

# LOGISTICS PILOT

AUSGABE

FEBRUAR 2024



## WER FINANZIERT DEN KLIMASCHUTZ?

### LKW-MAUT KONTROVERS

Ist sie sowohl Klimaschutzmotivator  
als auch Kostentreiber?

Seite 12

### FOLGEN DES KLIMAWANDELS

Zunehmende Zahl der Naturkatastrophen  
beschäftigt die Versicherer

Seite 14

### BESSER BILDEN IN BUXTEHUDE

NSB Group: Zwei neue Simulatoren  
sorgen für noch mehr Praxisnähe

Seite 18

Themenschwerpunkt:  
**Finanzierung**

# INHALT

Ausgabe:  
**Februar 2024**



**14**

## Portrait

Die Zahl der extremen Wetterereignisse nimmt zu – und fordert die Versicherer auf vielfältige Weise.

**18**

## Logistics Story

Mit zwei neuen Schiffsführungs-Simulatoren schult die NSB Group sowohl internes als auch externes Personal.

**22**

## Digitalisation

Mansio will den Straßengüterverkehr mithilfe von KI neu erfinden. Dazu werden lange Wege in Teilstrecken zerlegt.



**03 Editorial**

**04 Big Picture**

**12 Point of View**  
Lkw-Maut:  
Klimaschutzmotivator  
und Kostentreiber?

**16 Facts & Figures**

**24 Community**

**26 Start-up**  
CO<sub>2</sub>-Staubsauger mit  
Zusatznutzen

**30 Events & Imprint**

**06**

## Main Topic

Klima- und Umweltschutz gibt es nicht zum Nulltarif. Die Branche ist gefordert und sucht nach Lösungen.



**LOGISTICS PILOT digital!**

Sie finden uns auch im Internet unter [www.logistics-pilot.com](http://www.logistics-pilot.com)

COVER: ISTOCK/ANILYANIK, ADOBESTOCK/LOVESAN  
FOTOS: XADOBESTOCK/FOTOGRAFIERDK, ADOBESTOCK/SCUSI, FREEPIK/PRODESIGNER2023, ISTOCKPHOTO/PICTURE, CLAUDIA BEHREND, MANSIO  
FOTO SEITE 3: ROLAND HORN



**Claudia Kiefert leitet seit April 2004 die Abteilung Energie, Verkehr, Umwelt am Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW Berlin) und ist Professorin für Energiewirtschaft und Energiepolitik an der Leuphana Universität.**

# „DIE WIRTSCHAFTLICHEN CHANCEN SIND RIESIG“

**Liebe Leserinnen und Leser,**


Investitionen in die grüne Transformation schaffen enorme wirtschaftliche Chancen. Ich kann nicht mehr zählen, wie oft ich diesen Satz in den letzten 20 Jahren gesagt und geschrieben habe. Er stimmt heute noch viel mehr. Die Abkehr von fossiler Energie ist nicht nur von enorm strategischer Bedeutung: Sie schafft Frieden und Freiheit. Sie senkt neben gefährlichen Abhängigkeiten vor allem Kosten. Daher ist es so bedeutsam, in die grüne Transformation zu investieren. Andere Länder machen es mittlerweile vor, weil sie die enorm strategische Bedeutung erkannt haben. Deutschlands Industrie muss schon sehr lange modernisiert werden. Dabei spielen nicht nur der Einsatz erneuerbarer Energien eine bedeutsame Rolle, sondern auch und vor allem das konsequente Energiesparen, die Verbesserung der Energieeffizienz. Der Einsatz von grünem Wasserstoff ist für die Schwerindustrie unerlässlich. Nur grüner, das heißt aus erneuerbaren Energien hergestellter Wasserstoff ist wirklich emissionsfrei und nachhaltig. Da die Herstellung von grünem Wasserstoff große Mengen an Ökostrom erfordert, muss nicht nur hierzulande der Ausbau erneuerbarer Energien schneller vorangebracht werden. Insbesondere Offshore-Windanlagen produzieren große Mengen an Ökostrom, aus dem grüner Wasserstoff generiert werden kann. Dieser kann in Zeiten mit wenig Wind und Sonne als Speicher dienen. Die maritime Wirtschaft kann profitieren – von dem Ausbau von Offshore-Windenergie sowie der heimischen Herstellung von grünem Wasserstoff. Es können Wertschöpfungen und Arbeitsplätze generiert werden. Grüner Wasserstoff wird auch importiert werden müssen. Dafür wird Infrastruktur benötigt. Statt jedoch heute auf einen überdimensionierten Ausbau von Flüssiggas-Terminals zu setzen, wäre es sinnvoller, gleich eine geeignete Infrastruktur für den Import von grünem Wasserstoff zu bauen. Ohnehin werden Anlagen zur Herstellung von grünem Wasserstoff erst noch gebaut. Es fehlen bisher Schiffe und Infrastruktur.

Es gäbe so viel zu gewinnen: ökonomische Resilienz, Wertschöpfung, Jobs. Die wirtschaftlichen Chancen einer global boomenden Klimaindustrie sind enorm.

**Ihre Claudia Kiefert**



# DIE LAGE IST BRENNZLIG

Ob Waldbrände (wie hier in Kalifornien), ob Überschwemmungen oder Stürme – die Auswirkungen des Klimawandels sind rund um den Globus spür- und sichtbar. Vor diesem Hintergrund kamen Ende 2023 in Dubai rund 80.000 Teilnehmer zur 28. UN-Klimakonferenz (COP28) zusammen. Ihr Ziel: Die Suche nach der richtigen Strategie gegen den Klimawandel und die Stellung der dafür erforderlichen finanziellen Weichen. Als großen Durchbruch in letztere Richtung feierte man zu Beginn der Konferenz die Einigung auf einen neuen Fonds zum Umgang mit Klimaschäden und -verlusten. Das sichtbarste Ergebnis der COP28 bestand laut zahlreichen Experten jedoch darin, dass sich die Weltgemeinschaft auf einen Beschlusstext einigen konnte, der zu einem „Übergang weg von fossilen Energieträgern“ aufruft. Aber auch das wird seinen Preis haben ... (bre) 

FOTOS: ISTOCK/DAVIDAUGHEBAUGH



# TRANSFORMATION DER MARITIMEN WIRTSCHAFT

## WER FINANZIERT DAS?

Laut der Studie „Volkswirtschaftliche Folgekosten durch Klimawandel“, die das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz in Auftrag gegeben hat, könnten auf Deutschland bis zur Mitte des Jahrhunderts Kosten von bis zu 900 Milliarden Euro zukommen. Dafür verantwortlich sei eine breite Palette von Gründen – beispielsweise Lieferengpässe bei Produkten und Rohstoffen, Schäden an Gebäuden und Infrastruktur oder auch die Umsetzung von Umwelt- und Klimaschutzmaßnahmen. Letztere Herausforderung wird von der Branche auf recht unterschiedliche Weise bewältigt – auch mit Fördermitteln.



FOTOS: ADOBESTOCK/FOTOGRAFIEK, ADOBESTOCK/SCUSI, FREERIK/PRODESIGNER2023, DMZ

Vor der maritimen Wirtschaft liegen herausfordernde Jahre. Der 2019 von der EU-Kommission vorgestellte „European Green Deal“ und das 2021 beschlossene Klimaschutzpaket „Fit-für-55“ betreffen die Marktteilnehmer in vielen Bereichen. Sie sind gefordert, neue technologische Entwicklungen im Sinne des Klima- und Umweltschutzes voranzutreiben und die für den Wandel der maritimen Wirtschaft erforderlichen Innovationen umzusetzen. Das geschieht zum einen über eigene Finanzierungskonzepte der Unternehmen, aber auch mithilfe europäischer und nationaler Förderprogramme.

„Die Fördermittel leisten einen wichtigen Beitrag zur Stärkung der Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit der europäischen und deutschen Industrie, zur Ermöglichung von Transformationsprozessen und zur engen Einbindung der beteiligten Akteure“, so Helena Rapp, Referentin für europäische Initiativen und Förderprogramme in der maritimen Branche beim Deutschen Maritimen Zentrum (DMZ). Sie betont, dass vielfältige Förder- und Finanzierungsmittel der EU vor allem für klein- und mittelständische Betriebe zur Verfügung stünden. Das DMZ verstehe sich für diese Unternehmen als Bindeglied zwischen Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Wissenschaft. „Wir wollen allen Beteiligten Orientierung im EU-Förderkosmos bieten und die Sichtbarkeit von Förderprogrammen erhöhen“, so Rapp. Denn die Zahl der Programme sei in den vergangenen Jahren stetig gewachsen und die damit verbundenen Zuständigkeiten entsprechend breit verteilt.

### Vielfalt auf europäischer und nationaler Ebene

Auf europäischer Ebene hebt Rapp sieben Förderprogramme hervor, die in den unterschiedlichsten Marktsegmenten für die maritime Wirtschaft von Bedeutung sind. Für Projekte, die unter dem Zeichen von Forschung und Innovation stehen, sei dies vor allem Horizon Europe (mit einem Fördervolumen von 95,5 Milliarden Euro in der Laufzeit von 2021 bis 2027.



„Fördermittel leisten einen wichtigen Beitrag zur Stärkung der Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit.“

Helena Rapp, Referentin für europäische Initiativen und Förderprogramme in der maritimen Branche beim DMZ

Vorhaben zum Umwelt- und Klimaschutz werden vom EU-Innovationsfonds und dem Umweltprogramm „LIFE“ abgedeckt. Finanzielle Unterstützung für Infrastrukturmaßnahmen und Mobilität gibt es durch das Programm „Connecting Europe Facility“, die europäischen Fonds EMFAF und EFRE (Interreg) sowie das „Erasmus+“-Programm. „Die Palette der EU-Förderthemen ist genauso breit wie die Palette der Ansprechpartner“, sagt Rapp. „Sie reicht von alternativen Kraftstoffen und Antriebssystemen über Speichertechnologien und grüne Digitalisierung bis zur sicheren Infrastruktur und Sektorenkopplung.“

Auch auf nationaler Ebene stehe eine Vielzahl von Förderprogrammen zur Verfügung. So kann das „Maritime Forschungsprogramm“ des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) genutzt werden, wenn es um Schiffstechnik, Schifffahrt und Meerestechnik geht. Das Förderprogramm „Innovative Hafentechnologien (IHATEC II)“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) wiederum unterstützt Forschungs- und Entwicklungsprojekte, die zur Entwicklung oder Anpassung innovativer Technologien in den deutschen See- und Binnenhäfen beitragen. Parallel dazu fördert das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) auf breiterer Ebene innovative Projekte und Ideen in der Forschung.

Mit Blick auf die Ist-Situation attestiert Rapp der maritimen Branche, auf einem guten Weg in Richtung Klima- und Umweltschutz zu sein: „Die Akteure gehen die Herausforderungen mit einem großen Transformationsumfang an, um die politischen Ziele umzusetzen.“ Dabei geht sie davon aus, dass in den nächsten Jahren in der maritimen Wirtschaft noch viel passieren wird, auch wenn einige Parameter Zeit bräuchten und sich nicht von heute auf morgen ändern ließen. Greenwashing müsse man dabei nicht befürchten, sagt sie. „So etwas funktioniert in der Branche nicht. Denn die Unternehmen haben gesetzliche Vorgaben und die Anforderungen der Verbraucher zu erfüllen. Gelingt das nicht, so drohen nicht nur Wettbewerbsnachteile und Kundenverluste, sondern auch Sanktionen.“ →



## ZWEI KLIMAFONDS, VIELE OFFENE FRAGEN

Auf der Weltklimakonferenz (COP28) in Dubai haben sich die anwesenden Nationen Ende November 2023 auf einen neuen Investmentfonds mit einem Volumen von 30 Milliarden US-Dollar geeinigt, um mehr Kapital in Klimaschutzprojekte in ärmeren Ländern zu lenken. Sultan Ahmed Al Jaber, der Präsident der COP28-Konferenz bezeichnete diesen Schritt als eine „historische Entscheidung“ und kündigte an, dass die Vereinigten Arabischen Emirate 100 Millionen US-Dollar in den Fonds einzahlen werden. Für die Bundesregierung sagte Entwicklungsministerin Svenja Schulze den gleichen Betrag zu. Gleichzeitig rief sie alle Länder auf, „die willens und in der Lage sind, ebenfalls zum neuen Fonds gegen

Klimaschäden beizutragen“. Was aus Sicht der Kritiker ein wesentlicher Knackpunkt ist: Die Geberbasis für den Fonds wurde offengehalten, die Zahlung erfolgt auf freiwilliger Basis.

Auf nationaler Ebene hat das Bundeskabinett im August 2023 den Finanzplan bis 2027 zum Sondervermögen Klima- und Transformationsfonds (KTF) beschlossen. Dieser soll einen zentralen Beitrag zur Erreichung der energie- und klimapolitischen Ziele Deutschlands leisten. Als Förderschwerpunkte wurden dort die energetische Gebäudesanierung, die Dekarbonisierung der Industrie sowie der Ausbau der erneuerbaren Energien, der Elektromobilität und der Ladeinfrastruktur definiert.

Für die Förderung der Energiewende, des Klimaschutzes und der Transformation sollten demnach von 2024 bis 2027 insgesamt 211,8 Milliarden Euro zur Verfügung stehen. Das war zumindest bis vor Kurzem der Plan. Dann erfolgte im November 2023 das Urteil des Bundesverfassungsgerichts, wonach die eingeplanten 60 Milliarden Euro an nicht benötigten Krediten zur Bewältigung der Coronakrise nicht in den KTF verschoben werden dürfen. Was das genau bedeutet, war zu Redaktionsschluss noch unklar. Von Regierungsseite hieß es bis dato lediglich, dass das Urteil auch Auswirkungen auf den Klima- und Transformationsfonds haben werde. (bre) □

### Mit fünf „Orcas“ und einem „Thor“ auf grünem Kurs

Mit welchen Maßnahmen wollen die hiesigen Unternehmen aber zum Umwelt- und Klimaschutz beitragen? Und vor allem, wie werden diese finanziert? Der LOGISTICS PILOT hat bei vier ausgewählten Playern nachgefragt.

So setzt die Harren Group aus Bremen im Zuge ihrer Klima- und Umweltschutzaktivitäten neben diversen Maßnahmen in der bestehenden Schiffflotten auch auf den Neubau moderner und umweltfreundlicher Einheiten. Hierfür werden ihre neu entwickelten Schwergutschiffe der „Orca“-Klasse von den finanzierenden Banken mit einem „Green Loan“ begleitet, der die Anforderungen der Poseidon-Prinzipien\*

erfüllt und von der Klassifikationsgesellschaft DNV zertifiziert wurde. Darüber hinaus hat das BMDV über den Projektträger TÜV Rheinland Fördermittel aus dem Programm „Nachhaltige Modernisierung von Küstenschiffen (NaMKü)“ zugesagt. Mit diesem finanziellen Rückenwind hat die Harren Group fünf „Orcas“ bei der chinesischen Wuhu-Werft in Auftrag gegeben, wobei die wesentlichen Umwelttechniken von europäischen Zulieferern bereitgestellt werden. Die ersten beiden Schiffe der Serie werden für sechs Jahre exklusiv an Siemens Gamesa Renewable Energy verchartert, um Komponenten für neue Offshore-Windparks zu transportieren und damit einen Beitrag zur globalen Dekarbonisierung beizutragen.

Darüber hinaus hat die Harren Group auf die starke Nachfrage im Offshore-Wind-Reparaturgeschäft in der Nordsee reagiert und 2022 das Errichterschiff „Thor“ gekauft. Finanziert wurde es im Rahmen des europäischen ESG-Schiffsfonds – und zwar als erste Transaktion des auf grünes Leasing ausgerichteten Eurazeo Sustainable Maritime Infrastructure Fund (ESMI). Dieser zielt darauf ab, Betreiber und Eigentümer von kleinen und mittleren Schiffen in Europa durch maßgeschneiderte Finanzierungslösungen für innovative Investitionen und eine nachhaltige Flottenentwicklung zu unterstützen. Die „Thor“ wird seit ihrer Übernahme zur Reparatur von europäischen Offshore-Windanlagen eingesetzt.



Fünf „Orcas“ hat die Harren Group bei der chinesischen Wuhu-Werft in Auftrag gegeben. Die dazu benötigten Umwelttechniken werden von europäischen Zulieferern gestellt.

#### INFO

\*Die Poseidon-Prinzipien sind das weltweit erste sektorspezifische Klimaabkommen zwischen Finanzinstituten. Sie schaffen einen gemeinsamen Rahmen, um quantitativ zu bewerten und offenzulegen, ob die Kreditportfolios der Finanzinstitute mit den von der IMO festgelegten Klimazielen übereinstimmen.

### 18 Partner – ein Klimaschutzvorhaben

Im Rahmen des Pilotvorhabens „HYPOBATT (Hyper powered vessel battery charging system)“ haben sich gleich 18 Schlüsselakteure aus dem europäischen maritimen Sektor zusammengeschlossen – darunter auch die Reederei Norden-Frisia aus Norderney –, um ein Schnellladesystem für elektrische Schiffe und neue Geschäftsmodelle für batteriebetriebene Boote zu entwickeln. Auf diese Weise soll der Fährbetrieb schneller und nachhaltiger werden. Durch die angestrebte Modularität der Ladestationen ist darüber hinaus geplant, dass später auch elektrifizierte Hafenfahrzeuge von dieser Infrastruktur Gebrauch machen und so die gesamte CO<sub>2</sub>-Bilanz eines Hafens senken. „Unternehmen, die sich beim Klima- und Umweltschutz nicht abhängen lassen möchten, bekommen in solchen Projekten die Möglichkeit der aktiven Mitgestaltung. Auch ohne eigene Entwicklungsabteilung gewinnt man so Erkenntnisse zu neuen Technologien aus erster Hand“, umreißt Maraike Pommer, Projektmanagerin Energy & E-Mobility bei Norden-Frisia, die Vorteile des europäischen Gemeinschaftsprojekts.

Für das Vorhaben sei dringend ein vollelektrisches Schiff gesucht worden. „Das passte exakt mit der Bestellung unseres ersten vollelektrischen Katamarans für den Fährbetrieb nach Norderney zusammen, dessen Batteriekapazität von 1.800 Kilowattstunden, gerade für die Hin- und Rückfahrt von Norddeich nach Norderney ausreicht“, so Pommer. Das Schiff wird derzeit auf der niederländischen Damen-Werft fertiggestellt und soll voraussichtlich ab Juni 2024 zum Einsatz kommen. Zur Finanzierung von „HYPOBATT“ steuert Norden-Frisia einen Eigenanteil bei, kann aber auch auf eine bis zu 70-prozentige Förderung durch die EU zählen, die das Projekt im Zuge des Programms „Horizon 2020“ mit 9,35 Millionen Euro unterstützt.

### Automatisierung und Schadstoffreduktion auf der Schiene

In Wilhelmshaven lief Ende November 2023 das vom BMDV geförderte IHATEC-Projekt „RangierTerminal 4.0“ aus. Dieses widmete sich der Automatisierung der Eisenbahn-rangierprozesse in der Vorstellgruppe des JadeWeserPorts, einhergehend mit der Zielsetzung, die dortigen Lärm- und Schadstoffemissionen zu reduzieren. Zum Abschluss zogen die Kooperationspartner eine positive Bilanz, und Oliver Hauswald, Geschäftsführer der Container Terminal Wilhelmshafen JadeWeserPort Marketing GmbH, betonte, dass das mit 2,35 Millionen Euro geförderte Forschungsvorhaben wichtige Potenziale zur Effektivitätssteigerung der bahnseitigen Prozesse im JadeWeserPort aufgezeigt habe. „Wir freuen uns, dass wir mit der bahnseitigen Infrastruktur hier in Deutschlands einzigem



Container-Tiefwasserhafen ein ideales Umfeld für die Erprobung dieser zukunftsweisenden und klimafreundlichen Rangiermethode bieten konnten. Sollten sich Möglichkeiten für ein Anschlussprojekt im JadeWeserPort ergeben, das die Aufnahme des Systems in den Realbetrieb untersucht, würden wir das sehr begrüßen“, so Hauswald. Dabei sei aus umweltspezifischer Sicht auch der Einsatz einer wasserstoffbetriebenen Lok und von Systemen zur Kraftstoffeinsparung denkbar. In letzterem Fall wird dann über das IT-System ein Auftrag an die automatisierte Lokomotive gesendet, um energiesparende Fahrstrategien, oder ein Ausrollen, umzusetzen.

So sieht der Systemaufbau des „HYPOBATT“-Konzepts aus, das darauf abzielt, ein Schnellladesystem für elektrische Schiffe und neue Geschäftsmodelle für batteriebetriebene Boote zu entwickeln.

### Sauberer Strom von oben

Auf eine andere Art des Klimaschutzes setzt der Hafendienstleister J. MÜLLER, der im September vergangenen Jahres im Seehafen Brake eine etwa 60.000 Quadratmeter große Photovoltaikanlage auf neun seiner Lagerhallen installierte. Diese besitzt eine Leistung von 12,8 Megawatt peak (MWp), womit das Unternehmen rund 30 Prozent seines benötigten Strombedarfs selbst produzieren kann. Für diese Baumaßnahme griff J. MÜLLER nicht auf öffentliche Fördermittel zurück, sondern konnte dank der langjährigen Zusammenarbeit mit seiner Hausbank die Investitionssumme von elf Millionen Euro aus eigenen Mitteln bereitstellen. „Die Installation der Anlage stand schon seit langem auf unserer Agenda. Der Gedanke, mit erneuerbaren

In Wilhelmshaven freut man sich über den gelungenen Spagat aus Automatisierung und Schadstoffreduktion im Zuge des Projekts „RangierTerminal 4.0“.



FOTOS: HARREN GROUP, NORDEN-FRISIA, JADEWESERPORT/MARKETING



Blick von oben auf die neun Lagerhallen von J. MÜLLER in Brake, auf denen eine etwa 60.000 Quadratmeter große Photovoltaikanlage installiert wurde.



Energien nachhaltig zu produzieren und somit langfristig Kosten zu reduzieren, nahm aber erst durch die Energiekrise im letzten Jahr massiv an Fahrt auf“, umreißt Cedric Witten, Bereichsleiter Technik/IT bei J. MÜLLER, den für das Projekt ausschlaggebenden Motivationsschub.

### Kunden und Verbraucher zahlen wohl mit

Obwohl die EU und der Bund zahlreiche Förderprogramme aufgelegt haben, um die Kosten für den Klima- und Umweltschutz abzumindern, trägt laut Dr. André Wortmann, Leiter des Maritimen Kompetenzzentrums von PwC Deutschland, die maritime Wirtschaft derzeit die finanzielle Verantwortung für dessen Umsetzung. „Dementsprechend ist zu erwarten, dass die Unternehmen versuchen werden, diese Kosten so weit wie möglich an ihre Kunden weiterzugeben“, ist sich Wortmann sicher. Mit Blick auf die Förderprogramme sagt er: „Viele davon wurden bisher nicht umfassend durch die maritime Wirtschaft in Anspruch genommen“. Als Gründe dafür sei oftmals angeführt worden, dass die Förderkriterien für die Antragsteller sehr eng gesetzt sind oder auch der Antragsweg für viele der kleineren Marktteilnehmer zu kompliziert ist.

Zahlreiche Unternehmen, die PwC im Rahmen seiner 15. Reederstudie befragt hat, äußerten zudem die Erwartung, dass die Umsetzung vieler Klimaschutzmaßnahmen länger dauern werde als geplant. „Dafür gibt es mehrere Gründe, vor allem den hohen Kapitalbedarf sowie Unsicherheiten mit Blick auf künftige Regularien und zukunftssichere Technologien“, so Wortmann. Als konkretes Beispiel hierfür führt er den Aspekt Treibstoff an: „Es gibt bislang keinen Konsens, welche alternativen Treibstoffe sich durchsetzen werden. In der Konsequenz geben 70 Prozent der von uns befragten Reedereien an, dass es

„Viele Förderprogramme wurden bisher nicht umfassend in Anspruch genommen.“

Dr. André Wortmann, Leiter des Maritimen Kompetenzzentrums von PwC Deutschland



„Klima- und Umweltschutz gibt es nicht zum Nulltarif.“

Thorsten Dornia, Vorsitzender des Vereins Bremer Spediteure

dadurch deutlich weniger Schiffsneubestellungen gibt. Doch diese wären potenziell umweltfreundlicher als die Flotten, die derzeit auf den Meeren unterwegs sind.“

### Die Politik muss den Rahmen schaffen

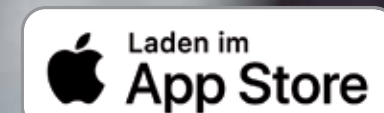
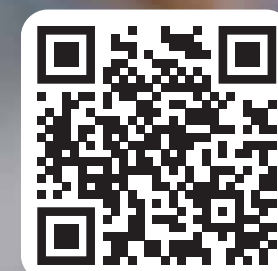
Einen ähnlichen Blick auf die aktuelle Lage hat auch Thorsten Dornia, der seit April vergangenen Jahres Vorsitzender des Vereins Bremer Spediteure ist. Auch er geht davon aus, dass die höheren Kosten für den Klima- und Umweltschutz „über kurz oder lang in der vertikalen Wertschöpfungskette an die Verbraucher weitergegeben werden“. In diesem Zusammenhang kritisiert Dornia die Politik scharf: „Klima- und Umweltschutz gibt es nicht zum Nulltarif. Dies muss und wird zulasten der Kaufkraft gehen. Es ist unredlich von der Politik, so zu tun, als sei dies ohne Einschränkungen zu haben.“

Den Förderprogrammen, vor allem denen der EU, attestiert er wie Wortmann eine „starke Bürokratielastigkeit“. Seiner Einschätzung nach hätten große Unternehmen, Reedereien und international tätige Hafenumschlagsunternehmen einen leichteren Zugang zu diesen Mitteln als kleinere und mittlere Unternehmen (KuM). „Es bedarf angeblich einer ausgesprochenen Expertise und eines enormen administrativen Aufwands, Mittel aus diesen Programmen zu erhalten. Die dafür erforderlichen Kapazitäten können KuM in der Regel nicht vorhalten“, so Dornia. Darüber hinaus sei das nationale Förderprogramm „Klimaschonende Nutzfahrzeuge und Infrastruktur“ (KsNI) des Bundes zwar für KuM geeignet, aber hoffnungslos unterfinanziert. Trotz derartiger Probleme blickt er optimistisch in die Zukunft und stellt der maritimen Wirtschaft und der Logistik ein ordentliches Klimaschutzzeugnis aus: „Ich gehe davon aus, dass den meisten Akteuren der Ernst der Lage sehr wohl bewusst ist und dass viele Schritte nicht nur aus regulativen Zwängen, sondern aus eigenem Antrieb getätigt werden. Jetzt ist es an der internationalen und nationalen Politik, Rahmen vorzugeben, die ein Level-Playing-Field zum Ergebnis haben, sodass niemand die Möglichkeit hat, wirtschaftliche Vorteile dadurch zu erzielen, dass er sich der Transformation verweigert.“ (bre) □

FOTOS: J. MÜLLER, PwC DEUTSCHLAND, BRELOG

## Our Ports. Your App.

With our free NPorts-App you are always up to date and know, what happens in our ports.





# LKW-MAUT: KLIMASCHUTZMOTIVATOR UND KOSTENTREIBER?

Seit dem 1. Dezember 2023 ist die Lkw-Maut an die Höhe des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes gekoppelt. Damit will die Bundesregierung den Umstieg auf klimaneutrale Antriebe beschleunigen. Jürgen Resch, Bundesgeschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe (DUH), und Simeon Breuer, Geschäftsführer der L.I.T.-Spedition, bewerten dieses Vorhaben aus unterschiedlicher Perspektive.

„Der Straßenverkehr hat erheblichen Anteil an klimaschädlichen Emissionen.“

**Ist die neue Mautregelung aus Ihrer Sicht eine richtige Maßnahme zur Minderung der Treibhausgasemissionen im Verkehr und für die Erreichung der Klimaschutzziele?**

**RESCH:** Die Erweiterung der Lkw-Maut ist neben anderen Maßnahmen ein wichtiger erster Schritt, um die Dekarbonisierung im Straßengüterverkehr sowie eine stärkere Verlagerung auf die Schiene voranzutreiben. Die Mauterweiterung um die CO<sub>2</sub>-Komponente reagiert auf den Umstand, dass auch der Güterverkehr seinen Anteil zur Erreichung verbindlicher Klimaschutzziele im Verkehrssektor liefern muss. Gleichzeitig ist klar, dass diese Maßnahme allein nicht ausreicht, um die Klimaschutzlücke im Verkehrsbereich zu schließen.

**BREUER:** Nein. Es gibt keine wirklichen Anreize, in den intermodalen Verkehr oder in alternative Antriebe zu investieren. Wir selbst schauen natürlich, wie wir das Thema Intermodaltransporte voranbringen können, also mehr Ladung auf die Bahn zu bringen. Dazu betreiben wir selbst zwei ganze Züge und nehmen jeden Tag 100 Lkw von der Straße. Das möchten

wir in Zukunft auch gern verstärkt im Kombiverkehr machen, indem wir Einzeltrailer per Zug befrachten. Aber die marode Infrastruktur der Schiene ist hier auch ein limitierender Faktor. Das Thema Dekarbonisierung muss nach vorn getrieben werden, keine Frage. Aber mit dieser Mauterhöhung schafft die Bundesregierung aus unserer Sicht keinen Anreiz.

**Wird durch die Koppelung der Maut an den CO<sub>2</sub>-Ausstoß ein Anreiz für die Branche geschaffen, um auf klimafreundliche Fahrzeuge umzusteigen?**

**RESCH:** Sie ist ein zusätzlicher Anreiz zum Umstieg auf batterieelektrische Antriebe und zur Verlagerung auf die Schiene. Der Kostenvorteil von E-Lkw liegt momentan bei den Betriebskosten. In den nächsten Jahren wird ihr Kostenvorteil anwachsen und etwa ab 2025 – ohne Berücksichtigung von Kaufprämien – wird die Kostenparität mit einem Lkw mit Verbrennungsmotor erreichen. Eine Studie unseres Dachverbands Transport & Environment geht davon aus, dass E-Lkw ab 2030 in 99,6 Prozent der Anwendungsfälle im europäischen Straßengüterverkehr geringere Gesamtkosten aufweisen und dabei die gleichen Anforderungen an Reichweite, Laufzeit und Nutzlast erfüllen. Das gelte vom 16-Tonner im Verteilverkehr bis zum 40-Tonner im Fernverkehr. Die Mauterweiterung verstärkt den Kostenvorteil für E-Lkw und kann damit

## JÜRGEN RESCH

ist seit 1988 Bundesgeschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe (DUH) und hat den Abgasskandal maßgeblich mit aufgeklärt.

FOTOS: STEFFEN HOLZMANN, L.I.T.

ein zusätzlicher Antreiber sein. Die dauerhafte Befreiung von E-Lkw von allen Mautkomponenten ist jedoch aus unserer Sicht nicht angemessen, da auch Lkw mit Batterieantrieb negative Umweltauswirkungen haben und die Infrastruktur belasten.

**BREUER:** Grundsätzlich ja, wenn es auch keine wirklichen Alternativen gibt, die universell einsetzbar sind. Die LNG-Lkw sind ja schon mal ein erster Schritt. Es gibt auch ein gutes Tankstellennetz. Aber durch den Ukraine-Krieg sind die LNG-Preise durch die Decke gegangen. Die LNG-Lkw waren bisher von der Maut ausgenommen. Doch ab Januar werden auch sie voll bemaundet. Ich finde das unfair, weil die Rahmenbedingungen durch den Ukraine-Krieg sehr schwierig geworden sind. LNG-Lkw tragen zumindest in einem ersten Schritt zur Dekarbonisierung bei. Deshalb sollte die Bundesregierung doch wenigstens das bei der Bemaundung berücksichtigen. Wir haben jetzt in einem Förderprojekt zwei Wasserstoff-Lkw. Doch wenn man sich derzeit die Wasserstoffpreise anschaut, dann ist das jenseits von Gut und Böse. Momentan zahle ich für ein Kilo Wasserstoff zwischen acht und zwölf Euro. Wir wollen da etwas machen, aber auch das ist betriebswirtschaftlich schwer darstellbar.

**Wer sind aus Ihrer Sicht die Gewinner und die Verlierer der neuen Regelung? Wird die neue Lkw-Maut auch Auswirkungen auf die Verbraucher haben?**

**RESCH:** Mit der Einführung einer CO<sub>2</sub>-Komponente wird darauf reagiert, dass der Straßengüterverkehr einen erheblichen Anteil an den klimaschädlichen Emissionen des Sektors hat. Bislang ist es nicht gelungen, die Vorgaben zum Klimaschutz für den Sektor einzuhalten. Wir haben deswegen erfolgreich vor dem OVG Berlin-Brandenburg auf die Vorlage eines wirksamen Klimaschutzfortprogramms geklagt. Die CO<sub>2</sub>-Komponente ist dementsprechend auch Teil des von der Bundesregierung vorgelegten Klimaschutzprogramms. Gewinner ist also am ehesten das Klima. Gleichzeitig ist die Komponente ein Schritt hin zur Beendigung der Bevorzugung des Systems Straße. Die Lkw-Maut gilt auf Autobahnen und Bundesstraßen – im Schienenverkehr ist das Netzentgelt auf allen Strecken zu zahlen. Die Transportkosten von Gütern, von denen die Maut nur ein Teil ist, machen in der Regel nur einen Anteil am Verkaufspreis im niedrigen einstelligen Prozentbereich aus. Die Mauterhöhung dürfte sich also kaum auf die Preise von Konsumgütern auswirken. **BREUER:** Die E-Mobilität und die intermodalen Verkehre verzeichnen zumindest eine verstärkte Nachfrage, auch wenn sie für viele Verkehre nicht nutzbar sind. Und Auswirkungen auf den Endverbraucher wird es auf jeden Fall geben. Viele Unternehmen reduzieren ihren Fuhrpark oder hegen sogar den Gedanken aufzuhören. Denn sie führen schon jetzt einen täglichen Kampf, ihre Lkw optimal auszulasten, inklusive Fahrer. Diese zusätzliche Kostensteigerung können einige nicht mitgehen. Wenn



## SIMEON BREUER

ist seit 2020 Geschäftsführer der L.I.T.-Spedition und Vorstandsmitglied der L.I.T. AG.

„Mit dieser Mauterhöhung schafft die Bundesregierung keinen Anreiz.“

das so ist, werden wir das auch mit Versatz in den Regalen der Supermärkte merken. Entweder durch ein geschrumpftes Sortiment oder steigende Preise.

**Welche weiteren Schritte sehen Sie für den Klimaschutz und die Transformation des Verkehrssektors als unverzichtbar an?**

**RESCH:** Mit Blick auf den Güterverkehr: Bei einem Umstieg auf batterieelektrische Antriebe ist natürlich der Ausbau einer ausreichenden und leistungsstarken Ladeinfrastruktur ein wichtiges Element. Von zentraler Bedeutung sind aber auch der Ausbau und die Elektrifizierung der Schiene, um hier weitere Kapazitäten schaffen zu können. Dazu liegt ein Masterplan Schienengüterverkehr vor, der mit den einschlägigen Verbänden abgestimmt ist und nun umgesetzt werden muss. Hier darf es nicht zu weiteren Verzögerungen kommen.

**BREUER:** Die Infrastruktur bei der Bahn und die Lademöglichkeiten für E-Lkw müssen dringend und mit Hochdruck geschaffen werden. Für einen Spediteur muss sich die Verlagerung lohnen, und daher sollten gerade alle Verkehre, die einen geringeren CO<sub>2</sub>-Ausstoß verursachen, in der Produktion günstiger sein. Die Verlagerer müssen hier auch mit in die Pflicht genommen werden; zurzeit scheint aber nur der Preis eine Rolle zu spielen. (bre) □



# STURMTIEF „BERND“ SORGTE FÜR DEN GRÖSSTEN SCHADEN

Seit Jahren führt der Klimawandel zu immer mehr Naturkatastrophen und damit zu wachsenden Kosten für die Versicherer und Rückversicherer. Die Allianz setzt im Zuge dieser Entwicklung verstärkt auf Riskoberatung – und eine „angemessene Kostenverteilung“.



Überflutete Straßen, eingestürzte Häuser und abgeschnittene Städte: Tief „Bernd“ hinterließ in Teilen Deutschlands eine Spur der Verwüstung.

Die Folgen des Klimawandels sind offensichtlich: Die globale Erderwärmung und der Meeresspiegel steigen, das Eis in der Arktis schmilzt. Überdies nehmen Naturkatastrophen wie Hitzewellen, Überschwemmungen und Stürme zu. Nach Informationen des weltgrößten Rückversicherers Munich Re haben derartige Vorkommnisse im Jahr 2022 weltweit für einen volkswirtschaftlichen Schaden in Höhe von 270 Milliarden Dollar gesorgt. Von diesen Schäden seien rund 120 Milliarden Dollar versichert gewesen, heißt es. Eine Größenordnung, die sich auch mit den Erfahrungen und den Zahlen der Allianz, eines der größten Versicherer Europas, deckt. „Zu Beginn dieses Jahrtausends hat die Versicherungswirtschaft in diesem

Bereich noch jährliche Schäden zwischen 77 und 80 Milliarden abgewickelt. In den vergangenen Jahren ist diese Summe jedoch auf mehr als 100 Milliarden pro Jahr angewachsen und zur gelebten Normalität geworden“, sagt Jürgen Wiemann, Leiter Underwriting Property bei Allianz Commercial, dem Industrie- und Firmenversicherer der Allianz.

Allein die Vielzahl der Tornados in den USA hat nach Informationen der Swiss Re in diesem Jahr einen weltweiten Versicherungsschaden mit der Rekordmarke von 60 Milliarden Dollar verursacht. „In Deutschland sind wir natürlich weniger stark von Tornados betroffen, aber auch hierzulande nimmt die Zahl der extremen Wetterereignisse zu, die zu hohen Sachschäden an Gebäuden und der Infrastruktur führen“, so Wiemann. Der größte versicherte Schaden, den die Versicherer in Deutschland diesbezüglich bisher abzudecken hatten, sei das Sturmtief „Bernd“ mit rund acht Milliarden Euro gewesen. Dieses hatte im Sommer 2021 insbesondere in Nordrhein-Westfalen und in Rheinland-Pfalz zu ausgeprägten Überschwemmungen geführt. Vor allem die Flutwelle der Ahr ist vielen von „Bernd“ in schrecklicher Erinnerung geblieben. Sie forderte zahlreiche Todesopfer und riss überdies Wohnhäuser und Betriebe mit sich.

Die Palette der sogenannten Sekundärgefahren, bei denen die Allianz in den vergangenen Jahren einen deutlichen Anstieg registrierte, ist aber nicht nur auf

Überschwemmungen und Tornados beschränkt. „Auch die Zahl der Hagelschäden, Waldbrände und Dürren hat zuletzt signifikant zugenommen“, so Wiemann.

Besonders wichtig für einen Versicherer sei es aus seiner Sicht, „dem Schadentrend nicht hinterherzulaufen, sondern ein Maßnahmenpaket aus Prävention und Klimafolgenanpassung zu schnüren sowie die entstehenden Kosten fair zu verteilen“. Unter ersterem Aspekt setzt Allianz Commercial seit einigen Jahren verstärkt auf Riskoberatung, also die Beratung seiner

Kunden. Das impliziert beispielsweise Gespräche, welche Baumaßnahmen diese treffen können, um ihre Unternehmen und Anlagen schon im Vorfeld effektiv vor möglichen Naturkatastrophen zu schützen. „Besonders aktuell ist die Frage nach der bestmöglichen Dachform von Betriebsgebäuden, um vor Schäden wegen extremer Niederschlagsmengen oder Schneelasten gewappnet zu sein“, berichtet Wiemann. Besondere Bedeutung kommt dabei auch dem „Wirtschaftskontinuitätsmanagement“ zu, in dessen Rahmen unternehmensspezifische Notfallpläne erstellt und regelmäßig auf ihre Funktionsfähigkeit hin überprüft werden. Für Rückfragen zu allen damit verbundenen Themen verfügt der Versicherer über ein eigenes Netzwerk von über 100 Risikoberater, die Versicherungsnehmern redundant zur Seite stehen. Dieses deckt eine große Bandbreite von technischen und naturwissenschaftlichen Disziplinen ab und analysiert, wie sich die Risikolage infolge des Klimawandels verändert und welche geeigneten Gegenmaßnahmen ergriffen werden können.

Doch inwieweit sind diese Risiken tatsächlich plan- und bezahlbar? So warnen zahlreiche deutsche Versicherer bereits seit einiger Zeit davor, dass der Klimawandel zu steigenden Beiträgen führen könnte. Auf lange Sicht sieht mancher Versicherer sogar die Gefahr, sein Geschäft aufgeben zu müssen, weil die damit verbundenen Klimarisiken zu groß werden. Vor diesem Hintergrund plädieren Assekuranzexperten zum Beispiel dafür, beim Planen und Bauen verstärkt klimabedingte Entwicklungen mit zu berücksichtigen und in Überschwemmungsgebieten einen Baustopp zu verhängen. Eine Idee, die auch Wiemann befürwortet. Zur aktuellen Finanzsituation sagt er: „Auch wir sind ein Wirtschaftsunternehmen, und die Prämien müssen ausreichen, um die Schäden zu bezahlen. Hier sind wir zusammen mit unseren Rückversicherern gefordert, gemeinschaftliche Lösungen zu finden und unsere Kumule im Portfolio gut zu managen. Aber man muss auch offen darüber sprechen dürfen, dass es eine angemessene Kostenverteilung geben muss, die den Kunden mit einbezieht.“ Ein Rückzug der Allianz aus Teilen der Industrieversicherung sei für ihn kein Thema. „Allerdings gehen wir davon aus, dass sich die Kapazitäten für Naturgefahren langfristig verknappt werden“, so Wiemann. (bre) □

## FAKTEN

**ALLIANZ GROUP  
COMMERCIAL**

**GESCHÄFTSTÄTIG**  
in Deutschland seit 1890

**MITARBEITER**  
weltweit rund 160.000

**KERNKOMPETENZEN**  
Sach-, Lebens- und Krankenversicherung sowie Industrie- und Rückversicherung, Investments

**UMSATZ 2022**  
rund 153 Milliarden Euro



„Auch hierzulande nimmt die Zahl der extremen Wetterereignisse zu.“

Jürgen Wiemann, Leiter Underwriting Property bei Allianz Commercial



FOTOS: ALLIANZ, ISTOCKPHOTO/PICTUREBILLIAND

Vor allem in den USA verursachen Tornados enorme Schäden. Sie können aber überall auf der Welt entstehen, wo kräftige Schauer und Gewitter auftreten.

Weitere Informationen:

[www.allianz.com/de](http://www.allianz.com/de)



## WÄCHST DAS KLIMABEWUSSTSEIN?

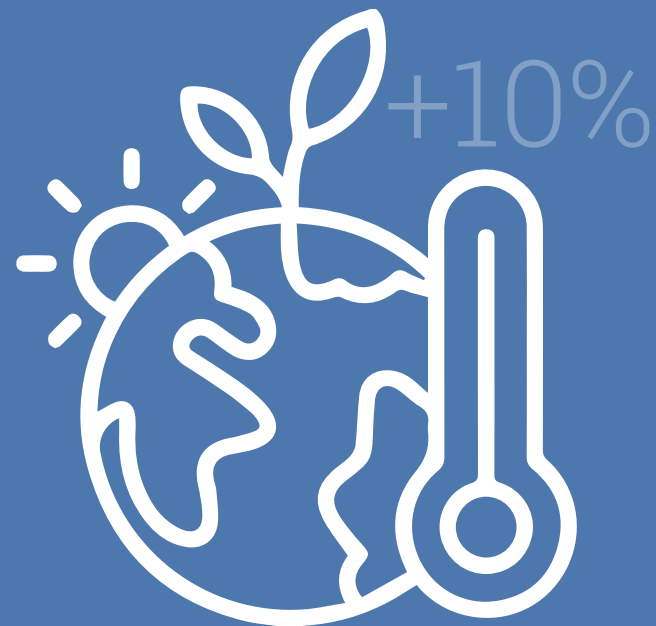
Um die Folgen des Klimawandels abzumindern, haben sich die UN-Mitgliedsstaaten 2016 im Pariser Klimaabkommen darauf geeinigt, die globale Erderwärmung auf 1,5 Grad Celsius im Vergleich zum vorindustriellen Zeitalter zu beschränken. Gleichzeitig wurde vereinbart, die Finanzflüsse im Einklang mit den Klimaschutzzielen zu lenken. Aber reicht das? Denn die Erderwärmung nimmt weiter zu – und damit auch extreme Wetterlagen, die Überschwemmungen, Hitze und Dürre mit sich bringen. Erschreckend sind vor diesem Hintergrund die Zahlen der EU-Kommission, die zeigen, dass gerade einmal zehn Länder für zwei Drittel der weltweiten CO<sub>2</sub>-Emissionen verantwortlich sind. Doch zumindest in Europa investieren immer mehr Unternehmen in den Klimaschutz – und in Deutschland auch mit wachsenden Summen.

# 145

## Mrd.€ Schäden

Mindestens **145 MILLIARDEN EURO SCHÄDEN** sind zwischen 2000 und 2021 durch die Folgen des Klimawandels entstanden. Je nachdem, wie der Klimawandel fortschreitet, liegen die **ZUKÜNFTIGEN KOSTEN BIS 2050 ZWISCHEN 280 UND 900 MILLIARDEN EURO.**

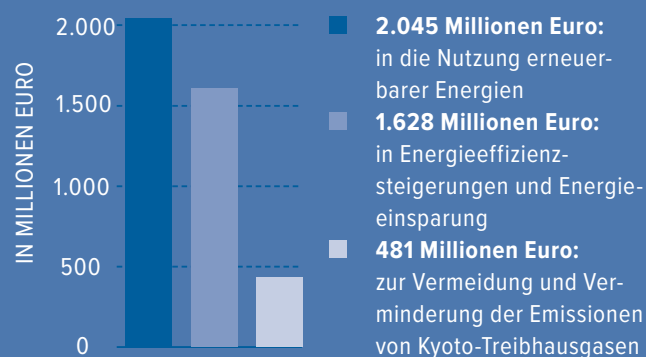
### Investitionen in den Klimaschutz in Europa



# 53%

- ▶ Durchschnittlich 53 Prozent der europäischen Firmen investieren in den Klimaschutz.
- ▶ Das bedeutet ein Plus von zehn Prozent gegenüber 2021.
- ▶ Besonders hoch ist der Anstieg der Investitionen in Mittel- und Osteuropa und bei kleinen und mittleren Unternehmen.

### Investitionen in den Klimaschutz 2021 in Deutschland



ICONS: FLATICON.COM. QUELLEN: EUROPÄISCHE INVESTITIONSBANK (EIB) KLIMASCHUTZBERICHT 2022-2023; STATISTISCHES BUNDESAMT (DESTATIS) 2023; BUNDESMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT UND KLIMASCHUTZ; STUDIE „KOSTEN DURCH KLIMAWANDELFOLGEN IN DEUTSCHLAND“ (MAY 2023); ZDF/DEU. EU-KOMMISSION/STATISTIA; UMWELTBUNDESAMT CO<sub>2</sub>-RECHNER (STAND 2023)

## DER KLIMAWANDEL VERÄNDERT DIE ERDE

Europa ist der Kontinent, der sich am stärksten erwärmt. Die Durchschnittstemperatur hat sich in den vergangenen 30 Jahren um etwa 1,45 Grad Celsius erhöht.

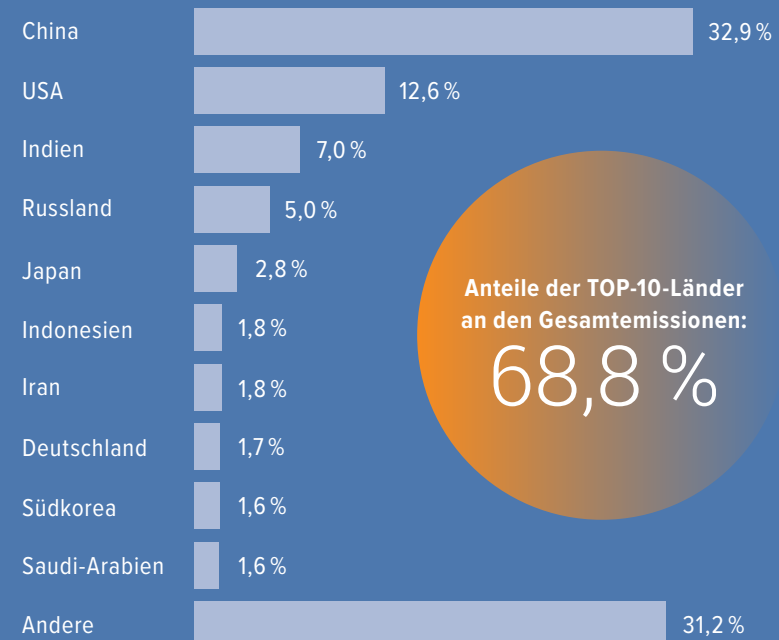
In Asien sind besonders viele Menschen durch die Folgen des Klimawandels gefährdet – etwa 2,5 Milliarden.

In der Arktis macht sich der Klimawandel am stärksten bemerkbar. Dort hat sich die Durchschnittstemperatur in den vergangenen 30 Jahren um etwa 2 Grad Celsius erhöht.



### Anteil der Länder an den weltweiten CO<sub>2</sub>-Emissionen 2022

Zehn Länder, darunter auch Deutschland, waren 2022 für zwei Drittel der weltweiten CO<sub>2</sub>-Emissionen verantwortlich. Den größten Anteil hatte China mit knapp 33 Prozent, gefolgt von den USA (12,6 Prozent) und Indien (7 Prozent).



### CO<sub>2</sub>-Fußabdruck in Deutschland

In Deutschland liegt der durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Fußabdruck pro Kopf bei 10,5 Tonnen und verteilt sich wie folgt:





# BESSER BILDEN IN BUXTEHUDE

Mit den beiden neuen Schiffsführungssimulatoren will die NSB Group aus der niedersächsischen Hansestadt Buxtehude bei Hamburg nicht nur die Besatzungen der von der Bereederungsgesellschaft gemanagten Frachter trainieren, sondern auch die Crews anderer Reedereien.



Der Simulator befindet sich in einem charakteristischen Gebäude auf dem Gelände der NSB, in dem auch andere Seminarräume, das firmeneigene Reisebüro und die Kantine untergebracht sind.

**G**anz schön echt fühlt es sich auf der Kommandobrücke an. Schließlich stammt sie von einem nicht ausgelieferten Containerschiff. Wer hier selbst das Ruder übernimmt, vergisst daher schnell, dass es sich um den neuen Schiffssimulator der Reederei NSB in Buxtehude handelt. Zudem ist Konzentration gefragt, denn die gestellte Aufgabe hat es nautisch in sich: Das Containerschiff „Buxtehude“ der Reederei CMA CGM soll sicher durch die Straße von Messina gesteuert werden.

Die 32 Kilometer lange und zwischen drei und acht Kilometer breite Meerenge, die das Tyrrhenische Meer mit dem Ionischen Meer verbindet, wurde für das Übungsszenario gewählt, weil hier auch in der Realität reger Schiffsverkehr herrscht. Im Simulator wurden daher einige weitere Schiffe einprogrammiert: An Backbord taucht plötzlich ein kleineres Frachtschiff auf, an Steuerbord eine Barge. Und die „Buxtehude“ ist mit 21 Knoten ziemlich schnell unterwegs.

Gedrosselt werden darf die Hauptmaschine aber nicht. „Nur mit solch hoher Geschwindigkeit sind schnelle Manöver möglich, wie sie hier erforderlich

sind“, erläutert Morten Magnil, Lead Instructor der NSB Academy. Recht hat er, denn die wenigen Sekunden Ablenkung durch das kurze Gespräch waren lang genug, als dass plötzlich zu den beiden Frachtern längsseits auch noch eine Fähre die Meerenge queren will. Und war das vorausfahrende Kreuzfahrtschiff nicht eben gerade noch langsamer und auf einem anderen Kurs unterwegs?

Anders als Laien wissen die Lotsen, die in der realen Straße von Messina obligatorisch die Navigation übernehmen, sehr genau, dass hier zudem unabhängig vom regen Schiffsverkehr auch nautisch komplexe Bedingungen herrschen. „Selbst bei gutem Wetter und geringem Wellengang sind die Strömung und Unterströmung sowie die Gezeiten sogar für erfahrene Offiziere anspruchsvoll“, so Magnil. „Denn wir trainieren hier immer ein Level über den realen Anforderungen.“ Hinzu kommt, dass das Manövrieren durch schlechte Sicht und hohen Wellengang erschwert werden kann.

## Wetterwechsel auf Knopfdruck

Im Simulator ist solches Wetter binnen Sekunden sogar auf Knopfdruck möglich: Das Meer und der Himmel färben sich dann von Blau in ein trübes Grau, die Wellen werden größer und bilden Schaumkronen, und dann kommt auch noch Schneeregen hinzu, der gegen das Fenster peitscht. Die Sichtweite ist deutlich eingeschränkt.

„Vergangenes Jahr wurde uns klar, dass der Simulator, an dem seit 2007 im eigenen Maritimen Trainingszentrum nautische Offiziere weitergebildet werden, unbedingt ein Update benötigt“, berichtet Magnil. „Dafür braucht es allerdings zunächst ein Konzept und einen Anforderungskatalog.“ Mit der Planung wurde 2022 begonnen, die Umrüstung für das technische Update begann im Mai 2023 und dauerte rund fünf Monate. Seit Dezember ist das System voll funktionsfähig und wurde seitdem aufwendig getestet. Rund 600.000 Euro hat NSB investiert – für mehr Situationsbewusstsein der Nautiker.

Die beiden Schiffsführungssimulatoren mit einem Sichtfeld von 270 beziehungsweise 180 Grad sind mit moderner IT ausgestattet, wie sie an Bord zum Einsatz kommt, darunter dem elektronischen Navigationsinformationssystem →

Schlechtes Wetter gibt es im Simulator auf Knopfdruck.





„ECDIS“ (Electronic Chart Display and Information System) sowie Radar- und Positions-Anwendungen. Zudem steht ein neues Soundsystem zur Verfügung. Simuliert werden können nicht nur die Straße von Messina, sondern alle Fahrtgebiete weltweit.

Hinterlegt sind derzeit rund 50 Containercarrier. Diese haben unterschiedliche Größen, da sich diese stark auf das Manövrierverhalten auswirken, ebenso wie andere Schiffstypen. „Im Programm müssen jeweils das individuelle Unterwassermodell und die hydrodynamischen Eigenschaften hinterlegt sein, damit die Simulation der Realität entspricht“, erläutert Magnil. So reagiert etwa ein Schiff mit einer Kapazität von 1.868 Boxen ganz anders als ein ultragroßer Containercarrier mit Platz für bis zu 24.000 TEU.

### Training und Fortbildung von Offizieren und Kadetten

Neben den selbstgemanagten Schiffen sollen künftig auch die anderer Reedereien hinzukommen, und damit wird ein weiteres Geschäftsfeld entstehen. Wer dem Team der NSB Academy die Spezifikation für ein bestimmtes Schiff gibt, muss für die Programmierung rund zwei Monate einplanen, bevor mit dem Training begonnen werden kann. Genutzt wird der Simulator dabei gleichermaßen für die Fortbildung von Offizieren, für Briefings und Einweisungen sowie vor Beförderungen, zum Beispiel zum Kapitän. Die Kurse richten sich sowohl an das maritime Personal der NSB als auch an Offiziere anderer Unternehmen.

Mithilfe der beiden neuen Simulatoren können nun erstmals verschiedene Schulungszentren so miteinander verbunden werden, wie es bisher nicht möglich war: „Innerhalb eines von uns entwickelten Übungsszenarios können die Teilnehmer von verschiedenen Orten und in variierenden Rollen teilnehmen. So ermöglichen wir Trainingseinheiten in Echtzeit“, erläutert der Instruktor. Ein Beispiel hierfür ist die Ausbildung von Kadetten, die auf diese Weise sowohl in Buxtehude als auch von Schulungspartnern

Perfekte Illusion auf der Kommandobrücke



V. l.: Lead Instructor Morten Magnil, Marine Instructor Ankit Archarya, Trainee Melanie Vidal Maia und Vice President People & Talent Development Caroline Baumgärtner

im eigenen Land wie den Philippinen ausgebildet werden können.

„Wichtig ist uns, vorab konkrete Ziele zu vereinbaren, um ein passendes Lernkonzept auszuarbeiten“, sagt Caroline Baumgärtner, Managerin der Academy. „Unsere Trainings dauern typischerweise zwischen drei und fünf Tage und beinhalten zehn verschiedene praxisnahe Szenarien, etwa zu Beinahekollisionen oder zu anspruchsvollen Küstenpassagen und dabei immer mit Blick auf eine fundierte Entscheidungsfindung in komplexen Situationen.“

Neben dem nautisch-technischen Wissen wird dabei besonders die Kommunikation untereinander trainiert – sowohl auf der Brücke als auch mit den verschiedenen Akteuren in den angeschlossenen Simulatoren. Schließlich haben Analysen gezeigt, dass viele gefährliche Situationen an Bord auf mangelhafte Kommunikation und Koordination und nicht auf technisches Versagen oder fehlende Fähigkeiten zurückzuführen sind.

Neben Sicherheitsstandards geht es aber auch um die kulturellen Werte der NSB wie die Zusammenarbeit im Team, um Gemeinschaftssinn und soziale Verantwortung. Die Trainings werden per Video und Audio aufgezeichnet, sodass sie hinterher für die Nachbesprechung in der gewünschten Geschwindigkeit abgespielt werden können. Besonders stolz ist man in Buxtehude, dass die neuen Simulatoren den Standard DNV-ST-0029 der Klassifikationsgesellschaft DNV für maritime Ausbildungszentren erfüllen – erfolgreich bestätigt für ein weiteres Jahr durch das Audit im Dezember. (cb)

#### FAKTEN

##### NSB GROUP

GRÜNDUNG  
1982

##### FIRMENSITZ

Buxtehude bei Hamburg

##### STANDORTE

Singapur, Philippinen, Korea und China

##### GESCHÄFTSFELDER

Klassisches Technical Management, unter anderem Commercial Management, Crewmanagement und Training, sowie Insurance Services, Engineering Services und Neubau

##### SCHIFFE

derzeit 49, davon 46 Containercarrier zwischen 1.000 und 8.500 TEU, und 3 Tanker

##### MITARBEITER

rund 1.100 auf See und 160 Mitarbeiter an Land

#### Weitere Informationen:

[www.nsb-group.com](http://www.nsb-group.com)  
[www.nsb-academy.com](http://www.nsb-academy.com)

FOTOS: CLAUDIA BEHREND, DANIELA PONATH

# VOLLE KRAFT VORAUSS

**HIER TREFFEN SIE UNS 2024**  
**SAVE THE DATES!**

**05.03. | SAO PAULO**  
Intermodal, South America

**13.03. | LEIPZIG**  
Hafenfrühstück

**11.04. | LEUNA**  
Logistics Talk

**21.05. | ROTTERDAM**  
Breakbulk Europe

**04.06. | BERLIN**  
German Ports Empfang

**13.06. | NEUSS**  
Logistics Talk

**25.06. | SHANGHAI**  
transport logistic, China

**12.09. | WIEN**  
Logistics Talk

**19.09. | BREMERHAVEN**  
ENVOCONNECT

**24.09. | HAMBURG**  
WindEnergy

**08.10. | ANTWERPEN**  
Antwerp XL

**10.10. | STUTTGART**  
Logistics Talk

**15.10. | HOUSTON**  
Breakbulk Americas

**23.10. | HAMBURG**  
H2Expo & Conference

**23.10. | DRESDEN**  
Hafenfrühstück

**07.11. | PRAG**  
Logistics Talk

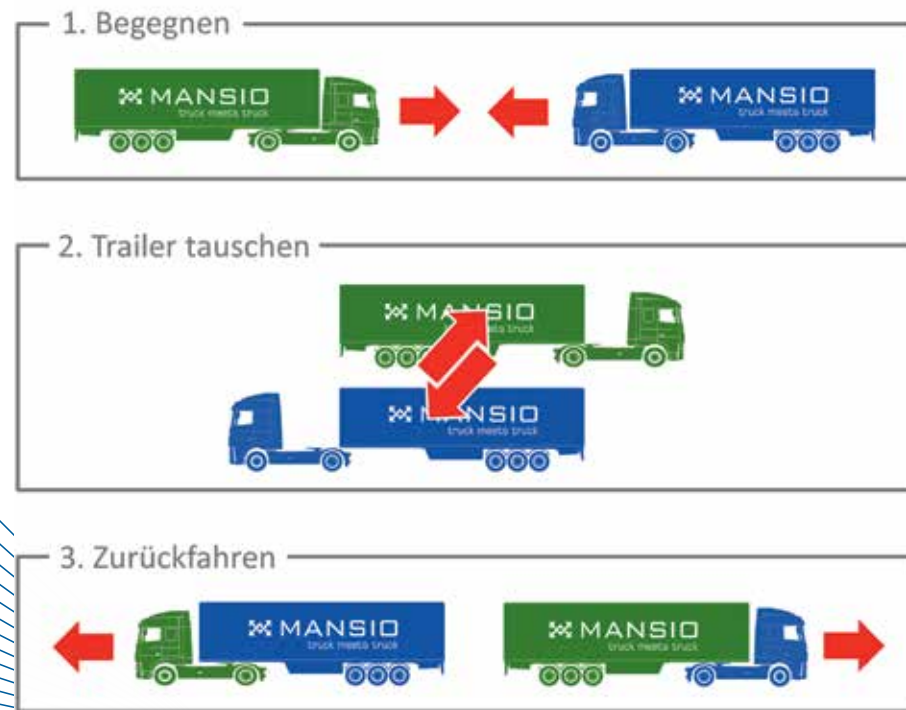


**BREMEN  
BREMERHAVEN**  
TWO CITIES. ONE PORT.

**BREMENPORTS.DE**



# WARUM SICH LKWS ÖFTER BEGEGNEN SOLLEN



Das Start-up Mansio will den Straßengüterverkehr mithilfe von KI neu erfinden. Dazu werden lange Transportstrecken in Teilstrecken zerlegt, auf denen regionale Transporteure operieren und mit Begegnungsverkehren im Verbund zusammenarbeiten. An Wechsellpunkten werden die Sattelaufleger an den nächsten Fahrer übergeben. Das soll gleich mehrere Branchenprobleme lösen.

**D**ie Idee für das Start-up kam Maik Schürmeyer am Steuer. Weil der promovierte Maschinenbauer als Unternehmensberater viel unterwegs war, dachte er über all die Trucks nach und wie man die schlechte Auslastung der Fahrzeuge verbessern könnte. „Lkws sind im Fernverkehr normalerweise weniger als die Hälfte des Tages in Bewegung“, so Schürmeyer. „Besser ist es nur im Mehrschichtbetrieb, auf Fähren und im kombinierten Verkehr.“

Könnte man dieses Prinzip nicht auch auf den Straßengüterverkehr übertragen? Mit dieser Idee gründete Schürmeyer 2022 das Start-up Mansio, führte Studien durch, las sich tief in die Materie ein und führte zahlreiche Gespräche mit Lkw-Fahrern, Geschäftsführern und Speditionsleitern ebenso wie mit Arbeitgeberverbänden, Gewerkschaften und Juristen. „Natürlich nur mit Personen, die die Idee nicht kopieren würden“, unterstreicht Schürmeyer.

## Beginn als Lean Start-up

Finanzielle Unterstützung hatte der Gründer in dieser Phase keine. „Ein Problem war, dass es eine sehr große Vision ist, für die man ein passendes Produkt jahrelang entwickeln muss.“ Also begann man als Lean Start-up zunächst eine kleine marktfähige Komponente zu entwickeln, indem bestehende Begegnungsverkehre mithilfe einer ersten Softwarekomponente digitalisiert wurden.

Zielgruppe dafür waren zunächst mittelständische Speditionen. Typische Verkehre sind insbesondere die langen Strecken von Hub zu Hub oder von Paketzentrum zu Paketzentrum. Diese werden von KEP-Dienstleistern durchgeführt, wo mittelständische Unternehmer mit Fahrer und eigenen Zugmaschinen effizient organisiert sind. „Hier gibt es jeden Tag den gleichen fahrplanmäßigen Ablauf, und die Wechselbrücke gehört dem KEP-Dienstleister –

optimal für den Mehrschichtbetrieb“, berichtet Schürmeyer.

## Prozessoptimierung im ersten Schritt

Die Komplexität liegt in der Kommunikation: Bereits bei bestehenden Begegnungsverkehren sind viele verschiedene Parteien mit ihren jeweiligen IT-Systemen involviert. So müssen beispielsweise der Disponent und der Lkw-Fahrer mit anderen Frachtführern in Kontakt treten. Wenn es zu Verspätungen kommt, muss das Depot kontaktiert werden. „Nicht alle diese Kommunikationsprozesse sind digitalisiert und automatisiert. Im ersten Schritt haben wir uns hier ausschließlich um die Prozessoptimierung gekümmert“, berichtet der Gründer.

„Die Innovation kam dann erst im zweiten Schritt. Als wir verstanden hatten, wie das funktioniert, haben wir uns gefragt, wo künstlich Begegnungsverkehre geschaffen werden können“, betont Schürmeyer, „und das nicht nur für eine Spedition, sondern im Verbund, das heißt unternehmensübergreifend mit der entsprechenden zeitlichen Dynamik.“

Kern des selbstentwickelten Transportsystems ist ein komplexer Optimierungsalgorithmus. Hier fließen etwa die Stammdaten der Speditionen sowie Daten zum Fahrzeug, zu Standorten, zur Sendung und zu Transportaufträgen ein. Zudem werden Zielfunktionen definiert, beispielsweise die Minimierung von Umwegen, Gesamtkosten und Wartezeiten. Hinzu kommen Ladefenster, die technische Kompatibilität von Fahrzeugen und die Qualifikation von Fahrern für einen potenziellen Wechsel.

Im Ergebnis prüft die KI dann, wo solche Begegnungsverkehre stattfinden können, und verknüpft zwei oder mehr passende Transportaufträge. „Das geht nicht nur bei paarigen Begegnungsverkehren, sondern es können auch Dreiecks- und Vierecksverkehre sein“, so der CEO. „Und ein Kreistausch von mehreren Fahrzeugen, die sich an einem Punkt treffen und die Trailer tauschen, ist ebenfalls möglich.“

Potenzial sieht man bei Mansio in dreierlei Hinsicht. Zunächst ökonomisch: „Im Zweischichtbetrieb können wir die Fixkosten halbieren oder mit der gleichen Anzahl von Fahrzeugen den doppelten

Umsatz generieren, was durch die steigenden Investitionskosten für Fahrzeuge mit sauberm Antrieb in Höhe von rund einer halben Million Euro immer wichtiger wird“, stellt der Geschäftsführer heraus.

Statt 14 Stunden Ruhezeit werden für den Umsattelvorgang lediglich 20 Minuten benötigt. „Außerdem vermeiden wir Leerfahrten, indem durch unser Matching die Anfahrt zu Rückladungstouren entfällt.“ Nicht zuletzt könne so auch die Geschwindigkeit vergrößert werden, wenn hintereinander gekoppelt Strecken, etwa nach Südspanien, ohne die Unterbrechung von Ruhezeiten zurückgelegt werden können.

## Fahrzeugübergabe statt Parkplatzsuche

Hinzu kommen soziale Aspekte wie die bessere Vereinbarkeit von Beruf und Familie, wenn der Fahrer nach viereinhalb Stunden das Fahrzeug tauscht und wieder zurückfährt. „Das macht den Beruf auch für Frauen, die heute nur zwei Prozent der Fahrer stellen, viel attraktiver“, glaubt Schürmeyer. Überdies entfällt die für die Fahrer anstrengende Suche nach knappen Parkplätzen.

Nicht zuletzt bietet das Konzept ökologische Vorteile: Während auf der letzten Meile viele batterieelektrisch angetriebene Fahrzeuge zum Einsatz kommen, fehlen für lange Strecken noch die erforderliche Ladeinfrastruktur und die Reichweite. „Wenn wir aber lange Strecken in kurze verwandeln, funktioniert es“, so der Geschäftsführer.

„Besonders gut eignen sich Strecken, die zwischen 300 und 1.500 Kilometer lang sind“, erläutert der Gründer. „Und es sollten nicht zu viele Begegnungen hintereinander sein.“ Das entspricht auch dem realen Transportaufkommen im europäischen Straßengüterverkehr: „Der Großteil sind kurze Strecken zwischen 300 und 1.000 Kilometer, der Markt für uns ist also riesig.“

Das Konzept hat das inzwischen durch einen Mix aus reinen Finanzinvestoren, einem Förderprojekt und Umsatz finanzierten Start-up bereits aufs Siegereppchen des „Digital Logistics Awards“ geführt. Mansio kooperiert seit Sommer 2023 mit dem Ladungsverbund Elvis. Im Januar wurde gemeinsam mit 17 Partnern mit der Pilotphase des neuen Cross-Load-Netztes begonnen. Zudem arbeitet das Start-up seit Dezember mit L. O. S., der Logistikplattform von Bosch, zusammen. Das Ziel ist definiert: Für Begegnungsverkehr will man die Nummer eins in Europa werden. (cb) □

Die derzeit zehn Mitarbeiter des Start-ups Mansio wollen den Straßengüterverkehr von Aachen aus effizienter, sozialer und umweltfreundlicher gestalten.

## FAKTEN

**MANSIO**  
GEGRÜNDET  
2022

**STANDORT**  
Aachen

**GESCHÄFTSFELD**  
intelligente Technologie für  
den Straßengüterverkehr

**MITARBEITER**  
10

## Weitere Informationen:

[www.mansio-logistics.com](http://www.mansio-logistics.com)







**ANLEGER IN STADE IN REKORDZEIT FERTIGGESTELLT**

**STADE** Nach nur 330 Tagen Bauzeit übergab NPorts kurz vor Weihnachten den Anleger für verflüssigte Gase in Stade (AVG Stade) an die Betreiber. Der Anleger ist FSRU-ready und kann somit Floating Storage and Regasification Units (FSRU) eine Übergangslösung zum Anlanden von verflüssigtem Erdgas (LNG) bieten. Im Beisein von Stefan Wenzel MdB (Parlamentarischer Staatssekretär, Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz), Olaf Lies (Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung), Christian Meyer (Niedersächsischer Minister für Umwelt, Klimaschutz und Energie) und Holger Banik (Geschäftsführer der NPorts und der JadeWeserPort Realisierungs GmbH) sowie von rund 200 weiteren Gästen aus Wirtschaft, Politik und Verwaltung wurde das Bauwerk an die Nutzer übergeben. Mit 300 Millionen Euro Investitionskosten ist es das größte Projekt in der Geschichte von NPorts.



**RÖHLIG HILFT MIT DRITTER GLOBALER CHARITY-INITIATIVE**

**BREMEN** Röhlig Logistics führte Ende 2023 zum dritten Mal seine globale Charity-Initiative durch. Dabei haben Niederlassungen in rund 30 Ländern gemeinnützige Einrichtungen unterstützt. Die Spenden kamen Hilfsprojekten für Menschen, aber auch Umwelt- und Tierschutzprojekten zugute. Hierzu gehört zum Beispiel die Paul-Harris-Förderschule in Chile, die Cancer Society in Neuseeland und das Jakarta Animal Aid Network in Indonesien. Dazu Philip W. Herwig, Managing Partner von Röhlig Logistics: „Röhlig Charity findet auf Länderebene statt und zielt darauf ab, direkt vor Ort etwas Positives zu bewirken.“



**DREI NEUE FÜR OFFSHORE-WINDENERGIE**

**BERLIN** Die Stiftung Offshore-Windenergie hat im Rahmen ihrer Kuratoriumssitzung im Dezember ihren neu gewählten Gesamtvorstand bekanntgeben, der seine Arbeit am 1. Januar aufgenommen hat. Dabei wurden Tim Meyerjürgens (TenneT), Dr. Joyce von Marschall (RWE Offshore Wind) und Martin Gerhardt (Siemens Gamesa) neu in das Stiftungsgremium berufen. Vorstandsvorsitzende ist weiterhin die bekannte Energierechtsanwältin Dr. Ursula Prall. Die langjährigen Vorstandsmitglieder Dr. Knud Rehfeldt, Professor Martin Skiba und Norbert Giese lenken auch weiterhin die Geschicke der 2005 gegründeten Stiftung mit.



**CONTAINERHAVARIEN AUTOMATISIERT ERKENNEN**

**WILHELMSHAVEN, OLDENBURG, ELSFLETH** „Verlorene Ladung ist ein hohes Risiko für die Umwelt“, sagt Professor Christian Denker vom Fachbereich Seefahrt und Logistik der Jade Hochschule in Elsfleth. Daher habe man zusammen mit Partnern im Rahmen des Forschungsprojekts „ConTAD“ (Smart Container Tracking And Accident Detection) eine Trackingeinheit und eine Kommunikationsplattform für Seefrachtcontainer entwickelt. Ähnlich dem Prinzip einer Smartwatch soll über Sensoren der Zustand „Container über Bord“ erkannt und so auch eine Kollision anderer Schiffe mit der treibenden Box verhindert werden.

**TO GROUP STELLT WEICHEN FÜR DIE ZUKUNFT**

**BREMEN** Seit dem 1. Dezember verstärkt Matthias Wagner (Bildmitte) die Transport Overseas Group (TO Group). Wagner hat die Nachfolge von Christian Weber (l.) als Geschäftsführer angetreten, der wiederum zum 1. Januar 2024 als Geschäftsführer in die TO Global Holding wechselte. Parallel zu diesen personellen Veränderungen erfolgte die Verschmelzung der Tochtergesellschaften Transport Overseas Shipping GmbH und Transport Overseas Logistics GmbH. Die beiden operativen Einheiten sind gesellschaftsrechtlich zur Transport Overseas Group verschmolzen.



FOTOS: ANDREAS BURMANN/PORTS; RÖHLIG LOGISTICS; JADE HOCHSCHULE; STIFTUNG OFFSHORE WINDENERGIE; TO GROUP; CLUSTERAGENTUR GMBH; GDWS; LESCHACO; ECKHARD ARNDT



**ZWEI NEUE GLOBAL HEADS BEI LESCHACO**

**BREMEN** Mit Wirkung zum 1. Januar hat Die Leschaco Gruppe David Williams (l.) zum Global Head of Tank Container ernannt. Gleichzeitig hat sein Vorgänger, Maximilian Nause (r.), die Verantwortung als Global Head of Sales übernommen. Bevor Williams zu Leschaco kam, war er in verschiedenen leitenden Positionen bei der A. P. Møller-Mærsk Group tätig. Als Global Head of Tank Container ist er nun für die Steuerung der weltweiten Tankcontaineraktivitäten von Leschaco verantwortlich, während Nause in seiner neuen Funktion die globale Vertriebsorganisation der Gruppe leitet und die neue Vertriebsstrategie vorantreibt.



**OEHLMANN HAT GDWS-RUDER ÜBERNOMMEN**

**BONN** Zum Jahreswechsel gab es einen Wechsel an der Spitze der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS). Der Jurist Eric Oehlmann hat die Chefposition von Hans-Heinrich Witte übernommen. Oehlmann war zuletzt Präsident der niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr. Sein neuer Zuständigkeitsbereich umfasst 7.300 Kilometer Binnenwasserstraßen und 23.000 Quadratkilometer Seewasserstraßen. Darüber hinaus ist Oehlmann für 17 Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter sowie für acht Wasserstraßen-Neubauämter bei der dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr nachgeordneten Behörde zuständig.



**NORDDEUTSCHE SCHLÜSSELROLLE FÜR WASSERSTOFFWIRTSCHAFT**

**CUXHAVEN** Über 200 Teilnehmer, darunter Vertreter der fünf norddeutschen Landesregierungen sowie der Energie- und Hafenwirtschaft, trafen sich im November in den Cuxhavener HAPAG-Hallen zur ersten Norddeutschen Wasserstoffkonferenz. Dabei tauschten sie sich über die Bedeutung der Küstenländer für den Hochlauf der deutschen Wasserstoffwirtschaft und über die Rolle der Seehäfen beim Import grüner Energieträger und Treibstoffe aus. „Die Kooperation der norddeutschen Länder auf allen Ebenen ist entscheidend für die Zukunft der Wasserstoffwirtschaft im Norden. Diese Konferenz wird einen wichtigen Beitrag leisten, um unsere Potenziale zu bündeln und eine nachhaltige Zukunft zu erreichen“, bilanzierte Olaf Lies, Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Bauen, Verkehr und Digitalisierung (3. v. r.). Veranstalter waren die Agentur für Wirtschaftsförderung Cuxhaven, die BIS Bremerhavener Gesellschaft für Investitionsförderung und Stadtentwicklung, das Cluster Erneuerbare Energien Hamburg (EEHH), Erneuerbare Energien Schleswig-Holstein, der WAB, das Wasserstoffenergiecluster Mecklenburg-Vorpommern, das WindEnergy Network sowie das Niedersächsische Wasserstoff-Netzwerk.



**SICHERE ORIENTIERUNG IN UNSICHEREN ZEITEN**

**BREMEN** Unter dem Motto „Gewappnet für unsichere Zeiten“ fand am 15. Januar im Haus der Bürgerschaft das 11. BHV-Fachforum Projektlogistik statt. Auch in diesem Jahr tauschten sich bei dem Event wieder rund 150 Branchenvertreter zur aktuellen Marktlage sowie über Trends und Zukunftsaussichten aus. „Die große Resonanz hat gezeigt, dass sich das Fachforum Projektlogistik mittlerweile zum nationalen Treffpunkt der Branche am Jahresanfang etabliert hat“, resümiert Petra Lüdeke, Geschäftsführerin der BHV – Bremische Hafen- und Logistikvertretung. Eines der Highlights war die Verleihung des „2. BHV-Projektlogistik-Awards“. Er ging an die Bremer Spedition Hansa Meyer Global Transport, die für ihr Konzept „Engineering Sustainable Transports of Tomorrow“ ausgezeichnet wurde.



# CO<sub>2</sub>-STAUBSAUGER MIT ZUSATZNUTZEN

Für Florian Hildebrand, Mitbegründer und Geschäftsführer des Start-ups Greenlyte Carbon Technologies (GCT), steht fest: „Wir wollen mit der größten deutschen Direct-Air-Capture-Anlage und deren Weiterentwicklung einen aktiven Beitrag zur Bewältigung der Klimakrise leisten.“



Die DAC-Demo-Anlage in Essen besitzt eine Jahreskapazität von 100 Tonnen Kohlendioxid.

Direct-Air-Capture, kurz DAC, steht für ein spezielles Verfahren zur CO<sub>2</sub>-Abscheidung, das nicht nur Kohlendioxid direkt aus der Luft filtert, sondern auch zusätzlich Wasserstoff als Nebenprodukt erzeugt. In drei Prozessschritten wird das CO<sub>2</sub> in einer Art selbstreinigendem Staubsaugerbeutel aufgenommen, wo es in einer Lösung reagiert und sich in Form von Hydrogenkarbonat auf dem Boden der Anlage ablagert. In Wasser gelöst kann die chemische Verbindung danach durch alkalische Elektrolyse abgespalten und nach Abschluss des Verfahrens dauerhaft gespeichert oder weiterverwendet werden. „Eine Möglichkeit ist auch die Nutzung als synthetischer Kraftstoff in der Schiff- und Luftfahrt“, erläutert Hildebrand.

Die erste DAC-Demo-Anlage, die direkt neben dem Büro des Start-ups in Essen steht und auf 15-jähriger Forschungsarbeit basiert, ist sieben Meter hoch, fünf Tonnen schwer und besitzt eine Jahreskapazität von 100 Tonnen Kohlendioxid. Das entspricht in etwa der Photosynthese-Leistung von 10.000 Bäumen im gleichen Zeitraum. Für GCT ist diese Anlage aber nur ein erster Schritt auf dem Weg, diese Technologie so weit zu optimieren, dass noch größere und leistungsstärkere Anlagen gebaut werden können. „Im Moment entstehen Kosten von 400 bis 500 Dollar pro Tonne abgeschiedenem CO<sub>2</sub>. Wir wollen aber langfristig auf unter 100 Dollar pro Tonne kommen. Und das geht nur mit großen Anlagen“, so Hildebrandt. Die erste davon soll noch in diesem Jahr in Kanada entstehen. Darüber hinaus laufen derzeit Verhandlungen mit weiteren Interessenten in Europa und Übersee. Insgesamt will GCT bis 2050 mit seiner Technologie im professionellen Betrieb pro Jahr eine Gigatonne CO<sub>2</sub> aus der Luft abscheiden. „Die Klimakrise ist längst da, deshalb ist Geschwindigkeit gefordert“, unterstreicht Hildebrandt die Dringlichkeit des Vorhabens.

Gegenwärtig kann GCT dafür auf 24 Mitarbeiter zurückgreifen. Dem Start-up, das im September 2022 als Spin-out der Universität Duisburg-Essen von Hildebrandt und seinen Partnern Dr. Peter Behr und Dr. Niklas Friederichsen gegründet wurde, stehen für seine Klimaschutzaktivitäten acht Millionen Euro Venture Capital sowie drei Millionen Euro an Fördergeldern zur Verfügung. Damit lässt sich durchaus für frischen Wind in der Klimadiskussion sorgen. (bre) □



## „Die Klimakrise ist längst da.“

Florian Hildebrand, Mitbegründer und Geschäftsführer bei Greenlyte Carbon Technologies (GCT)

FOTOS: GREENLYTE CARBON TECHNOLOGIES (ZX)



## NEUER LINIENDIENST FÜR DEN JADEWESERPORT

### WILHELMSHAVEN

Seit Mitte Januar läuft Hapag-Lloyd im Rahmen des Atlantic Loop 4 Wilhelmshaven an. Der Service verbindet Nordeuropa (Le Havre, London, Antwerpen, Hamburg und den JadeWeser-Port) mit der Golfküste (Veracruz, Altamira, Houston). Das sei ein wichtiger Baustein für Wilhelmshaven und biete neue

Perspektiven für die Kunden im Güterverkehrszentrum, betont Marc-Oliver Hauswald, Geschäftsführer der JadeWeserPort-Marketinggesellschaft. Sechs Schiffe mit einer Kapazität zwischen 5.500 und 6.660 TEU werden nach Angaben des Branchendienstes Alphaservices im Atlantic Loop 4 eingesetzt.

## HAFENGESCHICHTE ANALOG UND DIGITAL ERLEBEN

### EMDEN

Kurz vor dem Jahreswechsel hat NPorts an neun Standorten im Hafen Emden – unter anderem am Pumpwerk und am Außenhafen – Informationstafeln aufgestellt, die spannende Fakten zur Vergangenheit des Seehafens enthalten. Initiator des Projekts war Harald Frühling (Bildmitte), langjähriger Betriebsratsvorsitzender der Hafengesellschaft und seit November im Ruhestand. Über ein Jahr hinweg hat er zur Geschichte des Hafens recherchiert und die Informationen aufbereitet. Neben Bildern und Texten führt auf jeder Tafel ein QR-Code zu einer Webseite, die tiefergehend zu jedem Bauwerk informiert.



## DB SCHENKER MIT NEUEM KONTRAKTLOGISTIKVORSTAND

ESSEN DB Schenker hat Dr. Niklas Wilmking als Vorstand für Kontraktlogistik und Supply-Chain-Management berufen. Wilmking trat sein Amt zum 1. Januar 2024 an und folgte auf Hessel Verhage, der das Unternehmen aus persönlichen Gründen verließ. Wilmking verfügt über mehr als 20 Jahre Führungserfahrung bei DB Schenker und war zuletzt CEO der Region Asien-Pazifik bei der Deutsche Bahn-Logistiktochter. Davor war er – ebenfalls dort – als Global Head of Air Freight sowie in Schlüsselpositionen in Deutschland und der Region Asien-Pazifik tätig.



FOTOS: JADEWESERPORT, NPORTS, SCHENKER, BREMENPORTS (ZX), J. MÜLLER



## NEUJAHREMPFANG: „WETTBEWERBSFÄHIGKEIT AUSBAUEN“

BREMEN/BERLIN Auf Einladung von bremenports kamen am 17. Januar zahlreiche Gäste aus Politik, Wirtschaft und Verwaltung zum LOGISTICS-TALK-Neujahrsempfang in der Landesvertretung Bremen in Berlin zusammen und informierten sich über Projekte rund um die bremischen Häfen. Bremens Staatsrat für Häfen, Kai Stührenberg, machte dabei deutlich, vor welchen Herausforderungen die Häfen stehen: „Gestörte Lieferketten durch globale Verwerfungen wie den Angriffskrieg Russlands, Cyberattacken, die generellen Herausforderungen des Klimawandels – auch die bremischen Häfen sind davon betroffen.“ Die Antwort darauf sei aber nicht Resignation, sondern die konsequente Weiterentwicklung, um wettbewerbsfähig zu bleiben und diese Wettbewerbsfähigkeit noch auszubauen. Wie umfangreich das „Auftragsbuch“ von bremenports ist, erläuterte anschließend der Geschäftsführer der Hafenmanagementgesellschaft Robert Howe – vom Thema Außenweservertiefung bis zu den Entwicklungschancen, die insbesondere die Energiewende für den Standort biete.



## J. MÜLLER PRÄSENTIERT ERSTEN NACHHALTIGKEITSBERICHT

BRAKE Seit mehr als 200 Jahren gibt es bei J. MÜLLER eine hohe Bereitschaft für Innovationen. Nun hat man im Januar gemäß dem Unternehmenscredo „Auf Kurs im Wandel der Zeit“ den ersten Nachhaltigkeitsbericht veröffentlicht. „Oberstes Ziel dabei ist die Schaffung von Transparenz über alle Handlungsfelder hinweg“, betont Uwe Schiemann, Projektverantwortlicher für Nachhaltigkeit bei J. MÜLLER. Auf 66 Seiten stellt J. MÜLLER drei Säulen der Nachhaltigkeit – Ökologie, Ökonomie und Soziales – als festen Bestandteil seiner Unternehmenspolitik vor und setzt sich klare Ziele. Zu finden ist der Nachhaltigkeitsbericht, der von einem Team engagierter Mitarbeiter quer durch alle Unternehmensbereiche erarbeitet wurde, unter [www.jmueller.de](http://www.jmueller.de).





**ARGAC IST NEUER CCO GERMANY BEI HELLMANN**

**OSNABRÜCK** Anfang des Jahres konnte Hellmann Worldwide Logistics Bora Argac (r.) als neuen Chief Commercial Officer (CCO) Germany gewinnen. Er tritt die Nachfolge von Kai Hasenpusch (l.) an, der zeitgleich bei dem Logistikanbieter die Position des Sales Directors Roadfreight West Europe übernommen hat. Argac, der über rund 25 Jahre Berufserfahrung sowie über umfangreiche Erfahrungen im Vertriebsmanagement und der Kundenbetreuung verfügt, leitet seit dem 1. Januar 2024 den Vertrieb von Hellmann Germany. Zuletzt war er bei Kühne+Nagel als Vertriebsleiter verkehrsträgerübergreifend tätig.



**COLUMBUSKAJE: VOLL IM PLAN!**

**BREMERHAVEN** Mit einem ersten Rammschlag wurde Ende November der dritte und letzte Bauabschnitt für die neue Columbuskaje offiziell von Bremerhavens Oberbürgermeister Melf Grantz, bremenports-Geschäftsführer Robert Howe und Jens Diekmann von der Firma Tagubau als Vertreter der Arbeitsgemeinschaft des Projekts gestartet. Insgesamt wird die Kaje auf einer Länge von 800 Metern neu gebaut. Knapp 600 Meter sind bereits seit dem Start der Bauarbeiten im November 2021 fertiggestellt – inzwischen wird das letzte, 217 Meter lange Teilstück angegangen. Dazu Oberbürgermeister Grantz: „Die Investition in die Kaje ist in jedem Fall gut angelegtes Geld – schon allein, um den Hochwasserschutz in diesem Abschnitt sicherzustellen, und andererseits, weil die Kreuzfahrtindustrie mit rund 250.000 Kreuzfahrern im Jahr und einer Wertschätzung von rund 20 Millionen Euro für Bremerhaven einen wesentlichen Teil unseres Tourismuskonzepts darstellt.“ Abgeschlossen werden soll der Bauabschnitt und damit das Gesamtprojekt, für das der Senat insgesamt rund 80 Millionen Euro zur Verfügung gestellt hat, Ende Oktober 2024.



**BBS FEIERT 40 JAHRE SCHIFFSMECHANIKERAUSBILDUNG**

**BREMERHAVEN** Mit einem Event an Bord des Schulschiffs „Deutschland“ feierte die Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt (BBS) im November das 40-jährige Jubiläum ihrer Schiffsmechanikerausbildung. Nachdem der Bremer Staatsrat für Häfen, Kai Stührenberg, in seinem Grußwort die duale Berufsausbildung als Erfolgsmodell bezeichnet hatte, sagte Dr. Martin Kröger, Hauptgeschäftsführer des Verbandes Deutscher Reeder, in Richtung der Schiffsmechaniker: „Eure Fähigkeiten und eurer Know-how sind der Anker, der unsere maritime Tradition festhält, und gleichzeitig das Segel, das uns eine aussichtsreiche Zukunft sichert.“

**MARITIME INNOVATIONEN AUS DEM NORDEN AUSGEZEICHNET**

**HAMBURG** Im Helmut Schmidt Auditorium der Hamburger Bucerius Law School nahmen im November die Gewinner des „MCN Cups 2023“ in vier Kategorien ihre Auszeichnungen für nachhaltige maritime Projekte und Produkte entgegen. Den als „Kategorie D“ (Maritime Jobs von morgen) erstmals vergebenen „MCN Junior Cup“ gewann bei der vom Maritimen Cluster Norddeutschland (MCN) vorgenommenen Preisverleihung das Deutsche Schifffahrtsmuseum – Leibniz-Institut für Maritime Geschichte in Bremerhaven. Das Museum hat es sich zur Aufgabe gemacht, mit innovativen Ansätzen Jugendliche für Jobs in der maritimen Wirtschaft zu begeistern.



**TO GROUP BAUT IMPORT-DEPARTMENT AUS**

**BREMEN** Seit dem 1. November verstärkt Lena Danisch das Importdepartment der Transport Overseas Group (TO Group). „Lena ist seit 2018 in der Logistik tätig und bringt einen umfangreichen Erfahrungsschatz aus dem Bereich Customer Service im Landverkehr sowie im Bereich des Imports Seefracht mit“, so Kristin Schulze, Teamleiterin Import bei der TO Group. Für die Gruppe ist der Ausbau der Importabteilung nach eigener Aussage „ein weiterer und wichtiger Schritt, um die große Importnachfrage von FCL, LCL, Luftfrachten und Bahnsendungen zu europäischen Destinationen noch schneller abfertigen zu können“.

FOTOS: HELLMANN WORLDWIDE LOGISTICS, BREMENPORTS (2X), BERUFBILDUNGSSTELLE SEESCHIFFFAHRT, MARITIMES CLUSTER NORDDEUTSCHLAND, TO GROUP, N PORTS, ECSA, ALEXANDER GLOBAL LOGISTICS, RHEINUS



**NEUE LAGUNE UND NORDMOLE FEST IM VISIER**

**BREMERHAVEN** Die Entwurfsplanung für die neue Nordmole und die neue Lagune am Weser-Strandbad liegt beim zuständigen Ressort zur Prüfung – anschließend sollen die Planfeststellungsunterlagen eingereicht werden. „Wir hoffen, dass wir, wenn alles glattläuft, bis zum Herbst mit dem Bau beginnen können“, berichtet bremenports-Geschäftsführer Robert Howe. Im Dezember hatten Bremerhavens Oberbürgermeister Melf Grantz (r.) und Howe gemeinsam eine Vereinbarung zur Herstellung und Pflege der neuen Badestelle unterzeichnet und damit eine wichtige Grundlage für den möglichst zeitnahen Baubeginn gelegt.



**HAFENCHEF VERLÄNGERT UM WEITERE FÜNF JAHRE**

**OLDENBURG** Die Hafengesellschaft NPorts und die JadeWeserPort Realisierungsgesellschaft werden bis 2029 weiter von Holger Banik geführt. Die Aufsichtsräte und die zuständigen Gremien des Landes Niedersachsen sowie für die JadeWeserPort Realisierungsgesellschaft das Land Bremen haben der Vertragsverlängerung im Dezember zugestimmt. „Mit Holger Banik haben wir einen Hafenchef, der zuverlässig und konstant die Seehäfen in Niedersachsen weiterentwickelt“, erklärte Olaf Lies, Aufsichtsratsvorsitzender beider Gesellschaften und Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung.

**ORSEL IST ERSTE FRAU AN ECSA-SPITZE**

**BRÜSSEL** Mit der Niederländerin Karin Orsel (Vorstandsvorsitzende der MF Shipping Group) steht seit Jahresbeginn erstmals eine Frau an der Spitze des europäischen Reederverbands ECSA. Die bisherige Vizepräsidentin löste in dieser Funktion Philippos Philis aus Zypern ab. Orsel ist für eine Amtszeit von zwei Jahren gewählt worden. Dies ist beim ECSA ebenso üblich wie die Nachfolgeregelung, dass der Vizepräsident anschließend Präsident wird. Als neuer ECSA-Vize fungiert Mikki Koskinen (geschäftsführender Direktor von ESL Shipping Oy) aus Finnland.



**ALEXANDER GLOBAL LOGISTICS ERWEITERT FÜHRUNG**

**BREMEN** Im Bestreben, seine Unternehmensführung zu stärken, hat Alexander Global Logistics die Geschäftsführung zum 1. Januar 2024 auf drei Mitglieder ausgebaut. Carsten Hellmers (l.) wird nun von Monique Geisler (r.) und Alexander Hellmers in der täglichen Führung des Logistikdienstleisters mit Hauptsitz in Bremen unterstützt. Gleichzeitig ist Alexander Hellmers neben Carsten Hellmers und Monique Geisler zum Shareholder des Unternehmens geworden. Laut Mitteilung der Geschäftsführung soll dieser Schritt „den Weg für die langfristige und kontinuierliche Entwicklung von Alexander Global Logistics in den kommenden Jahren ebnen.“



**POLITISCHE VERLÄSSLICHKEIT UND INVESTITIONEN GEFORDERT**

**BERLIN, HAMBURG, BREMEN, ROSTOCK** Bis zu 200 Hektar zusätzliche schwerlastfähige Flächen könnten allein für den Neubau von Offshore-Windparks bis 2029 in den deutschen Seehäfen benötigt werden. Dafür sind in den kommenden Jahren Investitionen im Milliardenbereich erforderlich. Zu diesem Ergebnis kommt eine Analyse der Stiftung Offshore-Windenergie, die im Dezember veröffentlicht wurde. „Da der Bau einer neuen schwerlastfähigen Fläche nebst Kaianlage bis zu sieben Jahre benötigt, droht uns die Zeit davonzulaufen“, warnt Stiftungsgeschäftsführerin Karina Würtz. Und Jens Assheuer, Vorstandsvorsitzender der WAB, betont: „Die deutschen Hafenstandorte von Niedersachsen über Bremerhaven bis Schleswig-Holstein bieten hervorragende Bedingungen, um die vielfältigen Bedarfe der Offshore-Windenergie zu decken und gleichzeitig vom Offshore-Boom zu profitieren. In den zurückliegenden Jahren haben wir durch politische Entscheidungen viel regionale Wertschöpfung und eine glänzende Ausgangslage im internationalen Wettbewerb verspielt. Jetzt braucht es politische Verlässlichkeit und Investitionen.“



2024		 GERMAN PORTS	
FEB	7. – 9. 2. 2024	<b>FRUIT LOGISTICA 2024</b> www.fruitlogistica.com Berlin, Deutschland	
	13. 2. 2024	<b>BHV-Hafenclub</b> www.bhv-bremen.de Bremen, Deutschland	
	19. 2. 2024	<b>Jahrespressekonferenz Seaports of Niedersachsen</b> www.seaports.de Oldenburg (digital), Deutschland	
MÄR	5. – 7. 3. 2024	<b>Intermodal South America</b> www.intermodal.com.br São Paulo, Brasilien	
	12. 3. 2024	<b>BHV-Hafenclub</b> www.bhv-bremen.de Bremen, Deutschland	
	13. 3. 2024	<b>Hafenfrühstück</b> www.bremenports.de Leipzig, Deutschland	
	20. – 22. 3. 2024	<b>WindEurope</b> www.windeurope.org Bilbao, Spanien	
APR	9. 4. 2024	<b>BHV-Hafenclub</b> www.bhv-bremen.de Bremen, Deutschland	
	11. 4. 2024	<b>LOGISTICS TALK</b> www.bremenports.de Leuna, Deutschland	
MAI	7. 5. 2024	<b>Hafen trifft Festland</b> www.jadeweserport.de Duisburg, Deutschland	
	14. 5. 2024	<b>BHV-Hafenclub</b> www.bhv-bremen.de Bremen, Deutschland	
	21. – 23. 5. 2024	<b>Breakbulk Europe</b> www.europe.breakbulk.com Rotterdam, Niederlande	
	25. 5. 2024	<b>BHV-Golftunier</b> www.bhv-bremen.de Bremen, Deutschland	
JUN	4. 6. 2024	<b>German Ports Empfang</b> www.bremenports.de Berlin, Deutschland	

# 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/](http://www.logistics-pilot.com/event-kalender/)



## 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](mailto:marketing@bremenports.de)

**Projekt- und Anzeigenleitung:**  
Thomas Walbröhl  
Telefon: +49 421 30901-616  
E-Mail: [marketing@bremenports.de](mailto:marketing@bremenports.de)

Gültig ist die Anzeigenpreisliste vom 11.2023  
[www.bremenports.de/logistics-pilot](http://www.bremenports.de/logistics-pilot)

**Verlag:**  
DVV Media Group GmbH  
Heidenkampsweg 73–79, 20097 Hamburg  
[www.dvvmedia.com](http://www.dvvmedia.com)

**Projektmanagement:**  
Thorsten Breuer, verantwortlich;  
Julia Schwericke

**Redaktion:**  
Thorsten Breuer (bre), verantwortlich;  
Claudia Behrend (cb)  
E-Mail: [redaktion.logisticspilot@dvvmedia.com](mailto:redaktion.logisticspilot@dvvmedia.com)

**Layout:**  
Monique Dobrzalak

**Druck:**  
müllerditzten, Bremerhaven  
[www.muellerditzten.de](http://www.muellerditzten.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](http://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

## 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](http://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](http://www.logistics-pilot.com)



FÜR IOS:



FÜR ANDROID:

