

LOGISTICS PILOT

AUSGABE
SEPTEMBER 2025

 GERMAN PORTS

***GREENWASHING
IST KEINE LÖSUNG***

NACHHALTIG VERANKERT?

Wo steht Deutschland bei
der Transformation?

Seite 6

GRATWANDERUNG

Klimaschonende Binnenschifffahrt
benötigt Investitionen

Seite 12

HEIMSPIEL FÜR ALTEISEN

Umweltfreundliches Abwracken
auf dem Prüfstand

Seite 18

Themenschwerpunkt:
Nachhaltigkeit

INHALT

Ausgabe:
September 2025



14 Digitalisation

Das Forschungsprojekt „Iron“ will mithilfe von KI ein Frühwarnsystem zur Erkennung von Korrosion an Spundwänden etablieren.

18 Logistics Story

Mit EWD Benli Recycling und Leviathan wollen zwei norddeutsche Unternehmen hierzulande ein neues Kapitel in Sachen „Schiffsrecycling“ aufschlagen.

22 Portrait

MWB Power ist auf die Wartung von Schiffs- und Bahnmotoren spezialisiert. Für ihre Kunden sind die Bremerhavener rund um den Globus im Einsatz.



06 Main Topic

Auf der ENVOCONNECT wollen die Akteure der Hafen- und Logistikbranche die nachhaltige Transformation weiter voranzutreiben. Dabei stehen sie vor vielfältigen Herausforderungen.



LOGISTICS PILOT digital!
Sie finden uns auch im Internet unter www.logistics-pilot.com

- 03 Editorial
- 04 Big Picture
- 12 Point of View
„Keine Wettbewerbsfähigkeit ohne Investitionen“
- 16 Facts & Figures
- 24 Community
- 26 Start-up
Motivationstrio pusht grünen Wasserstoff
- 30 Events & Imprint

COVER: FREERIK
FOTOS: P. POLLMERHANS, CHRISTOPH ASSIES TEXT FOTO MEDIA, MWB POWER, FREERIK.COM/JEFFSKYACE
FOTO SEITE 3: BILG



Frank Dreeke, Präsidiumsvorsitzender des Deutschen Verkehrsforums

IN HÄFEN UND NACHHALTIGKEIT INVESTIEREN

Liebe Leserinnen und Leser,

die deutschen Häfen sind leistungsstark. Dieser Erfolg basiert auf stetigen Investitionen der Infrastrukturbetreiber, der Umschlagsunternehmen und aller anderen Beteiligten. Das bisherige Finanzierungsmodell gerät allerdings an seine Grenzen. Die Ertüchtigung der Kajen und Flächen für den Energieumschlag, die dringend erforderliche Modernisierung von Brücken, Verkehrswegen und anderen Infrastrukturbestandteilen in den Häfen sind zu große Investitionsprojekte, als dass Länder und Kommunen in der Lage wären, diese Aufgaben allein zu finanzieren.

Leistungsfähige und nachhaltige Häfen liegen im nationalen Interesse. Der Lösungsweg ist klar. Er führt zum einen über das Sondervermögen des Bundes und zum anderen über eine Neuauflage des Hafentlastenausgleichs. Das Sondervermögen ist das Instrument für kurz- und mittelfristige Investitionen. Die Reform des Hafentlastenausgleichs muss eine dauerhafte, langfristig tragfähige Lösung bringen.

Die Transformation der Häfen ist in vollem Gange. Sowohl Länder als auch Umschlagsbetriebe investieren große Summen in neue LNG-Terminals, die Automatisierung von Umschlagsterminals und Landstromanlagen sowie in neue oder zusätzliche KV-Anlagen. Für die Transformation sind leistungsfähige Verkehrsverbindungen nötig. Der Verkehrsanteil der Eisenbahn zwischen den deutschen Seehäfen und dem Hinterland beträgt rund 80 Prozent. Von der Sanierung der Schienenwege hängt daher auch der Erfolg der deutschen Häfen ab. Ebenso muss die Sanierung der Kajen und die Vertiefung der Wasserstraßen deutlich beschleunigt werden. Eine wesentliche Beteiligung des Bundes an den Kosten ist hier unbedingt notwendig.

Die deutschen Seehäfen erfüllen eine zentrale Rolle für den gesamten Standort Deutschland. Damit sie dies auch in Zukunft tun können, müssen sie für eine intermodale, digitale und klimaneutrale Zukunft ertüchtigt werden. Der Weg dahin führt über bedarfsgerechte und verlässliche Investitionen – auch seitens des Bundes.

Ihr Frank Dreeke

FUNKEN- SPRÜHENDES FEIERWERK

Eigentlich würde man bei einem Feuerwerk nicht unbedingt an Nachhaltigkeit denken. Denn mit diesem traditionsreichen gesellschaftlichen Spektakel, das ursprünglich die bösen Geister vertreiben sollte und rund um den Globus als Kunstform des Feierns geschätzt wird, assoziieren viele auch Luft- und Umweltverschmutzung sowie Lärm und Sicherheitsrisiken. Deshalb hat der niederländische Künstler Daan Roosegaarde mit seinem Projekt „SPARK“ eine Lösung gefunden, die eine nachhaltige Alternative für ein Feuerwerk bietet. Seine Lichtinstallation, bei der Tausende von biologisch abbaubaren Funken vom Wind durch die Luft getragen werden, liefert eine visuelle Faszination, ohne die Umwelt zu belasten und Lärm zu verursachen. Die Funken können dafür in verschiedenen Farben gestaltet und in einer Wolkenformation von etwa 50 × 30 × 50 Meter programmiert werden. „Traditionelle Feuerwerke verursachen zehnmals mehr Luftverschmutzung, und mein Hund wird verrückt“, berichtet Daan Roosegaarde, wie er zur Idee von „SPARK“ gekommen ist. Inspirieren ließ er sich dabei von Glühwürmchen, Sterngalaxien und Vogelschwärmen. Für seine innovative Arbeit, die unter anderem schon in Singapur, London, Melbourne, Bilbao und den Rocky Mountains zu bestaunen war, erhielt der Niederländer bereits mehrere renommierte Preise.

(bre) □

NACHHALTIG

VERANKERT?

Wenn die ENVOCONNECT in diesem Jahr zum dritten Mal ihre Pforten öffnet, dann treffen in Bremen die unterschiedlichsten Akteure der Hafen- und Logistikbranche zusammen. Dabei vereint sie ein Ziel: die nachhaltige Transformation der Branche. Doch wie weit ist Deutschland tatsächlich in Sachen Nachhaltigkeit? Und welche Baustellen werden gerade besonders vehement „beackert“?

Bereits mit ihrem Motto „360° green focus – the new reality“ setzt die ENVOCONNECT in diesem Jahr ein klares Zeichen: Nämlich, dass Nachhaltigkeit längst kein optionaler Bonusfaktor mehr ist, sondern gelebte Realität. Oder wie es bremenports-Geschäftsführer Robert Howe formuliert: „Nachhaltigkeit wird heute rund um die Kajen als integraler Bestandteil von Geschäftsmodellen und Entscheidungen verstanden – es geht längst nicht mehr um isolierte Maßnahmen oder reines Marketing, sondern um das Zusammenspiel vieler Akteure.“ Erschwert wird dieses Zusammenspiel allerdings dadurch, dass sich vor den Marktteilnehmern ein breit gefächertes Aktionsfeld aus ökologischen,

ökonomischen und sozialen Nachhaltigkeitsaspekten erstreckt, das nicht nur unterschiedlich wahrgenommen, sondern auch behandelt wird – wie die folgenden Experteneinschätzungen zeigen.

„Noch reichlich Luft nach oben“

So attestiert Flóra Gulyás, wissenschaftliche Mitarbeiterin am Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL), den europäischen und deutschen Seehäfen, einen „guten Weg“ in Richtung Nachhaltigkeit eingeschlagen zu haben. „In Europa ist der Nachhaltigkeitsgedanke in allen Häfen präsent, allerdings in einigen mehr und in anderen weniger. Neben

Deutschland und den Niederlanden sehe ich hier vor allem die baltischen Häfen in einer Vorreiterrolle“, so Gulyás. Aus ihrer Sicht sei die Entwicklung zu mehr Nachhaltigkeit sehr wichtig. „Sie ist die Grundvoraussetzung dafür, Transparenz zu schaffen und belastbare Zahlen zur Aktualisierung des Emissionsinventars zu generieren“, erläutert sie. Letzteres helfe dabei, die Emissionsquellen im Hafen zu identifizieren sowie gezielte Maßnahmen abzuleiten und Fortschritte messbar zu machen.

Wichtige Erkenntnisse zur Nachhaltigkeit hat das ISL bereits bei vielen unterschiedlichen Projekten und Simulationen gewinnen können. Unter anderem verweist Gulyás auf „MaritIEM“ – ein Projekt, das von 2020 bis 2023 im Rahmen der Forschungsinitiative mFund des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) lief. Hierbei fungierten die Häfen in Bremen und Bremerhaven als Modell, um die Wirksamkeit von Maßnahmen zur Senkung der Emissionen in maritimen Transportketten zu beurteilen. „Wir konnten aus dem Projekt nicht nur eine ganze Reihe wichtiger Erkenntnisse ziehen, sondern auch eine Vielzahl konkreter Handlungsoptionen ableiten“, resümiert Gulyás – „insbesondere, was den Ausbau der Landstromversorgung, die Optimierung der Liegezeiten sowie die Umstellung auf emissionsarme und emissionsfreie Antriebssysteme im Hafenbetrieb betrifft.“

Gegenwärtig verpflichtet die EU-Direktive 2023/1804 alle großen Seehäfen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-T), bis spätestens 1. Januar 2030 sicherzustellen, dass Landstromanlagen für Container- und Passagierschiffe – vor allem Kreuzfahrtschiffe – zur Verfügung stehen. Vor diesem Hintergrund sei es für den flächendeckenden Ausbau der Landstromversorgung aus Gulyás’ Sicht besonders wichtig, dass der eingespeiste Strom aus erneuerbaren Energiequellen und nicht von fossilen Brennstoffen stamme. Und was die Liegezeiten betrifft, so habe sich gezeigt, dass digitalisierte, besser abgestimmte Abläufe zwischen Hafenbetrieb, Terminal und Reedereien maßgeblich dazu beitragen, diese zu verkürzen und so Emissionen zu reduzieren. Ebenso habe „MaritIEM“ zu der Erkenntnis geführt, dass sich mit der Umstellung von Terminalumschlagsgaräten und Rangierlokomotiven auf elektrische oder alternative Antriebe große Fortschritte in der Nachhaltigkeitsbilanz erzielen lassen.

Trotz ihres Optimismus rund um die Weiterentwicklung von Nachhaltigkeitsstrategien sieht Gulyás besonders bei Schiffsantriebssystemen noch „reichlich Luft nach oben“. „Derzeit kann noch nicht einmal ein Prozent der großen Schiffe mit über 300 Bruttoregister-tonnen mit alternativen Kraftstoffen wie Ammoniak, Methanol, Wasserstoff oder Biofuel betrieben werden.



Zwar nehmen die Neubestellungen solcher Schiffe zu, doch handelt es sich hier größtenteils um Schiffe mit LNG-Antrieb, die aufgrund des Methanschlupfs erhebliche Klimaschäden verursachen“, so die Expertin. „Bei allen Nachhaltigkeitsdiskussionen sollten wir allerdings nicht vergessen, dass der Einfluss der Häfen auf einige Stellschrauben wie eben die Antriebstechnologien von Schiffen begrenzt ist. Dennoch können die Häfen über Umweltauflagen oder Anreizsysteme wie Rabatte für umweltfreundliche Schiffe durchaus eine direkte Lenkungswirkung entfalten“, gibt Gulyás zu bedenken.

Hauptaugenmerk auf Wind und Kraftstoff

Auch bei Mariko in Leer ist man nah an der Thematik Nachhaltigkeit und möchte als Schnittstelle zwischen maritimer Wirtschaft, Wissenschaft und Politik die Schifffahrt zu wirtschaftlichen Bedingungen ressourcenschonender und umweltfreundlicher gestalten. Für Felix Agostini, Projektmanager für GreenShipping bei Mariko, haben vor allem zwei Dinge Priorität, um die Dekarbonisierung voranzutreiben – die Weiterentwicklung von Windantriebstechnologien und die verstärkte Nutzung alternativer Kraftstoffe. Mit Ersterem ist Mariko derzeit vor allem in den Projekten „FlettnerFLEET“ und „Rasant – Hybrid Sail Cargo Ships“ involviert: „Während es bei ‚Flettner-FLEET‘ darum geht, die Flettner-Technologie für eine breite Anwendung weiterzuentwickeln, zielt ‚Rasant‘ darauf ab, technologieoffen Schiffskonzepte zu ➔

Für bremenports-Geschäftsführer Robert Howe (hier bei einer Paneldiskussion auf der letztjährigen ENVOCONNECT) steht fest: Nachhaltigkeit ist ein integraler Bestandteil von Geschäftsmodellen und Entscheidungen.



„Der Einfluss der Häfen auf einige Stellschrauben ist begrenzt.“

Flóra Gulyás, wissenschaftliche Mitarbeiterin am Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL)

FOTOS: FREEPIK.COM/JEFFSKYACE, BREMENPORTS, ISL

„In Zukunft wird es nicht die eine Lösung oder den einen Kraftstoff geben.“

Felix Agostini, Projektmanager GreenShipping bei Mariko



erarbeiten, die den modernen Anforderungen einer klimafreundlichen Frachtschiffahrt gerecht werden und primär die Kraft des Windes nutzen“, erklärt Agostini. Und ergänzend führt er aus: „Natürlich ist Windenergie nicht für alle Schiffstypen die geeignete Nachhaltigkeitsoption. Bei Containerschiffen etwa, die einen Großteil ihrer Deckfläche für die Ladung benötigen, greift diese Idee deutlich weniger als bei Tankern, Bulkern, Multipurpose- und RoRo-Schiffen.“ Dennoch ist er überzeugt, dass sich Segelsysteme in der Schiffahrt weiter durchsetzen werden. „Vor ein paar Jahren gab es nur eine Handvoll Schiffe, die damit in der weltweiten Fracht- und Personenschiffahrt im Einsatz waren. Aktuell sind es bereits knapp 100 – Tendenz deutlich steigend“, sagt Agostini.

Mit dem zweiten Themenkomplex, den alternativen Kraftstoffen, befasst sich Mariko unter anderem als Standort des Kompetenzzentrums GreenShipping Niedersachsen, zu dessen Schwerpunkten die Weichenstellung für energieeffiziente Schiffe und die Lösung ökologischer Fragen gehören. „Aus meiner

Sicht sind Methanol und Ammoniak vielversprechende Kraftstoffe. Dennoch wird es in Zukunft nicht die eine Lösung oder den einen Kraftstoff, sondern mehrere Optionen parallel nebeneinander geben“, ist sich Agostini sicher. Welche Technologie sich schließlich durchsetzen wird, hänge seiner Meinung nach vor allem von ihrer Verfügbarkeit und ihrem Preis ab.

Insgesamt zählt Agostini Europa und Deutschland, was Nachhaltigkeit angeht, noch zu den führenden Industrienationen im maritimen Bereich. Allerdings „hapert es zunehmend bei der Wertschöpfung und der konkreten Umsetzung“, betont der Experte. Hier würde er sich wünschen, dass Deutschland mutiger und offener agiere. „Bei zahlreichen Projekten arbeiten wir mit unseren Nachbarn aus den Niederlanden zusammen. Und die tun sich interessanterweise leichter damit, sich an neue Marktsituationen anzupassen und nicht alle Ideen vom Ende her zu denken. Da könnten wir uns durchaus eine Scheibe von abschneiden“, lautet sein Vorschlag für mehr Dynamik im Umsetzungsprozess.

Häfen müssen auf Klimawandel reagieren

Bärbel Koppe, Professorin für Wasserbau und Hydromechanik an der Hochschule Wismar und Mitglied der Arbeitsgruppe „KlimaHafen“ der Hafentechnischen Gesellschaft (HTG), befasst sich mit den Auswirkungen des Klimawandels auf die Infra- und Superstruktur in den deutschen See- und Binnenhäfen. Einen Überblick über den aktuellen Kenntnisstand gab sie jüngst dem LOGISTICS PILOT, auch wenn erste Empfehlungen der Arbeitsgruppe im Umgang mit dem Klimawandel erst im dritten Quartal 2025 offiziell vorgestellt werden. Als Grundvoraussetzungen für die Schaffung klimaresilienter Häfen sehen Koppe und ihre Kollegen dabei sowohl die erforderliche Kenntnis der zu erwartenden Wandelsignale in den Klimaparametern als auch des Ist-Zustands des baulichen Bestands der Hafenanlagen. „Denn bei der Behandlung des Themas zeigt sich immer wieder, dass ein aussagekräftiges Bauwerks- und Anlagenkataster in vielen Häfen nicht verfügbar ist“, erläutert Koppe.

Was die Entwicklung der Klimaparameter an den deutschen Küsten der Nord- und Ostsee betrifft, so ist laut Koppe mit großer Sicherheit von einer Zunahme der mittleren Luft- und Wassertemperaturen sowie von extremer Hitze und von Hitzewellen auszugehen. Auch die Erhöhung des mittleren Meeresspiegels und der Sturmflutwasserstände seien Klimaszenarien, mit denen in den nächsten Jahren definitiv zu rechnen ist. Darüber hinaus erwarten die Mitglieder der HTG-Arbeitsgruppe mit sogenannter mittlerer Sicherheit, dass die Anzahl extremer Niederschläge und konvektiver Starkwindereignisse zunehmen wird. →

FOTOS: AKKA OUTHOFF, ECO FLETTNER, DGAP ZSOFIA POLÓSKIE

„EIN INDUSTRIEMUSEUM BRAUCHT NIEMAND IN DEUTSCHLAND“

Interview mit Dr. Kira Vinke, Leiterin des Zentrums für Klima und Außenpolitik bei der Deutschen Gesellschaft für Auswärtige Politik

Wie weit ist Deutschland in Sachen Nachhaltigkeit und wieviel Zeit bleibt uns, um die Klimakrise einzudämmen?

VINKE: Deutschland hat einiges geleistet in dem Voranbringen seiner Nachhaltigkeitsziele, trotzdem gibt es noch großen Handlungsbedarf. Im Bereich des Klimaschutzes sind die Probleme im Verkehrssektor und Bauwesen immens, hier müssen existierende Innovationen stärker zur Anwendung gebracht werden. Es braucht klare Maßnahmen, um das Erreichen der deutschen Klimaziele bis 2030 sicherzustellen und für den Zeitraum danach auf den richtigen Pfad zu kommen. Dabei ist der globale Klimaschutz immer ein Rennen gegen die Zeit, denn je früher eine Abkehr von atmosphärenbelastenden Technologien erfolgt, desto weniger schwerwiegend sind die zu erwartenden Klimafolgen. Schon heute schnellen die Temperaturen in die Höhe; Hitzewellen und Stürme sind reale Bedrohungen. Je schneller wir die Ursachen bekämpfen, desto besser. Tun wir dies nicht, droht uns ein Kontrollverlust.

Welche Bedeutung haben der Green Deal und der Industrial Green Deal vor diesem Hintergrund?

VINKE: Europa muss beim Klimaschutz vorangehen. Wir haben das Problem maßgeblich mitverursacht und sollten schnell weiter ins Handeln kommen. Die Industrie verlangt verlässliche Rahmenbedingungen, und viele Unternehmen haben sich bereits auf den Weg gemacht, um ihre Umweltkosten zu senken. Bemühungen, den europäischen Green Deal aufzuweichen, sollte auch deswegen entschieden entgegengetreten werden. Nur über die Nutzung neuer grüner Technologien erhalten wir unsere Wettbewerbsfähigkeit. Gerade Konkurrenten wie China subventionieren Schlüsselindustrien der Nachhaltigkeitsbranche massiv. Auch wenn Veränderungen schwerfallen – ein Industriemuseum braucht niemand in Deutschland.

Was sind aus Ihrer Sicht die wichtigsten Aufgaben, die die maritime Wirtschaft und die Logistik unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit zeitnah in Angriff nehmen müssen?

VINKE: In der maritimen Wirtschaft muss an mehreren Stellen angesetzt werden. Zum einen geht es um die Entwicklung und Einführung alternativer Antriebsformen, etwa durch Wasserstoffderivate wie Ammoniak oder Methanol. Für kürzere Fahrstrecken werden schon heute vereinzelt batterieelektrische Motoren eingesetzt. Auch Flettner-Rotoren, die mit Windkraft traditionelle Verbrenner ergänzen, können zu Einsparungen beim Treibstoffverbrauch führen – ein erster Schritt in Richtung Nachhaltigkeit.

Aber auch einfache Maßnahmen wie die regelmäßige Säuberung des Rumpfes können zum Erreichen von Klimazielen beitragen, indem der Verbrauch gesenkt wird. Pilotprojekte versuchen darüber hinaus mit Branntkalk CO₂ direkt an den Dieselgeneratoren abzufangen und zu speichern. Allerdings ist die Herstellung von Branntkalk ebenfalls energieintensiv und verlagert das Problem gewissermaßen nur, wenn dieser nicht nachhaltig produziert wird.

Auch die Rolle der Häfen sollte stärker in den Fokus genommen werden: Landstrom aus nachhaltigen Quellen, die Elektrifizierung des lokalen Transports und der Anschluss an den Schienengüter-

verkehr sind Beispiele für Nachhaltigkeitsbemühungen, die bereits in einigen deutschen Häfen umgesetzt werden.

Umweltverträglichkeit beginnt bereits bei der Produktion in den Werften und den dahinterstehenden Lieferketten. So kann etwa die Herstellung von grünem Stahl den CO₂-Fußabdruck eines Schiffes verringern. Letztlich braucht es auch politische Rahmenbedingungen wie eine steigende Bepreisung der Freisetzung von klimaschädlichen Gasen und einen starken CO₂-Grenzausgleich. Letzterer kann europäische Investitionen in grüne Produktion vor schmutzigeren, günstigeren Wettbewerbern aus dem Ausland schützen. (bre) □



„Globaler Klimaschutz ist immer ein Rennen gegen die Zeit.“

Dr. Kira Vinke, Leiterin des Zentrums für Klima und Außenpolitik bei der Deutschen Gesellschaft für Auswärtige Politik

„Leider steht weiterhin die Frage ‚Womit können wir Geld verdienen?‘ im Vordergrund.“

Bärbel Koppe, Professorin für Wasserbau und Hydromechanik an der Hochschule Wismar



Mit Blick auf einen möglichen Anstieg des Meeresspiegels und somit auch der Sturmflutwasserstände seien die Hafenverantwortlichen nun verstärkt beim Hochwasserschutz auf den Terminals und bei der Erhöhung der dortigen Schutzanlagen gefordert. Hinsichtlich der zunehmenden Häufigkeit von Sommerstürmen und Starkregen verweist die Expertin zudem auf deren mögliche Folgen für den Hinterlandverkehr. „Von diesen Wetterkapriolen war zuletzt besonders die Bahn betroffen. Deshalb muss man unter anderem darüber nachdenken, wie man das Problem des Baumwurfs besser in den Griff bekommt, um möglichen Streckensperrungen vorzubeugen“.

Bei der Umsetzung der Nachhaltigkeitsbemühungen sieht Koppe gegenwärtig jedoch noch eine Reihe von Defiziten. „Leider steht in der Hafenvirtschaft weiterhin die Frage ‚Womit können wir Geld verdienen?‘ im Vordergrund – und zwar sowohl aufseiten der Hafenverwaltungen und Terminalbetreiber als auch aufseiten der Planer und Baufirmen“, bemängelt sie. Zudem werde in Deutschland auch weiterhin kein Halt vor massiv fossil getriebenen Hafenentwicklungen gemacht. Bei aller Kritik sieht sie aber auch positive Ansätze. So stünde die Dekarbonisierung von betrieblichen Prozessen – nicht zuletzt aus wirtschaftlichen Gründen – inzwischen ganz oben auf der Agenda der Terminalbetreiber.

„Die soziale Dimension wird immer am stärksten vernachlässigt.“

Dominik Jung, Vertreter des Niedersächsischen Städte- und Gemeindebunds



Starke Eigeninitiative, starke Abhängigkeit von Trump und Co.

Aus einer anderen Perspektive geht die Region Nord des Vereins Regionale Netzstellen Nachhaltigkeitsstrategien (RENN) das Themenfeld Nachhaltigkeit in den fünf Bundesländern Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein an. RENN vernetzt in Zusammenarbeit mit regionalen Partnern verschiedene Akteure, um neue Impulse für mehr Nachhaltigkeit zu setzen und um die Sustainable Development Goals der UN-Agenda 2030 in die Mitte der Gesellschaft zu tragen. „Weit oben auf der To-do-Liste unserer Kommunen steht derzeit das Thema Mobilität“, sagt Dominik Jung, der RENN als Vertreter des Niedersächsischen Städte- und Gemeindebunds unterstützt. „Dazu gehört die Schaffung einer Ladesäuleninfrastruktur für Elektrofahrzeuge und die Umsetzung von Carsharing-Modellen im ländlichen Raum sowie die verstärkte Verfügbarkeit von Lastenrädern vor Ort“, so Jung weiter.

Aber auch Aufgabenstellungen rund um erneuerbare Energien und Klimaschutz würden in Niedersachsen gerade mit besonderem Engagement vorangetrieben. Wichtige Eckpfeiler unter ersterem Aspekt seien Aufklärungskampagnen, die Unterstützung von Photovoltaikprojekten und die Erstellung von Konzepten, um Solar- und Windkraftanlagen in der Region zu etablieren. Beim Klimaschutz zählten indes Stadtentwicklungsmaßnahmen, die Schaffung öffentlicher Grünflächen und die Sensibilisierung der Bevölkerung für Starkregen und Hitzeschutz zu den vorrangigsten Aufgaben. Setzt man diese regionalen Projekte in Bezug zu den Herausforderungen, denen sich die maritime Wirtschaft und die Logistik in puncto Nachhaltigkeit stellen, so zeigt sich schnell: So weit liegen die Aktionsfelder und Schnittmengen aller Beteiligten nicht auseinander.

Dementsprechend übertragbar ist auch Jungs Ist-Analyse: „Insbesondere was die ökologische Nachhaltigkeit betrifft, sehe ich Deutschland auf dem richtigen Pfad – dieser muss aber konsequent weiterbeschritten werden. Zweifel habe ich allerdings in Bezug auf die wirtschaftliche Nachhaltigkeit. Denn schon einige wichtige Vorzeigeprojekte sind hierzulande mit dem Hinweis darauf gescheitert, dass sie sich nicht rechnen würden. Ich weiß nicht, ob das die richtige Maxime ist.“ Mit Blick auf die dritte Säule der Nachhaltigkeit ergänzt er dann: „Die soziale Dimension wird leider immer am stärksten vernachlässigt. Und ich fürchte, dass sich daran nichts ändern wird, bis die wirtschaftliche Prosperität in Deutschland wieder einen Aufschwung erfährt. Aber das liegt nicht allein in unseren Händen, sondern ist stark abhängig von der Unberechenbarkeit einiger Akteure jenseits des Atlantiks und des Indischen Ozeans.“ (bre) □

FOTOS: MANFRED W. JÜRGENSWISMAR, NIEDERSÄCHSISCHER STÄDTE- UND GEMEINDEBUND

Our Ports. Your Future.

www.nports.de

Follow us on



KEINE WETTBEWERBSFÄHIGKEIT OHNE INVESTITIONEN

Die Binnenschifffahrt gilt als effizient und klimaschonend. Doch das Tagesgeschäft ist von rückläufigen Transportmengen, einer maroden Infrastruktur und oftmals auch von niedrigen Pegelständen geprägt. Mit Sebastian Poser, Geschäftsführer der B. Dettmer Reederei, und Martin Deymann, geschäftsführender Gesellschafter der Reederei Deymann, beleuchten zwei erfahrene Transportdienstleister die aktuelle Lage – aus recht unterschiedlichen Blickwinkeln.

„Die Binnenschifffahrt leistet einen zentralen Beitrag zur Reduktion verkehrsbedingter Emissionen.“

LOGISTICS PILOT: Warum ist die Binnenschifffahrt nachhaltiger als andere Verkehrsträger?

SEBASTIAN POSER: Ganz einfach, weil ich beim Binnenschiff nur zwei Dieselmotoren und 70 Liter Kraftstoff benötige, um rund 1.500 Tonnen zu transportieren. Das schafft kein anderer Verkehrsträger. Zudem ist das Binnenschiff mit Blick auf seine Lebensdauer konkurrenzlos nachhaltig. So eine „Stahlbüchse“ kann im Prinzip 50 bis 100 Jahre fahren. Da können Lkw, Züge und Seeschiffe nicht ansatzweise mithalten. Dennoch möchte ich betonen, dass wir in Deutschland alle vier Verkehrsträger – die Rohrleitungen inbegriffen – für eine gute Logistik brauchen.

MARTIN DEYMANN: Binnenschiffe sind wahre Effizienzmeister, sie verbrauchen deutlich weniger Energie pro transportierte Tonne als Lkw oder Bahn und stoßen pro Tonnenkilometer wesentlich weniger CO₂ aus. Zudem können sie große Gütermengen auf einmal befördern, was

das Binnenschiff zum idealen Transportmittel für längere Strecken macht. Damit leistet die Binnenschifffahrt einen zentralen Beitrag zur Reduktion verkehrsbedingter Emissionen.

LOGISTICS PILOT: Wo hakt's beim Binnenschiff? Sind die veraltete Infrastruktur, marode Schleusen und niedrige Pegelstände die Hauptprobleme?

POSER: Nein, aus meiner Sicht ist der Staat als Betreiber der Infrastruktur das Hauptproblem. Hier sehe ich weder ein Konzept noch Ehrlichkeit. Es müssen endlich Fakten geschaffen und die Bürokratie abgebaut werden. Denn auch im neuen Koalitionsvertrag kann ich keine Reformen erkennen, die mich optimistisch stimmen, dass hier Industrie erhalten oder gar angesiedelt wird. Zudem machen aufgeblasene Staatsapparate und Auflagen vieles komplizierter und teurer. So ergibt es beispielsweise keinen Sinn, eine neue Antriebstechnologie einzuführen, wenn die Umrüstung eines alten Schiffs mehrfach teurer ist als ein Neubau. Unabhängig davon sind weitere Investitionen in das System und in die Kanalnetze eine zwingende Voraussetzung dafür, dass der Verkehrsträger Binnenschiff wettbewerbsfähig bleiben kann.

DEYMANN: Diese Punkte stellen zweifellos Herausforderungen dar, doch sie sind nicht als alleinige oder ausschlaggebende Hauptprobleme zu sehen. Die

MARTIN DEYMANN

geschäftsführender Gesellschafter der Reederei Deymann

SEBASTIAN POSER

Geschäftsführer der B. Dettmer Reederei

Binnenschifffahrt begegnet ihnen mit technischen und betrieblichen Lösungen – etwa durch modernisierte Schiffstypen, die auch bei niedrigen Pegelständen einsatzfähig bleiben. Zudem handelt es sich um infrastrukturelle Themen, die nicht nur die Binnenschifffahrt betreffen, sondern ebenso die Straße und Schiene. Durch kontinuierliche Anpassung und gezielte Investitionen wird auf diese Entwicklungen reagiert.

LOGISTICS PILOT: Im Masterplan Binnenschifffahrt steht, dass der Verkehrsanteil der Binnenschifffahrt am Modal Split bis 2030 auf zwölf Prozent anwachsen soll. Wie realistisch ist das?

POSER: Im Moment sind wir bei knapp sechs Prozent. Und wenn die Politik so weitermacht und die Industrie abwandert, dann werden wir diese zwölf Prozent nie erreichen. In guten Zeiten hat die Binnenschifffahrt mal über 200 Millionen Tonnen im Jahr transportiert, zuletzt waren es zwischen 175 und 180 Millionen Tonnen. Ich bin mir aber sicher, dass die Branche locker zwischen 220 und 240 Millionen Tonnen im Jahr transportieren könnte – wenn diese Mengen da wären. Hinzu kommt, dass wir ein echtes Nachwuchsproblem haben. Dabei ist weniger die Quantität als die Qualität das Problem. Von 100 Bewerbern zeigen gerade einmal fünf das nötige Interesse und den Einsatzwillen. Da kann man nicht noch groß auswählen.

DEYMANN: Wir gehen davon aus, dass dieses Ziel durchaus realistisch ist. Die Binnenschifffahrt verfügt als einziger Verkehrsträger derzeit über nennenswerte freie Kapazitäten, um zusätzliche Transportmengen aufzunehmen und damit Straße und Schiene deutlich – auch im Sinne des Umweltschutzes – zu entlasten. Wenn bestehende Potenziale weiterentwickelt und vorhandene Strukturen genutzt werden, kann die Branche einen bedeutenden Beitrag zur nachhaltigen Verkehrswende leisten.

LOGISTICS PILOT: Durch die Energiewende werden immer weniger Massengüter wie Kohle und Heizöl per Binnenschiff transportiert. Aber ergeben sich, zum Beispiel durch die Energiewende, nicht auch neue Potenziale?

POSER: Die Binnenschifffahrt ist in der Lage, fast alles zu transportieren. Daher sehe ich primär die Möglichkeit, zusätzliches Verlagerungspotenzial von der Straße und der Schiene zu gewinnen. Weitere Optionen hängen davon ab, welche Energieträger sich



„Auch im neuen Koalitionsvertrag kann ich keine Reformen erkennen.“

langfristig durchsetzen werden. Aber egal, ob Methanol, Ammoniak oder Gas, die Branche wird das problemlos und sicher managen. Mit Blick auf die Windenergie sehe ich allerdings nur geringes Potenzial. Denn bedingt durch die Größe der Flügel sowie die Breite der Kanäle und die Höhe vieler Brücken sind der Binnenschifffahrt einfache natürliche Grenzen gesetzt.

DEYMANN: Laut Prognosen wird der Transport klassischer Massengüter wie Kohle und Heizöl künftig deutlich zurückgehen. Die Nachfrage nach Containertransporten steigt hingegen, und auch der Transport alternativer Energieträger wie Wasserstoff und Ammoniak gewinnt zunehmend an Bedeutung. Durch entsprechende Anpassungen ist die Binnenschifffahrt bestens darauf vorbereitet, diese Entwicklungen zu begleiten. Darüber hinaus kann das Binnenschiff bei Groß- und Schwertransporten seine Vorteile ausspielen und so die Verkehrsbelastung auf der Straße verringern. (bre) □



Nur mit genauen Wasseranalysen lässt sich das Korrosionsverhalten von Spundwänden zuverlässig vorhersagen.

KI GEGEN DEN ROST

Wenn Spundwände unbemerkt vor sich hin rosten, kann es teuer oder gefährlich werden. Ein Forschungsprojekt setzt daran an, solche Risiken früher zu erkennen und durch intelligente Verknüpfung von Fachwissen, Daten und Technik die Wartung gezielter zu planen.

Stahl, Wasser und Bewegung – an Kaimauern setzen dauerhafte Belastungen der Infrastruktur zu. Die Spundwände verlieren dabei oft schleichend an Tragfähigkeit, ohne dass die Schäden sichtbar sind. Wasserstraßen- und Hafenverwaltungen sind daher bislang auf Taucher angewiesen, die mithilfe eines Schallkopfes etwa alle fünf Jahre an verschiedenen Punkten die Restdicke der Wände messen, um Korrosionsschaden zu erkennen. In Bremen sind es elf Messstellen, in Bremerhaven 17.

„Bisher kann diese Aufgabe nicht von Tauchrobotern übernommen werden“, berichtet Grit Behrens, Expertin für angewandte Informatik am Campus Minden der Hochschule Bielefeld (HSBI). Die Gründe dafür sind vielfältig. Zum Teil wachsen Muscheln und Pflanzen auf den Spundwänden, und es gibt Abrieb,

etwa durch den ständigen Kontakt mit Schlick, Treibgut oder Schiffen. Daher sei es anspruchsvoll, geeignete Roboter zu konstruieren, was bis dato noch nicht gelungen ist.

Für die Häfen ist das Tauchen mit einigem Personal und großem Aufwand verbunden. Sogenanntes dickes Wasser, also stark verschlickte Bereiche mit Strömung und Tide, machen die Arbeiten in Bremen und Bremerhaven besonders herausfordernd. Hinzu kommt, dass nicht immer diese Sichtprüfungen und festen Wartungsintervalle ausreichen, um Korrosion rechtzeitig zu entdecken, etwa wenn sich diese an verschiedenen Punkten ungleichmäßig entwickelt.

Per Funk und Zettel

Ihre Ergebnisse übermitteln die Taucher in der Regel per Funk von unter Wasser zu den Kollegen an Bord des Schiffes, wo die Werte oft noch handschriftlich erfasst werden. „Dann erfolgt die Übertragung in Excel-Sheets oder Word-Dateien, die dann wiederum eingescannt werden, um PDFs zu generieren“, berichtet die Softwarespezialistin. Wie sie diese Daten erhebt, entscheidet überdies jede Verwaltung selbst, sodass eine statistische Analyse der Abrostung für standortübergreifende Prognosen nur schwer möglich ist.

„Wir entwickeln nicht nur eine Anwendung zur einheitlichen Datenerfassung in Excel und eine Eingabemaske für Webapplikationen, sondern integrieren auch KI-Methoden“, erläutert Behrens. „Damit lassen sich die komplexen, variablen Umweltparameter nicht nur erfassen, sondern erstmals auch fundierte Vorhersagen über die zu erwartende Korrosion der Spundwände treffen sowie die Wartungszyklen optimieren.“

Daraus entstand das interdisziplinäre Forschungsprojekt „Iron“ (Intelligent prediction of corrosion on sheet pile walls). Es überzeugte nicht nur das Bundesforschungsministerium, das eine vierjährige Förderung bewilligte, sondern auch die Praktiker: Die Hafentreiber in Bremen (bremenports), Hamburg (Hamburg Port Authority, kurz: HPA) und Rostock (Rostock Port) sowie der Spundwandhersteller Arcelor Mittal beteiligen sich als Projektpartner.

Auch Michael Ströh, Geschäftsführer der Hafentechnischen Gesellschaft (HTG), steht dem Einsatz von KI und dem Projekt „Iron“ positiv gegenüber: „KI ist auf dem besten Wege, die Instandhaltung von reaktiver Reparatur zu vorausschauender Wertschöpfung weiterzuentwickeln – KI erkennt, bevor der Mensch vermutet. Und ‚Iron‘ ist ein wesentlicher Meilenstein auf diesem Weg, der der Instandhaltung neue, bisher verschlossene Türen öffnen wird.“

Herausforderung Datensammlung

„Für das maschinelle Lernen brauchten wir jedoch eine große Zahl von Daten, die wir erst einmal finden mussten“, erinnert sich Behrens an die anfänglichen Hürden. Schließlich unterscheiden sich die in den Häfen vorhandenen Erhebungen zur Abrostung in puncto Quantität und Qualität. „Zum Glück hatten wir einige Daten für Süß- und Salzwasser, und aus Minden konnten wir umfangreiches Material zur Korrosion für das Vortraining der neuronalen Netze nutzen.“

Die aber wohl größte Herausforderung sind laut Behrens die Umweltbedingungen. Faktoren wie Salzgehalt, pH-Wert, Temperatur sowie Wassertiefe, Strömung und Wellengang aber auch der Schiffsverkehr beeinflussen die Korrosion an Spundwänden unterschiedlich und dynamisch, sodass

Wie Wasser auf Spundwände wirkt, lässt sich im Strömungskanal des Wasserbaulabors am Campus Minden genau nachvollziehen.



FOTOS: P. POLLMEIER/HSBI



„Für das maschinelle Lernen brauchten wir eine große Zahl von Daten.“

Grit Behrens, Professorin für Informatik, ist Teil des Leitungsteams des Forschungsprojekts „Iron“

standardisierte Wartungspläne an ihre Grenzen stoßen.

Auch bremenports unterstützt das Projekt „Iron“ mit bestehenden Datensätzen zu Korrosionsprozessen an Stahlspundwänden und Uferbefestigungen. „Ziel ist es, durch das Projekt eine verbesserte und erweiterte Auswertungsmöglichkeit dieser Daten zu schaffen – als Grundlage für eine effizientere und fundiertere Bauwerksunterhaltung“, erläutert Christian Pabst, Leitung Bau bei bremenports. „Darüber hinaus verfolgen wir mit großem Interesse die Entwicklung und Weiterentwicklung standortübergreifender und allgemein anwendbarer Methoden, die Abrostungsvorgänge an Spundwänden im Hafen- und Wasserbau beschreiben.“

KI bildet dabei das technologische Herzstück des Projekts „Iron“. Die eingesetzten Verfahren des maschinellen Lernens analysieren große Mengen an Daten – von historischen Korrosionsverläufen bis zu aktuellen Umweltparametern wie Salzgehalt, Strömung und Temperatur. Auf dieser Grundlage entstehen Modelle, die nicht nur bestehende Schäden bewerten, sondern auch zukünftige Korrosionsrisiken prognostizieren können. Dies soll den Hafentreibern fundierte Entscheidungen über Wartung und Instandhaltung erlauben, etwa durch virtuelle Zwillinge der Anlagen, die den baulichen Zustand digital abbilden und Veränderungen frühzeitig anzeigen.

In der Zukunft könnte es deutlich einfacher werden, zuverlässige Daten zu generieren. „Arcelor Mittal arbeitet an Spundwänden mit integrierten Sensoren“, berichtet Behrens. „Sie werden gerade an der Mosel getestet.“ Im nächsten Schritt könnten zudem Wetterdaten von Satelliten in die Analyse der Korrosion einbezogen werden. All das würde die Prognosequalität für die Korrosion von Spundwänden noch einmal deutlich verbessern.

FAKTEN

PROJEKT „IRON“

ZIEL
Entwicklung eines KI-gestützten Frühwarnsystems zur Vorhersage und Zustandsbewertung von Korrosion an Spundwänden in Häfen und Wasserstraßen

KOORDINATION
Hochschule Bielefeld (HSBI)

PRAXISPARTNER
bremenports, Hamburg Port Authority (HPA), Rostock Port und Arcelor Mittal Commercial RPS

FÖRDERUNG
Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF)

GESAMTFÖRDER-SUMME
681.738 Euro

LAUFZEIT
1.6.2024 bis 31.5.2028

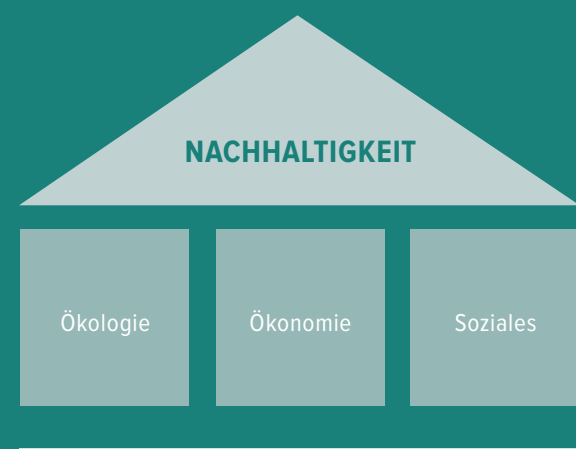
Weitere Informationen:

(cb) www.hsbi.de

DER FALSCH KICK

Auf drei Säulen basiert das Nachhaltigkeitsmodell: Ökologie, Ökonomie und Soziales sollen im Gleichgewicht stehen, um eine enkelfähige Entwicklung zu gewährleisten. Unser Main Topic ab Seite 6 beschreibt gute Beispiele, wie dieser Weg engagiert beschrritten wird. Ganz im Gegensatz dazu steht die Fußball-WM 2026. Eine im Juli vorgelegte Studie der britischen Organisation „Scientists for Global Responsibility“ (SGR) zeigt auf, dass das Turnier wohl das klimaschädlichste aller Zeiten werden wird. Im Vergleich zum Durchschnitt der vorherigen vier WM-Endrunden werden sich die Treibhausgasemissionen nahezu verdoppeln (siehe rechts). **(bre) □**

Das „Drei-Säulen-Modell“ der Nachhaltigkeit



Umweltbelastung durch die WM 2026

Aufgrund der großen Distanzen zwischen den drei Gastgeberländern USA, Kanada und Mexiko – zumeist per Flugzeug zurückgelegt – wird die WM 2026 vermutlich mehr als **9 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente** verursachen. Eine Menge, die laut SGR „fast **6,5 Millionen** Durchschnitts-Autos entspricht, die ein ganzes Jahr lang gefahren werden“.



Zwei Kernergebnisse der Umweltbewusstseinsstudie 2024



DIE GROSSE MEHRHEIT FINDET UMWELT- UND KLIMASCHUTZ ...

- 54 % sehr wichtig
- 34 % eher wichtig

NUR EINE MINDERHEIT FINDET, ZENTRALE AKTEURE TUN GENUG ODER EHER GENUG FÜR DEN UMWELT- UND KLIMASCHUTZ.

- 28 % Bundesregierung
- 26 % Bürgerinnen und Bürger
- 22 % Industrie und Wirtschaft

Wie wird sich der zunehmende Einsatz generativer KI-Lösungen auf ökologische Nachhaltigkeit auswirken?

UMFRAGE UNTER 150 FÜHRUNGSKRÄFTEN IN DEUTSCHLAND

- 43% Die Fortschritte werden leicht überwiegen, sodass es eine tendenziell positive Auswirkung in Richtung verbesserte Nachhaltigkeit geben wird.
- 41% Die Fortschritte werden deutlich überwiegen, sodass es eine starke positive Auswirkung Richtung verbesserte Nachhaltigkeit geben wird.
- 14% Fortschritte und Nachteile werden sich ungefähr die Waage halten.
- 2% Nachteile werden leicht überwiegen, sodass sich der zunehmende Einsatz insgesamt eher negativ auf Nachhaltigkeit auswirken wird.

INVESTITIONEN IN DIE ENERGIEWENDE NACH LÄNDERN WELTWEIT IM JAHR 2024 IN MRD. US-DOLLAR

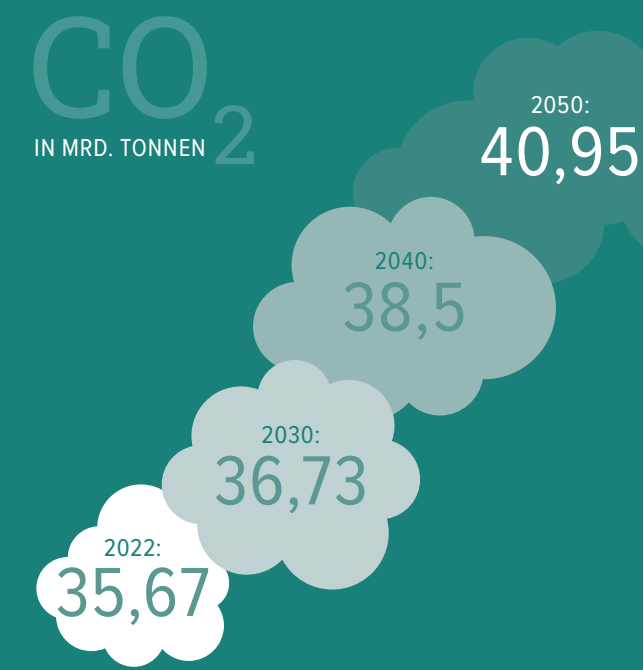


Welche Herausforderungen und Schwierigkeiten sehen Sie in Bezug auf das Thema Nachhaltigkeit in Ihrem Unternehmen?

UMFRAGE UNTER 1.964 UNTERNEHMEN IN DEUTSCHLAND

- 59 % Höhere Preise und damit weniger Akzeptanz der Kundschaft
- 54 % Höherer Bürokratieaufwand
- 48 % Wirtschaftlicher Nutzen für das Unternehmen aktuell nicht absehbar
- 34 % Mangelnder Überblick über gesetzliche Vorschriften in dem Bereich
- 30 % Mangelndes Budget für Nachhaltigkeit

Prognose zu den energiebedingten Kohlendioxid-Emissionen weltweit:





EWD Benli will auf dem Emders Werksgelände Schiffe ab dem vierten Quartal 2025 auch Schiffe recyceln.

HEIMSPIEL FÜR ALTEISEN

In Norddeutschland entstehen neue Lösungen für das Abwracken von Schiffen. Zwei Unternehmen wollen zeigen, dass das auch hierzulande möglich ist – und zwar umweltfreundlich, innovativ und wirtschaftlich.

Wenn Schiffe am Ende ihrer Lebensdauer verschrottet werden, geschieht das bislang meist im Ausland. Kleinere Einheiten treten dafür in der Regel eine letzte Reise zu Werften in Dänemark, den Niederlanden oder Norwegen an. Mit EWD Benli Recycling in Emden und Leviathan aus Bremen wollen nun zwei norddeutsche Unternehmen ein neues Kapitel aufschlagen – und das Recycling zurück nach Hause holen.

Im Mai 2025 hat die Emders Werft und Dock (EWD) als erstes Unternehmen in Deutschland die behördliche Zulassung für das Schiffsrecycling erhalten. Zurückgebaut und verwertet werden sollen auf dem EWD-Werksgelände im Emders Hafen kleine Binnen-

FOTOS: CHRISTOPH ASSIES/TEXT FOTO MEDIA, KAROLINE WOLF, EWD BENLI

Küsten- und Behördenschiffe sowie Marineschiffe aus Deutschland mit einer Länge von bis zu 200 Metern. „Hier können wir wettbewerbsfähige Preise anbieten“, berichtet Sebastian Jeanvré, der als Geschäftsführer gemeinsam mit Björn Sommer die Doppelspitze in der Geschäftsführung bei EWD Benli Recycling bildet.

„Die Idee entstand vor fünf Jahren, als wir schon ähnliche Tätigkeiten durchgeführt hatten und weil bei uns die technischen Voraussetzungen für das Schiffsrecycling bereits vorliegen“, erzählt der promovierte Verfahreningenieur, der zugleich Geschäftsführer des Unternehmens Relog ist, das sich auf die Planung und Umsetzung von Industrierückbauprojekten sowie das Schiffs-, Triebwerks- und Flugzeugrecycling spezialisiert hat. Der Bedarf sei groß, denn gerade bei Hafenerbetriebsgesellschaften, bei der Wasserschutzpolizei und der Bundespolizei See gebe es sehr viele Schiffe mit einem Durchschnittsalter von mehr als 40 Jahren und demzufolge viele Einheiten, die bis zu 80 Jahre oder gar älter sind.

Laserblick ins Altschiff

Pro Monat können zwei mittelgroße Altschiffe recycelt werden. Dazu gehört, das Schiff zu erfassen, trocken-zulegen und die Schadstoffe zu entfrachten. Letzteres ist allerdings anspruchsvoll: „Anders als bei Flugzeugen, wo es Baureihen gibt, ist insbesondere bei älteren kleineren Schiffen oft nicht ganz klar, was und wie sie verbaut wurden“, erläutert Jeanvré. „Deshalb wollen wir im Rahmen eines Forschungsprojekts Verfahren entwickeln, um per Laser die Schiffsstruktur zu analysieren und eine entsprechende Datenbank für ein Wertstoff- und Schadstoffmapping aufzusetzen.“

Nach der Demontage der einzelnen Bauteile bleibt nur ein Altschiff zurück, das weder Flüssigkeiten noch gefährliche Stoffe enthält. Erst dann wird es zerkleinert und aufbereitet. Die Durchführung dieser Verfahrensschritte dauert insgesamt – abhängig von Größe und Umfang der Arbeiten – mindestens vier Wochen. Sobald EWD Benli alle Nebenbestimmungen im Zuge des Genehmigungsverfahrens umgesetzt hat, kann es in Emden losgehen. „Ich gehe davon aus, dass wir im vierten Quartal den Betrieb aufnehmen werden“, erwartet Jeanvré.

Auch das 2021 gegründete Unternehmen Leviathan mit Firmensitz in Bremen verfolgt einen ambitionierten Plan: Der Spezialist für Schiffsrecycling will eine hoch automatisierte, nahezu emissionsfreie Recyclinganlage aufbauen. Die Vision ist ein CO₂-freier Betrieb auf



Sebastian Jeanvré (links) und Björn Sommer bilden die Geschäftsführung von EWD Benli Recycling.

Basis erneuerbarer Energien, der Industrie-4.0-Technologien nutzt und durch geschlossene Stoffkreisläufe höchste Ressourceneffizienz erreicht. Im Unterschied zu Wettbewerbern plant Leviathan keine Werft im klassischen Sinn, sondern eine reine Recyclinginfrastruktur – spezialisiert auf Frachtschiffe im großen Stil. „Nur große Stahlströme sind für Stahlwerke wirklich interessant“, betont Leviathan-Mitgründer Simeon Hiertz.

Ohne Feuer, ohne Emissionen

Technisch unterscheidet sich das Leviathan-Verfahren Hiertz zufolge grundlegend vom herkömmlichen Schiffsabbruch. „Wir nutzen nur kalte Schneidverfahren, kein Brennschneiden. Dadurch haben wir keine Verbrennungsgase mit entsprechenden Emissionen“, erklärt Hiertz. Feste und flüssige Schadstoffe lassen sich so gezielt auffangen und behandeln. Ein zentraler Bestandteil des Konzepts ist, dass sämtliche Arbeiten auf vollständig versiegelten Flächen stattfinden. „Daher ist eine unbeabsichtigte Freisetzung umweltgefährdender Stoffe ausgeschlossen.“ →

WELTWEIT VERBINDLICHE REGELN FÜRS SCHIFFSRECYCLING AB 2030

2009 wurde das internationale Übereinkommen von Hongkong über sicheres und umweltgerechtes Recycling von Schiffen angenommen, 2013 die EU-Verordnung zum Recycling von Schiffen verabschiedet. Nach 16 Jahren ist nun die Hongkong-Konvention in Kraft getreten, weil mit 24 Staaten endlich genug Länder die Regelung unterzeichnet haben. Ab 2030 müssen sich Reeder, Flaggenstaaten und Abwrackwerften beim Recyceln von Schiffen an die international geltenden Regeln halten. Abwrackwerften müssen künftig zertifiziert sein. Der „Gefahrenstoffpass“ (Inventory of Hazardous Materials, kurz IHM) wird global bis spätestens 2030 verbindlich. EU-Flaggschiffe brauchen ihn jedoch bereits seit Mitte der 2010er-Jahre.



Verarbeitet werden sollen grundsätzlich alle Schiffstypen – jeweils bis zur maximalen Größe der geplanten Anlage von rund 350 Metern. „Der Fokus liegt bei uns auf Massengutfrachtern“, so Hiertz. „Diese Schiffe haben derzeit kaum vernünftige Alternativen für ein umweltgerechtes Ende ihres Lebenszyklus.“ Das Geschäftsmodell von Leviathan unterscheidet sich ebenfalls von dem klassischer Abwracker: „Unsere primären Kunden sind die Stahlwerke“, sagt Hiertz. „Den Reedereien bieten wir eine attraktive Lösung für alte Tonnage an und kaufen ihnen Schiffe ab, der Umsatz wird aber von den Stahlwerken kommen.“

Karsten Schumacher (links) und Simeon Hiertz sind die Gründer und Geschäftsführer von Leviathan.



Dass das Projekt bislang noch nicht umgesetzt ist, liegt auch an den langen Genehmigungsprozessen. „Wir versuchen, die Auswirkungen dieser Verzögerungen möglichst einzudämmen“, sagt Hiertz. Bürokratieabbau, so sein Plädoyer, müsse nicht Abbau von Standards bedeuten – sondern dürfe auch heißen: mehr Personal in den Behörden. „Ich wünsche mir, dass die zuständige Genehmigungsbehörde personell besser ausgestattet und effizienter organisiert wird. Andere Bundesländer zeigen, dass das geht.“

Wie groß das mögliche Auftragsvolumen ist, zeigt eine bereits im November 2023 präsentierte Potenzialstudie zum Thema Schiffsrecycling, die vom Leibniz-Zentrum für Marine Tropenforschung (ZMT) unter der Leitung von Raimund Bleischwitz erstellt wurde. Sie beleuchtet die wirtschaftlichen und ökologischen Chancen eines maritimen Recyclingclusters. Laut der Studie könnten allein in Bremen jährlich bis zu 25 Schiffe zerlegt werden, was ein Schrottpotenzial von etwa 100.000 Tonnen und ein wirtschaftliches Volumen von über 100 Millionen Euro bedeuten würde.

Bis 2035 könnten weltweit bis zu 15.000 Schiffe außer Dienst gestellt werden. Wenn es gelingt, einen Teil dieser Rückbauprojekte nach Norddeutschland zu holen, wäre das ein Impuls für die maritime Wirtschaft der Region – und zugleich ein Gewinn für Nachhaltigkeit und technologische Innovation. (cb) □

Ein Roboter führt die Schnitte an den zum Abbruch und Recycling bestimmten Schiffen per Hochdruckwasserstrahl aus.

Weitere Informationen:

www.ewd-benli-recycling.com
www.leviathan.eu

FOTOS: LEVIATHAN, JÖRG SARRBACH

ENVOCONNECT

360° green focus – the new reality

TICKET
SICHERN

360°
Innovations-
meile

Keynotes,
Best Practices
& Panels

BÜHNE FÜR NACHHALTIGEN WANDEL.

3.-4. SEPTEMBER | BREMEN



BREMEN
BREMERHAVEN
PORTS WITH PASSION.

Jetzt teilnehmen: envoconnect.com



Wenn Antriebe von Hafenschleppern, Fähren oder Containerschiffen gewartet werden müssen, ist MWB Power eine gefragte Adresse.

Globale Motorenkompetenz, regional verankert

Seit über fünf Jahrzehnten stehen die MWB Motorenwerke Bremerhaven für die zuverlässige Instandsetzung von Schiffsmotoren. Das Leistungsspektrum des inzwischen unter MWB Power firmierenden Unternehmens umfasst aber auch die Wartung von Bahnmotoren und einen LED-Service.

Bei ihrer Gründung 1957 waren die MWB Motorenwerke Bremerhaven vor allem darauf ausgerichtet, die Schiffe der damaligen Bundesmarine und der US-amerikanischen Seestreitkräfte zu warten. In der kontinuierlichen Weiterentwicklung dieses Know-hows liegt bis heute ein Geheimnis des Erfolgs von MWB Power. „Wir sind dieser DNA stets treu geblieben und haben unser Leistungsportfolio 2014 im Zuge

der Umfirmierung auf den heutigen Namen um die Wartung und Instandsetzung von Bahnmotoren ergänzt“, so Jörn Holst, der zusammen mit Frank Curia die Geschäftsführung von MWB Power bildet. Gegenwärtig arbeiten 43 Spezialisten – von Motorenschlossern über Elektroniker bis zu Schiffsbetriebsingenieuren – bei MWB Power. Sie sorgen



dafür, dass nicht nur die Motoren, sondern auch die Getriebe, Pumpen und Kompressoren ihrer maritimen Kunden schnell und zuverlässig wieder einsatzbereit sind. „Egal, ob es um Container- und Passagierschiffe, Tanker, Hafenschlepper oder um Binnenschiffe geht. Wir übernehmen die Wartung und Reparatur von Motoren mit einer Leistung von bis zu 22 Megawatt sowie bei Bedarf auch die Neu- oder Ummotorisierung“, umreißt Holst das Leistungsportfolio. Dabei ist MWB Power keinesfalls an den Standort Bremerhaven gebunden, wo das Unternehmen auf einer Fläche von 8.500 Quadratmetern direkt am Kaiserhafen liegt und über eine eigene Pier, Werkshallen und Krankkapazitäten verfügt. Vielmehr reisen die Expertenteams, die je nach Anfrage aus zwei bis sechs Personen bestehen, rund um den Globus. „Wir werden in die USA, aber auch nach China oder Australien gerufen. Das hängt ganz davon ab, auf welcher Werft das betreffende Schiff liegt“, sagt Holst.

Mit Blick auf die Projekte, die in Bremerhaven abgewickelt wurden, verweist er auf die im Mai abgeschlossene Wartung des Schwerlastschiffs „Svenja“. An den Arbeiten seien teilweise bis zu zwölf Mitarbeiter gleichzeitig beteiligt gewesen, um den riesigen MAN-9L58/64-CD-Motor und seine Zylinderköpfe zu überholen. „Da kann man durchaus von einem Großprojekt sprechen“, so Holst. Besonders spannend fand er jedoch die Arbeiten an der „Wes Amelie“ im Jahr 2017. Hier habe man zusammen mit der Reederei Wessels, der Reparaturwerft German Dry Docks und dem Motorenhersteller MAN den ursprünglich auf Schweröl ausgerichteten Motor des Containerschiffs auf den Betrieb mit Flüssigerdgas (LNG) umgerüstet. „Das war eine weltweite Premiere, um die Schifffahrt umweltfreundlicher zu machen“, erinnert sich Holst. „Dabei haben wir einen 9L48/60 zu einem 9L51/60/DF umgerüstet. Dieser kann als Dual-Fuel-Motor mit zwei verschiedenen Kraftstoffen betrieben werden.“

Große Herausforderungen anderer Art warten täglich in der Bahninstandsetzung, wo sowohl Motoren von Gütertriebwagen und Museumsbahnen als auch von Loks, die im Personennahverkehr eingesetzt werden, auf der Wartungsliste von MWB Power stehen. „Wir sind vor allem bei individuellen Reparaturlösungen für Bahn-Oldtimer gefragt. So waren wir schon für die Preßnitztalbahn und für diverse, bis zu 50 Jahre alte Klassikzüge der Deutschen Bahn im Einsatz“, erläutert Curia. Gleichzeitig lässt Curia keine Zweifel daran, dass MWB Power bei aller Erfahrung stets mit modernster Technik arbeitet: „Wir befinden uns derzeit in der Transformation vom Spezialisten

Auch bei Klassikzügen wie der Preßnitztalbahn haben die Experten von MWB Power schon Hand angelegt.

Jörn Holst (l.) und Frank Curia bilden gemeinsam die Geschäftsführung von MWB Power.



für Dieselmotoren aus den klassischen Baureihen hin zum Experten für moderne Motorentypen. Damit verbunden sind natürlich immer auch entsprechende Trainings für unsere Mitarbeiter sowie die Anschaffung von Spezialwerkzeug und der erforderlichen Software.“

Im Zuge dieses Wandels in der Unternehmensausrichtung passt es bestens ins Bild, das MWB Power auch in Sachen Social Media auf neuen Pfaden wandelt. So findet man auf der Website des Unternehmens seit Kurzem den „Power Foxy“ – einen Fuchs, der laut Berufsbezeichnung für den Geschäftsbereich „Sonderkommando“ zuständig ist. „Unser neuer Mitarbeiter tummelt sich in den sozialen Medien und berichtet über seine Erlebnisse und Motorarbeiten in der Werkstatt oder an Bord“, umschreibt Curia mit einem Augenzwinkern das Einsatzfeld des sympathischen Marketingmaskottchens.

Aberundet wird das Servicepaket von MWB Power durch den Bereich LED-Lichttechnik, der inzwischen seit neun Jahren zum Unternehmensportfolio zählt. Hier werden fernsteuerbare LED-Beleuchtungsanlagen zur energieeffizienten Ausleuchtung von Containerterminals, Industrie- und Veranstaltungshallen gebaut. „Das mag auf den ersten Blick nicht unbedingt zu unserer Motorenkompetenz passen, erklärt sich aber daraus, dass die Fertigstellung von Blockheizkraftwerken zwischenzeitlich, und zwar von den 80er-Jahren bis in die 2010er hinein, zu unseren Aktivitäten gehörte. Die daraus resultierenden Elektrikerkenntnisse und Vertriebsaktivitäten sind natürlich mit in die LED-Lichttechnik eingeflossen“, erläutert Holst. Und dann schaltet er noch einmal einen Gang zur Kernkompetenz des Unternehmens, der Motorenwartung, hoch und betont: „Was uns für unsere Kunden besonders attraktiv macht, ist die Tatsache, dass wir nicht markengebunden sind, sondern Motoren der unterschiedlichsten Hersteller reparieren können – und das überall auf der Welt.“

FAKTEN

MWB POWER
GEGRÜNDET
1957

MITARBEITER
43

KERNKOMPETENZEN
Schiffs- und Bahnmotoren-
instandsetzung, LED-Lichttech-
nik und Reparaturverfahren

SEIT 2023
Mitglied der Sercoo Group

Weitere Informationen:
(bre) □ www.mwb-power.de



KLEINSTES BUNDESLAND MIT GROSSEM MESSEAUFTTRITT

BREMEN Auf der transport logistic in München, der weltweit führenden Messe für Logistik, Mobilität, IT und Supply-Chain-Management, zeigten im Juni 20 Unternehmen an dem von bremenports organisierten Gemeinschaftsstand Flagge – von Gabelstapleranbietern über Containerhersteller und -speditionen bis hin zu weltweiten See- und Luftfrachtdienstleistern. Ebenfalls mit dabei waren Vertreter des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik der Uni Bremen. „Diese Vielfalt spiegelt das breite Spektrum der Branche in Bremen und Bremerhaven wider“, so bremenports-Marketing-Leiter Ronald Schwarze.



BREMENS HÄFEN GESTALTEN DIE ZUKUNFT GEMEINSAM

BREMEN Mit dem Projekt „SPorT – Smartport Transfer“ ist im Sommer eine Innovationsinitiative gestartet, die Wirtschaft, Wissenschaft und Hafenpraxis enger zusammenbringt. „Ziel ist es, die bremischen Häfen zukunftsfähig, widerstandsfähig und menschenzentriert zu gestalten“, heißt es dazu von bremenports. Auf der ersten SPorT-Mitgliederversammlung am 23. Juni wurden die Vertreter des SPorT-Ausschusses gewählt, erste Projektideen diskutiert und die strategische Ausrichtung festgelegt. Gefördert wird das Projekt vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) im Rahmen der DATipilot-Richtlinie.

NPORTS: TONNE ÜBERNIMMT VORSITZ VON LIES

OLDENBURG Grant Hendrik Tonne (Mitte) ist im Juni zum neuen Vorsitzenden des NPorts-Aufsichtsrats gewählt worden. Er folgte auf Olaf Lies, der nach seiner Ernennung zum Ministerpräsidenten des Landes Niedersachsen aus dem Gremium ausgeschieden ist. Lies hatte das Amt seit 2022 inne. NPorts-Geschäftsführer Holger Banik dankte ihm im Namen des Unternehmens und würdigte ihn als „Hafenminister“ mit Weitblick. Tonne betonte bei seinem Amtsantritt die Schlüsselrolle der Häfen für Innovation und Transformation. Auch den Vorsitz im Aufsichtsrat der JadeWeserPort-Realisierungsgesellschaft hat Tonne von Lies übernommen.



PRODUKTIVER AUSTAUSCH AN DER EMSMÜNDUNG

EMDEN Im Juli besuchte die neue Vorsitzende des Arbeitskreises Küste der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, Anne Janssen, den Seehafen in Emden. Bei dieser Gelegenheit zeigten ihr Vertreter der Emder Hafenerdungsgesellschaft (EHFG) den dortigen Umschlag von Autos, Forstprodukten und Windkraftkomponenten. Janssen sagte, dass die neue Bundesregierung in den nächsten vier Jahren 400 Millionen Euro zusätzlich in die klimafreundliche Schifffahrt und in die Häfen investieren wolle. Das zeige, dass die Häfen für die neue Bundesregierung eine große Rolle spielten und dass diese ihren Worten auch Taten folgen lasse.



ZWEITES LNG-TERMINAL IN BETRIEB GENOMMEN

WILHELMSHAVEN Die Deutsche Energy Terminal GmbH (DET) hat im Mai in Wilhelmshaven das zweite Importterminal für LNG in Betrieb genommen. „Deutschland kann seine Energieversorgung ab sofort noch sicherer und flexibler gestalten“, hieß es in einer Mitteilung zum Betriebsstart. Die Projektpartner Engie Deutschland und Tree Energy Solutions benötigten dabei im Auftrag der DET nur etwa die Hälfte der Zeit, die vergleichbare LNG-Großprojekte durchschnittlich in Anspruch nehmen. Zum Einsatz kommt die Floating Storage and Regasification Unit „Excelsior“, die 2025 bis zu 1,9 Milliarden Kubikmeter Gas ins deutsche Netz einspeisen soll.



NACHFRAGE NACH HAFENLOGISTIK WÄCHST

OLDENBURG Gemeinsam mit zahlreichen Mitausstellern aus der Hafen- und Logistikwirtschaft präsentierte Seaports of Niedersachsen auf der transport logistic im Juni in München wieder die Vielfalt und Stärke der niedersächsischen Seehäfen. Einmal mehr trug auch der Niedersachsen-Abend auf dem Messestand zur Vernetzung mit Kunden bei und bot Gelegenheit zum Austausch über aktuelle Entwicklungen und neue Dienstleistungen. Eröffnet wurde das Event, zu dem mehr als 200 Gäste kamen, durch Matthias Wunderling-Weilbier (4. v. r.), dem neuen Staatssekretär im Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Bauen.

FOTOS: BREMENPORTS, BHV, DET, SEAPORTS OF NIEDERSACHSEN, BREMER RHEDERVEREIN, H2 MOBILITY, HANSA, HAPAG-LLOYD

NEUE GESICHTER IM BHV-VORSTAND

Bremen Der geschäftsführende Vorstand der BHV – Bremischen Hafen- und Logistikvertretung hat sich im Juli neu aufgestellt. Neues Mitglied und Sprecher des Präsidiums ist Eduard Dubbers-Albrecht (l.), geschäftsführender Gesellschafter von Ipsen Logistics und ehemaliger Präses der Handelskammer Bremen. Als weiteres neues Mitglied verstärkt Carsten Wendt (r., Reederei Wallenius Wilhelmsen) den geschäftsführenden Vorstand und bringt frische Impulse der jungen Generation in die BHV ein. Das Präsidium der BHV setzt sich nun aus Eduard Dubbers-Albrecht (Sprecher), Dr.-Ing. Patric Drewes und Christoph Holtkemper, der ebenfalls neu berufen wurde, zusammen. Aus dem Präsidium verabschiedet wurden Christoph Bruns und Werner Pöser.



INTERNATIONALE KRISEN PRÄGTEN DIE AGENDA

BREMEN Auf seiner ordentlichen Mitgliederversammlung im Juni legte der Bremer Rhederverein seinen Jahresbericht 2024/25 vor. Dabei verwies Vorsitzter Michael Vinnen rückblickend auf besonders informative Versammlungen zu den Themen Schiffsfinanzierung, Tonnagesteuer und zum Steuer-oasenabwegesetz. Gleichzeitig verurteilte er mit Blick auf die wachsende Zahl internationaler Konflikte, „dass die friedliche, zivile Handelsschifffahrt und das Leben der Seeleute in kriegerischen Auseinandersetzungen bewusst bedroht und gefährdet werden“. Dem Reedereistandort Bremen attestierte Vinnen „ein solides Umfeld mit maritimer Prägung“.



WASSERSTOFFPLÄNE FÜR DIE BREMER LOGISTIK

BREMEN Unter der Federführung von H2 Mobility ist in Bremen-Brinkum eine neue Wasserstofftankstelle für Lkw geplant. Für das Projekt setzt Europas größter Betreiber von Wasserstofftankstellen auf regionale H₂-Cluster, die die Erzeugung, Nachfrage und Infrastruktur bündeln. „Neue Standorte entstehen dort, wo diese Faktoren zusammenkommen. In Bremen, mit seiner industriellen Nachfrage und den logistischen Knotenpunkten, gibt es ideale Voraussetzungen“, so Robert Ziegler, Sales & Business Development Manager bei H2 Mobility. Interessierte Logistikunternehmen können sich dazu bei ihm unter ziegler@h2-mobility.de melden.

VERSTÄRKUNG FÜR STRATEGISCHES WACHSTUM

OLDENBURG NPorts hat zum 1. Juli seinen Bereich Marketing und Vertrieb ausgebaut und Krischan Förster zu dessen Leiter ernannt. Als langjähriger Chefredakteur der maritimen Fachzeitschrift „Hansa – International Maritime Journal“ bringe er „fundierte Kenntnisse der maritimen Wirtschaft sowie ein exzellentes Netzwerk mit“, heißt es in der dazugehörigen Presseinformation. Über die bisherigen Marketingaktivitäten hinaus soll Förster den systematischen Aufbau einer unternehmensweiten Marketingstrategie vorantreiben und neue Impulse für die Vermarktung von Hafenanlagen setzen.



„WILHELMSHAVEN EXPRESS“ AM JWP

WILHELMSHAVEN Am 22. Juli hat die „Wilhelmshaven Express“, das jüngste Containerschiff der Reederei Hapag-Lloyd, auf ihrer Jungfernfahrt Deutschlands einzigen Container-Tiefwasserhafen angelaufen. Mit einem Tiefgang von 18 Metern erfüllt diese Schiffsklasse die nautischen Voraussetzungen, um den JadeWeserPort als „First Port of Call“ in Europa anzusteuern. Der Boxcarrier hat eine Kapazität von 23.664 TEU, ist 399 Meter lang und verbindet im North-Europe-1-Dienst den Standort an der Jade mit Tangier, Salalah, Tanjung Pelepas und Ningbo. Im Herbst ist in Wilhelmshaven die Taufe des Schiffs geplant.

MOTIVATIONSTRIO PUSHT GRÜNEN WASSERSTOFF

Drei erfahrene Unternehmer haben sich im August 2019 zu dem Bremerhavener Start-up Green Fuels zusammengeschlossen. Mit großer Begeisterungsfähigkeit und durchschlagendem Erfolg finden sie Partner, um auf regionaler Ebene wirtschaftlich tragfähige Projekte zur Herstellung, Speicherung und Nutzung von grünem Wasserstoff auf der Basis erneuerbarer Energien umzusetzen.



Auf dem Wasserstoffsofa sitzend lädt Andreas Wellbrock, geschäftsführender Gesellschafter von Green Fuels, gern dazu ein, mit ihm über die Aktivitäten und Perspektiven von Wasserstoff in Bremerhaven zu sprechen.




HY.City.Bremerhaven wurde 2023 mit dem Bremer Umweltpreis ausgezeichnet: (v. l.) Andreas Wellbrock, André Kiwitz und Horst Mangels anlässlich eines Wasserstofftermins in Berlin.

Eigentlich war Andreas Wellbrock, geschäftsführender Gesellschafter von Green Fuels und ehemaliger Vorstand der BLG LOGISTICS Group, über viele Jahre darauf fokussiert, neue Ideen und Konzepte für die Offshore-Windenergie zu entwickeln. Doch auf der Husum Wind kam er 2018 mit Experten des integrierten Energieversorgers GP Joule zusammen, die seine Begeisterung für das Thema Wasserstoff weckten. Nur kurze Zeit später beschloss Wellbrock, zusammen mit seinen in der Projektentwicklung und Windenergie erfahrenen Kollegen André Kiwitz und Horst Mangels ein Start-up zu gründen, das die Mobilität in Bremerhaven mit grünem Wasserstoff aus der Region vorantreibt. „Wir sind eigentlich kein typisches Start-up, sondern eher ein ‚Senior-Start-up‘“, sagt Wellbrock mit einem Augenzwinkern. „Denn zusammen bündeln wir Know-how aus jahrzehntelangen Tätigkeiten in der Energie-, Hafen- und Logistikwirtschaft.“

Dieses Wissen ist aber nur ein Garant für den Erfolg des Trios. Ein weiterer ist die Fähigkeit, unterschiedliche Partnerunternehmen aus der Region mit ins Boot zu holen und sie mit der dynamischen, lösungsorientierten Denkweise von Green Fuels „anzustecken“. So entstand zum Beispiel die Projektgesellschaft HY.City.Bremerhaven. Mit diesem Konsortium von acht Partnern hat Green Fuels ein lokales Wasserstoffökosystem

etabliert, das klimaneutralen Kraftstoff für den Verkehrssektor liefert. Dabei wandelt ein Zwei-Megawatt-Elektrolyseur Strom aus regionalen Windanlagen in grünen Wasserstoff um. Dieser wird anschließend in mobilen Speichercontainern zu einer öffentlichen Wasserstofftankstelle transportiert, wo Brennstoffzellenbusse, -Lkw und -Pkw die Möglichkeit haben, ihn zu tanken. Für dieses innovative Geschäftsmodell, das klimaneutralen Verkehr fördert, wurde HY.City.Bremerhaven 2023 mit dem „Bremer Umweltpreis“ ausgezeichnet.

Auch das autonome und klimaneutral fahrende Wassertaxi „Schuppi“, das von Auszubildenden der Lloyd Werft in Bremerhaven gebaut wurde, sowie zehn von der Verkehrsgesellschaft Bremerhaven eingesetzte Wasserstoffbusse sind Paradebeispiele für grüne Wasserstoffprojekte, die mithilfe von Green Fuels angestoßen und umgesetzt wurden. „Wir sehen unsere Aufgabe darin zu zeigen, was alles mit grünem Wasserstoff geht, und die entsprechenden Akteure dafür zusammenzubringen“, so Wellbrock. Dann ergänzt er: „Wir sind aber nicht nur Berater, sondern arbeiten auch aktiv an diesen Projekten mit und übernehmen Verantwortung – bis zur Umsetzung und darüber hinaus. Denn am Ende des Tages wollen wir unsere Ideen der Öffentlichkeit schmackhaft machen und dafür sorgen, dass sie auf breiter Ebene angenommen werden.“ (bre) 

FOTOS: BIS WIRTSCHAFTSFÖRDERUNG BREMERHAVEN, GREEN FUELS



GOLFEN FÜR DEN GUTEN ZWECK

BREMEN Auf der Anlage des Golfclubs Bremer Schweiz fand im Mai der 13. Bremen-Cup, das Golfturnier der BHV – Bremische Hafen- und Logistikvertretung, statt. Organisator Christoph Holtkemper konnte dazu 88 Spieler begrüßen. In der Nettoklasse siegte die Sparkasse Bremen mit Constantin Witten, Andreas Soller, Birgit und Frank Ruhland, in der Bruttowertung die Atlantik Hafenbetriebe mit Stefan Nusch, Christoph Bodi, Thomas Seemann und Josh Dieckmann. Der größte Sieger war jedoch der Verein Chancen-Parlament Bremen, dem die BHV einen Scheck in Höhe von 4.400 Euro aus Spendeneinnahmen überreichen konnte.

NEUER MARITIMER KOORDINATOR DER BUNDESREGIERUNG

BERLIN Seit Ende Mai ist Dr. Christoph Ploß neuer Koordinator der Bundesregierung für Maritime Wirtschaft und Tourismus. Dazu ließ Ploß in einer Pressemitteilung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie verlauten: „Nur mit einer starken maritimen Wirtschaft wird Deutschland wieder an die Spitze kommen. Mit der neuen Bundesregierung wird der Bund die Küstenländer daher bei der Finanzierung der Seehäfen deutlich stärker als bisher unterstützen. Hafenpolitik wird mit der neuen Bundesregierung auch eine nationale Aufgabe werden, gerade in Hinblick auf ihre Bedeutung für die Energieversorgung.“



ALEXANDER GEISLER IN DMZ-VORSTAND BERUFEN

HAMBURG Das Bundesverkehrsministerium hat Alexander Geisler, Geschäftsführer des Zentralverbands Deutscher Schiffsmakler, im Juni zum neuen Vorstandsmitglied des Deutschen Maritimen Zentrums (DMZ) berufen. Geisler beendete damit seine Tätigkeit als stellvertretender Beiratsvorsitzender des DMZ und trat die Nachfolge von Daniel Hosseus an, der sich aus dem Vorstand zurückgezogen hat. Mit Geisler verfüge das Gremium über einen langjährigen Branchenfachmann, „der mit pointierten Aussagen immer wieder für seine Verbandsanliegen zu werben weiß“, so Reinhard Lünen, Vorsitzender des DMZ-Vorstands.



FOTOS: BHV, TÄGLICHER HAFENBERICHT, VHBS, ELBREKLAWE MARKUS GRABESCH



NEUAUFSTELLUNG ZUM 50. GEBURTSTAG

SCHORTENS Im Juli konnte Nordfrost auf ein halbes Jahrhundert Unternehmensgeschichte zurückblicken. Horst Bartels gründete das Unternehmen am 1. Juli 1975 und entwickelte es zu einem breit aufgestellten Logistiker und zum Marktführer in der Kühllogistik. Wenige Tage vor dem Jubiläum hatte Dr. Falk Bartels auf der Nordfrost-Jahrestagung sein Amt als Geschäftsführer niedergelegt und die Verantwortlichkeiten neu verteilt: „Ich unterstütze ausdrücklich die klare Entscheidung meiner Schwester, die Nordfrost als Familienunternehmen im Team mit den Geschäftsführern Philipp Brandstrup und Dennis Gloystein weiterzuführen. Dafür wünsche ich allen Beteiligten viel Erfolg“, sagte Dr. Falk Bartels. Seitdem konzentriert sich Britta Bartels (3. v. r.) als Vorsitzende der Geschäftsführung auf die Ressorts Finanzen, Vertrieb sowie Marketing und Kommunikation. Brandstrup (2. v. l.) verantwortet die Bereiche Hafenlogistik, Immobilien sowie HR, Einkauf und IT, während Gloystein (r.) die operativen Abteilungen Lager- und Transportlogistik sowie Handelslogistik führt. Als Mitglieder der Geschäftsleitung bringen sich die Prokuristen Jens Hilsen, Jürgen Oltmanns und Michael Weber in die Unternehmensleitung ein.



BHV-BLITZUMFRAGE: BREMER TROTZEN UNSICHERHEITEN

BREMEN Trotz unsicherer Rahmenbedingungen blickt die Hafen- und Logistikwirtschaft im Bundesland Bremen mit verhaltenem Optimismus auf das laufende Jahr. Das zeigte die Blitzumfrage der BHV – Bremische Hafen- und Logistikvertretung, an der sich im Juni 55 Unternehmen beteiligten. Demnach will die Mehrheit der Betriebe ihre Beschäftigtenzahlen stabil halten oder erhöhen. Ebenso beschleunigen viele Unternehmen ihre digitale Transformation. Als derzeit größte Herausforderung wurde die US-Handels- und Zollpolitik unter Donald Trump genannt. Bei der Umsatzentwicklung ergab sich kein klares Bild.



DOPPELTER EINSATZ

KELHEIM/AHLHORN Mit einem symbolischen Spatenstich hat BLG LOGISTICS am 10. Juli den Baubeginn für eine Überdachung von rund 10.000 Stellplätzen mit Photovoltaikmodulen am Autoterminal Kelheim gefeiert. Rund 53.000 Photovoltaikmodule mit einer Leistung von über 23 Megawatt peak werden dort installiert. Nur wenige Tage zuvor nahm das neue Inlandsterminal der BLG in Ahlhorn offiziell seine Arbeit auf. Ahlhorn gilt als Meilenstein für den Ausbau der Logistikinfrastruktur in Norddeutschland. Nun sucht BLG engagierte Mitarbeiter aus der Region, die den neuen Standort aktiv mitgestalten möchten.



LANGJÄHRIGE PARTNERSCHAFT ERNEUT VERLÄNGERT

EMDEN Im Juni gaben die Anker Schifffahrts-Gesellschaft und die UPM-Kymmene Corporation eine weitere Verlängerung ihrer Zusammenarbeit für Terminaldienstleistungen im Hafen Emden bekannt. Der neu unterzeichnete Vertrag sichert die Zusammenarbeit bis Ende 2027 mit der Option, um weitere drei Jahre zu verlängern. Die Partnerschaft zwischen beiden Unternehmen besteht bereits seit über 30 Jahren. Auch bei der Vertragsunterzeichnung, an der Vertreter von UPM, Anker Schifffahrt und Mitglieder der Inhaberfamilie der Lescharco-Gruppe teilnahmen, bekräftigten alle Seiten ihr Vertrauen ineinander.

INNOVATIVER SCHUBLEICHTER FÜR WINDKRAFTFLÜGEL

HOLZWICKEDE Mit dem Bau des Schubleichters „Rhenus Berlin 1“, setzt die Rhenus-Gruppe nach eigener Aussage einen bedeutenden Meilenstein in der nachhaltigen Logistik für die Windenergiebranche. Das Binnenschiff, dessen Fertigstellung noch in diesem Jahr erwartet wird, wurde speziell nach Anforderungen von Enercon für den Transport von Rotorblättern der neuesten Generation entwickelt und ermöglicht die Verlagerung von Projekttransporten von der Straße auf die Wasserstraße. Es besteht nach Informationen der beiden Partner aus einem Schubschiff und einem aus drei Teilen zusammengesetzten Leichter.



MEHR FLEXIBILITÄT IM HOCHWASSEREINSATZ

BREMERHAVEN Zur kontinuierlichen Weiterentwicklung des Hochwasserschutzes hat bremenports im Juli neues Equipment für die Sturmflutabwehr und den Katastrophenschutz beschafft. „Herzstück der neuen Ausstattung ist ein hochmoderner MAN-Lkw mit Drei-Seiten-Kipperaufbau und integriertem Atlas-Ladekran“, so Christian von Deetzen (r.), Leiter des Teams Deiche bei bremenports. Zusätzlich wurde eine Maschine für die schnelle und kontinuierliche Befüllung von bis zu 4.200 Sandsäcken pro Stunde beschafft. Mit dieser Ausrüstung reagiert bremenports auf das steigende Gefahrenpotenzial durch den Klimawandel.



ZERTIFIKAT ZUM AUDIT „BERUFUNDFAMILIE + VIELFALT“

BREMEN Im Juni hat bremenports zum siebten Mal das Zertifikat zum Audit „berufundfamilie“ erhalten. Diesmal wurde die Auditierung zusätzlich um das Thema Vielfalt erweitert – wie auch der Urkunde zu entnehmen ist, die Oliver Schmidt, Geschäftsführer von Beruf und Familie, an bremenports übergab. „Für uns war die Ergänzung schlicht folgerichtig: Wir wollen, dass sich alle wohlfühlen. Dazu gehört einerseits eine familien- und vielfaltsbewusste, diskriminierungsfreie Personalpolitik und andererseits eine entsprechende Unternehmenskultur“, so Martin Lipski, Leiter des Bereichs Personal bei bremenports.

FOTOS: NEUSTÄDTER HAFEN, LESCHACO, BREMENPORTS, BLG LOGISTICS, RHEINUSENERCON, ELBREKLAME MARKUS GRABSCH, WISTA, WOLFHARD SCHEERJADEWESERPORT MARKETING, LESCHACO, PHILIP HETELMANN/HEYPRO MEDIENPRODUKTION

KLARES BEKENNTNIS ZUM WINDKRAFTSTANDORT CUXHAVEN

CUXHAVEN Anlässlich eines Pressegesprächs gab NPorts im Juni bekannt, dass man in den vergangenen Jahren insgesamt 665 Millionen Euro in den Ausbau und die Unterhaltung der Häfen Cuxhaven und Stade investiert habe. Das bislang größte Projekt der Niederlassung Cuxhaven seit 2005 sei der Anleger für verflüssigte Gase (AVG) in Stade mit 300 Millionen Euro gewesen, berichtete NPorts-Geschäftsführer Holger Banik (l.). Für das laufende Jahr stehen weitere Investitionen an. So sollen rund 108 Millionen Euro in die Weiterentwicklung der beiden Standorte fließen, begleitet von 10,4 Millionen Euro für die Unterhaltung der bestehenden Infrastruktur. Begonnen hat das Jahr 2025 im Februar mit dem Rammschlag zum Ausbau der Liegeplätze 5 bis 7. „Dass wir die Milliardenmarke bald erreichen, ist Ausdruck unserer nachhaltigen Entwicklungsstrategie. Die neuen Liegeplätze sind ein klares Bekenntnis zum Windkraftstandort Cuxhaven. Sie ermöglichen mehr Umschlagskapazität für Windkraftanlagen und sind ein zentraler Baustein auf dem Weg zur Energiewende“, so Banik.



WISTA GERMANY HAT NEUEN VORSTAND GEWÄHLT

HAMBURG Bei der Mitgliederversammlung von Wista Germany im Juni wurden drei Vorstandsposten neu besetzt: Susanne Coulibaly (2. v. r., TB Marine Shipmanagement) übernahm das Amt der zweiten Vorsitzenden, Christina Kercher (2. v. l., Kanzlei Ehlermann) wurde Compliance Manager, und Kerstin Brooks (Mitte, Guideline) übernahm die Position des Press Managers. Die amtierende Vorsitzende Cathrin Prikker (3. v. r.) dankte den ausscheidenden Vorstandsmitgliedern Franziska Eckhoff, Sieke Kremer-Tiedchen und Judith Musau für ihr Engagement: „Ihr habt Maßstäbe gesetzt, an denen wir uns noch lange orientieren werden.“



HÖHERE EMISSIONEN DURCH HUTHI-MILIZ?

KOPENHAGEN Die CO₂-Emissionen von Containerschiffen, die vergangenes Jahr in der EU verkehrten, sind deutlich gestiegen. Das geht aus EU-Daten hervor, die auch Fahrten außerhalb Europas erfassen. Die dänische Analysefirma Sea-Intelligence nimmt an, dass die Huthi-Miliz zu dem Anstieg beigetragen hat: Weil die Miliz Handelsschiffe attackiert, fahren die Schiffe längere Umwege um das Kap der Guten Hoffnung – was dem Klima schadet. Die in der EU-Datenbank aufgeführten Containerschiffe verursachten den Daten zufolge vergangenes Jahr 52,8 Millionen Tonnen CO₂. Im Vorjahresvergleich sind die Emissionen um 46 Prozent gestiegen.

KOPECKY LEITET TANKCONTAINER AKTIVITÄTEN

BREMEN Michael Kopecky hat zum 1. Juli bei Leschaco die Aufgabe des Global Head of Tank Container übernommen. Diese Tätigkeit nimmt Kopecky vom texanischen Houston aus wahr, da er dort bis auf Weiteres in einer Doppelfunktion auch als Head of Tank Container Competence Center Americas tätig sein wird. In seiner neuen Rolle als Global Head of Tank Container leitet Kopecky die weltweiten Tankcontainer-Aktivitäten von Leschaco und konzentriert sich darauf, die strategischen Initiativen des Geschäftsbereichs voranzutreiben und eng mit den globalen Teams und Stakeholdern zusammenzuarbeiten.



J. MÜLLER: AZUBI-PROJEKT ERFOLGREICH ABGESCHLOSSEN

BRAKE Ende Juni vermeldete J. MÜLLER: „Die Kameras sind aus, der Schnitt ist gemacht – die Kurzfilme unseres Ausbildungsprojekts ‚Lebenswelten‘ sind im Kasten!“ Mit dem Projekt, in dem Mitarbeiter mit verschiedenen kulturellen und nationalen Hintergründen ihre persönliche Geschichte erzählen, habe man nicht nur zur Förderung der Integration beigetragen, sondern auch das Engagement der Auszubildenden gestärkt, so Antje Streicher, Personalleiterin bei J. Müller. Die Filme werden seitdem bei internen und öffentlichen Veranstaltungen sowie über die Social-Media-Kanäle von J. MÜLLER gezeigt.

2025		 GERMAN PORTS	
SEP	3. – 4. 9. 2025	ENVOCONNECT www.envoconnect.com Bremen, Deutschland	
	5. 9. 2025	Niedersächsischer Hafentag www.seaports.de Brake, Deutschland	
	5. 9. 2025	58. Kapitänstag www.bhv-bremen.de Bremen, Deutschland	
	18. 9. 2025	LOGISTICS TALK www.bremenports.de Wien, Österreich	
	30. 9. – 2. 10. 2025	Breakbulk Americas www.americas.breakbulk.com Houston, USA	
OKT	6. – 8. 10. 2025	EXPO REAL 2025 www.exporeal.net München, Deutschland	
	9. 10. 2025	LOGISTICS TALK www.bremenports.de Mülheim an der Ruhr, Deutschland	
	14. – 16. 10. 2025	AntwerpXL www.antwerpXL.com Antwerpen, Belgien	
	29. 10. 2025	Hafen trifft Festland www.jadeweserport.de Ulm, Deutschland	
NOV	5. – 7. 11. 2025	HTG-Kongress www.htg-online.de Münster, Deutschland	
	11. 11. 2025	BHV-Hafenclub www.bhv-bremen.de Bremen, Deutschland	
	19. 11. 2025	Hafen trifft Festland www.jadeweserport.de Budapest, Ungarn	
	20. 11. 2025	LOGISTICS TALK www.bremenports.de Stuttgart, 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/



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 11.2023
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:
müllerditzten, Bremerhaven
www.muellerditzten.de
gedruckt auf 100% recyceltem FSC®-Papier

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

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

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



DIESES MAGAZIN IST EIN GEMEINSCHAFTSPROJEKT VON

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

ENVOCONNECT

360° green focus – the new reality

MEET US 03.-04. September 2025
Energieleitzentrale Bremen



NACHHALTIGKEIT? LOGISTISCH GEHT DAS!

Innovativ und optimiert: Wir setzen Maßstäbe für die Logistik von morgen.

www.blg-logistics.com



LÖSUNGEN FÜR DIE HAFENWIRTSCHAFT.

dbh

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



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