

LOGISTICS PILOT

AUSGABE
DEZEMBER 2023



ENERGIE UND NACHHALTIGKEIT: DER MIX MACHT'S

AUS DER PRAXIS

Vielfältige Vorzeigeprojekte aus
Bremen und Niedersachsen

Seite 6

RAUS ZUM WIND

EMO: Mit Serviceschiffen und breitem
Leistungspaket für Windparks

Seite 18

„DIGITALE WESER“

Eine gemeinsame Plattform für mehr
Koordination und weniger Emissionen

Seite 22



Themenschwerpunkt:
**Energie und
Nachhaltigkeit**

INHALT

Ausgabe:
Dezember 2023



14

Portrait

EKB Container Logistik lotet Alternativen aus und wird damit zunehmend zum grünen Vorreiter.



18

Logistics Story

Ems Maritime Offshore bietet ein breites Leistungsportfolio rund um Windanlagen auf See.



23

Substainability

Cuxhaven setzt auf dem Weg zur „Klima- und Energiewendestadt“ auf Wasserstoff.



06

Main Topic

Zehn Projekte aus Bremen und Niedersachsen, die belegen, dass dort Weichen im Sinne künftiger Generationen gestellt werden.



LOGISTICS PILOT digital!

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

03 Editorial

04 Big Picture

12 Point of View
„Häfen sind das Herzstück der Energiewende“

16 Facts & Figures

22 Digitalisation
Mehr Koordination und weniger Emissionen

24 Community

26 Start-up
Staatliches Start-up für Versorgungssicherheit

30 Events & Imprint
High Energy prägt die Kühllogistik

„NACHHALTIGKEIT ALS LEITPRINZIP“

Liebe Leserinnen und Leser,

die Bundesregierung hat im Koalitionsvertrag klargestellt: Nachhaltigkeit ist Leitprinzip unseres politischen Handelns. Und wir haben ordentlich was vorgebracht. Noch nie wurde so viel neue Energie aus Wind und Sonne ins Netz eingespeist wie im ersten Halbjahr 2023. Durch den schnelleren Ausbau der erneuerbaren Energien und die Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren stärken wir nicht nur die Energieversorgungssicherheit, wir bringen auch die Transformation zur Treibhausgasneutralität mutig voran.

Aber auch die Dekarbonisierung der maritimen Wirtschaft – von Schiffen bis hin zu Offshore-Windparks – wird einen wesentlichen Einfluss auf die globalen Klimaschutzbemühungen haben. Die Seeschifffahrt ist für zwei bis drei Prozent der weltweiten Treibhausgasemissionen verantwortlich. Der Beschluss der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation vor wenigen Wochen für Klimaneutralität bis 2050 ist ein starkes und notwendiges Signal. Bis 2025 werden wir effektive Maßnahmen zur Umsetzung der Klimaziele verabschieden. Das Ziel der Klimaneutralität wird weltweit Investitionen auslösen; davon kann Deutschlands maritime Wirtschaft nur profitieren, weil sie schon jetzt immer stärker auf Nachhaltigkeit setzt.

Mit 20 Seehafenstandorten und rund 100 Binnenhäfen verfügt Deutschland über ein leistungsfähiges Netz für den Güterverkehr und eine starke Hafenvirtschaft. Es gilt nun, ausgehend von konkreten, ehrgeizigen und an Nachhaltigkeit ausgerichteten Zielen Wettbewerbsnachteile für die maritime Wirtschaft auszuräumen und Innovationen zu fördern; dies ist Maßstab für die laufenden Arbeiten zur Nationalen Hafenstrategie.

Im September war ich auf der ENVOCONNECT in Bremerhaven, gemeinsam mit vielen Nachhaltigkeitsakteuren aus dem Bereich Häfen und Logistik. Ich konnte mich davon überzeugen, dass vieles vorangeht. Denn eins ist klar: Ein ökonomisch, ökologisch und sozial nachhaltiges Gemeinwesen ist der beste Weg, um unseren Wohlstand dauerhaft zu erhalten.

Ihre Sarah Ryglewski

Sarah Ryglewski ist Staatsministerin beim Bundeskanzler und verantwortlich für die Zusammenarbeit von Bund und Ländern. Zudem ist sie vom Bundeskabinett mit der Zuständigkeit für nachhaltige Entwicklung betraut.

LUFT NACH OBEN

Feine Härchen, die schneebesenartig auf der Blattoberfläche angeordnet sind, sorgen dafür, dass Salvinia-Schwimmfarne unter Wasser dauerhaft einen dünnen, schützenden Luftfilm aufbauen. Diese Schutzschicht hält die Pflanze nicht nur trocken, sondern sorgt auch für Auftrieb. Die mit feinen Wachskristallen besetzten Härchen verhalten sich wasserabweisend (hydrophob), während die wasseranziehenden (hydrophilen) Haarspitzen in die Flüssigkeit eintauchen und sie geradezu „festtackern“. Eingesetzt wird diese Fähigkeit der Natur bereits zur Öl-Wasser-Trennung und zum Entfernen von Ölfilmen auf Gewässern. Für weitere Verwendungszwecke ist aber noch reichlich Luft nach oben: Bionik-Forscher wollen den Salvinia-Effekt für die Schifffahrt nutzen, indem sie Bootsacke entwickeln, die den Schiffsrumpf trocken halten. Der damit einhergehende Reibungsverlust könnte den Kraftstoffverbrauch von Schiffen signifikant senken, so die Schlussfolgerung. [\(bre\)](#) ▣



DER MIX MACHT'S

Die Logistik und die maritime Wirtschaft haben in den vergangenen Jahren zahlreiche Aktivitäten angestoßen, die nachhaltig sind oder zum Klimaschutz beitragen sollen. Zehn beispielhafte Projekte aus den bremischen und niedersächsischen Häfen belegen, dass die Verantwortlichen auf vielfältige Lösungsalternativen setzen, um Weichenstellungen im Sinne künftiger Generationen zu betreiben.



FOTOS: ISTOCK/MASTER1305, BREMENPORTS (2X)

Als erstes Unternehmen der deutschen Hafenwirtschaft hat sich bremenports 2009 dazu entschlossen, Nachhaltigkeit als zentrales Unternehmensziel zu verfolgen. Im Zuge dieser Zielsetzung will man unter anderem bis 2035 CO₂-Neutralität im Überseehafen in Bremerhaven erreichen. Parallel dazu hat sich NPorts 2017 mit seiner Nachhaltigkeitsstrategie „hafen+“ auf den Weg gemacht, mehr Nutzwert für Menschen, Umwelt und Wirtschaftskraft an seinen 15 Hafenstandorten zu schaffen. Dazu gehört auch das selbstgesetzte Ziel, bis 2035 klimaneutral zu werden. Vor diesem Hintergrund haben die Hafenmanagementgesellschaft des kleinsten Bundeslands und der größte Hafenbetreiber an der Nordsee diverse Projekte angestoßen, die Energie einsparen sollen, auf klimafreundliche Energie- und Verkehrsträger setzen oder innovative Technologien auszeichnen und testen. Fest steht dabei schon jetzt, der Mix macht's.

Den EnergyPort fest im Blick

Im März hat der Bremer Senat grünes Licht für die Planung eines EnergyPorts in Bremerhaven gegeben. Er soll zum Gelingen der Energiewende und damit zur künftigen Versorgungssicherheit Deutschlands beitragen. Dafür stehen im südlichen Fischereihafen über 250 Hektar Entwicklungsfläche zur Verfügung, die als Industrie- und Gewerbeflächen sowie für eine see- und landseitige Verkehrsanbindung verschiedenster Projekte zur nachhaltigen Transformation genutzt werden können. Bei den technischen Vorplanungen für den EnergyPort wird derzeit eine Bedarfs- und Marktanalyse erstellt, die insbesondere die Potenziale der Off- und Onshore-Industrie sowie die Einrichtung eines Energy-Hubs für Wasserstoff (H₂) und seiner Derivate untersucht. „Mit dem EnergyPort ließen sich Energiewende und Versorgungssicherheit in einem Hafen realisieren. Zugleich besteht die Möglichkeit, dass so in Bremerhaven viele zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen werden“, umreißt Christian Hein, Abteilungsleiter für Hafenentwicklung bei bremenports, die Vorteile des Projekts, bei dem als nächstes Etappenziel die Erstellung einer Entscheidungsunterlage Bau (ES Bau) angepeilt wird.

CO₂-neutraler Überseehafen

Parallel dazu startete bremenports im Herbst mit einem Kick-off-Meeting das Klimaschutz-Großprojekt für den Überseehafen. Dazu kamen auf Einladung der Hafenmanagementgesellschaft zahlreiche Vertreter aller ortsansässigen Hafen- und Umschlagsbetriebe sowie Terminal- und Netzbetreiber in Bremerhaven zusammen. Auf Basis der Vorplanungen aus dem 2018 gestarteten Projekt „Sharc“



„So ließen sich Energiewende und Versorgungssicherheit in einem Hafen realisieren.“

Christian Hein, Abteilungsleiter für Hafenentwicklung bei bremenports

(Smart Harbor Application Renewable Integration Concept) erarbeiten sie derzeit ein Konzept, mit dem der Überseehafen in Bremerhaven ab 2035 CO₂ neutral betrieben werden kann. Die ersten Ergebnisse sollen im Frühjahr 2024 vorliegen. Denkbar ist der Einsatz jeglicher Energieformen – von Biogas über Photovoltaik oder Windenergie bis hin zu Großwärmetauschern, die das Weserwasser nutzen, um Hafengebäude zu beheizen. Und obwohl „Sharc“ bereits zahlreiche Erfahrungswerte geliefert hat, betont Dr. Lars Stemmler, der das Gesamtprojekt bei bremenports leitet: „Wir haben noch einiges an Weg vor uns. Das, was wir hier jetzt gemeinsam mit den Umschlags- und Hafenbetrieben tun, ist eben kein Forschungsprojekt mehr. Wir wollen letztlich ein neues Energiesystem für den gesamten Hafen schaffen.“ Dabei sieht er sich und seine Mitstreiter durchaus unter Zeitdruck: „Einerseits lassen uns die bedrohlichen Klimaszenarien keine Wahl, andererseits ist 2035 letztlich schon übermorgen, wenn man bedenkt, wie umfangreich dieser Transformationsprozess sein wird“, so Stemmler weiter.

Schiene frei für wasserstoffbetriebene Rangierloks

Mit der Frage, wie Rangierloks klimafreundlich betrieben werden können, beschäftigt sich seit Dezember 2022 das Verbundprojekt „sH2unter@ports“. Die Kooperationspartner des Forschungsprojekts sind die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser, das Smart Mobility Institute an der Hochschule Bremerhaven, das Institut für Energie und Kreislaufwirtschaft an der Hochschule Bremen, Alstom, bremenports und die Hamburg Port Authority. Gemeinsam arbeiten sie an dem Ziel, den Rangierbetrieb in bremschen und Hamburger Hafengebieten auf Wasserstoff (H₂) umzustellen. Dabei werden unter anderem die Anforderungen an eine zukünftige Lok und an die Bedingungen für eine Betankung sowie Sicherheits- und Rechtsvorschriften →



„Wir wollen ein neues Energiesystem für den gesamten Hafen schaffen.“

Dr. Lars Stemmler, Leiter des Klimaschutz-Großprojekts für den Überseehafen bei bremenports

„Wir stellen uns der Umstellung auf klimafreundliche Antriebe im Verbund.“

Insa Pohlenga, Projektleiterin „sH2unter@ports“ bei bremenports



analysiert. Am Ende des bis Mai 2024 angelegten Projekts steht ein Umsetzungsplan, der dazu beitragen soll, CO₂-Neutralität in den beteiligten Häfen bis 2035 zu erreichen, und der überdies auch Modellcharakter für andere Häfen hat. „Die Umstellung auf klimafreundliche Antriebe im Gütertransport auf der letzten Meile ist eine technische Herausforderung, der wir uns mit bestmöglicher Expertise durch unseren Verbund annehmen“, umreißt Projektleiterin Insa Pohlenga von bremenports das Vorhaben, das mit einem Volumen von 1,2 Millionen Euro vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr gefördert wird.

Doppelte Auszeichnung für die Schifffahrt

Nicht um Züge, sondern um Schiffe geht es beim „Green Focus Award“, den bremenports seit 2014 einmal jährlich verleiht. Mit dem Preis wird einerseits das emissionsärmste Schiff, das die bremischen Häfen anläuft, gewürdigt, und andererseits die Reederei oder der Charterer mit der insgesamt emissionsärmsten Flotte geehrt. In diesem Jahr konnte sich in beiden Kategorien die CMA CGM Gruppe durchsetzen – mit dem schadstoffärmsten Containerschiff

bremenports-Geschäftsführer Robert Howe (l.) und Katja von Barga (r.), die bei bremenports das Umweltmanagement der bremischen Häfen koordiniert, bei der offiziellen Verleihung des „Green Focus Awards“ an Mirja Nibbe, Geschäftsführerin von CMA CGM Deutschland, auf der ENVOCONNECT



„Stellar“ und mit der gesamten Flotte von CMA CGM. Die Grundlage für die Ermittlung der Gewinner in beiden Kategorien bildeten die Werte des Environmental Ship Index (ESI) von 2022. Der ESI ist ein internationaler Standard, der sich aus Teilbewertungen in Punkten unter anderem für die Emissionen von Stickoxiden, Schwefeloxiden und Kohlendioxid zusammensetzt. „Ich freue mich, dass die Schiffsemissionen unserer Gewinner in den fast zehn Jahren, in denen wir diesen Preis mittlerweile verleihen, von Jahr zu Jahr weiter sinken“, betonte bremenports-Geschäftsführer Robert Howe bei der offiziellen Verleihung des Preises im September auf der ENVOCONNECT in Bremerhaven. „Mit der Vergabe dieses Awards würdigen wir Schiffe und Reedereien, die sich durch konkrete Maßnahmen bereits auf den Weg zur Zero-Emission-Schifffahrt gemacht haben“, ergänzt Katja von Barga, die bei bremenports das Umweltmanagement der bremischen Häfen koordiniert.

Nachhaltigkeit im neuen Format

Beim „Green Focus Award“ fiel gerade schon der Begriff ENVOCONNECT. Dahinter verbirgt sich ein von bremenports initiiertes Kongressformat, das im September sein Debüt in Bremerhaven feierte und das nach Ansicht vieler ein neues Kapitel in der Nachhaltigkeitskommunikation aufgeschlagen hat. Über 100 Teilnehmer folgten vor Ort den Impulsvorträgen, bei denen deutlich wurde, dass heutige globale Wachstumsmodelle ausgedient haben und dass neue Lösungen für eine nachhaltige Logistik gefunden werden müssen. „Nachhaltigkeit ist längst auch ein Wettbewerbsfaktor für die Häfen und hafennahen Betriebe – und eines ist klar: Unsere Häfen spielen bei der Energiewende definitiv eine Schlüsselrolle“, erklärte Staatsministerin Sarah Ryglewski, die die Nachhaltigkeitspolitik der Bundesregierung koordiniert, und damit anlässlich der ENVOCONNECT einen politischen Impuls setzte. Nach Abschluss des erfolgreichen Events bilanzierte bremenports-Geschäftsführer Robert Howe: „Es hat sich gelohnt, dieses Veranstaltungsformat ins Leben zu rufen – es gibt einen spürbaren Bedarf, sich am Hafen und rund um die Häfen zum Thema Nachhaltigkeit auszutauschen.“ Gleichzeitig kündigte er an, dass dieses Veranstaltungsformat im September nächsten Jahres erneut ausgerichtet werden soll.

Wilhelmshaven wird zum Hub

Auch in Niedersachsen setzt man auf eine Mischung aus umfassenden Nachhaltigkeitskonzepten und kleinteiligeren Lösungen. Zu den großen Ideen zählt beispielsweise der ENERGY HUB Port of Wilhelmshaven, zu dem sich ein Unternehmens- und Projektverbund von rund 40 Mitgliedern zusammengeschlossen hat, um ein industrielles Energiecluster in der



Im Zuge des ENERGY HUB Ports sollen Anfang der 2030er-Jahre rund 40 bis 60 Prozent des prognostizierten deutschen Wasserstoffbedarfs in Wilhelmshaven produziert werden können.

Region aufzubauen. Ihr Ziel: Anfang der 2030er-Jahre sollen rund 40 bis 60 Prozent des prognostizierten deutschen Wasserstoffbedarfs an diesem Standort produziert werden. Doch bevor es so weit ist, werden von den Partnern derzeit grundsätzliche Themen und Fragestellungen bearbeitet, die sich mit der Wettbewerbsfähigkeit von erneuerbaren Energien sowie von Wasserstoff und seinen Derivaten befassen. Dabei geht es in fünf Themenfeldern um die regionale Erzeugung, den Import, den Transport, die Speicherung und alles, was benötigt wird, um eine schnelle Umsetzung zu gewährleisten. Einzelthemen werden hierzu von spezifischen Arbeitsgruppen bearbeitet und in Form von Handlungsempfehlungen an die Politik weitergeleitet. „Wir haben eine besondere Verantwortung für die erfolgreiche Transformation des Industriestandorts Deutschland. Die Jade-Weser-Region wird dabei – egal ob Elektronen oder Moleküle – ein Schlüsselakteur sein. Und der ENERGY HUB Port of Wilhelmshaven die Stimme der ‚Möglichmacher‘“, so Uwe Oppitz, Geschäftsführer von Rhenus Ports und Sprecher des ENERGY HUB Ports of Wilhelmshaven.

Cuxhaven setzt ebenfalls auf Wasserstoff

Auch Cuxhaven hat das Thema Wasserstoff ins Visier genommen – mit dem 2022 gestarteten Projekt „Nutzung von Wasserstoff in Cuxhaven“. Dabei handelt es sich nach Aussage des Unternehmens Turneo, das mit der Umsetzung betraut ist, um das erste Wasserstoffprojekt in Deutschland, bei dem klimaneutraler Wasserstoff als innovative Komplettlösung angeboten wird. Bis zu einer Tonne grünem Wasserstoff sollen von der geplanten Elektrolyseanlage



„Die Jade-Weser-Region wird ein Schlüsselakteur sein.“

Uwe Oppitz, Geschäftsführer von Rhenus Ports und Sprecher des ENERGY HUB Ports of Wilhelmshaven

pro Tag am Standort produziert und anschließend genutzt werden – zum Beispiel im maritimen Bereich sowie für die Pkw- und Lkw-Mobilität. Ebenso ist der Einsatz von Wasserstoff in Offshore-Serviceschiffen zur Mittelplate und bei den Müllsammelfahrzeugen der Stadt angedacht. Das Projekt schaffe kurze Wege, sei skalierbar und könne sich bei höherem Bedarf modular bis auf 20 Megawatt am Standort erweitern lassen, prognostiziert Marc Itgen, Leiter der Agentur für Wirtschaftsförderung in Cuxhaven. „Die Einführung einer Wasserstoffinfrastruktur in der Stadt und der umliegenden Region markiert einen bedeutenden Schritt in Richtung nachhaltiger Entwicklung und Energiewandel. Im Rahmen des ‚Use-Case-Hydrogen‘ sind wir stolz auf den von Turneo eingeschlagenen Weg, der unsere Umwelt schützen, die Wirtschaft ankurbeln und die Lebensqualität unserer Bürgerinnen und Bürger verbessern wird“, so Itgen. Er rechnet damit, dass der erste klimaneutrale Wasserstoff bereits in diesen Tagen vor Ort produziert wird.

Viel Fläche für Windkraft benötigt

Neben Wasserstoff steht in Niedersachsen auch die Windkraft hoch im Kurs. Vor diesem Hintergrund hat die Arbeitsgemeinschaft Niedersächsische Seehäfen in Kooperation mit NPorts die Deutsche WindGuard mit der Erstellung eines Gutachtens beauftragt, um die Potenziale für den On- und Offshore-Windenergieausbau in den niedersächsischen Seehäfen zu →



„Wir sind stolz auf den von Turneo eingeschlagenen Weg.“

Marc Itgen, Leiter der Agentur für Wirtschaftsförderung in Cuxhaven

„Der Bund muss bei der Finanzierung stärker in die Pflicht genommen werden.“

Michael de Reese, Sprecher der Arbeitsgemeinschaft Niedersächsische Seehäfen



sondieren und den dortigen Flächenbedarf für die erfolgreiche Umsetzung der Energiewende zu ermitteln. Der Studie zufolge, die im September beim 31. Niedersächsischen Hafentag in Stade vorgestellt wurde, verfügen die niedersächsischen Seehäfen über genügend Flächen, um die Ausbauziele bis 2030 und darüber hinaus zu erreichen. Allerdings müssten kurzfristig umfangreiche Investitionen in die Seehafeninfrastruktur für den zusätzlichen Umschlag von Windenergiekomponenten getätigt werden. Zur Erreichung der angepeilten Ziele werden allein zwischen 2025 und 2030 durchschnittlich über 200 Hektar Fläche benötigt. Das entspricht einer Verdreifachung der derzeit in den niedersächsischen Seehäfen verfügbaren Fläche für die Windenergiebranche. „Die Umsetzung der Energiewende ist für die Zukunftsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts Deutschland von existenzieller Bedeutung. Daher muss der Bund bei der Finanzierung des Ausbaus bislang fehlender Hafeninfrastruktur stärker in die Pflicht genommen werden, so dass die niedersächsischen Seehäfen ihrer Rolle als bedeutende Im- und Exporthäfen weiterhin gerecht werden und ihren Beitrag zum Gelingen der Energiewende leisten können“, fordert Michael de Reese, Sprecher der Arbeitsgemeinschaft Niedersächsische Seehäfen.“

Emden testet alternativen Baggerantrieb

Direkt auf dem Wasser agiert das 2021 gestartete Projekt „AMISIA“ (Advanced Port Maintenance: Intelligent, Sustainable, Innovative and Automated Dredging) mit der Zielsetzung, die Unterhaltungsbaggerung im Emdener Hafen unter Einsatz innovativer Technologien und automatisierter Systeme noch umweltfreundlicher und produktiver zu gestalten. Hierfür soll in der Projektlaufzeit bis September 2024 ein Baggerschiff in Kombination mit einem zukunftsfähigen Baggereinsatzkonzept entwickelt werden. Das Projekt beinhaltet drei Innovationspunkte. Dazu gehören neben der Erarbeitung eines Sensorenkonzepts für eine sichere Navigation im Hafenumfeld und einer Optimierung des Rezirkulationsverfahrens auch ein alternativer Baggerantrieb, damit die

„Wir streben danach, unser Baggerverfahren noch umweltfreundlicher zu gestalten.“

Daniela da Rosa, Projektmanagerin „AMISIA“ bei NPorts



Unterhaltung in Zukunft CO₂-armer gestaltet werden kann. „Die im Emdener Hafen seit 2002 bestehende Hafenerhaltungsmaßnahme, das Rezirkulationsverfahren – zeichnet sich bereits als ein äußerst innovativer und ressourcenschonender Ansatz im Vergleich zu herkömmlichen Entnahmebaggerungen aus. Bei AMISIA streben wir danach, unser Baggerverfahren noch effizienter und umweltfreundlicher zu gestalten“, umreißt Daniela da Rosa, Projektmanagerin für AMISIA bei NPorts, die Ausrichtung des vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) geförderten Projekts.

Vielfältige Potenziale ausloten

Darüber hinaus sollen im Zuge des im November 2022 gestarteten INTERREG-Projekts „REDII Ports“ (Renewable Energy Development and Intelligent Implementation in Ports) bis Ende 2025 anhand einer Potenzialstudie Lösungen für kleinskalige erneuerbare Energieoptionen im Emdener Hafen und in dessen Umgebung identifiziert werden. Diese können von möglichen Kleinwindkraftanlagen über Fassadensolarpaneele bis hin zu Wärmepumpen, die mit Hafenwasser betrieben



„Kleinskalige Lösungen sollen ihre Leistungskraft entfalten.“

Jens Kampen, Projektverantwortlicher REDII Ports bei NPorts in Emden

werden, reichen. Zudem soll geprüft werden, welche Hafenumflächen für den Einsatz am besten geeignet sind, um in einem zweiten Schritt auf einem dortigen Testfeld die Potenziale dieser Lösungen für den Hafeneinsatz über zwei Jahre zu ermitteln. Abschließend werden die Ergebnisse mit den Hafenbetreibern besprochen. Vielversprechende Denkansätze sollen weiterverfolgt werden, um die Häfen bei ihren Klimazielen zu unterstützen. „Die kleinskaligen Lösungen zur Erzeugung von Wärme und Strom aus Wind und Solar sollen dort ihre Leistungskraft entfalten, wo große Windkraftanlagen oder Photovoltaikprojekte keinen passenden Raum finden oder gar nicht realisiert werden können“, erläutert Jens Kampen, der das Projekt in Emden betreut. Im besten Fall sollen von den dort ermittelten Ergebnissen auch die anderen 14 niedersächsischen Häfen profitieren, so hoffen Kampen und seine Wegbegleiter. (bre) □

Our Ports. Your Future.

www.nports.de

Follow us on



„HÄFEN SIND DAS HERZSTÜCK DER ENERGIEWENDE“

Andere Bundesländer – ähnliche Prioritäten: Kristina Vogt, Bremens Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, und Olaf Lies, Minister für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung in Niedersachsen, beleuchten aus ihrer landesspezifischen Sicht wichtige Aspekte der zukünftigen Energieversorgung.

„Eine nationale Strategie ist zwingend notwendig.“

Was muss passieren, damit die Energiewende in Deutschland gelingt? Und was kann Ihr Bundesland dazu beitragen?

VOGT: Die Energiewende verlangt einen ganzheitlichen Ansatz, der alle Aspekte von der Erzeugung bis zum Verbrauch erneuerbarer Energien einschließt. Der „Energy Port“, der den Hafen als Schlüsselstandort für den Import, die Lagerung und den

Umschlag erneuerbarer Energien etabliert, ist dafür ein Paradebeispiel. Bremen und Bremerhaven können bei der Energiewende eine Vorreiterrolle übernehmen: Unsere Seehäfen sind prädestiniert als Knotenpunkte für den Im- und Export erneuerbarer Energien und als Standorte für Offshore-Windparks. Ich setze mich zudem für den Bau von Konverterstationen in Bremerhaven und ein CO₂-Terminal in Bremen ein. Eine klare Strategie für Großraum- und Schwertransporte ist dabei ebenso essenziell wie eine Energiewende-Zugangsstrategie für alle deutschen Häfen. Unabhängig davon ist eine nationale Strategie mit klaren kurz- und langfristigen Zielen zwingend notwendig.

LIES: Zentraler Baustein der Energiewende in Niedersachsen sind die Windenergieanlagen an Land und auf See. Die Nordsee(küste) bietet ideale Bedingungen, wir sprechen da nicht umsonst vom „Powerhouse Nordsee“. Das müssen wir weiter erschließen. Viele Windparks tragen aber schon heute zu einem hohen Anteil erneuerbarer Energien an der niedersächsischen Stromerzeugung bei. Der Ausbau dieser Technologie und die Optimierung der Netzinfrastruktur sind entscheidend, um die erzeugte Energie effizient zu nutzen. Für eine erfolgreiche Energiewende werden neben erneuerbarem Strom auch Alternativen zu fossilen Energieträgern

benötigt. Da wird Wasserstoff eine entscheidende Rolle spielen. Damit der Norden zur Energiedrehscheibe Deutschlands wird, haben wir gemeinsam mit Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein die Norddeutsche Wasserstoffstrategie auf den Weg gebracht, um die Voraussetzungen für den Aufbau einer grünen Wasserstoffwirtschaft hier bei uns im Norden zu schaffen. Wichtiger Bestandteil der Strategie ist die Förderung der Zusammenarbeit zwischen Wissenschaft, Wirtschaft und Politik in Norddeutschland.

Teilen Sie die Ansicht, dass die Energiewende ohne die Häfen nicht gemeistert werden kann?

VOGT: Die Häfen sind das Herzstück der Energiewende. Sie sind nicht nur Umschlagplätze für Waren, sondern auch zentrale Knotenpunkte für die Energieversorgung und -verteilung. Sie sind unverzichtbar für den Aufbau und Betrieb von Offshore-Windenergieanlagen, die einen erheblichen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leisten. Die Häfen stehen jedoch selbst im Transformationsprozess. Sie müssen sich den Anforderungen der Automatisierung und Digitalisierung stellen und im Kreuzfahrt- wie Containerbereich Landstrom bereitstellen, um eine klimaneutrale Schifffahrt zu unterstützen. Die Häfen müssen in die Lage versetzt



KRISTINA VOGT

Kristina Vogt (Die Linke) ist seit Juli 2023 Bremer Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation. Zuvor war sie von 2019 bis 2023 Bremer Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa.

werden, große Mengen erneuerbarer Energien umzuschlagen, zu speichern und zu verteilen. Sie müssen über die notwendige Infrastruktur verfügen, um Offshore-Windenergieanlagen zu produzieren, zu lagern und zu installieren. Und sie müssen in der Lage sein, den wachsenden Bedarf an Landstrom zu decken. Deshalb muss der Bund seine finanzielle Beteiligung an der Hafeninfrastruktur deutlich erhöhen.

LIES: Die Seehäfen sind von herausragender Bedeutung, wenn die Energiewende ein Erfolg werden soll und wir die Sicherheit unserer Energieversorgung sicherstellen wollen. Es braucht in den Häfen ausreichend Kapazitäten, um Offshore-Windenergieanlagen zu errichten, zu warten und am Ende der Lebenszeit wieder zurückbauen zu können. Die Häfen sind das Rückgrat für das Erreichen der Ausbauziele für Offshore-Windenergie. Ohne sie ist das unmöglich. Deshalb hat Niedersachsen schon vor Jahren angefangen, vor allem die Standorte Cuxhaven und Emden mit dem Fokus auf Offshore-Windenergie auszubauen sowie zielgerichtet die Anforderungen der Offshore-Branche zu erfüllen. Damit müssen wir konsequent weitermachen. Niedersachsen bietet außerdem einzigartige Standortvorteile für den Aufbau einer umfassenden Wasserstoffwirtschaft. Unsere Seehäfen werden hier gerade für den Import von Wasserstoff und synthetischen Energieträgern eine wesentliche Rolle für Deutschland spielen. Ein weiteres Plus sind Europas größte Kavernenfelder zum Speichern großer Mengen an Wasserstoff, die maritimen Unternehmen vor Ort, die vorhandene wissenschaftliche Expertise sowie Industriezweige mit umfangreichen Erfahrungen im Umgang mit Wasserstoff. Deutschland wird auch in einer klimaneutralen Zukunft immer einen erheblichen Teil benötigter chemischer Energieträger importieren müssen – grünen Wasserstoff zum Beispiel via Pipeline, in Form von Wasserstoffderivaten wie Ammoniak oder synthetischem Methan via Schiff. Die niedersächsischen Häfen bieten genau hierfür beste Voraussetzungen.

Würden Sie so weit gehen, zu sagen, Energie könnte der neue Container für die Geschichte der Häfen werden?

VOGT: Der Containerumschlag wird zentral bleiben, aber die Energiewende eröffnet ein enormes Potenzial. Das Projekt „Energy Port“ in Bremen positioniert den Hafen als zentrales Drehkreuz für erneuerbare Energien, während die Offshore-Windenergie immense Wertschöpfungspotenziale birgt, die nicht nur die Energieversorgung revolutionieren, sondern auch erhebliche Ansiedlungs- und Beschäftigungseffekte mit sich bringen. Deutschland war stets auf Energieimporte angewiesen und wird es bleiben. Frühere Energieträger wie Kohle, Öl und Gas kamen über die



OLAF LIES

Olaf Lies (SPD) ist seit Februar 2008 Mitglied des Niedersächsischen Landtages und seit November 2022 Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung.

„Wir sprechen nicht umsonst vom ‚Powerhouse Nordsee‘.“

Häfen, und die Herausforderung besteht nun darin, diese durch emissionsfreie Alternativen zu ersetzen. Die Offshore-Windindustrie, die das Gesicht der Häfen bereits verändert hat, stellt ein zusätzliches Geschäft dar.

LIES: Häfen als Knotenpunkte des nationalen und internationalen Warenaustauschs haben sich stetig verändert und werden das auch weiterhin tun. Aktuell erleben wir wieder einen Prozess mit zahlreichen Umbrüchen, in dessen Fokus die Themen Digitalisierung und Dekarbonisierung beziehungsweise Energie stehen. Ob Flüssigerdgas, Wasserstoff oder Windkraft – neue nachhaltige Energieträger werden zukünftig vermehrt in unseren Häfen umgeschlagen: Die niedersächsischen Seehäfen werden zur Drehscheibe für die Energieversorgung des gesamten Industriestandorts Deutschland und sind wichtige Motoren für eine kohlenstoffarme Zukunft. Insofern bieten sich vielen Häfen neue Geschäftsfelder und damit enorme Chancen, ihr Spektrum hin zu einem Energiehub zu erweitern und damit ihren unverzichtbaren Beitrag zur Transformation der Wirtschaft für die Energiewende zu leisten. Die Entwicklung und Einführung des Containers hat seinerzeit bestehende Abläufe im gesamten internationalen Warenaustausch revolutioniert – das ist natürlich nicht mit den jetzt eintretenden Changeprozessen zu vergleichen. Fest steht aber: Die Chancen sind gewaltig, wenn wir hier die richtigen Weichen stellen.

Wenn wir ein Jahr vorausblicken könnten: Welche Überschriften würden Sie dann gern über die deutsche Energiewende lesen?

VOGT: „Nächster wichtiger Schritt: Bund beteiligt sich am Bau des Energy Port.“ Oder: „Neue Nationale Hafenstrategie ermöglicht Energiewende und Hafenausbau – Bundesregierung folgt der Forderung der Küstenländer nach einer sachgerechten Zuordnung der Hafencapazitäten.“

LIES: „Wie der Norden erfolgreich seine Chancen nutzt – Transformation und Energiewende sind Modell für neue Jobs und Wachstum.“ (bre) □



GRÜNER VORREITER

In der Branche bezeichnet man EKB Container Logistik auch gerne mal als die „Grünen“. Das leitet sich nicht nur aus den Farben des Unternehmenslogos ab, sondern spiegelt sich auch in der Umsetzung des Klima- und Umweltschutzgedankens im Tagesgeschäft wider.



„Bio-LNG ist keine Lösung für die nächsten 50 Jahre.“

Ole Heemeyer, kaufmännischer Leiter bei EKB Container Logistik

„S eit 2017 beschäftigen wir uns ernsthaft mit den „Themen“, berichtet Ole Heemeyer, kaufmännischer Leiter bei EKB Container Logistik. Damals habe ein Meeting zur zukünftigen Ausrichtung des Unternehmens, das auf internationale Containertransporte und alle dazugehörigen logistischen Dienstleistungen spezialisiert ist, die Verantwortlichen dazu motiviert, eine erste CO₂-Bilanz aufzustellen. Parallel dazu ist man, mit dem Bewusstsein, als Teil der Logistikkette eben auch Verursacher von Emissionen zu sein, auf diverse Lkw-Hersteller zugegangen, um auszuloten, welche Alternativen es zum Dieselmotorkraftstoff gibt. „Über Volvo und den Tankstellenbetreiber Altermoil kamen wir damals auf fossiles LNG, das wir inzwischen aber weitestgehend durch biogenes LNG ersetzt haben“, berichtet Heemeyer. So kaufte EKB 2019 dann zwei LNG-Maschinen, die vom Bundesamt für Güterverkehr (BAG), dem heutigen Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM), gefördert wurden. „Im Containerverkehr, wo die Ladung schwerer ist, waren wir mit diesem Schritt die Ersten“, unterstreicht Heemeyer.

FOTOS: EKB (3X)

Als Vorreiter präsentierte sich EKB auch schon in seinem Gründungsjahr 1966. Als damals die „MS Fairyland“ die ersten Container nach Deutschland brachte und in Bremen festmachte, nahm man die Boxen als Mitglied der Kieserling-Gruppe am Kai entgegen und transportierte sie per Lkw zu ihrem Bestimmungsort. Heute verfügt EKB über rund 300 eigene Trucks, von denen gut ein Drittel mit Bio-LNG unterwegs ist. Hinzu kommen rund 500 Lkw von Subunternehmern. Gemeinsam transportieren sie pro Jahr mit 1.000 Chassis rund 450.000 Container und legen dabei auf der Hamburg-Antwerpen-Range und dem dazugehörigen Hinterland eine Strecke von 90.000 Kilometern zurück. Mit Blick auf die eigene Lkw-Flotte und die wachsende Bedeutung von Bio-LNG berichtet Heemeyer: „Vor wenigen Wochen haben wir einen Abnahmevertrag für biogenes LNG über mehrere Jahre unterzeichnet, da wir diesen Treibstoff künftig ausschließlich beziehen wollen. Das ist ein Privileg, da er nur für die Versorgung von 15 Prozent des Güterverkehrs ausreicht.“

Breiter Energiemix statt einer einzigen Lösung

Die Vorteile von Bio-LNG liegen für den kaufmännischen Leiter auf der Hand. Schließlich lassen sich mit dem verflüssigten Biogas über 90 Prozent der Lkw-Emission einsparen. Dennoch sieht Heemeyer darin nur eine Übergangslösung: „Bio-LNG ist keine Lösung für die nächsten 50 Jahre, aber eine, die aktuell vor allem auf langen Strecken praktikabel ist.“ Deshalb beobachten er und seine Kollegen die Entwicklung des Energiemarkts mit Blick auf nachhaltige Optionen sehr genau. „Ich glaube nicht, dass es den einen Energieträger geben wird, der für alle ein Allheilmittel ist. Wie sollten uns vielmehr auf einen breitgefächerten Energiemix einstellen, bei dem sowohl Wasserstoff als auch batterieelektrische Antriebe, Bio-LNG und HVO100-Diesel eine wichtige Rolle spielen können“ so Heemeyer. Deshalb könne man gegenwärtig auch nicht für Jahre im Voraus planen. „Aber ich kann mich zumindest mit jeder neuen Technologie befassen“, ergänzt Heemeyer mit einem Augenzwinkern.

Um sich klimaorientiert und entsprechend breit aufzustellen, hat EKB Ende Juli auch den ersten E-Lkw in seine Flotte integriert und damit bisher gute Erfahrungen gemacht. Allerdings wurde das neue Fahrzeug bisher nur auf Kurzstrecken und im Werksbetrieb eingesetzt. „Je nach Gewicht der Ladung reicht eine Batterieladung für den E-Lkw im Mittel zwischen 300 und 350 Kilometern. Dass heißt, das beispielsweise auf einer Strecke von Flensburg nach Rosenheim zweimal vier Stunden geladen werden müsste, was wirtschaftlich einfach keinen Sinn macht“, erläutert der kaufmännische Leiter. Darüber hinaus geselle sich zu dem Problem der fehlenden Reichweite noch der Mangel an Schnellladestellen. Zudem stellen die im Markt bisher von chinesischen Anbietern vorgestellten Batteriewechsellösungen aus seiner Sicht keine Lösung dar, die in naher Zukunft greifen könne. „Zum einen müsste eine standardisierte Lösung gefunden werden, die ich bei der Vielzahl der unterschiedlichen E-Mobilitätsanbieter gegenwärtig nicht sehe, zum anderen gestaltet sich der Batterieaus- und -einbau beim Lkw deutlich schwieriger als bei einem Pkw“, gibt Heemeyer zu bedenken.

Erst Infrastruktur, dann Lkw

Im Sinne des Klima- und Umweltschutzes werde EKB aber weiterhin die Augen und Ohren offen halten. Und dies mit einer Strategie, die sich bisher bewährt hat. „Wir investieren im ersten Schritt immer in die Infrastruktur, und erst im zweiten kaufen wir die dafür erforderlichen Fahrzeuge“, erläutert Heemeyer – aber nicht ohne Kritik an der Umsetzung der Mehrpreisförderung des Bundes zu äußern: „80 Prozent der Mehrkosten zu einem Diesel werden vom Bundesamt für Logistik und Mobilität übernommen. Da dies aber mit Haushaltsmitteln für 2024 finanziert wird, bekommen wir das Geld trotz Förderbescheid erst im kommenden Jahr. Bei mehreren Lkw kommt da schon einmal eine nicht unerhebliche Summe zusammen.“ Vor dem Hintergrund wichtiger monetärer Aspekte fügt er dann noch hinzu: „Wir sind und bleiben eine preisgetriebene Branche. Und solange Verlagerer, Spediteure und Reedereien zu weiten Teilen die günstigere und nicht die umweltverträgliche Transportlösung favorisieren, bleibt es für uns eine echte Herausforderung, nachhaltige Lösungen wirtschaftlich umsetzbar im Markt zu etablieren.“

FAKTEN
EKB CONTAINER LOGISTIK
GEGRÜNDET 1966
MITARBEITER 500
STANDORTE 10, Headquarter in Bremen
TRUCKS 800
CHASSIS 1.000
CONTAINER 450.000

(bre) □

Nicht nur das Logo und die Lackierung der Lkw verleihen EKB einen grünen Anstrich. Der Klima- und Umweltschutzgedanke wird im Tagesgeschäft auf vielen Ebenen umgesetzt.

Weitere Informationen:
ekb-containerlogistik.com



MAMMUTAUFGABE KLIMAWANDEL?

Die Schlagworte Klimawandel, Energieversorgung und Nachhaltigkeit prägen die öffentliche Diskussion in erheblichem Maße. Ein guter Grund, um in dieser Ausgabe einen Überblick über den aktuellen Diskussionsstand und über richtungsweisende Projekte zu geben, die in den bremischen und niedersächsischen Häfen (siehe Karte unten) angestoßen wurden. Ergänzend liefert diese Doppelseite interessante Zahlen zur Entwicklung des Strommixes und zu dem Deutschen liebstem Kind, dem Auto. Denn trotz wachsenden Umweltbewusstseins wächst auch die Zahl der hiesigen Pkw weiter. Nicht nur vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, ob es der Welt gelingen wird, den Klimawandel wirksam zu bekämpfen. Das dazu unten abgedruckte Ergebnis des ZDF-Politbarometers stimmt nachdenklich. Ebenso die Tatsache, dass viele beim Klimawandel von einer „Mammutaufgabe“ sprechen. Denn ist dieses Tier nicht inzwischen ausgestorben? (bre) ▣

Häfen als Impulsgeber für die Energiewende



Stromverbrauch und -erzeugung in Deutschland

52 %

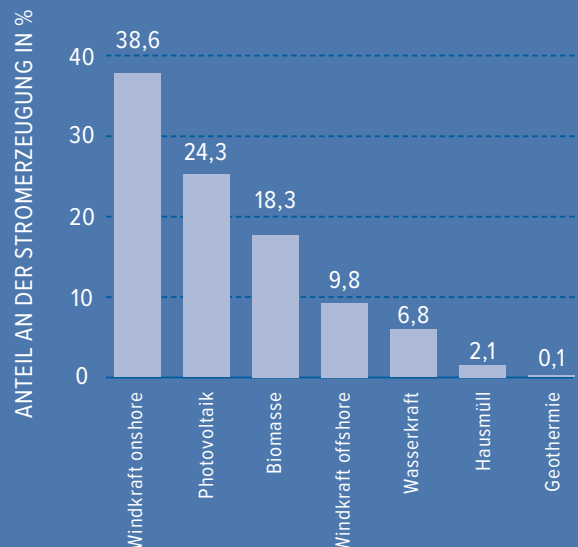
des **BRUTTOSTROMVERBRAUCHS** in den ersten drei Quartalen 2023 wurden durch erneuerbare Energien gedeckt. Das bedeutet ein Plus von 5 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

373

MRD. KILOWATTSTUNDEN

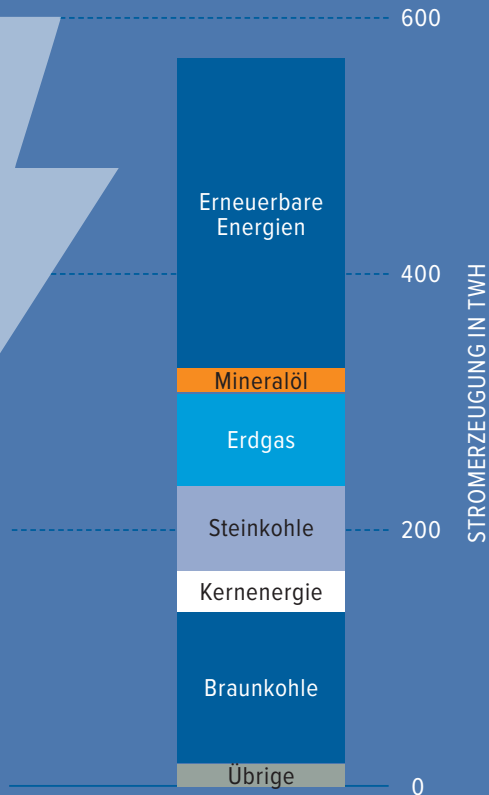
Die **BRUTTOSTROMERZEUGUNG** lag in den ersten drei Quartalen 2023 bei **373** Milliarden Kilowattstunden (Mrd. kWh). Davon wurden **199** Mrd. kWh aus Sonne, Wind und anderen regenerativen Quellen erzeugt und 174 Mrd. kWh aus konventionellen Energieträgern und Kernenergie.

Verteilung der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien in Deutschland im Jahr 2022



ICONS: FLATICON.COM; QUELLEN FÜR SONNENERGIE- UND WASSERSTOFF-FORSCHUNG BADEN-WÜRTTEMBERG (ZSW) UND BUNDESVERBAND DER ENERGIE UND WASSERWIRTSCHAFT (BDEW), 2023; BDEW, AGE, STATISTISCHES BUNDESAMT, ZSW, BMWK, STATISTIK DER KOHLENWIRTSCHAFT, STATISTA, 2023; BDEW, STATISTISCHES BUNDESAMT, AGE, BMWK, ZSW, STATISTIK DER KOHLENWIRTSCHAFT, STATISTA, 2023; DESTATIS 2023; ZDF-POLITBAROMETER, STATISTA 2023

Bruttostromerzeugung in Deutschland nach Energieträgern im Jahr 2022



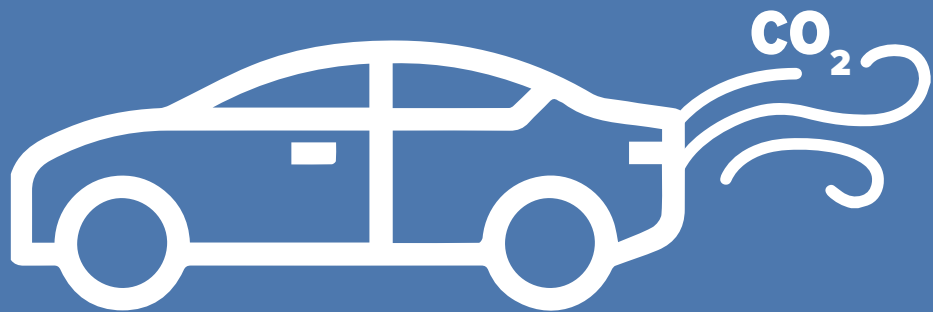
Rekord!

2022 kamen in Deutschland auf 1.000 Einwohner 583 Personenkraftwagen.



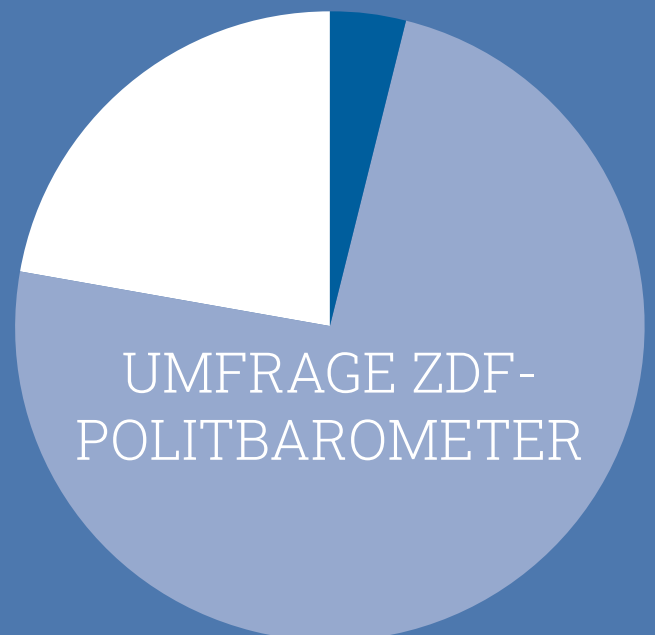
Damit rangiert Deutschland im EU-Vergleich auf **Platz 8**. Die höchste Pkw-Dichte im Verhältnis zur Bevölkerungszahl weisen in der EU Polen (687), Luxemburg (681) und Italien (675) auf.

Zum 1. Januar 2023 waren laut Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) hierzulande 48,8 Millionen Personenkraftwagen zugelassen – **so viele wie noch nie**. 2022 besaßen **78 Prozent** aller Haushalte in Deutschland mindestens ein Auto.



WIRD ES DER WELT IN DEN NÄCHSTEN JAHRZEHNTEEN GELINGEN, DEN KLIMAWANDEL WIRKSAM ZU BEKÄMPFEN?

- 4 %: Weiß nicht
- 74 %: Nein
- 22 %: Ja





RAUS ZUM WIND

Ems Maritime Offshore gilt als deutscher Pionier für die Versetzung von Personen zu Offshore-Windanlagen. Für den Einsatz auf der Nord- und Ostsee betreibt das Unternehmen eine eigene Flotte von Serviceschiffen. Es übernimmt zudem die maritime Koordination auf hoher See, erbringt Hafendienstleistungen und bietet den Betreibern der Windparks Dienstleistungspakete an.

Viele Unternehmen bewegen sich auf dem schmalen Grat zwischen Tradition und Moderne. Wie man beides erfolgreich miteinander vereinen kann, zeigt die 1889 gegründete Aktien-Gesellschaft „Ems“: Denn nicht nur das Mutterunternehmen ist als Reederei im Fährverkehr etabliert, auch die 2010 gegründete Tochtergesellschaft Ems Maritime Offshore (EMO) hat sich mit ihrem Leistungsangebot rund um Windanlagen im Meer längst einen Namen gemacht.

All das hat allerdings klein begonnen. „2002 haben wir bei der AG Ems damit angefangen, uns mit Windkraftanlagen auf hoher See zu beschäftigen“, berichtet einer der EMO-Geschäftsführer, Marcel Diekmann. Zu Beginn war es eher ein theoretischer Austausch. Als dann Bewegung in die damals noch junge Branche kam, entschied man sich, eine kleine Abteilung zu gründen und zwei Schiffe zu kaufen – zwei ehemalige Rettungskreuzer der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS).

Der Offshore-Katamaran „Windea Four“ gehört zur Flotte von speziell angefertigten Offshore-Schiffen des Unternehmens Ems Maritime Offshore.

„Mit denen haben wir dann die Techniker für Tageseinsätze zum Aufbau von Windparks wie ‚Alpha Ventus‘ und ‚Bard Offshore 1‘ gefahren“, erinnert sich der Geschäftsführer.

Eigene Standards für die als Crew Transfer Vessels (CTV) bezeichneten Schiffe gab es damals nicht. Die Rettungskreuzer waren jedoch sehr seegängig – eine wichtige Anforderung für den Einsatz auf hoher See. Ähnliches bieten auch umgebaute Fischtrawler, weshalb viele von ihnen ihr zweites Leben in der Öl- und Gasindustrie sowie bei der Kabel- und Pipelineverlegung auf hoher See als sogenannte Verkehrs-sicherungsschiffe verbrachten.

„Als der Markt wuchs, haben wir mit der ‚Osprey‘, und der ‚Eagle‘, als Nächstes mit einem niederländischen Partner zwei solcher Schiffe für ihren Einsatz in Offshore-Windparks umgebaut und in Dienst gestellt“, so Diekmann. Weil dieses Geschäft jedoch nichts mehr mit dem Fährverkehrsgeschäft der AG Ems zu tun hatte, wurde dann Ems Maritime Offshore mit zunächst drei Mitarbeitern gegründet, zu denen schnell weitere hinzukamen.

Was sich anfangs gut entwickelte, wurde in der Folge durch die damalige Bundesregierung und konkret Umweltminister Peter Altmaier (CDU) ausgebremst, als die Förderung nach dem damals geltenden EEG (Erneuerbare-Energien-Gesetz) zusammengestrichen wurde. „Seit der Gründung hatten wir bis dahin unsere Flotte auf sechs CTVs und drei Verkehrssicherungsschiffe ausgebaut“, erinnert sich Co-Geschäftsführer Jan Heyenga. „Aufgrund des eingebrochenen Marktes und sich verändernder Schiffsdesigns haben wir uns schließlich dazu entschieden, fünf Schiffe abzugeben.“

Ehrgeizige Ausbauziele erhöhen auch Bedarf an Serviceschiffen

Diese Zeit ist längst Geschichte, denn spätestens mit dem Inkrafttreten des Windenergie-auf-See-Gesetzes (WindSeeG) im Januar dieses Jahres sind die bundesdeutschen Ausbauziele schwarz auf weiß festgeschrieben: Bis zum Jahr 2030 soll die installierte Leistung von Offshore-Windenergie auf mindestens 30, bis 2035 auf mindestens 40 und bis 2045 auf mindestens 70 Gigawatt steigen. Entsprechend klar ist der steigende Bedarf an CTVs.

Auch in technischer Hinsicht bedeutet dies eine neue Ära, die bei EMO vor sechs Monaten eingeläutet wurde, als das Unternehmen mit der „Windea One“



Marcel Diekmann,
Geschäftsführer bei
Ems Maritime Offshore

sein erstes CTV mit Hybridantrieb taufte. Die Besonderheit: Mithilfe eines Energiespeichers (Energy Storage System, kurz ESS) können etwa 20 Prozent des Energiebedarfs gedeckt werden. Das Antriebssystem besteht aus vier Antriebssträngen, die dieselmechanisch, dielektisch und ESS-elektisch mit Permanentmagnetmotoren (PME) betrieben werden. Durch mögliche Offshore-Ladestationen in den Windparks könnten zukünftig bis zu 80 Prozent der benötigten Energie über den hybriden Antrieb bereitgestellt werden.

Neben der „Windea One“ ist das Unternehmen gegenwärtig mit drei weiteren eigenen CTVs – der „Windea Three“, der „Windea Four“ und der „Windea Six“ – sowie mehreren gecharterten Schiffen auf dem wachsenden Markt unterwegs. Dass die Marktbegleiter vor allem aus Norwegen, Dänemark und Großbritannien stammen, birgt ganz eigene Herausforderungen: „Die Qualitäts- und Sicherheitsstandards variieren international, wobei wir stolz darauf sind, für unsere unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe besonders hohe Anforderungen zu erfüllen, die in einigen anderen europäischen Regionen, einschließlich Großbritannien, unterschiedlich sein können“, erläutert Diekmann.

Anspruchsvoll ist der Markt in dieser Boomphase aber auch in anderer Hinsicht: „Derzeit sind die Entwicklungsschritte in der technischen Antriebstechnologie kürzer als die Amortisierungszeit →

Zum Leistungsportfolio von EMO zählt auch die maritime Koordinierung. Die dazugehörige Steuerung der logistischen Prozesse und die maritime Seeraumbeobachtung erfolgen durch die hauseigene Leitstelle „Ventusmarine“.





der Schiffe“, erläutert Diekmann. Und obwohl der Geschäftsführer die Batterietechnologie als Eckpfeiler für den Hauptantrieb von CTVs grundsätzlich für geeignet hält, ist deren Gewicht bei der erforderlichen Leistung noch zu hoch. EMO wartet deshalb hinsichtlich weiterer Investitionen ab. „Mit den neuen Ausschreibungen der Windparkbetreiber geht es aber auch jetzt erst los“, so Diekmann

Das Schiffsdesign muss zum jeweiligen Einsatz passen

Die internationale Expansion in neue Märkte wie die Atlantik- und die Westküste der USA, wo Windkraftanlagen wegen großer Wassertiefen vielfach erst durch die künftig schwimmenden Fundamente möglich sein werden, ist ebenfalls ziemlich komplex: Die EMO-Flotte ist für den Einsatz in den bestehenden Hochseewindparks in Nord- und Ostsee und vor allem für die Betriebsphase optimiert. „Je nach den Bedingungen, wie der Wellenlänge, benötigt man gegebenenfalls CTVs mit anderem Design“, so Heyenga.

Jan Heyenga,
Geschäftsführer bei
Ems Maritime Offshore



Auch deshalb könnten in Deutschland zu den älteren und näher an der Küste gelegenen Windparks die kleineren und älteren Schiffe fahren – die moderneren, größeren und wetterfesteren hingegen zu den neueren Anlagen weiter draußen im Meer. Zudem hat sich die Logistik verändert: So sind moderne CTVs, die auch bei höheren Wellen einen sicheren Personenversatz zur Windkraftanlage durchführen können, heutzutage rund um die Uhr in den Offshore-Windparks im Einsatz, was wiederum andere Anforderungen an das Schiffsdesign und die Antriebstechnologie stellt.

Neben der Geschäftstätigkeit einer zertifizierten Reederei im Schiffsmanagement von eigenen und gecharterten CTVs bietet EMO die maritime Koordination für Windparks von „Trianel“ und „Iberdrola“ an. Ähnlich einer Verkehrszentrale kümmern sich hier die Mitarbeiter unter anderem mithilfe von AIS (Automatic Identification System)- und Radardaten sowie Kamerabildern um die Seeraumbeobachtung. Das dritte Standbein sind umfangreiche Hafendienstleistungen in verschiedenen Servicehäfen in der Nähe von Windparkclustern. Dazu gehören die Bereitstellung von Büro-, Lager- und Außenlagerkapazitäten sowie von Stell- und Liegeplätzen für Serviceschiffe, ebenso Agenturleistungen, beispielsweise für GE Renewable Energy und Siemens in Eemshaven. Dort betreibt EMO auch einen Helikopter- und Drohnenport.

Da die Energie der Zukunft in großen Teilen auf See erzeugt werden wird, will EMO maßgeschneiderte Servicelösungen künftig auch im Paket anbieten und an der Schnittstelle zwischen Windpark, Reederei und Hafen die komplette Logistik koordinieren. Nicht nur in Hinsicht blicken die Geschäftsführer optimistisch in die Zukunft. Heyenga: „Die Aussichten sind glänzend.“ (cb) □

Die im Juni 2023 getaufte „Windea one“ ist 31,80 Meter lang und zehn Meter breit, sie hat einen Tiefgang von 1,80 Metern. Das CTV kann bis zu sechs Stunden rein elektrisch betrieben werden. Die Besatzung besteht aus drei Crewmitgliedern, und es können bis zu 24 Servicemitarbeiter zu den Offshore-Anlagen befördert werden.

FAKTEN

EMS MARITIME OFFSHORE

GRÜNDUNG

2010

GESCHÄFTSFELDER

maritime Services, Port & Logistics Services und Technical & Engineering Services

FIRMENSITZ

Emden

NIEDERLASSUNGEN

Eemshaven und Mukran

ASSETS

4 eigene CTVs, Gebäude und Lagerflächen in diversen Häfen

MITARBEITER

90, davon 33 Seeleute

Weitere Informationen:

www.offshoreservice.de

ENVOCONNECT

green focus on ports

KOMM
ZUR ENVO!

Energiewende
Hafen

Net-zero
future

Nachhaltig
verbinden



Klimaschutz

Innovative
Lösungen

Gemeinsam
Zeichen setzen

DIE PORT COMMUNITY KOMMT ZUSAMMEN

19. – 20. September 2024



BREMEN
BREMERHAVEN
TWO CITIES. ONE PORT.

Jetzt teilnehmen: envoconnect.com

MEHR KOORDINATION UND WENIGER EMISSIONEN

Im Projekt „Digitale Weser“ soll eine gemeinsame Plattform entstehen, um Schiffsanläufe über die 35 Flusskilometer bis zur Nordsee besser zu steuern.

Wer die Terminalkapazität effizient nutzen und Schiffsanläufe vorausschauend planen und koordinieren will, setzt auf die betriebsübergreifende Bündelung aller erforderlichen Informationen. So sah man auch in Hamburg, wo 2009 das Hamburg Vessel Coordination Center (HVCC) startete und seither den Großschiffs- und Feederverkehr sowie seit 2015 auch den Binnenschiffsverkehr koordiniert.


Um eine vergleichbare smarte Lösung für Bremerhaven und die Außenweser zu schaffen, startete im vergangenen Jahr das Projekt „Digitale Weser“ – ein gemeinsames Vorhaben von bremenports, EUROGATE und dem HVCC. Das Ziel: mit transparenter und fortlaufend aktualisierter Information die vorhandene Terminalkapazität besser zu nutzen, die Ressourcenplanung zu optimieren, Schiffsanläufe vorausschauend zu planen und so auch den Treibstoffverbrauch zu senken.

Letztlich soll eine umfassende Plattform entstehen: „Die Daten, die in den Häfen etwa über Liegeplätze und Abfertigungszeiten erfasst werden, sollen zusammen mit Umweltinformationen – von Wasserständen bis zur Windgeschwindigkeit – und den Verkehrsdaten aus den Häfen zusammengeführt, und unter anderem zu einer intelligenten Steuerung und Koordination der Schiffsanläufe genutzt werden“, erläutert Daniel Becker,

IT-Leiter bei bremenports. „Konkret könne dann beispielsweise ein anlaufendes Schiff frühzeitig darüber informiert werden, dass es – um letztlich ohne Verzögerung anlegen zu können – schon auf der offenen Nordsee zwei Knoten langsamer fahren kann, um Treibstoff und damit Emissionen einzusparen.“

Über eineinhalb Jahre haben Lotsen, Reeder und Terminals, der Bremer Schiffsmeldedienst, das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WAS) Weser-Jade-Nordsee sowie das Hansestadt Bremische Hafensamt und verschiedene maritime Dienstleister das Optimierungspotenzial für Schiffsanläufe auf der Außenweser erarbeitet. Im Mai konnte mit einem Betriebskonzept die Vorstudie abgeschlossen werden.

„Ursprünglich sollte das Projekt nur die Außenweser umfassen, mittlerweile wurde es bis nach Bremen ausgedehnt“, berichtet Becker. Daher wurde die Vorstudie nun auf die Verkehrslenkung der Schiffe bis nach Bremen ausgeweitet, und es wurden die Beteiligten aus Nordenham, Brake und Bremen enger eingebunden. Das Projekt bekam somit zwischenzeitlich den Namen „Digitale Weser“.

Perspektivisch könnte die Kooperation auch noch darüber hinausgehen: Im Rahmen eines Kooperationsprojekts der norddeutschen Seehäfen wäre schließlich auch die gemeinsame Anlaufsteuerung mit Wilhelmshaven und Hamburg denkbar. (cb) 

WASSERSTOFF STEHT IM MITTELPUNKT

Cuxhaven will „Klima- und Energiewende-Stadt“ sein und setzt dafür vor allem auf einen der meist gehypten Energieträger. Mit seinen konkreten Handlungsempfehlungen soll der „Masterplan Wasserstoff“ der lokalen Wirtschaft als Leitfaden und Arbeitspapier dienen.

„**G**rüner Wasserstoff ist das nötige Element, um eine nachhaltige Wirtschaft zu gestalten und unsere Wirtschaft ausreichend konkurrenzfähig zu machen“, unterstreicht Marc Itgen, Leiter der Cuxhavener Agentur für Wirtschaftsförderung.

Grund genug für die Stadt Cuxhaven, die sich als „Klima- und Energiewende-Stadt“ bezeichnet, die Transformation zu grünem Wasserstoff stärker voranzutreiben. Ein wichtiger Schritt hierfür war die Erstellung des „Masterplans Wasserstoff – Stadt Cuxhaven“, der als Leitfaden sowohl Chancen aufzeigt als auch die erforderlichen Aufgaben und Handlungsempfehlungen beschreibt.


Deutsches Offshore-Industrie-Zentrum Cuxhaven soll ausgebaut werden

So soll etwa die politische Rückendeckung in der Region auf kommunaler Ebene wie auch auf Kreisebene sichergestellt werden. Wichtig sei außerdem, den Standort, der sich aufgrund des Offshore-Fertigungs- und Installationshafens mit den dazugehörigen Unternehmensansiedlungen als Deutsches Offshore-Industrie-Zentrum Cuxhaven (DOIZ) bezeichnet, in Richtung auf grüne Energie weiter auszubauen.

„Die Umstellung der Hafeninfra- und -suprastruktur in Cuxhaven zum grünen Hafen ist ein wegweisendes Projekt, das nicht nur die grüne Logistik vorantreibt, sondern auch die Position der Region als zentrale Drehscheibe für das ‚grüne Kraftwerk‘ Nordsee stärkt“, unterstreicht der Wirtschaftsförderer Itgen. „Diese Investitionen in nachhaltige Technologien und erneuerbare Energien werden nicht nur Arbeitsplätze schaffen, sondern auch die Wettbewerbsfähigkeit der Region auf dem globalen Markt stärken.“

Landseitige Versorgung des DOIZ mit wasserstoffbetriebenen Fahrzeugen

Des Weiteren empfiehlt der Leitfaden, über moderne Mobilitätslösungen die regionale Wasserstoffwirtschaft in Cuxhaven voranzutreiben, beispielsweise durch wasserstoffbetriebene Verkehrsmittel im ÖPNV, weitere Wasserstoffzüge auf nicht elektrifizierten Streckenabschnitten und die Versorgung erster Fährschiffe mit Druckwasserstoff. Zur landseitigen Versorgung des DOIZ könnte die Logistik auf wasserstoffbetriebene Fahrzeuge und eine CO₂-neutrale Logistik umgestellt werden.

Entscheidend sei außerdem, Industriebetriebe anzusiedeln, die Wasserstoff weiterverarbeiten und wasserstoffbasierte Syntheseprodukte, insbesondere als maritimen Kraftstoff, bereitstellen könnten. Darüber hinaus bedarf es für die Zwischenspeicherung von Wasserstoff – für eine bedarfsgerechte und zeitlich von der Produktion und Anlieferung entkoppelte Nutzung – großer Speicher für Wasserstoff beziehungsweise einer Bunkerstation für Wasserstoff und dessen Syntheseprodukte. (cb) 

Cuxhaven ist nicht nur ein bedeutender Hafen für den RoRo-Verkehr und den Umschlag von Stückgut, Stahlprodukten, Projektladung und Pkw, sondern hat sich in den vergangenen Jahren auch als Deutsches Offshore-Industrie-Zentrum Cuxhaven (DOIZ) etabliert.





„BREMER ERKLÄRUNG“ FORDERT MEHR MITTEL

BREMERHAVEN Im Vorfeld der 13. Nationalen Maritimen Konferenz forderten die Wirtschafts- und Verkehrsminister bzw. -senatorinnen der Küstenländer sowie Vertreter der deutschen Seehafenwirtschaft den Bund in einem als „Bremer Erklärung“ betitelten Schreiben auf, die seit über 20 Jahren unveränderten Mittel für die Finanzierung der Seehäfen zu erhöhen. Mit den 38 Millionen Euro, die der Bund jährlich seit 2005 beisteuere, könne man heute keine größere Kita oder Schule mehr bauen, sagte Bremens Bürgermeister Andreas Bovenschulte (L.) – und fügte hinzu: „Für eine Nationale Hafenstrategie ist das definitiv zu wenig.“



DOPPELTE VERSTÄRKUNG FÜR DIE TO GROUP

BREMEN Die Transport Overseas Group (TO Group) hat im Oktober mit Corinna Seemann und Christine Schmidt zwei erfahrene Logistikexpertinnen für den Standort Bremen mit ins Boot geholt. Beide verstärken das Logistics Services & Solutions Department der Gruppe. Seemann ist seit über 20 Jahren in der Projektlogistik im Bereich Oil & Gas zu Hause und bringt jahrelange Auslandserfahrungen aus Dubai und Tokio mit. Schmidt kennt das Im- und Exportgeschäft laut der TO-Geschäftsführung „aus dem FF“ und ist gelernte Schiffsfahrtskauffrau. In ihrer letzten Funktion war sie als Teamleiterin Import tätig.

MEHR LOGISTIKFLÄCHE FÜR CUXHAVEN

CUXHAVEN Im Oktober begrüßte Cuxport-Geschäftsführer Claudius Schumacher zahlreiche Vertreter von Cuxport-Partnern und der Hafenvirtschaft zur feierlichen Einweihung der neuen Logistikfläche an der Neufelder Straße. „Nicht nur die Betriebsfläche von Cuxport vergrößert sich um ein Drittel, auch der Cuxhafener Hafen wächst um elf Hektar“, sagte Schumacher anlässlich der Feierlichkeiten. Nur wenige Tage später rollten bereits die ersten Autos auf die Fläche, die innerhalb von fünf Monaten entstanden ist und Stellplätze für 4.500 Pkw bietet. Auch die Lagerung von Schwerlasten ist dort möglich.



BETREIBERWECHSEL AN DER COLUMBUSKAJE

BREMERHAVEN Ab 2025 wird die Global Ports Holding (GPH) das Kreuzfahrtterminal an der Columbuskaje in Bremerhaven betreiben. GPH ist nach Firmenangaben mit 27 Kreuzfahrthäfen in 14 Ländern der weltweit größte Betreiber von Kreuzfahrthäfen. Das Unternehmen übernimmt die Leitung des Terminals in Bremerhaven zunächst für zehn Jahre, mit einer Option auf weitere fünf Jahre. Bremens Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, Kristina Vogt, sagte, es gebe hohe Erwartungen an die GPH. Man gehe davon aus, dass die Partnerschaft dem Kreuzfahrtgeschäft und dem Standort Aufschwung verleihen werde.

EMDER HAFENWIRTSCHAFT TRIFFT POLITISCHE ENTSCHEIDUNGSTRÄGER

EMDEN Mit einer breit aufgestellten Delegation aus Vertretern der IHK für Ostfriesland und Papenburg sowie der Emdener Hafenförderungsgesellschaft (EHFG) nahm die Emdener Hafenwirtschaft im September an der 13. Nationalen Maritimen Konferenz in Bremen teil. In einem Gespräch mit Niedersachsens Wirtschaftsminister, Olaf Lies, und dem Maritimen Koordinator der Bundesregierung, Dieter Janecek, unterstrichen die Beteiligten erneut die Bedeutung ihres Seehafens als zentralen Umschlagsplatz im Nordwesten Deutschlands für Im- und Exportgüter. „Der Emdener Hafen hat eine nicht zu unterschätzende Bedeutung für die Umsetzung der Energiewende“, so EHFG-Vorstand Reinhard Hegewald. Ernüchtert zeigte sich die Emdener Delegation von den Reden von Bundeskanzler Olaf Scholz und Wirtschaftsminister Dr. Robert Habeck. Anders als erwartet hätten beide keinerlei Zusagen für eine stärkere finanzielle Beteiligung des Bundes gegeben, um in die Infrastruktur der Häfen zu investieren.



ARBEITEN UND EIN TEST FÜR DEN HOCHWASSERSCHUTZ

BREMERHAVEN Seit dem Frühjahr konnten rund 900 Meter Deckwerk – und damit rund 200 Meter mehr als geplant – an dem bislang noch nicht ertüchtigten 1,4 Kilometer langen Deichabschnitt am Mittleren Seedeich in Bremerhaven fertiggestellt werden. Bevor ab April nächsten Jahres die restliche Teilstrecke fertiggestellt wird, ging die Baustelle im Oktober vorerst in den Winterschlaf. Unabhängig von der Baupause startete bremenports kurz darauf einen eintägigen Testlauf, um sich auf die Sturmflutssaison vorzubereiten, und richtete dafür in der zwölften Etage des Atlantic Hotels Sail City in Bremerhaven ein Hochwasserschutz-Lagezentrum ein. Dieses würde bei Alarmstufe 2 und einem Wasserstand von mehr als 2,50 Metern über dem mittleren Hochwasser in Aktion treten. Nach der Übung bilanzierte Christian von Deetzen, zuständig für den Hochwasserschutz bei bremenports: „Aufbau und Einrichtung des Lagezentrums haben gut und schnell geklappt, alles funktioniert – das gibt ein gutes Gefühl für den möglichen Ernstfall, denn gut vorbereitet zu sein, ist letztlich alles.“



Interreg North Sea
Co-Funded by the European Union
DARKER SKY

NEUES FORSCHUNGSPROJEKT FÜR SMARTE LICHTSTEUERUNG

BREST/NORDDEICH Die Auswirkungen von künstlichem Licht auf die Nordseeregion verringern – das ist das Ziel des EU-geförderten Projekts „Darker Sky“. Auf einem Arbeitstreffen in Brest kamen im September NPorts und zehn weitere Projektpartner zusammen, um zu besprechen, welche Maßnahmen dazu umgesetzt werden sollen. Für NPorts liegt der Schwerpunkt auf dem Hafen Norddeich, wo 2024 für dieses Projekt die Beleuchtung auf smarte LED-Technik umgerüstet wird. Außerdem soll eine flächendeckende intelligente Steuerung eingeführt werden, damit das Licht in Zeiten ohne Nutzung heruntergedimmt werden kann.



RÖHLIG BESETZT NEUE POSITION MIT HENSCHEN

BREMEN Zum 1. September hat Röhlig Logistics Marisol Henschen zum Global Head of Industry Verticals ernannt. Die 39-Jährige hat einen MBA-Abschluss und verfügt über umfangreiche internationale Erfahrungen, die sie in der Schweiz, Singapur und Spanien gesammelt hat. Henschen begann ihre berufliche Laufbahn bei der Lufthansa und hatte Führungspositionen bei DB Schenker und der IATA inne. Vor ihrem Wechsel zu Röhlig Logistics war sie bei der Forward Air Corporation tätig. In der neu geschaffenen Position berichtet sie an Andreas Polychronakos, Global Sales & Air Freight Director bei Röhlig Logistics.

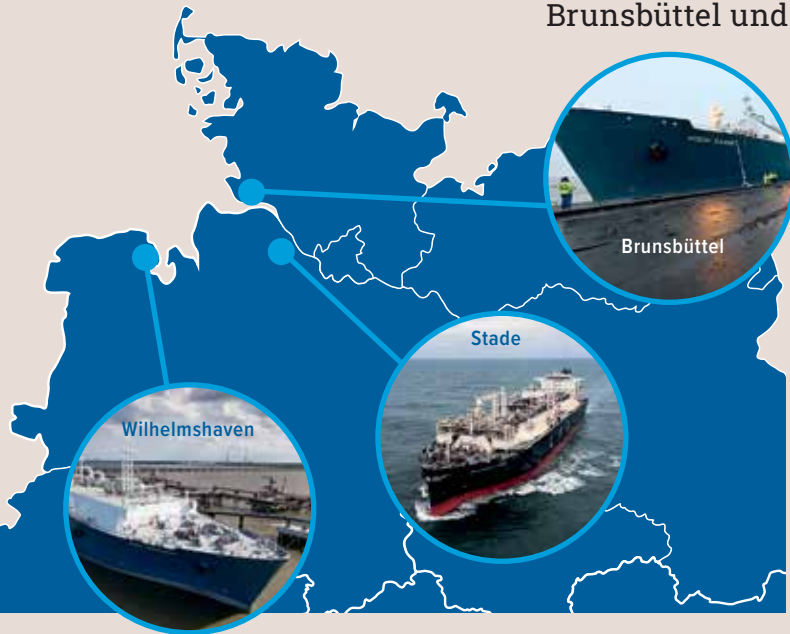
MARITIME BRANCHE ENTWICKELT NEUE PERSONALSTRATEGIEN

BREMEN Kreative Ideen und unkonventionelle Wege können die maritime Branche aus dem Fachkräfte- und Nachwuchsmangel herausführen, der an Bord und in den Landbetrieben immer stärker zu spüren ist. Mit dieser Botschaft ging im Oktober der diesjährige Bremer Schifffahrtskongress zu Ende. Die von der Hochschule Bremen initiierte gemeinsame Veranstaltung mit dem Maritimen Cluster Norddeutschland (MCN) und zahlreichen maritimen Institutionen und Verbänden gilt seit 17 Jahren als einer der wichtigsten Branchentreffs zu personalwirtschaftlichen Fragestellungen. Dank praxisnaher Impulsvorträge aus der Reederei- und Hafenwirtschaft sowie von schifffahrtstnahen Institutionen erwies sich auch die von Dr. Susanne Neumann (r., Leiterin der MCN-Geschäftsstelle Niedersachsen) und Sabine Zeller (l., Geschäftsführerin der Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt) moderierte Gesprächsrunde als echter Ideenbaukasten.



STAATLICHES START-UP FÜR VERSORGUNGSSICHERHEIT

Die Deutsche Energy Terminal (DET) wurde als bundeseigene Gesellschaft gegründet, um die staatlich angemieteten schwimmenden LNG-Terminals in Wilhelmshaven, Brunsbüttel und Stade zu betreiben.



Mit dem Wegfall russischer pipelinegebundener Gaslieferungen mussten die deutsche und die europäische Energie- und Gasinfrastruktur neu aufgestellt werden. Mithilfe von FSRUs (Floating Storage Regasification Units) wurde und wird daher eine Terminalinfrastruktur für neue Importwege aufgebaut.

Eine wichtige Rolle dabei spielt die Deutsche Energy Terminal (DET), die im Januar 2023 als hundertprozentige Tochter des Bundes gegründet wurde. „Inmitten dieser schwierigen Zeiten durch den Umbruch der Energieversorgung in Europa hat uns die Bundesregierung den Auftrag gegeben, diesen wichtigen Beitrag für die Versorgungssicherheit zu leisten“, so Dirk Lindgens, Leiter Kommunikation bei der DET. Geschäftsführer ist Peter Röttgen, der zuvor in verschiedenen Energieversorgungsunternehmen, im öffentlichen Dienst und bei Verbänden tätig war.

Breites Aufgabenspektrum rund um die schwimmenden LNG-Terminals


Um die Versorgungssicherheit in Deutschland wiederherzustellen, strebt das Unternehmen den reibungslosen Betrieb und eine Auslastung der bundeseigenen FSRUs – zwei in Wilhelmshaven, eine in Stade und eine in Brunsbüttel – sowie eine erfolgreiche Vermarktung der Regasifizierungskapazitäten an. Die DET führt

zudem die Charterverträge. Darüber hinaus begleitet das Start-up die Errichtung der landseitigen Infrastruktur und kümmert sich um die Weiterentwicklung der Importinfrastruktur, etwa hin zur Nutzung grüner Gase.

Seit Mitte Oktober führt die DET auch Auktionsrunden durch. Diese bieten Händlern einen diskriminierungsfreien Marktzugang, stehen im Einklang mit der LNG-Verordnung (LNGV) und sind von der Bundesnetzagentur genehmigt. Die Beschaffung und Lieferung des Flüssigerdgases liegt hingegen bei den Gashändlern, die die Mengen auf dem Weltmarkt einkaufen und für den Transport zu den Terminals sorgen. Als Betreiber der Terminals ist die Gesellschaft darüber hinaus Ansprechpartner für die Öffentlichkeit und koordiniert die Dienstleister vor Ort.

Firmenzentrale mit sechs Mitarbeitern in Düsseldorf

Obwohl alle Terminals in Norddeutschland liegen, befindet sich die Firmenzentrale mit derzeit sechs Mitarbeitern in Düsseldorf. Das habe laut DEZ einen ganz praktischen Grund: Viele Partner wie Uniper (Düsseldorf), RWE (Essen) und ein auf LNG spezialisiertes Ingenieurbüro (Bonn) befinden sich ebenfalls in Nordrhein-Westfalen.

Für die Sicherstellung der Versorgungssicherheit geht der Bund von Kosten in Höhe von rund 9,8 Milliarden Euro für die FSRU-Projekte aus. Die Einnahmen, die das Start-up aus der Vermarktung der Regasifizierungskapazitäten erwirtschaftet, fließen zurück in den Staatshaushalt. (cb) 



„Die Bundesregierung hat uns den Auftrag gegeben, diesen wichtigen Beitrag zu leisten.“

Dirk Lindgens,
Leiter Kommunikation bei der DET



INNOVATIVE PROJEKT- UND BREAKBULK-LÖSUNGEN GEFRAGT

BREMEN Noch bis zum 5. Januar 2024 können sich interessierte Unternehmen, die in diesem Jahr innovative Lösungen in der Projekt- und Breakbulk-Logistik entwickelt haben, für den „2. BHV-Projektlogistik Award“ bewerben. Die Preisverleihung findet im Rahmen des 11. Fachforums Projektlogistik statt, das die BHV – Bremische Hafen- und Logistikvertretung am 15. Januar im Haus der Bürgerschaft in Bremen

durchführen wird und zu dem sich traditionell die nationale Projektlogistik-Community an der Weser einfindet. Die Teilnahmebedingungen und alle Informationen rund um den Award und das Fachforum finden Sie unter www.bhv-bremen.de. Mit dem „1. BHV Projektlogistik Award“ wurde OHB Digital Services aus Bremen im Januar 2023 für seine „LogTwin“-Entwicklung, einen digitalen Zwilling, ausgezeichnet (siehe Foto).



ERFOLGREICHES TRAINING FÜR DEN ERNSTFALL

BREMEN Um beim Hochwasserschutz bestmöglich auf den „Worst Case“ vorbereitet zu sein, helfen nur regelmäßiges Training und Teamwork. Diese Erkenntnis war im September auch richtungsweisend für eine besondere Kooperation zwischen bremenports und dem Technischen Hilfswerk (THW). Rund

30 ehrenamtliche Kräfte des THW griffen dafür testweise zu Schaufel und schwerem Gerät, um möglichst viele Hochwasserschutzsäcke so schnell wie möglich zu befüllen. Und das mit Erfolg: „Gut 1.500 Säcke pro Stunde sind mit dieser Teamstärke drin“, so das positive Trainingsfazit des THW-Sprechers Julian Büchel.



SONDERPREIS „ENERGIEEFFIZIENZ“ FÜR C3 BREMEN

BREMEN Für das nachhaltige Logistikzentrum C3 Bremen erhielt BLG LOGISTICS im November in der Frankfurter Paulskirche den Sonderpreis „Energieeffizienz“ der deutschen Mobilitätswirtschaft. Mit diesem Award zeichnet die Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (DVWG) Erfolgsprojekte und Lösungen aus, die den Energieverbrauch und die klimarelevanten Emissionen im Verkehrssektor entscheidend mess- bzw. nachweisbar reduzieren. „Wir freuen uns sehr, dass unser Leuchtturmprojekt C3 Bremen in diesem Jahr mit diesem Preis gewürdigt wird“, erklärt Matthias Magnor, COO der BLG-Gruppe.



HAPAG-LLOYD BEKOMMT EINEN TERMINALVORSTAND

HAMBURG Zum 1. Januar 2024 hat der Aufsichtsrat von Hapag-Lloyd Dheeraj Bhatia zum Vorstandsmitglied des Unternehmens bestellt. Zudem wird Bhatia CEO der neuen Hapag-Lloyd Terminal Holding mit Sitz in Rotterdam, in der die Infrastrukturbeteiligungen gebündelt werden. Bhatia blickt auf über 20 Jahre Erfahrungen in der Containerschifffahrt zurück, unter anderem in internationalen Führungspositionen bei Norasia Container Lines und CSAV. Ab 2014 führte er als Managing Director bei Hapag-Lloyd die Area India, bevor er ab 2018 von Dubai aus als Senior Managing Director die Region Middle East leitete.



AUF DEM WEG ZUM HAFEN VON MORGEN

BREMERHAVEN Ende September trafen sich 75 Vertreter aus der Hafenwirtschaft zum dritten Smart-Port-Workshop in Bremerhaven. In ihrem Grußwort machte Bremens Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, Kristina Vogt, deutlich: „Die Digitalisierung der Häfen kann nur funktionieren, wenn die Prozesse miteinander abgestimmt werden – dass öffentliche Hand und Wirtschaft aufeinander zugehen und gemeinsam Lösungen finden, ist unabdingbar.“ Dass der „schlaue Hafen“ längst über den Status einer fixen Idee hinaus ist, zeigte sich bei dem Workshop mehrfach. So stellte Daniel Becker, Leiter der IT-Abteilung von bremenports und verantwortlich für das Smart-Port-Projekt, unter anderem die Planungen zur „Digitalen Weser“ vor. Bereits freigeschaltet sei das neue Info- und Betriebssystem PRINOS (Port Railway Information und Operating System). Beckers Workshop-Fazit fiel entsprechend positiv aus: „Gemeinsam konnten wir viele Prozesse identifizieren, die wir künftig bei der weiteren SmartPort-Planung mitdenken werden – insbesondere auch was den Bereich Cybersicherheit und den Austausch von Daten zwischen Unternehmen und öffentlicher Hand angeht.“ Als Erfolg wertete er das große Interesse und die aktive Mitarbeit aller Beteiligten.



AG SEEHÄFEN: FINANZPLANUNG DES LANDES UNZUREICHEND

HANNOVER Mit großer Sorge betrachtete die Arbeitsgemeinschaft Niedersächsische Häfen (AG Seehäfen) die Haushaltsberatungen, die im September zur Finanzplanung des Landes Niedersachsen in Hannover geführt wurden. „Für das Jahr 2024 strebt das Land zwar eine Verstärkung der Mittel für die landeseigene Hafeninfrastukturgesellschaft NPorts in Höhe von 40 Millionen Euro an. Ab 2025 und für die Folgejahre soll der Betrag aber um zehn Millionen Euro gekürzt werden“, sagt Michael de Reese, Sprecher der AG Seehäfen. „Dabei hat Niedersachsen gemeinsam mit den norddeutschen Küstenländern auf der Nationalen Maritimen Konferenz gerade erst zurecht sehr deutlich vom Bund eingefordert, dass dieser erheblich mehr Mittel als bisher für die Hafeninfrastuktur bereitstellen sollte. Denn klar ist, dass auch Niedersachsen diese Investitionen von nationaler Tragweite nicht allein stemmen kann.“ Es sei gleichzeitig ein denkbar schlechtes Signal in Richtung Berlin, in der eigenen Finanzplanung die Investitionsmittel um ein Viertel zusammenzuziehen, so de Reese weiter. Dadurch würden der Substanzerhalt der bestehenden Infrastruktur und die Arbeitsfähigkeit von NPorts gefährdet.



LOGISTICS TALK IM DOPPELPAK

STUTTGART/PRAG Am 19. Oktober gastierte der Logistics Talk in der Phönixhalle im Römerkastell Stuttgart und wenige Tage später, am 9. November, in der Deutsch-Tschechischen Industrie- und Handelskammer in Prag. Thematisch im Mittelpunkt standen bei beiden Veranstaltungen die Risiken, Chancen und Auswirkungen der Klimakrise sowie notwendige Maßnahmen, die der Hafen- und Transportsektor auf dem Weg zur Klimaneutralität einleiten kann. Zu der Stuttgarter Diskussionsrunde konnte Moderatorin Hilke Theessen (Radio Bremen) unter anderem Daniela Andreß (MGL Europa) und Sandra Prang (bremenports) begrüßen. In Prag diskutierten zu den genannten Fragen Isabel Biedermann (DB Netz AG), John Bölts (A. Hartrodt CZ), Stefan Färber (bremenports) und Thomas Gaßmann (Geis Group CZ). An beiden Abenden erlebten die Gäste einen abwechslungsreichen Expertenaustausch von Argumenten, zu dem sie sich beim anschließenden Get-together oftmals auch selbst einklinkten.



DSV TESTET FÜR NACHHALTIGE NAHVERKEHRSBELIEFERUNG

BREMEN Pilotprojekt bei DSV Air & Sea: Das internationale Logistikunternehmen mit seiner deutschen Niederlassung in Bremen testete im September und Oktober in Deutschland erstmalig einen vollelektrischen Lkw vom Typ Volta Zero. Mit einer Batteriekapazität von 150 bis 225 Kilowattstunden, je nach Spezifikation, bietet der Volta Zero eine reale elektrische Reichweite von 150 bis 200 Kilometern mit einer einzigen Ladung. DSV verspricht sich von dem zweiwöchigen Test Ergebnisse, die die Dekarbonisierung des Landverkehrs auf der letzten Meile noch nachhaltiger und sicherer gestalten werden.



NEUE SEENLANDSCHAFT FÜR AMPHIBIEN UND CO.

BREMERHAVEN An den Ufern der Unteren Lune ist im Oktober eine weitere Kompensationsmaßnahme für die Columbuskaje umgesetzt worden. Dort wurden mehrere Seitengewässer geschaffen, die mit einer Gesamtwasserfläche von 6.600 Quadratmetern als Laichgebiet für verschiedene Fischarten dienen sollen. „Außerdem werden die Lebensraumbedingungen für andere Tierarten wie Amphibien, Reptilien, Vögel und Fischotter aufgewertet“, berichtet Thomas Wieland, der bei bremenports als Landschaftsarchitekt und Teamleiter Kompensation für das Projekt verantwortlich zeichnet.

FOTOS: PRIVAT, BREMENPORTS (3X), DSV, BERUFBILDUNGSTELLE SEESCHIFFFAHRT E. V./BIG LOGISTICS, NORDFROST

„GERMAN PORTS“ PRÄSENTIEREN SICH IN SINGAPUR

SINGAPUR Für drei Tage hatten die bremischen Häfen, der Hamburger Hafen und die niedersächsischen Häfen im November eine gemeinsame Adresse in Singapur. Unter der Dachmarke „German Ports“ gastierten sie mit einem Gemeinschaftsstand auf der Transport Logistic Southeast Asia. Eine Premiere – nicht nur für die gelebte Hafenkooperation der norddeutschen Aussteller, sondern auch für die Messe selbst, die als neues Format erstmals in Singapur an den Start ging. „Es ist ungemein wichtig, dass wir vor Ort als deutsche Häfen gemeinsam Flagge zeigen und unsere Hafenkooperation mit Leben füllen“, begründet bremenports-Geschäftsführer Robert Howe das Gemeinschaftsengagement. Und André Heim (3. v. r.), Geschäftsführer der Seaports of Niedersachsen, betonte: „Die Warenströme aus dem südostasiatischen Raum nach Europa wachsen zunehmend. Unser gemeinsames Ziel in Singapur war es deshalb, insbesondere unsere Häfen – die German Ports – in den Fokus zu rücken.“



„DIE DEUTSCHEN SEEHÄFEN SIND SYSTEMRELEVANT“

BREMEN Die deutsche Hafenpolitik muss der nationalen und europäischen Bedeutung der deutschen Seehäfen gerecht werden, forderte der CEO der BLG LOGISTICS, Frank Dreeke, im September im Vorfeld der 13. Nationalen Maritimen Konferenz (NMK), die in Bremen stattfand. Gleichzeitig machte er deutlich, dass die deutschen Seehäfen systemrelevant seien und als Umschlagsplatz für grüne Energie bei der Energiewende eine zentrale Rolle spielten. Als Seehafen- und Logistikdienstleister mit internationalem Netzwerk und Hauptsitz in Bremen war die BLG LOGISTICS GROUP Sponsor der Abendveranstaltung der NMK.



NORDFROST WEIHT NEUE KAPAZITÄTEN EIN

SCHORTENS Im November 2022 erfolgte im Containerhafen Wilhelmshaven der erste Spatenstich für den sechsten Bauabschnitt des Nordfrost Seehafen-Terminals. Nun wurden die neuen Anlagen – ein großes Containerdepot und eine Trockenhalle für Projektlogistik – auf dem 33 Hektar großen Gelände im November festlich eingeweiht und in Betrieb genommen. Rund 200 Gäste waren dazu der Einladung von Nordfrost gefolgt, darunter langjährige Wegbegleiter sowie Persönlichkeiten aus Politik, Wirtschaft und Verwaltung, Vertreter von Reedereien und Verladern sowie Nachbarn aus dem GVZ.

DREI AUSZEICHNUNGEN FÜR DIE MARITIME AUSBILDUNG

BREMEN Auf dem 17. Bremer Schifffahrtskongress vergab die Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt (BBS) im Oktober die drei Auszeichnungen „Exzellenter Ausbildungsbetrieb 2023“, „Exzellente/r Ausbilder/in 2023“ und „Exzellente Lehrkraft 2023“. In diesen Kategorien wurden die Ausbildungsreederei AG EMS aus Emden, der Ausbilder Tom Rüdiger der Fairplay Towage Group aus Hamburg und Silvia Baumgartner, Lehrkraft an der Berufsbildenden Schule Wesermarsch, Standort Elsfleth, für ihre herausragenden Leistungen geehrt. „Heute Abend können wir die maritime Ausbildungsberufe einmal ins Rampenlicht holen“, sagte der Maritime Koordinator der Bundesregierung, Dieter Janecek, der per Videobotschaft zugeschaltet war und dabei auch auf die Bedeutung von Ausbilder*innen und Lehrkräften verwies.



HIGH ENERGY PRÄGT DIE KÜHLLOGISTIK

Angesichts der hohen Energiekosten steht die Kühllogistik erheblich unter Strom. Denn bei ihr machen die Energiekosten einen überdurchschnittlich hohen Anteil an den Gesamtkosten aus. Deshalb moniert Lars von Glahn, Leiter für Energie und Nachhaltigkeit bei Nordfrost: „Beim derzeit diskutierten Industrie- oder Brückenstrompreis werden die energieintensiven Kühllogistikunternehmen nicht entsprechend berücksichtigt. Die Absenkung der Stromsteuer auf das europäische Minimum von 0,05 Cent pro Kilowattstunde würde dagegen alle Unternehmen unbürokratisch und wirksam entlasten – so sieht es auch unser Branchenverband.“ Das Hauptaugenmerk des Logistikunternehmens, das neben seiner Europa-Zentrale im friesischen Schortens 40 weitere Tiefkühlstandorte in Deutschland betreibt, liegt daher darauf, weitere Einsparpotenziale zu identifizieren und den eigenen Energieverbrauch noch stärker zu flexibilisieren. „Wir haben bereits vielfältige Maßnahmen umgesetzt, um CO₂ einzusparen – angefangen bei Photovoltaikanlagen auf allen Neubauten und der

teilweisen Nachrüstung von Bestandsimmobilien bis hin zur Nutzung von Power Purchase Agreements zur Stromerzeugung aus einem Wasserkraftwerk“, so von Glahn. Des Weiteren würden Tests für den Einsatz von E-Lkw und Planungen zur Errichtung von Ladeinfrastruktur an zwei Standorten laufen. „Zur Steuerung unserer Kälteanlagen kommt darüber hinaus eine KI zum Einsatz, sodass die Kältepuffer der Kühlhäuser als Energie- und Flexibilitätsspeicher genutzt werden. Außerdem ist ein Windkraftprojekt in konkreter Behördenplanung“, umreißt von Glahn die vielfältigen Energiesparmaßnahmen, die bei Nordfrost getroffen wurden. Dennoch warnt er: „Die Energiekosten in der Lieferkette sind nach wie vor hoch und wirken sich auch auf die Endverbraucherpreise aus. Unser Ziel sollte es aber sein, die Verbraucher zu entlasten.“ (bre) □



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)
E-Mail: redaktion.logisticspilot@dvvmedia.com

Layout:
Monique Dobrzalak

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

LOGISTICS PILOT erscheint sechsmal 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

2024		 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/	JAN	15.1.2024 11. Fachforum Projektlogistik www.bhv-bremen.de Bremen, Deutschland	17.1.2024 Neujahrsempfang www.bremenports.de/veranstaltungen Berlin, Deutschland
		FEB	7. – 9.2.2024 FRUIT LOGISTICA www.fruitlogistica.com Berlin, Deutschland
	MÄR	19.2.2024 Jahrespressekonferenz Seaports of Niedersachsen www.seaports.de Oldenburg (digital), Deutschland	5. – 7.3.2024 Intermodal South America www.intermodal.com.br São Paulo, Brasilien



BLG  LOGISTICS

**WAS WIR TUN, NENNT
MAN LOGISTIK. WIE WIR
ES TUN, LEIDENSCHAFT.**

Seit über 145 Jahren sind wir Ihr verlässlicher
Partner für Seehafen- und Logistikdienstleistungen!

www.blg-logistics.com



BLÄTTERN. KLICKEN. ODER WISCHEN.

Lesen Sie den LOGISTICS PILOT auf Papier oder online. Auf unserer Website finden Sie ausgewählte Inhalte unseres Magazins und können in verschiedene Themenschwerpunkte und Regionen der Welt eintauchen.

www.logistics-pilot.com



FÜR IOS:



FÜR ANDROID:

