnelle Reaktionszeiten beizubehalten. Dank unseres flächendeckenden Zugnetzes, einer intelligenten Bündelung von Landungsströmen und der Integration des Verkehrsträgers Lkw gelingt uns das sehr gut. Auch die Digitalisierung spielt eine große Rolle: Sie hat wesentlich dazu beigetragen, die Effizienz und Transparenz in den Logistikprozessen zu verbessern.

LOGISTICS PILOT: Wie gehen Sie mit Streckensperrungen um, und welche Lösungsansätze haben Sie dafür? Vor allem aber, wie kommunizieren Sie diese Problematik Ihren Kunden?

RIEDEL: Sperrungen von Streckenabschnitten stellen für uns ein erhebliches unternehmerisches Risiko dar. Sie führen nicht nur zu längeren Fahrzeiten, sondern verursachen auch deutlich höhere Kosten, zum Beispiel durch zusätzliche Trassennutzungsentgelte, einen erhöhten Energieverbrauch sowie längere Einsatzzeiten von Triebfahrzeugen und Personal. Diese Zusatzkosten können wir in der Regel nicht an unsere Kunden weitergeben. Wir kommunizieren mögliche Auswirkungen wie Verspätungen oder Zugausfälle offen und frühzeitig gegenüber unseren Kunden. Die Kostenrisiken steigen, während wir diese nur begrenzt über den Markt kompensieren können. Für uns bedeutet das: noch präzisere Planung, enger Austausch mit allen Beteiligten.

BEST: Bei sämtlichen Störungen ist eine proaktive und transparente Kundenkommunikation besonders wichtig. Dafür nutzen wir mehrere Kanäle: Einerseits informieren wir unsere Kunden per E-Mail über unsere TFG-Info, andererseits steht ein Liveticker im geschützten Kundenbereich unserer Website zur Verfügung. Neben der reinen Störungsmeldung kommunizieren wir dabei stets auch mögliche Alternativen, die wir kurzfristig anbieten können. Dank unseres dichten Netzwerks und der engen Zusammenarbeit mit Partnern und Dienstleistern sind wir in der Lage, flexibel auf Einschränkungen zu reagieren, etwa durch Umleitungen, die Nutzung alternativer Terminals oder den Einsatz zusätzlicher Lkw-Kapazitäten.

LOGISTICS PILOT: Was sollte die Politik tun, damit der KV wachsen kann? Was hat Priorität?

RIEDEL: Aus unserer Sicht braucht der KV vor allem eines: Planungssicherheit! Nur wenn wir auf verlässliche Rahmenbedingungen bauen können,



„Bei Störungen ist eine proaktive und transparente Kundenkommunikation besonders wichtig.“

beispielsweise in Bezug auf Trassennutzungsentgelte, Netzzugang oder langfristige Infrastrukturplanung, lassen sich stabile Produkte für den Markt entwickeln. Der Zugang zum Netz muss fair gestaltet und die Rahmenbedingungen für die Leistungserbringung verbessert werden. Aktuell erleben wir jedoch das Gegenteil: Die zunehmende Risikoverlagerung auf die Betreiber, etwa durch strengere pönale Regelungen bei der Nichtinanspruchnahme von Trassen, erschwert die Entwicklung neuer Produkte. Die Risikobereitschaft sinkt, Innovation wird ausgebremst. Wenn die Politik möchte, dass der KV wächst, müssen diese Bremsen gelöst werden. Ungeachtet dessen treiben wir bei EGIM weiterhin mit Nachdruck die Entwicklung optimierter Lösungen voran.

BEST: Die Politik hat bereits wichtige Weichen gestellt: Eine langfristig gesicherte Finanzierung für die Modernisierung und den Ausbau der Schieneninfrastruktur ist essenziell. Der eingeschlagene Kurs mit Korridorsanierungen verspricht mittel- bis langfristig deutliche Verbesserungen. Ein weiterer Fokus sollte auf der Vereinfachung und Beschleunigung von Genehmigungsverfahren liegen.

(bre) 



ERFOLGREICHER STARTSCHUSS FÜR NEUEN SCHWERGUTSHUTTLE

Seit März gibt es eine neue Transportoption für Schwergut- und Projektladungen, die regelmäßig zwischen den bremischen Häfen und dem westdeutschen Binnenland pendelt. Dabei handelt es sich um einen Binnenschiffshuttle, den die Am Zehnhoff-Söns Group in Kooperation mit der BLG LOGISTICS und einem Unternehmen aus der Baumaschinenindustrie eingerichtet hat.

In der ersten Woche eines jeden Monats fährt das Binnenschiff von Bonn zum BLG-Terminal im Neustädter Hafen in Bremen und zum High-and-Heavy-Terminal nach Bremerhaven. An Bord befindet sich schwere oder großvolumige Ladung, die in die 60 bis 73 Meter langen, 7,40 bis 8,70 Meter breiten und bis zu vier Meter hohen Laderäume der eingesetzten Schiffe passt. „Im Prinzip können wir alles transportieren. Von Projektladung wie Trafos, Generatoren und Anlagenteile bis hin zu High-and-Heavy-Selbstfahrern wie Straßenbaumaschinen, Traktoren oder anderes landwirtschaftliches

Equipment. Gewichtsbeschränkungen bestehen lediglich durch das verfügbare Hafenequipment“, erläutert Victoria Prokopp, Leitung Vertrieb High & Heavy bei BLG LOGISTICS. Dabei freut sie sich über das positive Feedback, dass die Partner schon während der ersten Monate auf ihr Transportangebot erhalten haben. „Wir haben unsere Idee der Öffentlichkeit erstmals auf der LogisticsConnect im März in Bremen vorgestellt. Seitdem sind Hersteller, Spediteure und auch Reedereien davon sehr angetan – zumal der Verkehrsträger Binnenschiff bisher weitestgehend projektbezogen eingesetzt worden ist und nicht als Shuttle.“

Als Transitzeit für die Strecke über den Rhein, den Mittellandkanal und die Weser haben die Partner rund sechs Tage eingeplant. Über die dazu geführten Abstimmungsgespräche sagt Prokopp: „Wir mussten uns bei unseren Planungen erst einmal daran gewöhnen, dass die Binnenschifffahrt etwas anders tickt als die Seeschifffahrt, die rund um die Uhr im Einsatz ist und bei der es eben keine freien Wochenenden gibt. Das hat sich aber schnell und reibungslos eingespielt.“ Dafür wiederum zeichnet sich der Shuttle durch ein Höchstmaß an Flexibilität aus. „Egal ob aus Neuss, Krefeld, Duisburg, Dortmund oder Osnabrück – potenzielle Verloader können entlang der Route individuelle Stopps und Teilladung bei uns oder der BLG anfragen. Außerdem ist bei entsprechender Nachfrage auch eine Anbindung der Mosel und der Saar an Bremerhaven möglich“, erläutert Thomas Keppelstraß, Manager Project Cargo & Sales Conventional von der Am Zehnhoff-Söns GmbH. Anschließend prüfen die Partner, welcher nahe gelegene Hafen über die passende Ladeinfrastruktur mit Kran verfügt und leiten alles Weitere in die Wege.

Im Rückblick auf die ersten Verschiffungen verweist Keppelstraß neben der Flexibilität auch auf die Vorteile des Shuttles in Sachen Nachhaltigkeit: „Das Binnenschiff kann gleich mehrere Projekt- sowie High-and-Heavy-Ladungen gleichzeitig aufnehmen, wodurch die Straßen entlastet werden und die Anzahl der Einzelfahrten erheblich reduziert wird.“ So habe man beispielsweise auf einer Tour elf schwere Baumaschinen an Bord verschifft, die beim Straßentransport rund 13,3 Tonnen CO₂-äquivalente Emissionen verursacht hätten. Bei dem gleichen Transport per Binnenschiff seien jedoch nur 7,96 Tonnen CO₂ ausgestoßen worden. „Das entspricht einer Einsparung von über 40 Prozent“, sagt Keppelstraß, um dann gleich noch eine weitere beeindruckende Vergleichszahl hinterherzuschieben, die die Auswirkungen von Lkw-Transporten auf die Infrastruktur belegt: „Ein Schwertransport mit 68 Tonnen und sieben beanspruchten Achsen belastet die Straße rund 28.000-mal mehr als ein typischer Pkw mit zwei Achsen und einem Gewicht von rund 1,5 Tonnen.“



Nach ihren Zielen für den neuen Shuttle befragt, setzen Prokopp und Keppelstraß ähnliche Prioritäten. „Für uns gilt es, eine regelmäßige Verbindung aus dem Binnenland zu den bremischen Häfen zu etablieren, idealerweise als Shuttleangebot. Und wie sich die Lage bisher darstellt, bin ich mir sicher, dass es den Shuttle auch in drei Jahren noch geben wird“, so die BLG-Managerin. Eine Einschätzung, der sich auch der Manager aus Bonn vorbehaltlos anschließt: „Ich würde mir überdies wünschen, dass wir zum Ende dieses Jahres die Frequenz des Shuttles von einer auf zwei Abfahrten im Monat erhöhen können.“

Gelingen könnte dieses Vorhaben unter anderem durch die Gewinnung neuer Kundenkreise, für die sich Prokopp und ihr Team schon jetzt starkmachen: „Wir können bei Bedarf auch Container an Bord nehmen oder den Transport von Windkraftkomponenten ins Hinterland übernehmen“, sagt sie. Und angesichts der aktuellen Straßenlage fügt sie mit einem Augenzwinkern hinzu: „Ich kann mir nicht vorstellen, dass sich in naher Zukunft viel an den zahlreichen Baustellen und den abgelasteten Autobahnbrücken in Deutschland verändern wird. Außerdem werden die Genehmigungsverfahren für Schwertransporte bestimmt nicht einfacher und weniger. Da ist ein Binnenschiff mit einer Tragfähigkeit von rund 1.600 Tonnen doch eine sinnvolle Alternative.“ Interessierten beantworten die beiden Kooperationspartner Fragen zu dem neuen Schwergutshuttle auch auf der transport logistic, die vom 2. bis 5. Juni in München stattfindet. (bre) □

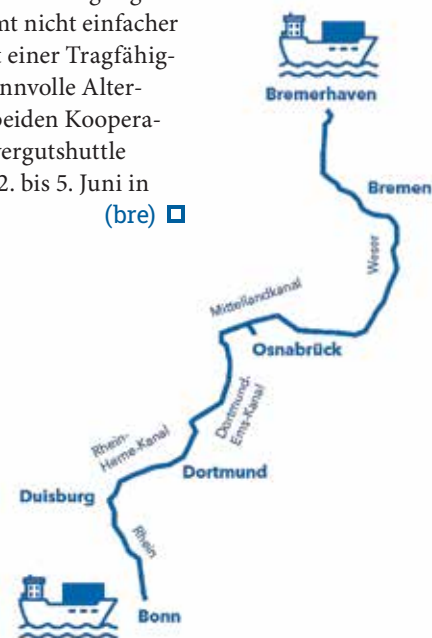
Von Bonn aus macht sich der Schwergutshuttle in der ersten Woche eines jeden Monats auf den Weg nach Bremen und Bremerhaven – mit flexiblen Zwischenstopps entlang der Route.



Bei den ersten Verladungen waren hauptsächlich Straßenbaumaschinen an Bord des Binnenschiffs, wie ein Stabilisierer (oben) und eine Fräse (l.)

Weitere Informationen:

www.blg-logistics.com/schwergut-shuttle
www.azs-group.com/de/

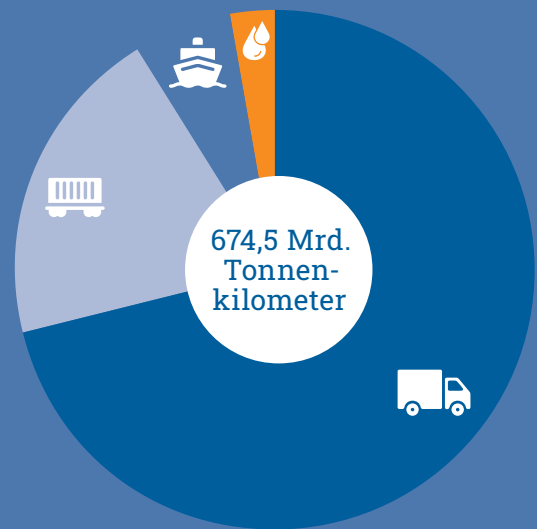


AUSGEBREMST, VERS PÄTET UND UMSCHIFFT?

Transporte ins Hinterland der Häfen haben so ihre Tücken, egal für welchen Verkehrsträger man sich entscheidet. Im Lkw-Verkehr drohen Staus, abgelastete Brücken und Fahrermangel, bei der Bahn Streckensperrungen, Langsamfahrstellen und Rückbaumaßnahmen bei Gleisen und Weichen. Und auch die Binnenschifffahrt kommt aufgrund defekter Schleusen und niedriger Pegelstände oft nicht ungeschoren davon. Doch eines ist klar: Diese Verkehrsträger sind die Lebensadern der deutschen Wirtschaft – und sie funktionieren, allen Kritikern zum Trotz. Dabei nimmt der Straßenverkehr nach wie vor eine dominante Rolle im Vor- und Nachlauf der Warenströme zu den Seehäfen ein, vor der Bahn und dem Binnenschiff. Doch die verkehrspolitischen Zielsetzungen streben eine Verlagerung der Verkehre an: weg von der Straße, hin zu umweltfreundlichen Verkehrsträgern. In der Diskussion darüber liefern die hier aufgelisteten Daten und Fakten bestimmt einige Argumentationshilfen. (bre) □

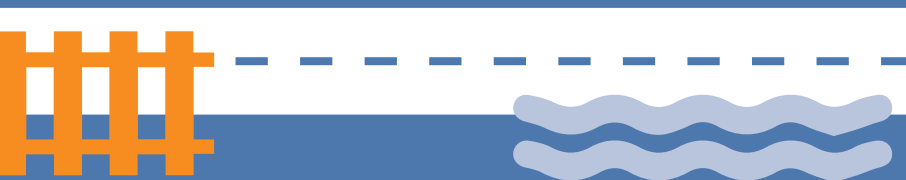
Anteile der Verkehrsträger am Güterverkehr

2023 IN DEUTSCHLAND



71,3 % Lkw
20,0 % Güterzug
6,1 % Binnenschiff
2,6 % Öl-Fernleitung

DAS DEUTSCHE VERKEHRSNETZ



Straßen	rund 830.000 km
Schienen (Betriebslänge)	rund 39.900 km
Seewasserstraßen	rund 23.000 km
Binnenwasserstraßen	rund 7.300 km
Hauptverkehrsflughäfen	23

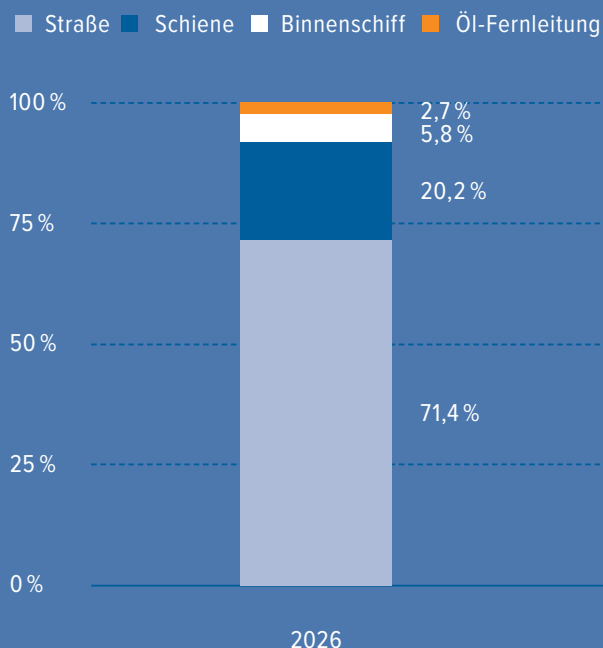
Mehr Staustunden

Rund **516.000 STAUS** wurden 2024 auf deutschen Straßen registriert. Die Zahl der Staustunden hat sich gegenüber dem Vorjahr um **FÜNF PROZENT** auf **448.000 STUNDEN** erhöht, die Gesamtstaulänge war mit 859.000 Kilometern etwas niedriger als 2023.

Unpünktliche Fernzüge

Mehr als jeder dritte Fernzug der Deutschen Bahn war 2024 nicht pünktlich: **37,5 PROZENT** der Halte wurden mit einer Verspätung von mehr als 5:59 Minuten erreicht; **62,5 PROZENT** der ICE- und IC-Züge waren pünktlich unterwegs.

Modal-Split-Prognose im deutschen Güterverkehr für 2026



DIE HINTERLANDVERKEHRE DER NIEDERSÄCHSISCHEN SEEHÄFEN IM JAHR 2024

Import per Bahn (Vorlauf Seeumschlag):
ca. 4,6 Millionen Tonnen

Export per Bahn (Nachlauf Seeumschlag):
ca. 4,1 Millionen Tonnen

Bahnvolumen am JadeWeserPort:
126.840 TEU

Umschlagsvolumen Binnenschiff:
4,71 Millionen Tonnen

Das Zugaufkommen in den bremischen Häfen im Jahr 2024



Bremerhaven gesamt 21.795

davon

Containerzüge 13.899

Automobilzüge 6.629

sonstige Züge 1.267

Bremen-Stadt gesamt 8.670

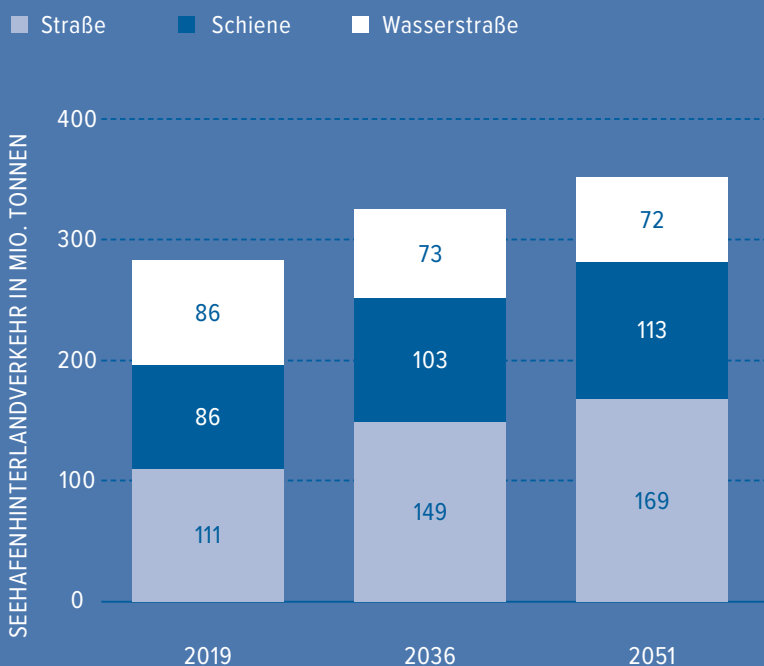
HB Grolland 5.990

HB Inlandshafen 2.200

HB Hemelingen 480

Simulation einer Entwicklung des Seehafen hinterlandverkehrs in Deutschland von 2019 bis 2051

(IN MILLIONEN TONNEN)



BÜNDELN, VERBINDEN, BESCHLEUNIGEN

Vom Hafen ins Hinterland und vom Kunden zur Kaje: In Bremen und Wilhelmshaven zeigen zwei Güterverkehrszentren, wie clevere Logistik Standorte stärkt, Wege verkürzt, Verkehre verknüpft – und was nötig ist, damit das auch in Zukunft gelingt.

Was heute als kluge Antwort auf überfüllte Straßen und anvisierte Klimaziele gilt, begann einst in Bremen: die Idee, den Güterverkehr systematisch zu bündeln – und dabei Straße, Schiene und Lagerlogistik effizient zu verknüpfen. Daraus entstanden die Güterverkehrszentren (GVZ), die sich seit den 1970er-Jahren in ganz Europa etabliert haben. Sie sorgen für Tempo im Warenfluss und Entlastung in den Innenstädten – und gewinnen angesichts steigender Verkehrsströme weiter an Bedeutung.

Das GVZ Bremen ist dabei mit seinen 40 Jahren nicht nur das älteste deutsche GVZ, sondern mit einer Gesamtfläche von knapp 500 Hektar auch das größte seiner Art und steht an der Spitze des europäischen GVZ-Rankings. Durch seine Ideallage innerhalb der Nordrange ermöglicht es den rund 160 hier ansässigen Logistikunternehmen eine direkte Anbindung an die Zwillingshäfen in Bremerhaven und Bremen sowie an die Seehäfen in Wilhelmshaven und Hamburg.

Ein weiterer Pluspunkt ist das Herzstück des GVZ – das KV-Terminal von Roland Umschlag. Mit täglichen Containerverkehren (rund 2.000 Ganzzüge pro Jahr) zu den drei deutschen Seehäfen Wilhelmshaven, Bremerhaven und Hamburg wird die Region Bremen versorgt. Zusätzliche Verbindungen zu einigen Stationen ins deutsche Hinterland sowie nach Österreich und Italien – auch für Sattelaufleger und Wechselbrücken – vervollständigen den Service.

Erweiterungsflächen werden gebraucht

Da die Fluktuation gering und die Nachfrage groß ist, gibt es eine Herausforderung: „Derzeit stehen nur noch Restflächen zur Verfügung, aber wir sehen Potenzial in der Revitalisierung, indem Brownfields neu entwickelt werden, wenn erste Anlagen außer Betrieb gehen“, berichtet Ralph Sandstedt, Geschäftsführer der GVZ Entwicklungsgesellschaft in Bremen. Weitere Expansionsmöglichkeiten für die Zukunft sieht er im Bereich Niedervieland III Wunschkvorstellung wären etwa 100 Hektar entlang der Autobahn A281.

Die geplante Weserquerung der A281 bis 2029/2030 ist auch für die verkehrliche Erschließung dieser neuen Gewerbeflächen von zentraler Bedeutung. Der Tunnel soll als entscheidender Ringschluss im Bremer Westen die A1 im Süden mit der A27 im Norden verbinden. „Auch wenn es noch ein paar Jahre dauert, bin ich froh, dass wir dann eine direkte Anbindung des GVZ an das internationale Fernstraßennetz haben“, unterstreicht Sandstedt. Überdies werden wichtige Voraussetzungen dafür geschaffen, um Schwerlastverkehre effizienter zu steuern, Wohnviertel zu entlasten und die logistische Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Bremen zu stärken.



„Es geht beim kombinierten Ladungsverkehr darum, die Taktung der Hafenanbindung zu optimieren.“

Ralph Sandstedt, Geschäftsführer der GVZ Entwicklungsgesellschaft in Bremen

Schließlich verläuft die fertiggestellte A281 direkt durch den Industriehafen, wo zusätzliche Flächen für den kombinierten Verkehr (KV) erschlossen werden sollen. „Man muss nicht die Welt neu erfinden und permanent Destinationen für den kombinierten Ladungsverkehr ausbauen, sondern es geht vor allem darum, die Taktung der Hafenanbindung zu optimieren und Strecken im Hinterland für eine bestmögliche Verteilung auszuweiten“, meint Sandstedt.

Darüber hinaus ist das GVZ dabei, sich zukunftsfähig aufzustellen: Beispiele dafür sind die zunehmende Nutzung der bereits heute enormen Menge Photovoltaikenergie, die durch Anlagen auf den Hallendächern erzeugt wird, ferner die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte und der Ausbau der Ladeinfrastruktur im GVZ Bremen. Bei dem im Januar 2025 gestarteten Leuchtturmprojekt „AUTOGVZ“ geht es um den voll automatisierten Lkw-Pendelverkehr auf einer etwa drei Kilometer langen Strecke zwischen dem KV-Terminal von Roland Umschlag und zwei Logistikzentren im GVZ Bremen.

Wachstum im GVZ Wilhelmshaven

An einem anderen Punkt der Entwicklung steht das 2012 unweit des Containerhafens JadeWeserPort eröffnete GVZ in Wilhelmshaven. Es zählt zu den jüngeren Zentren hierzulande und fungiert ebenso als zentrale Drehscheibe für den Logistiksektor in Norddeutschland und die norddeutschen Seehäfen, insbesondere Wilhelmshaven. „Wir haben eine Auslastung von bis zu 80 Prozent“, berichtet Marc-Oliver Hauswald, Geschäftsführer der JadeWeserPort-Vermarktungsgesellschaft.



Das GVZ in Wilhelmshaven fungiert als zentrale Drehscheibe für Norddeutschlands Logistiksektor und die norddeutschen Seehäfen.



Und dieser Wert dürfte weiter ansteigen. In diesem Jahr soll der Umschlag im JadeWeserPort erstmals die Eine-Million-Marke überschreiten. Das liegt größtenteils an der neuen Gemini Cooperation von Maersk und Hapag-Lloyd, die Wilhelmshaven zum Deutschland-Hub gemacht hat. Es hat aber auch mit der Ansiedlung der Zhejiang Seaport Logistics Group auf einer rund 31.000 Quadratmeter großen Fläche innerhalb des P3-Logistikparks im JadeWeserPort zu tun. Bei dem Unternehmen handelt es sich um eine Tochtergesellschaft der Ningbo Zhoushan Port Group, die gemessen am Gesamtumschlag den weltweit größten Hafen betreibt.

Auf Initiative der Zhejiang Seaport Logistics Group wurde im vergangenen Jahr zudem ein neuer direkter Liniendienst zwischen den Häfen in Ningbo und Wilhelmshaven verkündet. In nur 26 statt 40 Tagen sind nun die chinesische Küstenstadt mit ihren 9,6 Millionen Einwohnern und Wilhelmshaven miteinander verbunden. „Der neue monatliche China-Europe-Express bringt uns mit jedem Anlauf 5.000 TEU, die Nachfrage ist echt gut“, so Hauswald. Das Ziel der Reederei Kawa Shipping sei es daher, 14-tägige Abfahrten anzubieten. Weitere Schiffe seien bereits in Auftrag gegeben worden.

Der Expressdienst CEX, wie er abgekürzt wird, ist in Wilhelmshaven per Straße und Schiene direkt an das europäische Hinterland angebunden. „Mit Eurogate Intermodal, also EGIM, können die Container sofort per Ganzzug beispielsweise zum Terminal Budapest Intermodal Logistics Center



„Der neue monatliche China-Europe-Express bringt uns mit jedem Anlauf 5.000 TEU.“

Marc-Oliver Hauswald, Geschäftsführer der JadeWeserPort-Vermarktungsgesellschaft

transportiert werden, das als zentrale Drehscheibe für den KV in Ungarn fungiert“, berichtet Hauswald. So können die Chinesen Tür-zu-Tür-Transportdienstleistungen von Ningbo über Wilhelmshaven bis zu ihrem Logistikzentrum in Budapest anbieten.

„Unsere Aufgabe als Vermarktungsgesellschaft des JadeWeserPorts ist es, gutes Marketing zu betreiben und sicherzustellen, dass die richtigen Menschen miteinander sprechen“, erläutert der Geschäftsführer. Dazu zählen neben Neuansiedlungen im GVZ auch weitere Dienstleistungen.

Im Zuge dieser Entwicklungen verzeichnet das GVZ laut Hauswald eine deutliche Belebung der Nachfrage: „Da immer mehr Kunden größere Flächen wünschen, werden wir nun statt bisher maximal 20 Hektar erstmals 33 Hektar am Stück für hafenaffine Ansiedlungen in die Vermarktung geben“, so der Geschäftsführer. „Es gibt gerade einen richtigen Run auf Flächen in Hafennähe.“ (cb) □

Weitere Informationen:

www.gvz-org.de

FAKTEN

GVZ BREMEN

GRÜNDUNG

1985

GESAMTGRÖSSE

Brutto 475 Hektar

HALLENFLÄCHE

etwa 1,3 Millionen
Quadratmeter

UNTERNEHMEN

Rund 160

BESCHÄFTIGTE

circa 8.700



Der neue Expressdienst CEX liefert pro Anlauf 5.000 TEU – Kawa Shipping plant bereits zweiwöchentliche Abfahrten.

FAKTEN

GVZ WILHELMSHAVEN

GRÜNDUNG

2012

GESAMTGRÖSSE

160 Hektar

HALLENFLÄCHE

122.000 Quadratmeter

UNTERNEHMEN

25

BESCHÄFTIGTE

1.500

ENVOCONNECT

360° green focus – the new reality



**BREMEN
BREMERHAVEN**
PORTS WITH PASSION.

03. – 04. SEPTEMBER 2025

ENERGIELEITZENTRALE BREMEN



DIE KONFERENZ, DIE NACHHALTIG VERBINDET



envoconnect.com



IM DIENST DER LADUNGSSICHERUNG

Tonnenschwere Windkraftanlagen, mächtige Krane und komplexe Generatoren – für den maritimen Dienstleister Noah Maritime aus Emden sind solche Schwergewichte tägliches Brot. Der Spezialist für Sicherheits- und Lascharbeiten hat sich in der Projektladungslogistik einen Namen gemacht und sein Geschäft binnen drei Jahren verfünffacht. Wie ist dem Unternehmen das gelungen?

Für seine Geschäftsidee musste Cem Öztürk einfach nur seine Augen aufhalten. Schon während seiner Ausbildung als Schiffsfahrtskaufmann bei Epas in Emden inklusive sechs Monaten in der Muttergesellschaft bei der Reederei Briese in Leer und seiner anschließenden zweieinhalbjährigen Berufstätigkeit für Operations hatte er die Herausforderungen der Ladungssicherung von Projektladung beobachtet.

„Mir war aufgefallen, dass es in dem Bereich viele fähige Handwerker gibt, die gute Arbeit leisten, die aber auch recht bodenständig sind und sich um das Drumherum, etwa eine moderne ansprechende Homepage und Marketing, nicht kümmern“, erinnert sich der Firmengründer und Geschäftsführer. Das müsste man doch besser machen können, habe er sich gedacht. Also kündigte er seinen Job, gründete Noah Maritime, und begann damit, potenzielle Kunden per Mail und Telefon zu kontaktieren und ihnen

Dienstleistungen rund um die Ladungssicherung anzubieten. „Worauf die Reedereien Wert legen, wusste ich und auch, wie man ihnen die Arbeit erleichtert“, berichtet Öztürk.

Denn während Container routinemäßig von Reedereien selbst gesichert und gelascht werden und für den Fahrzeugtransport spezialisierte Dienstleister bereitstehen, bedarf es bei Projektladungen stets maßgeschneiderter Sicherungs- und Laschkonzepte. „Lascharbeiten werden manchmal auch von der Besatzung selbst übernommen, aber meist sind keine Schweißfachleute an Bord. Das übernehmen dann wir.“ Deshalb war auch von Anfang an klar, was ein wichtiges Alleinstellungsmerkmal sein sollte: den Kunden, zu denen – je nachdem, wer aufgrund des Manifests für die Ladungssicherung zuständig ist – außer den Reedereien auch Spediteure, Ladungseigner und Häfen gehören, möglichst viel Arbeit abzunehmen. Das bedeutete auch vollen Einsatz für Öztürk, der in den ersten vier Jahren bei jeder Ladungssicherung dabei war, sowohl kaufmännisch als auch körperlich. „Ich habe die Büroarbeit gemacht und war mit auf den Schiffen, wo ich mir das handwerkliche Know-how angeeignet habe.“

Für Kunden bis nach Finnland und Frankreich unterwegs

Es lief gut, „auch weil unsere Wettbewerber sich ausgeruht haben und wir drangeblieben sind“, berichtet Öztürk. „So konnten wir als Newcomer schnell

Marktanteile gewinnen.“ Längst sind die Teams mit Metallbauern und Schweißern vom Firmensitz in Emden und der Niederlassung in Danzig bis nach Finnland und Frankreich unterwegs, um Projektladung zu sichern und zu entsichern. Hauptsächlich handelt es sich um Teile von Windkraftanlagen, etwa Türme, Rotorblätter, Generatoren und Nacellen. Hinzukommen Krane, große Generatoren und kleinere Schiffe, die mithilfe von Mehrzweckschiffen transportiert werden.

Wie viele Mitarbeiter dafür erforderlich sind, hängt vom Auftrag ab. „Gerade sind vier Mitarbeiter für fünf Tage auf einem Schiff in Teesport bei Middlesbrough in England im Einsatz“, berichtet Öztürk. „Dort wurden insgesamt zwölf Offshore-Turmsektionen gelöscht, welche zuvor von uns fachgerecht entsichert wurden.“ Die einzelnen Sektionen hatten ein Gewicht von 202 bis 324 Tonnen und eine Länge von 32 bis 40 Metern. Im Bulli hatten seine Mitarbeiter dafür unter anderem drei Plasmabrenner und fünf Winkelschleifer dabei. Die Sicherung erfolgte mit Laschketten sowie Metallplatten, die direkt an das Schiff und an die Ladung geschweißt wurden, um ein Verrutschen während der Seereise zu verhindern. „Grob gesagt, ist das ein typischer Auftrag für uns“, so Öztürk.

Insgesamt sind bei Noah Maritime inzwischen 25 bis 30 Mitarbeiter direkt oder indirekt über Subunternehmer beschäftigt. Im Sommer sind es meist mehr, da dann Hauptsaison für Projektladung ist. Im Idealfall hat das Unternehmen bei solchen Aufträgen einen Vorlauf von einigen Wochen. „Manchmal heißt es von den Anrufern aber auch einfach nur: Wie schnell kann dein Team in Schweden sein?“, berichtet der Geschäftsführer. Einen Nine-to-five-Job kann er daher nicht bieten, gearbeitet wird auch am Wochenende und auch mal länger.

Die Teams sind vom Firmensitz in Emden und der Niederlassung in Danzig bis nach Finnland und Frankreich unterwegs, um Projektladung zu sichern und zu entsichern.



Die Laschketten und Metallplatten zur Ladungssicherung werden direkt an das Schiff und die Ladung geschweißt, um ein Verrutschen während der Seereise zu verhindern.

Neue Software für effiziente Einsatzplanung

Seine Mitarbeiter, die im Durchschnitt Anfang bis Mitte 30 sind, sehen darin aber auch Vorteile. „Sie schätzen das Reisen und genießen es, wenn sie nach zwei bis drei Wochen fordernder körperlicher Arbeit mit schweren Laschketten und dem Herumklettern in den Ladeluken der Mehrzweckschiffe dann ein bis zwei Wochen frei haben.“ Zu 90 Prozent sind seine Mitarbeiter mit dem Pkw unterwegs – oft von Schiff zu Schiff. Um die Einsätze von Team und Material effizient zu koordinieren, hat Öztürk gerade die Software „Plankraft“ eingeführt. „Das funktioniert sehr gut“, sagt er. Genug Arbeit fällt im Büro immer an: „Im Hintergrund sind wir auch ein kleines Reisebüro und kümmern uns um Unterkünfte, Fähren, Agentenkontakte und, falls erforderlich, auch Flüge“, so der Unternehmer. Und dann muss er sich natürlich auch um Kundenanfragen kümmern. „Meine Hauptarbeit sind Planung und Koordination.“

2020 konnte Öztürk einen Jahresumsatz von 440.000 Euro erzielen, im Jahr 2023 waren es bereits 2,1 Millionen Euro. „Seit 2020 hatte sich der Umsatz jedes Jahr verdoppelt“, so der Unternehmer. In diese Zeit fällt auch die Coronapandemie, während der er angesichts des in vielen Ländern herrschenden Lock-downs per Google und LinkedIn erfolgreich Kaltakquise in Schweden machte, wo es nur wenige Einschränkungen gab. 2024 bewarb er sich beim Portal Focus Business um einen Platz im Ranking von Firmen mit dem prozentual größten Umsatzwachstum und kam von insgesamt 500 Unternehmen auf Platz 60. Unter den Logistikunternehmen belegte er Platz zwei.

Allerdings könne man in diesem Branchensegment nicht auf Dauer in diesem Umfang wachsen. „Jetzt geht es vor allem um Effizienz und darum, alle Prozesse weiter zu optimieren.“ Um mehr Platz zu haben, hat Öztürk in Emden gerade eine größere Bürofläche direkt am Wasser gekauft. Denn der Wachstumschampion, der 2024 einen Umsatz von 2,3 Millionen erzielte, hat sich für 2025 ehrgeizige Ziele gesetzt: Er plant 20 bis 30 Prozent Umsatzplus im Vergleich zum Vorjahr.

(cb) □

FAKTEN

NOAH MARITIME

FIRMENSITZ

Emden

WEITERER

STANDORT

Danzig

GRÜNDUNG

2017

GESCHÄFTSFELD

Schweißservice und Ladungssicherung in der Schifffahrt

MITARBEITER

25 bis 30 inklusive Subunternehmer

UMSATZ 2024

2,3 Millionen

Weitere Informationen:

www.noah-maritime.de



„ASUKA III“ ALS MÖGLICHER STARTSCHUSS

EMDEN Vor der Übergabe an ihren neuen Eigner, die NYK Line, wurde die auf der Meyer Werft gebaute „Asuka III“ im April auf der Papenburger Werft im Seehafen Emden endausgerüstet – von A wie Abtropfsieb bis Z wie Zitronenpresse. „Diese erfolgreiche Aktion zeigt einmal mehr, zu welchen Gemeinschaftsleistungen unser Hafen im Zusammenspiel aller Beteiligten in der Lage ist“, kommentierte Reinhard Hegewald, Vorstand der Emden Hafenförderungs-gesellschaft die Aktion. Dann ergänzte er: „Wir gehen davon aus, dass dies der Auftakt für die Endausrüstung weiterer in Papenburg gebauter Kreuzfahrtschiffe sein kann.“



NORDFROST VERSTÄRKT DIE GESCHÄFTSFÜHRUNG

SCHORTENS Die Nordfrost-Unternehmensgruppe hat ihre Geschäftsführung im März von zwei auf vier Mitglieder erweitert. Mit Philipp Brandstrup und Dennis Gloystein wurden zwei langjährige Führungskräfte aus dem Unternehmen zu neuen Geschäftsführern berufen und ergänzen seitdem das Leitungsgremium des Unternehmens rund um die geschäftsführenden Gesellschafter Dr. Falk Bartels und Britta Bartels. Während Gloystein die operativen Geschäftsbereiche Lager-, Transport- und Handelslogistik übernommen hat, verantwortet Brandstrup die Hafenlogistik, interne Services sowie das Bau- und Immobilienmanagement.

HÄFEN SIND FILMREIF

BREMEN Mit über 15.800 Besuchern erreichte das Filmfest Bremen im März einen neuen Rekord. Außerdem wurde mit bremenports als Partner erstmals die Wettbewerbskategorie „Gateways to the world – The power of ports“ ausgeschrieben. In dieser Kategorie, in der das Thema Hafen filmisch beleuchtet wird, setzten sich „Fire Drill“ von Maximilian Villwock und „Como el viento“ von Jacqueline van Vugt (Bildmitte) als bester Kurz- beziehungsweise bester Langfilm durch. Die Jury bestand aus Ilona Rieke, künstlerische Leiterin beim Filmfest Bremen, dem Bremer Staatsrat für Häfen Kai Stührenberg (l.) und Ronald Schwarze, Marketingleiter bremenports.



PERS-ZERTIFIZIERUNG FÜR JADEWESERPORT

WILHELMSHAVEN Der JadeWeser-Port ist im Mai 2025 bereits zum fünften Mal erfolgreich von der Brüsseler Umweltinitiative EcoPorts PERS-zertifiziert worden. Die Abkürzung PERS steht für Port Environmental Review System und für ein Instrument zur umfassenden Analyse und Überwachung des Umweltmanagements in den Häfen. „Wir sind stolz darauf, diese wichtige Zertifizierung erhalten zu haben. Sie bestätigt unsere Bemühungen, den JadeWeser-Port als Vorreiter für nachhaltige Hafenlogistik zu positionieren“, erklärte Holger Banik (l.), Geschäftsführer der JadeWeser-Port Realisierungs GmbH und von NPorts.



SCHLÜSSEL ZUR WETTBEWERBSFÄHIGKEIT DER WINDINDUSTRIE

CUXHAVEN Nachdem im Februar die Bauarbeiten zur Erweiterung des Hafens mit den neuen Liegeplätzen 5 bis 7 begonnen haben, soll nun auch eine neue Schwerlastbrücke die direkte Verbindung zwischen den Umschlags- und Gewerbeflächen sowie dem Siemens-Gamesa-Werk hinter der Kailinie und der Bundesstraße 73 sicherstellen. „Eine Schwerlastbrücke, die gezielt auf die Anforderungen der Offshore-Industrie zugeschnitten ist, würde die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts erheblich stärken“, so Arne Ehlers, Vorstandsvorsitzender der Hafenwirtschaftsgemeinschaft Cuxhaven (HWG) und Geschäftsführer von Blue Water Breb.



SPANNENDE JOBS IM HAFEN ZU VERGEBEN

OLDENBURG Seit April informiert die neue Karriereseite der Seaports of Niedersachsen unter www.seaports.de/karriere über Ausbildungs- und Jobchancen in den neun niedersächsischen Seehäfen. Interessierte können über die Seite nicht nur offene Stellen an den verschiedenen Hafenstandorten in Niedersachsen, sondern auch in vielen unterschiedlichen Tätigkeitsbereichen – kaufmännisch, technisch oder gewerblich – finden. Neben Ausbildungsplätzen bieten einige Unternehmen die Möglichkeit, sich auf ein duales Studium zu bewerben und somit Praxis und Studium miteinander zu verbinden.

„WATERWAYS“ – WENN KUNST AUF LOGISTIK TRIFFT

BREMEN „Innovative Waterway Transportation“ oder kurz InnoWaTr lautet der Titel eines EU-geförderten Interreg-Nordsee-Projekts, in dem es darum geht, mehr Ladung von der Straße auf die Binnenwasserstraßen zu verlagern. Innerhalb des Projekts, das Experten aus Frankreich, Belgien, den Niederlanden, Schweden und Deutschland vereint, sind insgesamt 26 Partner aus Wirtschaft und Wissenschaft engagiert – und darüber hinaus seit gut einem Jahr auch Studierende der Bremer Hochschule für Künste (HfK). „Uns ging es darum, den Blick auf den Binnenschiffsverkehr auszuweiten und über den ‚rein logistischen‘ Teller- rand zu blicken“, berichtet Lars Stemmler, der InnoWaTr auf- seiten von bremenports betreut. Die Hafenmanagement- gesellschaft hat unter dem Projektdach die Aufgabe, eine Art Handbuch zu erstellen, um beispielsweise die Verla- gerung von Güterverkehr auf Binnenwasserstraßen auch andersorts reproduzierbar zu machen.



STAFFELÜBERGABE BEIM ZDS

HAMBURG Zum 1. April 2025 trat Dr. Florian Keisinger in die Geschäftsführung des Zentralverbands der Deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) ein und übernahm zum 1. Mai 2025 das Amt des Hauptgeschäftsführers von Daniel Hosseus. Davor war Keisinger als Head of Policy Planning bei Airbus tätig, nachdem er als Kampa- genleiter bei Airbus Defence and Space die Zusammenarbeit mit politischen Entscheidungs- trägern und Industriepartnern in Deutschland, Frankreich und Spanien verantwortet hatte. Ebenso sammelte Keisinger Erfahrung im Leitungsstab des Bundesministeriums der Finanzen sowie im Deutschen Bundestag.



MSC Zieht auf die Überseeinsel

BREMEN MSC verlegt seinen Firmensitz innerhalb Bremens. Nach 19 Jahren in der Hafen- straße zieht das Unternehmen auf die Überseeinsel. Das neue Bürogebäude „Verde“ ist an die eigene Energie-, Kälte- und Wärmeversorgung der Übersee- insel angeschlossen. Hervor- zuheben sind die besondere Fassadenbegrünung und ein Regenwasserspeicher, der für eine nachhaltige Bewässerung sorgt. Für die Mitarbeitenden bietet das Gebäude nicht nur erweiterte Kapazitäten und eine moderne Infrastruktur, sondern auch eine große, begrünte Dachterrasse, die in der Mittagspause zum Wohl- fühlen einlädt. Der Umzug ist für das 3. Quartal 2026 geplant.

INNOVATIVES BAUSTOFFRECYCLING IM HAFEN

PAPENBURG Die Pro RC GmbH hat im Mai vermeldet, dass sie im Papenburger Hafen rund fünf Millionen Euro in eine neue Aufbereitungs- und Umschlagsanlage für Bau- materialien aus Sekundärroh- stoffen investiert. Damit sollen unter anderem hochwertige Ersatzstoffe für Straßen- und Tiefbauunternehmen hergestellt werden, die dazu beitragen, die Nachhaltigkeit der Bauindustrie zu erhöhen und Ressourcen ein- zusparen. Von dort aus kann der anerkannte Entsorgungsfach- betrieb, der 2023 gegründet wurde, seine Logistik künftig neben der Straße und Schiene auch über umweltfreundliche Schiffstransporte abwickeln.



BHV-KOMPETENZATLAS WEITERBILDUNG IST ONLINE

BREMEN Mit dem „Kompe- tenzAtlas Weiterbildung“ hat die Arbeitsgruppe Weiterbildung der BHV – Bremische Hafen- und Logistikvertretung im Mai eine neue Website live geschaltet. Unter dem Link www.weiter- bildung.bhv-bremen.de stehen Arbeitgebern und Mitarbeitenden seitdem die vielfältigen Ange- bote der BHV-Mitgliedsunter- nehmen in diesem Bereich zur Verfügung – und zwar über- sichtlich sortiert nach Art, Thema und Zielgruppe. Die Ver- öffentlichung von Angeboten auf der Website ist ausschließ- lich BHV-Mitgliedsunternehmen vorbehalten, ihre Nutzung setzt jedoch keine Vereinsmitglie- dschaft voraus.



KI ALS DIGITALER MOTIVATOR

Das Bremer Start-up To Matter hat es sich zum Ziel gesetzt, mittels künstlicher Intelligenz (KI) die Bedürfnisse von Mitarbeitenden zu erfassen und auf eine digitale Datenbasis zu stellen. Die daraus abgeleiteten Handlungsempfehlungen sollen sowohl die Betroffenen nachhaltig motivieren als auch die Effizienz des Unternehmens steigern.



Zufriedene Mitarbeiter sind motivierter. Mit KI will To Matter deren Bedürfnisse besser ermitteln und Personalverantwortlichen hilfreiche Handlungsempfehlungen an die Hand geben.

In Anlehnung an das Intro zur TV-Kultserie „Raumschiff Enterprise“ könnte man sagen: „Wir schreiben das Jahr 2025. Dies sind die Abenteuer des Start-ups To Matter, das mit seiner Besatzung unterwegs ist, um neue Lösungen zu finden, die helfen, Personal zu motivieren und das Unternehmen erfolgreich zu navigieren.“ Oder wie es Dr. Moritz Schirmer, Geschäftsführer und Mitbegründer von To Matter formuliert: „Wir sind verborgenem Wissen mit der Hilfe von KI auf der Spur, um die informelle Sphäre sichtbar zu machen.“ Darunter versteht er die Faktoren, die ein positives Umfeld für Mitarbeitende schaffen – von der gesunden Arbeitsplatzgestaltung über eine offene Kommunikationsstruktur bis hin zu Möglichkeiten der persönlichen Weiterentwicklung.

„Wir geben den Mitarbeitenden die Gelegenheit, ihre Sicht der Dinge und ihre Bedürfnisse in speziellen Interviews zu artikulieren. Die Ergebnisse daraus werden in digitaler Form gebündelt und geclustert. Danach zapfen wir mittels KI das Wissen der Welt an, um beispielsweise mit Best Practices und Case Studies

maßgeschneiderte Handlungsempfehlungen für die Personalverantwortlichen zu entwickeln“, erläutert Schirmer die Vorgehensweise. Das im Sommer 2023 gegründete Start-up hat die dafür genutzte KI-Anwendung innerhalb der vergangenen anderthalb Jahre zusammen mit Pilotpartnern aus dem produzierenden Gewerbe, der Telekommunikation und der Versicherungsbranche sukzessive weiterentwickelt. „Die Technologie ist das geringste Problem“, bilanziert der Manager. „Vielmehr sind es die Menschen, die sich gegenwärtig noch schwertun, handelnde Maschinen als Entscheider in ihre Geschäftsprozesse einzubeziehen.“ Die ausgewählten Pilotpartner seien jedoch schnell von dem neuen KI-Tool und seiner Leistungsfähigkeit überzeugt gewesen. Nach Aussage von Schirmer habe es für eine 90-prozentige Zeitersparnis von der Datenerfassung bis zur Umsetzung in entsprechende Maßnahmen gesorgt.

Aus ihrem Studium an der Universität Bremen bringen Schirmer und sein To-Matter-Mitbegründer Jan-Lucas Sachse Wang ein umfangreiches interdisziplinäres Know-how aus den Bereichen Data-Science, AI-Application, Personal und Psychologie in das Projekt ein. Darüber hinaus holen sie sich je nach Bedarf Experten aus der Softwareentwicklung, dem Business-Development und aus dem Vertrieb mit in ihr Team. „Auf diese Weise haben wir ein Tool entwickelt, das den Werkzeugkoffer der Personalabteilung sinnvoll ergänzt und damit wichtige Entscheidungen zum Leadership und zur Transformation in den Zukunftsraum unterstützt“, umreißt Schirmer die anvisierte „Flugrichtung“ von To Matter. (bre) ■



„Wir haben ein Tool entwickelt, das den Werkzeugkoffer der Personalabteilung sinnvoll ergänzt.“

Dr. Moritz Schirmer, Geschäftsführer und Mitbegründer von To Matter



EIMERKETTENBAGGER WIRD NICHT REPARIERT

BREMERHAVEN Ende 2024 kam es zu einem schweren Brand im Maschinenraum des Eimerkettenbaggers „Bremerhaven“. Seit April steht fest: Eine Reparatur ist angesichts der Höhe der Kosten und des Alters des Schiffs nicht zu rechtfertigen. „Alles andere wäre wirtschaftlich nicht vernünftig, zumal das künftige, vom Senat- und den Hafenausschussmitgliedern beschlossene Nassbaggerei-Konzept für Bremen und Bremerhaven eine Außerbetriebssatzung des Arbeitsschiffs vorsieht“, sagt Henry Behrends, Leiter des Geschäftsbereichs Hafenbetrieb bei bremenports. Das geschehe nun durch den Brand etwa zwei Jahre früher als geplant.



VOGT: MEHR BUNDESGELD FÜR TRANSFORMATION

BREMERHAVEN Kristina Vogt, Bremens Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation hält deutlich höhere Mittelzuwendungen des Bundes zugunsten der deutschen Häfen weiterhin für ein absolutes Muss. Auf der Sitzung des Lenkungskreises Häfen/Schifffahrt des Deutschen Verkehrsforums im März in Bremerhaven erhob sie diese Forderung erneut und sagte: „Die Länder alleine werden die riesigen Investitionen nicht stemmen können.“ Darüber hinaus berichtete sie über wichtige Zukunftsvorhaben, darunter den „Energyport in Bremerhaven“ und einen Spezialterminal für den Umschlag von CO₂ im Neustädter Hafen.



AUFWIND IN DER DEUTSCHEN SEESCHIFFFAHRT

BREMEN Sabine Zeller, Geschäftsführerin der Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt (BBS), freute sich bei der Vorstellung des BBS-Jahresberichts 2024 im März in Rostock. „In den letzten Jahren wurden zahlreiche Maßnahmen ergriffen, um Nachwuchs zu gewinnen und den Schifffahrtsstandort zu stärken. Ich freue mich, dass diese nun Früchte tragen. Wir konnten 2024 rund 18 Prozent mehr Ausbildungsverträge in der Schiffsmechaniker-Ausbildung als im Vorjahr abschließen. Besonders beeindruckend ist die Steigerung der Anzahl weiblicher Auszubildender von 12 auf 23, also um mehr als 90 Prozent“, so Zeller.



20 JAHRE NPORTS: RÜCK- UND AUSBLICK

OLDENBURG NPorts feiert in diesem Jahr sein 20-jähriges Bestehen. Zusammengerechnet sind die 15 Hafenstandorte in dieser Zeit mit über 1,5 Milliarden Euro ausgebaut, repariert und instand gehalten worden. Betrug die Investitionssumme für die niedersächsischen Seehäfen im Anfangsjahr 2005 noch 2,9 Millionen Euro, lag sie 2024 bei 117,6 Millionen Euro. „Stillstand war nie eine Option für uns, denn die Bedeutung der niedersächsischen Häfen ist über die Jahre hinweg rasant gewachsen“, sagte NPorts-Geschäftsführer Holger Banik im März anlässlich der Jahresmedienkonferenz der niedersächsischen Seehäfen in Oldenburg. In den darauffolgenden Wochen lud NPorts zu Pressegesprächen an die einzelnen Hafenstandorte Wilhelmshaven, Emden, Brake, Norden und Cuxhaven ein. Dort präsentierte Banik zusammen mit seinen regionalen Führungsteams – wie hier in Norddeich mit Katrin Büscher, stellvertretende Leiterin der Niederlassung Norden, und Niederlassungsleiter Friedrich Voß – jeweils weitere Details: zum Beispiel, wie viel Geld in die Unterhaltung und Entwicklung der Standorte gesteckt wurde, in welche Projekte die meisten Investitionen flossen und welche Maßnahmen für 2025 auf der Agenda stehen.



DEUTSCHE SEEHÄFEN SCHLAGEN MEHR UM

WIESBADEN Den deutschen Seehäfen ist es im Jahr 2024 trotz eines herausfordernden Marktumfelds gelungen, mehr Güter im Im- und Export umzuschlagen. Wie das Statistische Bundesamt (Destatis) im März mitteilte, wurden im vergangenen Jahr rund 274 Millionen Tonnen über die Kaikanten bewegt. Das entspricht einem Zuwachs von gut 2,3 Prozent gegenüber 2023. Trotz des Mengenzuwachses bleibt ein Aber: Der Umschlag des Vor-Corona-Jahrs 2019 wurde noch nicht wieder erreicht. Die Gesamtmenge von 2024 lag um 6,7 Prozent unter dieser historischen Bestmarke von 2019, als 293,5 Millionen Tonnen verladen beziehungsweise gelöscht wurden. Wichtigstes Partnerland im deutschen seewärtigen Außenhandel waren 2024 die USA mit 29,8 Millionen Tonnen (plus 6,7 Prozent). Nach Überzeugung von Angela Titzrath, Präsidentin des Zentralverbands der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS), zeigt das Ergebnis für 2024, dass „Deutschland mit seiner vielfältigen Hafenlandschaft gut aufgestellt ist, um den unterschiedlichsten Anforderungen gerecht zu werden“. Den nationalen Häfen komme damit „eine zentrale Rolle“ in der deutschen Wirtschaft zu, so Titzrath.



J. MÜLLER GRÜNDET NEUES JOINT VENTURE

BRAKE Im April hat die Unternehmensgruppe J. MÜLLER mit erfahrenen Partnern aus der Seebefrachtung die J. MÜLLER Chartering GmbH ins Leben gerufen. Die neu gegründete Firma ist ein Gemeinschaftsunternehmen von J. MÜLLER Weser sowie den Befrachtungsexperten Jörg Lampe und Karsten Bolles. Die Geschäftsführung des neuen Joint Ventures, an dem J. MÜLLER die Mehrheit hält, übernehmen Clemens Sommerfeld (l.), zugleich Geschäftsführer von J. MÜLLER Weser, und Karsten Bolles (r.), der auch die Vertriebsleitung der neuen Gesellschaft innehat. Mit diesem Schritt erweitert die Gruppe ihr Leistungsportfolio.



ZWEI NEUE MITGLIEDER IM VBSP-VORSTAND

BREMEN Auf seiner ordentlichen Mitgliederversammlung hat der Verein Bremer Spediteure (VBSP) Anfang Mai seinen neuen Vorstand gewählt. Turnusgemäß ausgeschieden sind Thilo Kugel und Sven Schoon. An ihrer Stelle wurden Sylvia Meyer Nessler (3. v. r.), Prokuristin und Luftfrachtextpertin in der Spedition Carl Ungewitter Trinidad Lake Asphalt, und Arne Müller (r.), Geschäftsführer der Terratrans Internationale Spedition, neu in das Gremium gewählt. Thorsten Dornia (4. v. r.) und Holger Schulz (2. v. r.) wurden als Vorsitzender beziehungsweise stellvertretender Vorsitzender im Mai wiedergewählt.



Nachhaltigkeitsheldinnen und Helden gesucht!

Jetzt Nominierungen für den Green Focus Award 2025 in der Kategorie Engagement einreichen...



GREEN FOCUS AWARD: NOCH KANN NOMINIERT WERDEN

BREMEN Jetzt ist Eile geboten: Noch bis zum 6. Juni können Vorschläge für den „Green Focus Award“ eingereicht werden – und zwar über das Onlineformular www.bremenports.de/nachhaltigkeit/green-focus. Seit 2014 würdigt bremenports das „Umweltfreundlichste Schiff“ und die „Umweltfreundlichste Reedereiflotte“, die die bremischen Häfen anlaufen. Im vergangenen Jahr wurde die Auszeichnung um die Kategorie „Engagement“ erweitert. Hier werden Persönlichkeiten geehrt, die sich in besonderer Weise für eine nachhaltige Entwicklung in der Hafen- und Logistikbranche stark gemacht haben. An wen denken Sie dabei?



FLAGGE ZEIGEN ZUM ENERGIEWANDEL

KOPENHAGEN Auf der WindEurope drehte sich im April alles um die Zukunft der Windenergie und den europäischen Energiewandel. Auch Seaports of Niedersachsen und NPorts zeigten auf der dreitägigen Leitmesse mit einem Gemeinschaftsstand Flagge. Ihre Teams präsentierten ein breit gefächertes Leistungspaket rund um die Logistik der Windenergiebranche – vom Umschlag über langer und schwerer Komponenten über die Lagerung und Montage bis hin zu Versorgungsleitungen für On- und Offshore-Windparks. Eine Gelegenheit, die zahlreiche Kunden und Geschäftspartner zum intensiven Erfahrungsaustausch nutzten.

BLG LOGISTICS GROUP STEIGERT ERGEBNIS

BREMEN Trotz wirtschaftlicher Unsicherheiten und geopolitischer Krisen hat die BLG LOGISTICS GROUP das Geschäftsjahr 2024 mit einem stabilen Umsatz von 1,2 Milliarden Euro abgeschlossen – und damit über dem Vorjahreswert. Matthias Magnor, Vorstandsvorsitzender der BLG-Gruppe, sagte bei der Bilanzpressekonferenz Ende April in Bremen: „Insbesondere durch die positiven Ergebnisentwicklungen in den Geschäftsbereichen Container und Automobile konnten wir ein Gesamtergebnis vor Steuern von 91,8 Millionen Euro erzielen.“ So stieg der Umsatz im Segment Automobile trotz rückläufiger Fahrzeugvolumina gegenüber dem Vorjahr um 7,1 Prozent auf 687,5 Millionen Euro. Im Geschäftsbereich Container verzeichnete die 50-prozentige Beteiligung an EUROGATE ein Ergebnisplus von zwölf Prozent auf 61,2 Millionen Euro. Negativ wirkte sich die konjunkturelle Lage auf die Umsatzerlöse und Ergebnisse im Geschäftsbereich Contract aus. Diese sanken gegenüber dem Vorjahr um 33,5 Millionen Euro auf 535,6 Millionen Euro. „Es gilt, wachsam zu sein, Chancen zu erkennen und zu nutzen. Eine Chance besteht darin, dass wir den Druck der Veränderung antizipieren und uns anpassen. Hier liegt die große Stärke der BLG“, so Magnor.



GVZ-STANDORTE SOLLTEN KLIMABILANZ ERSTELLEN

BREMEN Thomas Nobel, Geschäftsführer der Deutschen GVZ-Gesellschaft, sprach sich im März dafür aus, dass die Güterverkehrszentren (GVZ) in Deutschland künftig eine Klimabilanz erstellen. Einige GVZ, unter anderem das in Bremen, befänden sich nach seinen Angaben bereits auf dem Weg dorthin. Zwei Drittel der Emissionen in den GVZ würden aus dem Verkehr kommen. Daher sei dieser Emittent zur Vermeidung von CO₂ die wichtigste Stellschraube. Bis wann die GVZ klimaneutral sein könnten, wollte sich Nobel nicht festlegen: „Wir werden nicht per Dekret sagen können: Wir wollen das Ziel 2030 oder 2035 erreichen.“



PRÄSIDENTENWECHSEL BEIM WHV

WILHELMSHAVEN Am 15. April 2025, dem 40. Geburtstag der Wilhelmshavener Hafenwirtschafts-Vereinigung (WHV), ging eine Ära zu Ende: WHV-Präsident John H. Neumann (r.) verabschiedete sich nach 40-jähriger Vorstandstätigkeit in den Ruhestand und übergab die Vereinsführung an Andreas Bullwinkel (l.). „John hinterlässt große Fußstapfen. Er hat es geschafft, Menschen für viele zukunftsweisende Ideen zu begeistern – mit Weitblick, Beharrlichkeit und echtem Interesse“, so Bullwinkel anlässlich einer Feierstunde im Hotel Atlantic, bei der der WHV-Gründungstag gefeiert und Niemanns Lebenswerk gewürdigt wurden.

HANDELSKRIEG KOSTET BREMER SPEDITEURE LADUNG

BREMEN Am traditionell stark auf die USA ausgerichteten Standort Bremen wächst die Sorge vor massiven Einbußen im Überseegeschäft. Auf Basis einer Umfrage unter den Mitgliedsunternehmen des Vereins Bremer Spediteure (VBSp) warnte dieser im April aufgrund von US-Strafzöllen und Gegenzöllen vor Mengenverlusten von rund 15 Prozent in der Seefracht. „Wie sich abzeichnet, wird es zu erheblichen Umsatzrückgängen bei den Bremer Spediteuren kommen“, stellt VBSp-Vorsitzender Thorsten Dornia fest. Er hält die Prognose sogar noch für optimistisch – „es könnte auch noch mehr sein“, sagte der Unternehmer.



ZWEITES FSRU MACHT AN DER JADE FEST

WILHELMSHAVEN Mit der „Excelsior“ fungiert in Wilhelmshaven nun eine zweite Floating Storage and Regasification Unit (FSRU) als schwimmendes LNG-Importterminal. Das Spezialschiff der Reederei Excelerate Energy hat Ende April an der Jade festgemacht. Seit Dezember ist dort auch die FSRU „Höegh Esperanza“ in Betrieb. „Die Ankunft der ‚Excelsior‘ ist ein weiterer Meilenstein für die Fertigstellung des Terminals Wilhelmshaven 2 und damit für die Versorgungssicherheit und Stabilisierung der Gaspreise in Deutschland und Europa“, so Peter Röttgen, Geschäftsführer der Deutschen Energy Terminal GmbH (DET).

2025		 GERMAN PORTS	
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/ 	JUN	2. – 5. 6. 2025	Transport Logistic www.transportlogistic.de München, Deutschland
		17. – 18. 6. 2025	Vocatium www.vocatium.de Bremen, Deutschland
		26. 6. 2025	Festakt Hongkong Convention www.bremenports.de Bremen, Deutschland
	SEP	3. – 4. 9. 2025	ENVOCONNECT www.envoconnect.com Bremen, Deutschland
		5. 9. 2025	Niedersächsischer Hafentag www.seaports.de Brake, Deutschland
		5. 9. 2025	58. Kapitänstag www.bhv-bremen.de Bremen, Deutschland
		18. 9. 2025	LOGISTICS TALK www.bremenports.de Wien, Österreich
		30. 9. – 2. 10. 2025	Breakbulk Americas www.americas.breakbulk.com Houston, USA
	OKT	9. 10. 2025	LOGISTICS TALK www.bremenports.de Neuss, Deutschland
		14. – 16. 10. 2025	AntwerpXL www.antwerpxl.com Antwerpen, Belgien
		29. – 31. 10. 2025	Transport Logistic Southeast Asia www.transportlogisticsea.com Singapur, Singapur
	NOV	5. – 7. 11. 2025	HTG-Kongress www.htg-online.de Münster, Deutschland
		11. 11. 2025	BHV-Hafenclub www.bhv-bremen.de Bremen, Deutschland
		11. – 13. 11. 2025	Transport Logistic Americas www.tl-americas.org Miami, USA

IMPRESSUM

LOGISTICS PILOT
ISSN 2195-8548

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

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

Gültig ist die Anzeigenpreisliste vom 1.1.2023
www.bremenports.de/logistics-pilot

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

Projektmanagement:
Thorsten Breuer, verantwortlich;
Julia Schwericke

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

Layout:
Monique Dobrzelak

Druck:
müllerdtizen, Bremerhaven
www.muellerdtizen.de
gedruckt auf 100 % recyceltem FSC®-Papier

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

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

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



**DIESES MAGAZIN IST EIN
GEMEINSCHAFTSPROJEKT VON**

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



BLG
LOGISTICS

FORTSCHRITT IN TRADITION VERANKERT.

**Wir bieten seit fast 150 Jahren
zuverlässig weltweite Lösungen.**

blg-logistics.com



LÖSUNGEN FÜR DIE HAFENWIRTSCHAFT.

dbh

dbh bietet ein großes Portfolio an Software-Lösungen im Hafenbereich an: für Binnen- und Seehäfen, für Verlader, Reedereien und Industrieunternehmen.



Haben wir Ihr Interesse geweckt?
Nehmen Sie direkt Kontakt mit uns auf.