

THB

TÄGLICHER HAFENBERICHT

SONDERBEILAGE

Breakbulk & Projektladung

ANTRIEB Schwergutfrachter „Jumbo Jubilee“ von Econowind mit Ventifoils nachgerüstet ■ **SEITE 4+5**

SCHIFFBAU Premieren-Neubau der „Orca“-Klasse: „Elise“ mit eigener Kraft zur Endausrüstung ■ **SEITE 6**

INTERVIEW Projektlogistik-Experte Patric Drewes sieht „Vielzahl von Projekten am Markt“ ■ **SEITE 10**



Foto: AAL

Maritime Punktlandung: Mit Spezialfrachtern, hier die „AAL Hamburg“, können auch große Ladungskolli optimal transportiert werden

Projektlogistik hat mit Wertschöpfung zu tun

Rotterdam, Europas Seehafen Nummer eins, führt die verladende und transportierende Wirtschaft zusammen

Der internationale Energie-Riese Esso hatte schon vor 50 Jahren für sich erkannt: „Es gibt viel zu tun, packen wir's an.“ Als die Werbetexter diesen Slogan schufen, stand die Weltgemeinschaft massiv unter dem Eindruck einer in der Form nicht erwarteten Energiekrise, für deren Entstehen bewaffnete Konflikte in der sicherheitspolitischen Krisenregion Nahost maßgeblich mitentscheidend waren.

Die Angst war groß, dass der maßgebliche Treibstoff für den globalen Wirtschafts-

motor, nämlich das (billige) Erdöl und auch das Erdgas, mit einem Mal nicht mehr oder nur noch mengenmäßig stark reduziert zur Verfügung stehen könnte.

Neue Energiequellen mussten also her, und zwar so schnell wie möglich. Auch in der Nordsee wurden sie entdeckt und sorgten sehr schnell für einen gerechten Öl-Förderboom. Das ist inzwischen Geschichte. Zahlreiche Förderstätten unter dem Nordseegrund sind ausgebeutet worden. Zudem heißt es heute im Zeitalter der fort-

schreitenden Erderwärmung eher: Weg von den fossilen, klimaschädlichen Energieträgern und rasch hin zu den erneuerbaren, klimafreundlichen Energiequellen. Der Handlungsdruck ist groß, der mit der Erschließung dieser Kraftquelle einhergehende Materialbedarf riesig. Der Slogan aus den Siebzigern „Es gibt viel zu tun, packen wir's an“ hat damit eindrucksvoll gezeigt, dass er quasi zeitlos ist.

Die Errichtung von immer neuen, immer größeren und zugleich immer leistungsfä-

higeren Energieparks auf See („Offshore“) oder an Land („Onshore“) bedeutet für die Logistikbranche und Schifffahrtsindustrie, aber auch für die Häfen und weitere Bereiche der maritimen Wirtschaft, sehr viel Arbeit. Denn die großen Bauteile für Windkraft & Co müssen ja physisch bewegt werden. Auf den verschiedenen Spezialmessen wie der Breakbulk Europe in Rotterdam nimmt der Themenkomplex „Erneuerbare Energien“ daher auch einen breiten Raum ein. ■ **EHA**

ANZEIGE

Unsere (Hafen-)Logistikkonzepte für Breakbulk & Projektladung – flexibel und nachhaltig!

c-port-kuestenkanal.de | info@c-port-kuestenkanal.de

c-port

cargo & industrie
am küstenkanal

RHENUS
LOGISTICS

Von der überschaubaren Regionalmesse zum bedeutendsten Branchenevent

Rückblick zum 20. Jubiläum der Breakbulk Europe – Start in den USA – Premiere im Hilton-Hotel in Antwerpen

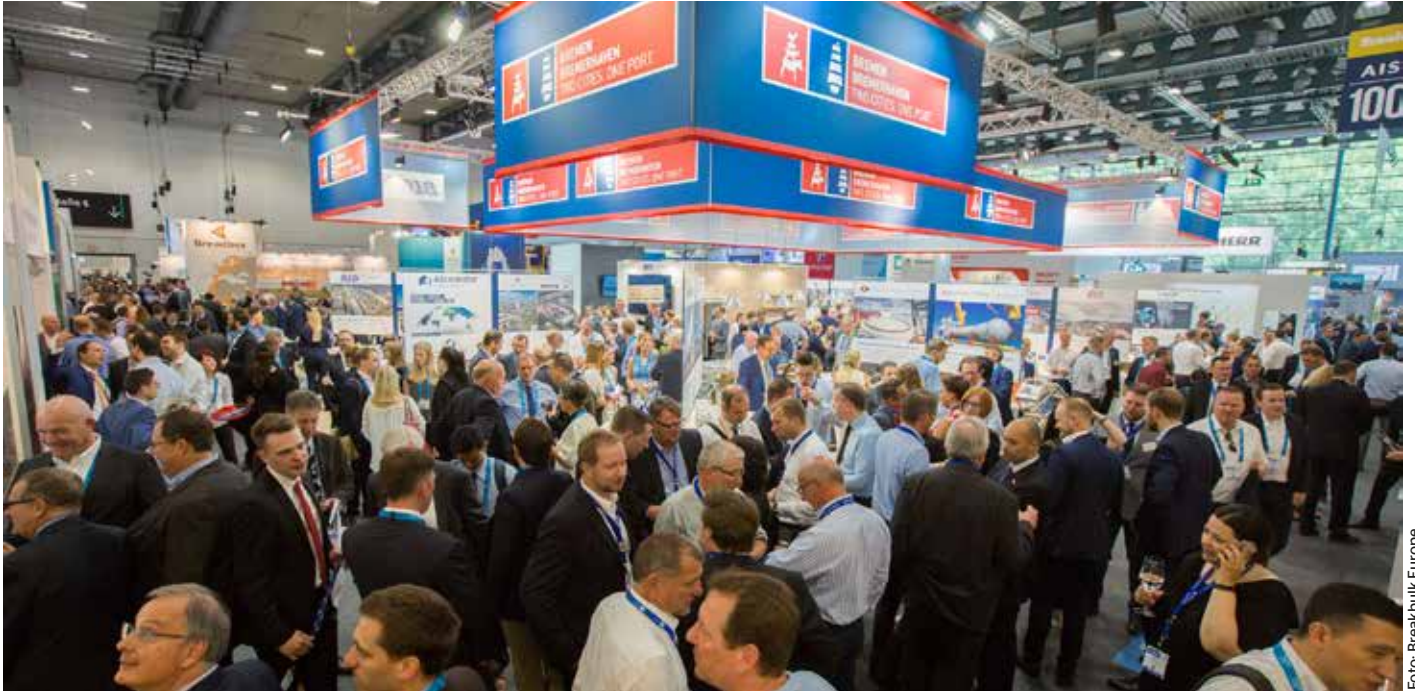


Foto: Breakbulk Europe

Was 2006 in bescheidenem Rahmen im Hilton Antwerp Old Town begann, hat sich zum weltweit führenden Branchentreff für Breakbulk und Projektladung entwickelt: Die Breakbulk Europe.

Zunächst wuchs die Breakbulk Messe 14 Jahre in den USA zur größten Fachveranstaltung ihrer Art heran. New Orleans mit seinem unverwechselbaren Flair - Jazz, Innenhofgärten und lebendige Cocktaillkultur - bot die ideale Kulisse. Doch viele europäische Entscheider wünschten sich ein Pendant vor der Haustür. Mit dem Port of Antwerp als Gastgeber entstand 2006 so die erste Breakbulk Europe. Binnen weniger Tage war das Hilton mit über 700 Teilnehmern restlos ausgebucht.

2007 zog die Messe in die weitläufige Antwerp Expo um. 30 Aussteller und 400 Besucher im Premierenjahr wuchsen binnen eines Jahrzehnts auf über 300 Aussteller und 6500 Besucher an. Abends wurde im Den-Engel-Pub gefeiert, morgens erinnerte der Business-Run daran, dass Erholung und Anstrengung untrennbar zusammengehören.

2015 kam auch die Antwerp Expo an ihrer Kapazitätsgren-

ze. Bremen und Bremerhaven boten als „Twin Ports“ die notwendige Infrastruktur, die Messe Bremen den modernen Rahmen. Historischer Rathaus-Empfang, Fotostopps bei den Bremer Stadtmusikanten und verwinkelte Gassen im Schnoor Viertel gaben dem Branchentreff ein norddeutsches, charmantes Gesicht. Die Standortwahl wurde zum Erfolgsfaktor. Der von Kritikern erwartete Besucherrückgang trat nicht ein, im Gegenteil: 2018 stieg die Zahl der Fachbesucher um 26 Prozent.

Die Pandemie zwang 2020 zur Absage der Live Messe. Doch das Breakbulk Team etablierte Webinare und den Newsletter BreakbulkONE, um die Community online zu vernetzen. Selbst nach Rückkehr zur Präsenzveranstaltung 2022 wuchs die Abonentenzahl weiter - ein Beleg dafür, dass digitale Formate heute zum festen Portfolio gehören.

2022 feierte die Breakbulk Europe ihre Live-Rückkehr in Rotterdam. Die Stadt verbindet futuristische Architektur mit traditionsreicher Hafinfrastruktur. Wassertaxis, eine Open Air Party auf dem Breakbulk Boulevard und VIP Cruises auf der „Nieu-

Das Gastspiel der Breakbulk Europe in Bremen sorgte für einen satten Besucherzuwachs

we Maze“ gaben den Rahmen vor. Mit der Premiere von „Women in Breakbulk“ entstand ein eigenes Forum für weibliche Führungskräfte, das seither fester Bestandteil der Veranstaltung ist.

Das Motto lautet seit den Anfangsjahren: „Unsere Kunden und Wettbewerber sind hier - wir müssen also auch hier sein.“ Das 2010 gestartete Global Shippers Network (ehemals VIP Shippers Club) bringt Entscheider aus verschiedenen Branchen direkt ins Messegeschehen. Und die Konferenzprogramme, entwickelt in Abstimmung mit dem Advisory Board, behandeln aktuelle Themen wie Lieferkettenstörungen, Energiewende oder geopolitische Risiken.

Was einst als überschaubare Regionalmesse begann, ist heute das wohl bedeutendste Branchenevent für Breakbulk und Projektladung in Europa. Historische Kulissen treffen auf modernste Logistik, jahrzehntelange Erfahrung auf frische Impulse. Zum 20. Mal versammelt die Breakbulk Europe Entscheider, Dienstleister und Visionäre - und beweist einmal mehr: Gemeinsame Lösungen entstehen nur im direkten Dialog. ■ bo

700

Teilnehmer kamen zur ersten Breakbulk Europe nach Antwerpen

Wenn es um Projektlogistik und konventionelles Stückgut geht, ist die Fachmesse Breakbulk Europe nicht nur für maritime Unternehmen aus Hamburg ein Pflichttermin. In diesem Jahr präsentieren sich vom 13. bis 15. Mai 2025 insgesamt acht Unternehmen aus der Hansestadt und der Metropolregion auf dem Gemeinschaftsstand „Port of Hamburg“. Der spezialisierte Breakbulk-Umschlag ist besonders arbeitsintensiv und bietet entsprechend hohe Wertschöpfung. In diesem Segment kommen vorrangig Mehrzweckterminals zum Einsatz.

Der Hamburger Hafen hat mit den Terminals der BLG Logistics Group, C. Steinweg, HHLA Frucht- und Kühlzentrum, Rhenus Midgard, Unikai und Wallmann & Co. gleich sechs davon.

Die umgeschlagenen Güter sind meistens entweder zu groß, zu schwer beziehungsweise beides oder anderweitig nicht geeignet, um in Container umgeschlagen zu



Mehrzweckfrachter „Paderewski“ am C. Steinweg-Terminal in Hamburg

Foto: Chipolbrok

Hamburg zeigt Flagge

Fachmesse Breakbulk Europe 2025 für Projektlogistik und Stückgut startet in Rotterdam

werden. Im Bereich Südfrüchte war in den vergangenen Jahren ein Trend vom Transport in Kühlschiffen mit konventionellem Umschlag zum Reefer-Container in Hamburg zu beobachten. Dies verlangte entsprechende Mengen in den temperaturgeführten

Container, womitsie aus diesem Statistikbereich herausfielen.

Der Umschlag im Bereich konventionelles Stückgut übertraf im Jahr 2024 das Vorjahr noch einmal deutlich. Die Wachstumsrate erreichte mit 1,3 Millionen Tonnen ein Plus von 8,7 Prozent

gegenüber dem Vorjahreszeitraum.

Der Hamburger Hafen bietet gemeinsam mit Partnerunternehmen aus der Region ein breites Spektrum an Breakbulk-Dienstleistungen. Am Gemeinschaftsstand in Halle 1 (Stand B11-C11) sind unter anderem die HHLA, Saco Shipping, Alfons Köster & Co. sowie TCO Trans Cargo vertreten. Ergänzt wird der Auftritt durch Unternehmen aus der Metropolregion wie Brunsbüttel Ports und die Lübecker Hafen-Gesellschaft (LHG). Auch international tätige Partner wie der Kontraktlogistiker Axsum aus Wuppertal und European Cargo Logistics (ECL) aus Lübeck sind in diesem Jahr wieder mit dabei.

Hafen Hamburg Marketing organisiert den Gemeinschaftsstand „Port of Hamburg“ bereits seit 2006. Ziel ist es, die umfassenden Dienstleistungen des Universalhafens und seiner regionalen Partner einem internationalen Fachpublikum vorzustellen. ■jwy

ANZEIGE













FLEXIBEL & UNIVERSAL











Brunsbüttel Ports GmbH

company of

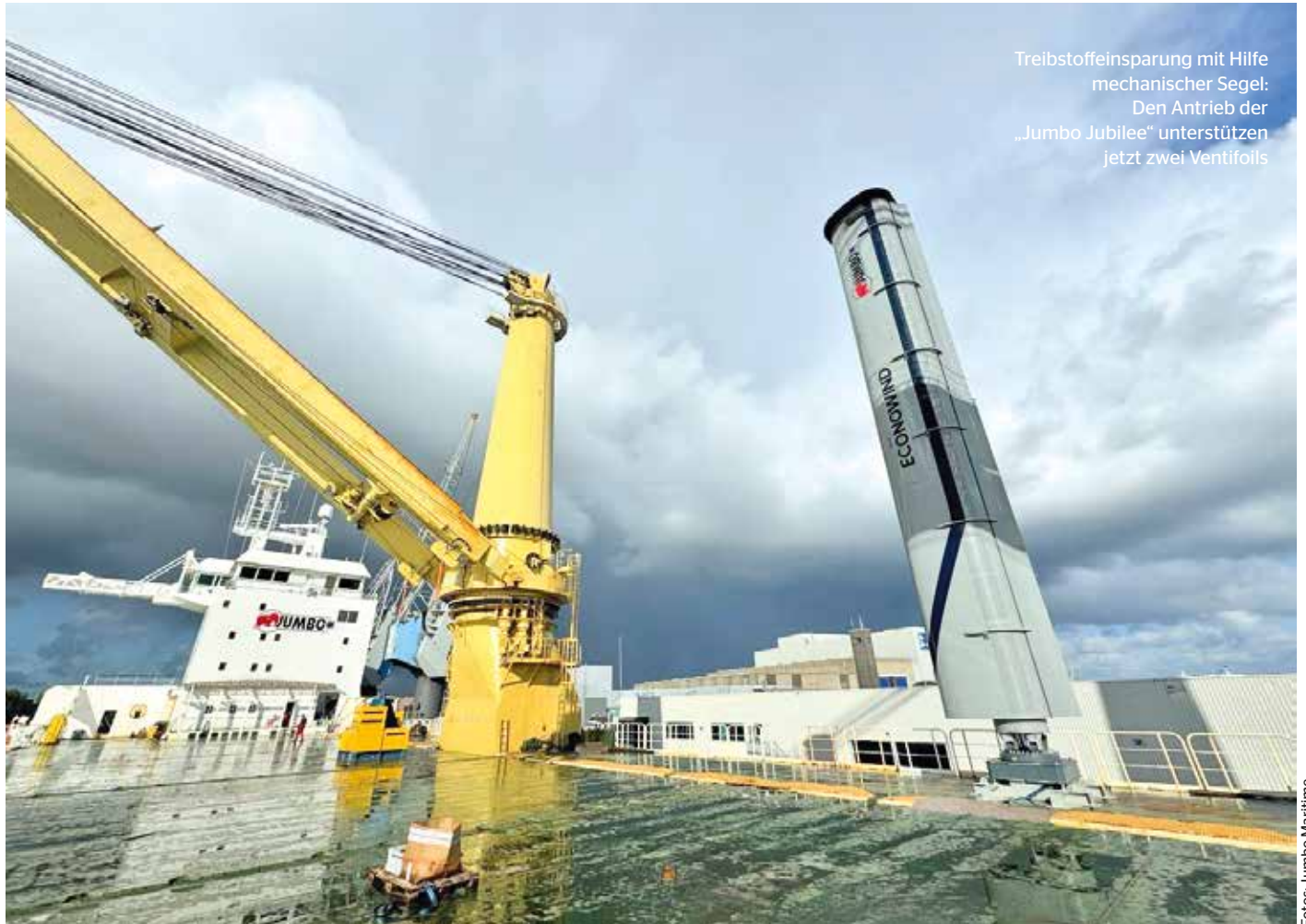
SCHRAMM

group ■■■■

www.schrammgroup.de

„Jumbo Jubilee“ setzt auf den richtigen Wind

Schwertgutfrachter von Technologiehersteller Econowind nachgerüstet – „Schritt in Richtung Dekarbonisierung“



Treibstoffeinsparung mit Hilfe mechanischer Segel: Den Antrieb der „Jumbo Jubilee“ unterstützen jetzt zwei Ventifoils

Fotos: Jumbo Maritime

Die niederländische Reederei Jumbo Maritime hat einen weiteren Schritt in Richtung klimafreundlicher Schifffahrt unternommen: Auf dem bereits 2009 gebauten Schwergutschiff „Jumbo Jubilee“ (IMO 9371581) sind kürzlich zwei mechanische Segel installiert worden. Die sogenannten Ventifoils vom niederländischen Unternehmen Econowind ergänzen ein Maßnahmenpaket an Bord, das den Treibstoffverbrauch senken und Emissionen reduzieren soll.

Die windunterstützte Antriebslösung ist Teil eines Konzepts, mit dem Jumbo Maritime verschiedene Technologien kombiniert, um deren Wirkung gezielt zu erfassen und weiterzuentwickeln.

„Wir bei Jumbo glauben, dass jeder Schritt in Richtung Nachhaltigkeit entscheidend ist“, betont Jumbo-Maritime-CEO Daan Koornneef.

„Die Installation dieser Segel auf der ‚Jumbo Jubilee‘ zeigt unser Engagement für Dekarbonisierung und Innovation. Es gibt noch viel zu tun, aber Maßnahmen wie diese bringen uns einer grüneren Schifffahrtsindustrie näher.“

Auch Andres Cassanova, Technischer Manager bei Jumbo, sieht in der Segeltechnik eine wichtige Er-

gänzung: „Obwohl die Segel nicht speziell für unseren Schiffstyp optimiert sind, erwarten wir wertvolle Erkenntnisse über reale Kraftstoffeinsparungen.“

Die Ventifoils benötigen nur wenig Platz - ein bedeutender Vorteil auf Schwergutschiffen. Montiert wurden sie auf einem eigens entwickelten mobilen Rahmen, der sich verschieben

oder bei Bedarf auch auf anderen Schiffen einsetzen lässt. Konstruiert wurde dieser flexible Aufbau von Ingenieurin Estelle Bongers, die eng mit den technischen Teams an Bord zusammenarbeitete.

Bereits vor der Installation der Segel hatte Jumbo eine Reihe weiterer Effizienzmaßnahmen umgesetzt. Dazu zählen unter anderem eine neue Antifouling-Beschichtung für den Propeller sowie ein KI-gestütztes Überwachungssystem für den Schiffsrumpf. Dieses analysiert kontinuierlich Umweltdaten wie Wassertemperatur und Position, um potenzielle Bewuchsprobleme frühzeitig zu erkennen. Dadurch kann die Reinigung gezielt geplant und mit schonenden Mitteln durchgeführt werden, was die Langzeiteffizienz des Schiffes erhält und Betriebskosten reduziert. Ergänzt wird das System

HINTERGRUND: „JUMBO JUBILEE“

Der Schwergutfrachter ist 144,80 Meter lang, 26,84 Meter breit und hat eine Tragfähigkeit von rund 11.000 Tonnen bei einem Tiefgang von 7,5 Metern. Er ist mit zwei Kranen ausgerüstet, die jeweils 900 Tonnen heben können - im Tandembetrieb sind bis zu 1800 Tonnen möglich. Zwei zusätzliche Hilfshubwerke mit je 37,5 Tonnen Kapazität unterstützen bei präzisen Hebe- und Slinghandling-Arbeiten. Für den Antrieb sorgen zwei MaK 9M32C-Hauptmotoren mit zusammen 9000 Kilowatt Leistung, ergänzt durch einen Wärtsilä-Bugstrahler mit 1500 Kilowatt. Die Reisegeschwindigkeit beträgt rund 16 Knoten. Für den Betrieb stehen Bunkerkapazitäten für bis zu 1340 Tonnen Schweröl und 290 Tonnen Marinedieselloil zur Verfügung. Zudem können bis zu 140 Tonnen Frischwasser mitgeführt werden.



durch eine intelligente Steuerungseinheit für den Maschinenbetrieb, das sogenannte Eco-Control-System. Es regelt Fahrtgeschwindigkeit, Propellerdrehzahl und Steigung kontinuierlich und sorgt so für minimale Emissionen bei optimaler Leistung.

Zum Hintergrund: Die „Jumbo Jubilee“ ist 144,80 Meter lang, 26,84 Meter breit und hat eine Tragfähigkeit von rund 11.000 Tonnen bei einem Tiefgang von 7,5 Metern. Sie ist mit zwei Kränen ausgerüstet, die jeweils 900 Tonnen heben können – im Tandembetrieb sind bis zu 1800 Tonnen möglich. Zwei zusätzliche Hilfshubwerke mit je 37,5 Tonnen Kapazität unterstützen bei präzisen Hebe- und Slinghandling-Arbeiten. Für den Antrieb sorgen zwei MaK 9M32C-Hauptmotoren mit zusammen 9000

Kilowatt Leistung, ergänzt durch einen Wärtsilä-Bugstrahler mit 1500 Kilowatt. Die Reisegeschwindigkeit beträgt rund 16 Knoten. Für den Betrieb stehen Bunkerkapazitäten für bis zu 1340 Tonnen Schweröl und 290 Tonnen Marinediesöl zur Verfügung. Zudem können bis zu 140 Tonnen Frischwasser mitgeführt werden.

Für Jumbo steht unterdessen fest: Der Erfolg technischer Innovationen hängt nicht allein von der Ausrüstung ab, sondern auch von der engen Zusammenarbeit zwischen Bord- und Landteams. „Technologie allein reicht nicht aus“, betont Patrick Feddes, Technischer Leiter bei Jumbo. „Die Reduzierung unseres ökologischen Fußabdrucks gelingt nur durch das Zusammenspiel von Erfahrung, Kommunikation und konsequenter Umsetzung.“ Cassanova ergänzt: „Es sind die jahrelange technische Expertise, die interne Entwicklung und der starke Teamgeist, die nachhaltige Innovationen bei Jumbo möglich machen.“

Mit der Kombination aus bewährter Schwerguttechnik und zukunftsgerichteten Lösungen soll die „Jumbo Jubilee“ zeigen, wie sich Windkraft und Digitalisierung auch im anspruchsvollen Projektladungsgeschäft verbinden lassen – als konkreter Beitrag zur Dekarbonisierung der maritimen Industrie. ■ *jwy/bo*

Die beiden nachgerüsteten Ventifoil an Steuerbord richten sich, je nach Windverhältnissen, automatisch in die optimale Position aus

ANZEIGE



Mehr Infos: lhg.com

▶ YOUR TRANSPORT.

Auf uns ist Verlass. In Sachen Pünktlichkeit, Sorgfalt, Sicherheit. Für Sie finden wir Wege, die perfekte Anbindung und passgenaue Lager- und Transport-Lösungen für Ihre Projekte.

- ▶ Hochfrequente Seeverbindungen in den Norden – Ihr Tor nach Skandinavien und ins Baltikum
- ▶ Auf Schiene oder Straße – Ihre multimodale Anbindung nach Mittel- und Südwesteuropa
- ▶ Alles aus einer Hand – Ihr Logistik-Partner auf ganzer Strecke

Wir freuen uns auf Sie:

BREAKBULK 2025
13.–15. Mai, Halle 1, Stand 1B11-C11
transport logistic 2025
2.–5. Juni, Halle B3, Stand Nr. 124



IMPRESSUM

Sonderbeilage N° 7
zum THB Deutsche Schifffahrts-Zeitung
N° 89 vom 13. Mai 2025

DVV Media Group GmbH
Postfach 10 16 09, D-20010 Hamburg
Heidenkampsweg 73-79, D-20097 Hamburg
T.: +49 40 23714-0

Chefredakteur:
Eckhard-Herbert Arndt (EHA, V.i.S.d.P.)

Stellvertretender Chefredakteur:
Benjamin Klare (bek)

Redaktion: Joshua Wygand (jwy),
Behrend Oldenburg (bo)

Layout: Andreas Gothsch, Andreas Voltmer (LtG)

Anzeigenverkauf: Stephan-Andreas Schaefer
T.: + 49 40 23714-253,
stephan-andreas.schaefer@dvvmedia.com

Druck: Albert Bauer Companies GmbH & Co. KG

Copyright: Vervielfältigungen durch Druck und Schrift sowie auf elektronischem Wege, auch auszugsweise, sind verboten und bedürfen der ausdrücklichen Genehmigung des Verlages. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Abbildungen übernimmt der Verlag keine Haftung. ISSN 2190-8753

„Elise“ mit eigener Kraft zur Endausrüstung

Premieren-Neubau der „Orca“-Klasse soll neue Maßstäbe setzen – Zwei Liebherr-Krane heben im Tandem-Einsatz bis zu 1600 Tonnen



1100

Seemeilen hat die „Elise“ auf ihrer ersten Reise von Wuhu nach Weihai zurückgelegt

1600

Tonnen können die beiden Krane künftig im Tandem-Betrieb heben

Ein weiterer Meilenstein für die „Orca“-Klasse: Der Schwergutfrachter-Neubau „Elise“ (IMO 9454462) aus der neuen „Orca“-Baureihe mit sechs Einheiten hat erfolgreich seine erste eigenständige Reise angetreten - allerdings noch ohne Ladung. Vom chinesischen Wuhu aus gestartet, machte sich das Schiff aus eigener Kraft auf den Weg nach Weihai zur Endausrüstung. Der Neubau ist das Typschiff der Baureihe, einer gemeinsamen Entwicklung von SAL Heavy Lift und Jumbo Shipping. Die neuen „Orcas“ stehen nach Mitteilung der Reederei für einen Technologiesprung in der Projektlogistik - insbesondere beim Transport von Offshore-Windkraftkomponenten und anderen Schwergütern.

Die direkte Distanz zwischen Wuhu und Weihai beträgt etwa 1100 Seemeilen. Die Route führt vom Binnenhafen Wuhu am Jangtse über den Fluss bis zur Mündung ins Ostchinesische Meer und anschließend entlang der chinesischen Küste nordwärts bis zur Halbinsel Shandong. Hier, in Weihai, wird die „Elise“ mit vollelektrischen Krananlagen von Liebherr Maritime ausgerüstet, bevor der abschließende Innenausbau und die Inbetriebnahme erfolgen.

Kern der technischen Ausstattung ist ein hybrides Antriebssystem, das einen effizienten Hauptmotor mit einem diesel-elektrischen Booster kombiniert. Diese Lösung ermöglicht eine flexible, wirtschaftliche Fahrweise und erhöht zugleich die Ausfallsicherheit - ein bedeutender Faktor im Projektgeschäft. Die Hauptmaschinen sind bereits methanolfähig ausgelegt und damit vorbereitet auf den Betrieb mit klimafreundlichen Kraftstoffen. Zusätzlich ist ein Landstromanschluss an Bord installiert, der sowohl emissionsfreie Hafentiegezeiten als auch die Stromversorgung kundenseitiger Ausrüstung ermöglicht.

Für Schwerlastumschläge wird die „Elise“ mit zwei vollelektrischen Liebherr-Kranen ausgestattet, die jeweils 800 Tonnen heben können. Im Tandembetrieb lassen sich bis zu 1600 Tonnen bewegen - genug, um auch besonders große Offshore-Komponenten sicher

Erstmals Wasser unterm Kiel: Im Juli 2024 lief die „Elise“ in China vom Stapel. Werftarbeiter feierten den Meilenstein



Foto: Hasenpusch

Von Wuhu nach Weihai: Schwergutfrachter-Neubau „Elise“ hat ihre erste Überführungsfahrt über rund 1100 Seemeilen erfolgreich absolviert

zu laden und zu löschen. Der Laderaum ist kastenförmig und großzügig dimensioniert, das Deck wurde nach dem „Hatchcoverless“-Prinzip klassifiziert, was maximale Flexibilität beim Transport übergroßer und überhoher Ladung ermöglichen soll. Bei Bedarf können hochfeste Lukendeckel mit einer Belastbarkeit von zehn Tonnen pro Quadratmeter die Einsatzoptionen zusätzlich erweitern.

Der speziell entwickelte Rumpf - entworfen in Zusammenarbeit mit der Technischen Universität Hamburg - soll für hervorragende Seegängigkeit bei gleichzeitig hoher Effizienz sorgen. Bei einer Dienstgeschwindigkeit von 15 Knoten liegt der Treibstoffverbrauch den Angaben zufolge bei unter 20 Tonnen pro Tag. Noch effizienter ist die „Elise“ bei moderater Fahrt: Mit zehn Knoten begnügt sie sich mit lediglich

sechs Tonnen Kraftstoff pro Tag. Die Maximalgeschwindigkeit beträgt 18,5 Knoten - etwa für zeitkritische Einsätze.

Auch in Sachen Sicherheit und Robustheit erfüllt die neue Schiffsklasse hohe Standards. Die Zertifizierung nach Polar Code und Eisklasse erlaubt Einsätze in rauen Regionen, etwa im Nordatlantik oder in arktischen Gewässern. Arbeitsbereiche, Laufwege und Unterkünfte wurden mit

einem Fokus auf Sicherheit und Komfort konzipiert.

Die ersten Einsätze der „Elise“ sind bereits fix: Gemeinsam mit einem Schwesterschiff wird sie Komponenten für Offshore-Windkraftanlagen von Siemens Gamesa transportieren.

Mit der „Elise“ geht ein Schiff an den Start, das sowohl technologisch als auch konzeptionell neue Maßstäbe im Schwergutsegment setzen soll. ■ *jwy/bo*

ANZEIGE

LOGISTICS CONNECT²⁰²⁶

5 – 6 March 2026
Congress Centrum Bremen

Connect with decision-makers

Follow us:

logistics-connect.de

Organizer:

 CONGRESS BREMEN
 MESSE BREMEN

Partner:

 BHV
HAFEN · TRANSPORT · LOGISTIK
 bremenports

BREMEN BREMERHAVEN
PORTS WITH PASSION.

Deutschlands erste und einzige Kongressmesse für die Bereiche Breakbulk, RoRo und Heavy Lift endete erfolgreich mit 40 Ausstellern und rund 850 Teilnehmern. „Wir sind sehr zufrieden mit der ersten LogisticsConnect. Es ist uns gelungen, führende Köpfe der Logistikbranche nach Bremen zu holen. Damit haben wir den Grundstein gelegt, die LogisticsConnect als zentrale Plattform für Austausch, Wissenstransfer und Zukunftsgestaltung in der deutschen Logistik zu etablieren. Wir haben Logistik vernetzt“, zieht Gabriele Frey, Projektleiterin der LogisticsConnect, Bilanz. Die Kongressmesse LogisticsConnect wurde in kurzer Zeit von den Partnern der BHV, Bremische Hafen und Logistikvertretung e.V., bremenports und Congress Bremen auf die Beine gestellt.

Die zweite LogisticsConnect findet am 5. und 6. März 2026 erneut im Congress Centrum Bremen (CCB) statt. „Bremen hat eine neue Kongressmesse, und wir nehmen die Aufgabe an, die LogisticsConnect in eine vielversprechende Zukunft zu führen“, betont Hans Peter Schneider, Geschäftsführer der M3BMessegesellschaft. An den zwei Veranstaltungstagen war ein zentrales Thema die Bedeutung der Auftragslogistik und der Häfen als essenzielle Drehpunkte für Deutschlands



Foto: Senatskanzlei

„Als eine der größten Drehscheiben für Projektlogistik in Europa ist Bremen von zentraler Bedeutung für die Branche. Mit der LogisticsConnect schaffen wir für sie eine neue, wichtige Plattform, die sich als Veranstaltung etablieren soll“

Kristina Vogt

Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation in Bremen



Kongressmesse LogisticsConnect: Fachleute und Politiker diskutierten an zwei Tagen die Herausforderungen der Branche

LOGISTICS
CONNECT

Foto: Congress Bremen

Erfolgreiche Premiere für die LogisticsConnect

Fachvorträge, Podiumsdiskussionen und Gespräche – Ausgabe zwei der Bremer Kongressmesse rund um Breakbulk, RoRo und Heavy Lift findet am 5. und 6. März 2026 statt

Exportwirtschaft. Fachleute und Politiker diskutierten die Herausforderungen der Branche, darunter drohende Zölle, eine schleppende Konjunktur und den drückenden Fachkräftemangel.

„Als eine der größten Drehscheiben für Projektlogistik in Europa ist Bremen von zentraler Bedeutung für die Branche. Mit der LogisticsConnect schaffen wir für sie eine neue, wichtige Plattform, die sich als Veranstaltung etablieren soll. Gleichzeitig stehen wir vor großen Herausforderungen: Gestörte Lieferketten, geopolitische Unsicherheiten und der Fachkräftemangel wirken sich direkt auf die Logistik und unsere Häfen aus. Damit Bremen und die norddeutschen Seehäfen wettbewerbsfähig bleiben, brauchen wir eine moderne Infrastruktur – digital und analog“, sagte Kristina Vogt, Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, auf der LogisticsConnect. „Dazu gehören sichere IT-Systeme ebenso wie Investitionen in Straßen, Schienen und Wasserwege. Bremen setzt sich daher auf Bundesebene für eine verlässliche Hafenfinanzierung, schnellere Planungs- und Genehmigungsprozesse sowie faire Wettbewerbsbedingungen im internationalen Vergleich ein. Denn nur mit starken Häfen sichern wir die

Zukunft unseres Wirtschaftsstandorts.“

„Diese Kongressmesse ist ein klares Signal, gemeinsam den Herausforderungen des Marktes zu begegnen und nicht zuletzt, die Stärken Bremens herauszustellen“, sagte Dr. -Ing. Patrick Drewes, Präsidiumsmitglied des BHV, zum Abschluss der Messe (lesen Sie dazu auch das Interview auf Seite 10).

Das sieht auch Robert Howe, Geschäftsführer bremenports, so: „Volle Säle und 850 Teilnehmer bei der Premiere der LogisticsConnect. Das macht einmal mehr deutlich, dass Bremen bundesweit für Know How in Sachen Logistik und Breakbulk steht – und das nicht nur, weil der Neustädter Hafen über Europas größten Terminal für Stück- und Schwergut verfügt. Letztlich haben die bremischen Häfen in Gänze nationale Bedeutung.“ ■ bo



Foto: bremenports

„Volle Säle und 850 Teilnehmer bei der Premiere der LogisticsConnect. Das macht einmal mehr deutlich, dass Bremen bundesweit für Know How in Sachen Logistik und Breakbulk steht“

Robert Howe

Geschäftsführer der Hafenmanagementgesellschaft bremenports

DIE LOGISTICSCONNECT

Das Veranstaltungskonzept wurde gemeinsam mit der Hafenmanagementgesellschaft bremenports und der BHV – Bremische Hafen- und Logistikvertretung e.V. entwickelt. Die LogisticsConnect als Fachforum mit angeschlossener Ausstellung soll nach der Premiere in diesem Jahr im jährlichen Turnus in Bremen ausgerichtet werden. Die Kongressmesse „schafft im Sinne der Nationalen Hafenstrategie einen Raum zum Netzwerken und für Wissenstransfer, von dem alle Wirtschaftsbereiche in und um die Projektlogistik profitieren werden“, so die Veranstalter.

Neue „Rotra“-Schiffe setzen Maßstäbe

Amasus, Deugro und Siemens Gamesa präsentieren mit „Rotra Futura“ und „Rotra Horizon“ die nächste Generation für den Offshore-Komponententransport – Einheiten sind energieeffizient und umweltfreundlich

Mit der planmäßigen Ablieferung der „Rotra Futura“ und dem Stapellauf ihrer baugleichen Schwester „Rotra Horizon“ markiert das Projekt einen weiteren Meilenstein in der Offshore-Logistik. Die beiden Spezialschiffe, entwickelt von Deugro, Siemens Gamesa und Amasus, basieren auf dem bewährten „Rotra“-Konzept – weiterentwickelt für die Anforderungen künftiger Windkraftanlagen-Generationen.

Die RoRo-Schiffe wurden gezielt für den Transport von Windturbinenblättern, Turmsegmenten und anderen großvolumigen Offshore-Komponenten ausgelegt. Die Übergabe der „Rotra Futura“ erfolgte kürzlich auf der Jiangsu Zhenjiang Shipyard in China. Kurz darauf lief die „Rotra Horizon“ vom Stapel. Ihre Ablieferung ist für Juli dieses Jahres geplant. Die Schiffstaufrufe der „Rotra Futura“ soll unterdessen im Laufe des Jahres in Europa stattfinden.

Beide Neubauten knüpfen an den Erfolg der 2016 in Dienst gestellten Vorgängerschiffe „Rotra Mare“ (IMO 9365996) und „Rotra Vente“ (IMO 9805568) an, die bereits als Innovationsträger in der Offshore-Logistik gelten. Das zugrundeliegende Konzept wurde von der Schiffbauwerft Concordia Damen entwickelt und laufend an die dynamischen Anforderungen der Branche angepasst.

Die neuen Einheiten wurden konzipiert, um die weiter zunehmenden Dimensionen und Gewichte moderner Windturbinenkomponenten effizient zu transportieren. Die Neubauten sind 167,6 Meter lang und 26 Meter breit. Sie bieten damit deutlich erweiterte Transportkapazitäten



Foto: Amasus

Planmäßig in China abgeliefert: der 167,6 Meter lange und 26 Meter breite Schwergutfrachter „Rotra Futura“

und eine optimale Nutzung des Laderaums. Die Brücke und die Unterkunft sind im Vorschiffsbereich angeordnet, was eine uneingeschränkte Nutzung des Hauptdecks sowie eine optimale Sicht beim Beladen ermöglicht.

Auffällig ist die technische Ausstattung: Beide Schiffe verfügen über eine große RoRo-Rampe, drei Liebherr-Krane sowie ein einzigartiges Portalkransystem, das die La-

gerung von Rotorblättern in bis zu drei Ebenen erlaubt. Diese Kombination eröffnet eine außergewöhnliche Flexibilität bei der Beladung – sowohl hinsichtlich der Komponententypen als auch der Lademethoden.

Die „Rotra Futura“ soll im Laufe des Jahres an die niederländische Reederei Amasus Shipping mit Sitz in Delfzijl übergeben werden, die bereits Betreiberin der ersten „Rotra“-Schiffe ist.

Auch in puncto Energieeffizienz und Umweltfreundlichkeit setzen die neuen Schiffe Maßstäbe. Eine hydrodynamisch optimierte Rumpfform, eine strömungsgünstige Spezialbeschichtung sowie ein emissionsarmer Wärtsilä-Motor mit rund 15 Prozent geringerem Kraftstoffverbrauch im Vergleich zum Branchenschnitt tragen maßgeblich zur Reduktion des ökologischen Fußabdrucks bei. Ergänzt wird das Antriebskonzept durch

ein hybrides Energiesystem, Wärmerückgewinnung und eine Abgasnachbehandlung nach IMO-Tier-III-Standard.

Deugro und Siemens Gamesa arbeiten seit 2013 im Rahmen einer strategischen Partnerschaft an der Entwicklung innovativer Transportlösungen für Offshore-Windenergieanlagen. Das Resultat: deutlich reduzierte Ladezeiten, rund 20 Prozent geringere Kosten und eine gesteigerte Betriebseffizienz. Die Rotra-Schiffe haben bislang über 7,8 Millionen Frachttonnen transportiert – das entspricht mehr als neun Gigawatt installierter Offshore-Leistung.

„Unser Offshore-Auftragsbestand beträgt aktuell über 16 Gigawatt – ein deutliches Signal für die weltweite Nachfrage. Mit dem Bau und der langfristigen Charter der beiden neuen Rotra-Schiffe sind wir hervorragend aufgestellt, um globale Projekte sicher, termingerecht und kosteneffizient umzusetzen“, betont Christian Johansen, Global Commodity Manager Ports & Transport bei Siemens Gamesa.

Auch bei Deugro ist man überzeugt vom gemeinsamen Kurs: „Unsere trilaterale Zusammenarbeit mit Siemens Gamesa und Amasus basiert auf gegenseitigem Vertrauen und Innovationsgeist. Sie unterstreicht unser Streben nach exzellenten Lösungen und soll sowohl wirtschaftlich als auch ökologisch einen messbaren Beitrag zum Wandel in der Schifffahrt leisten“, erklärt Anders Moeller, Country Manager Dänemark bei Deugro.

Mit den neuen Spezialtransportern wollen Deugro, Siemens Gamesa und Amasus ein Zeichen für die nächste Phase der maritimen Offshore-Energiewende setzen. ■ jwy

ANZEIGE



**AHLMANN
ZERSEN**

Schifffahrt und Logistik von A - Z

Befrachtung • Reederei • Klarierung (europaweites Netzwerk) • Zolldienstleistungen • Umschlag • Lager

Bremen • Hamburg • Brunsbüttel • Rendsburg • Kiel • Wismar • Rostock • Stralsund • Wolgast • Mukran • Riga • Liepaja • Ventpils

AHLMANN-ZERSEN GMBH • Am Kreishafen 14 • 24768 Rendsburg • Germany • 04331 137777 • info@ahlmann-zerssen.de • www.ahlmann-zerssen.com





Gute Nachfrage aufgrund vieler Energieprojekte: Verschiffung eines 630-Tonnen-Absorbers auf ein Schwergutschiff im Hafen Bilbao durch die Drewes-Group, Destination Katar

Fotos: Drewes Group

„Vielzahl von Projekten am Markt“

Interview mit dem Projektlogistik-Experten Dr.-Ing. Patric Drewes, Geschäftsführer der Bremer Drewes Group und Präsidiumsmitglied der BHV – Bremische Hafen- und Logistikvertretung e.V.

THB Im Anfang des Jahres veröffentlichten Projektlogistik-Monitor der BHV war von deutlich pessimistischeren Erwartungen der Branche für 2025 im Vergleich zum Vorjahr die Rede. Bestätigt sich dieser Trend nach den ersten Monaten?

Patric Drewes Ja, in gewissen Industriezweigen, wie beispielsweise Automotive, bestätigt sich dieser Trend. Einen Rückgang des Transportvolumens im industriellen Investitionsgüterbereich dagegen sehe ich nicht. Im Gegenteil: Aktuell ist eine Vielzahl von interessanten Projekten aus den Branchen Öl und Gas, Energy, Defence und Mobility am Markt, das Orderbuch war und ist gut gefüllt. Zudem wurden viele Aufträge schon vor zwei, drei Jahren vergeben.

Welche Rolle spielen die aktuellen Turbulenzen um die USA-Zölle?

Die spielen in der Tat eine wichtige Rolle, sie haben zu einer großen Verunsicherung geführt. Hinzu kommt die Diskussion um die US-Regularien, Schiffe, die auf chinesischen Werften gebaut wurden, mit hohen zusätz-



„Die LogisticsConnect ist eine Kongressmesse. Jeder Teilnehmer hat hier die Möglichkeit, Fachvorträge auf höchstem Niveau zu hören, und zwar außerhalb des Messetrubels in einem geschlossenen Raum. Das ist ein echtes Alleinstellungsmerkmal, das sehr gut angekommen ist“

Dr.-Ing. Patric Drewes
Geschäftsführer der Bremer Drewes Group und Präsidiumsmitglied der BHV – Bremische Hafenvertretung e.V.

lichen Gebühren pro Anlauf zu belasten. Die Höhe der Gebühr ist allerdings reduziert und die Umsetzung vertagt, insofern herrscht hier aktuell etwas Entspannung. Trotz der Zolldiskussionen lässt sich gerade im USA-Geschäft der schon erwähnte Boom bei Öl und Gas erkennen, womit wir nicht unbedingt gerechnet haben.

Lassen Sie uns noch einmal zurückkommen auf den Projektlogistik-Monitor. Aus der Umfrage haben wir erfahren, wie zurückhaltend die Branche immer noch beim Einsatz digitaler Lösungen ist, beispielsweise bei Optimierungsalgorithmen, Big Data oder natürlich auch KI. Woran liegt das?

Das liegt sicher vor allem an der Nachfrage, die Anzahl der möglichen Nutzer ist überschaubar. Dazu muss man sich fragen: Was sind die Haupttreiber für die Entscheidung bei der Vergabe von Logistikaufträgen? Und welchen Mehrwert könnten diese Technologien leisten, um hier erfolgreicher zu sein? Das sind die Schlüsselfragen. Aktuell sehe ich nur Nischenlösungen, die einen Mehrwert

im Bereich der Projektlogistik bieten könnten. Was wir dagegen mehr und mehr sehen, sind Nachhaltigkeitskriterien.

Guter Punkt. Welche Rolle spielen die Nachhaltigkeitskriterien bei einer Auftragsvergabe?

Eine signifikant zunehmende Rolle. Hier müssen sich vor allem Mittelständler im Bereich der Projektlogistik substantziell aufstellen und eine entsprechende Nachhaltigkeitsstrategie in der Unternehmensführung verankern, um wettbewerbsfähig zu bleiben.

Dazu haben die Befragten im Projektlogistik-Monitor eine klare Meinung geäußert: Sie sehen die Hauptverantwortlichen zum Thema Nachhaltigkeit bei Verladern und Endkunden. Ist das nicht ein bisschen zu einseitig?

Ja, das ist in der Tat sehr einseitig. Jeder Logistiker sollte sich selbst hinterfragen: Was sind die eigenen Werte, für die man im Unternehmen oder auch persönlich als Unternehmer einstehen will? Und zwar unabhängig davon, was Verloader oder Endkunden fordern.

Der dritte große Knackpunkt neben Digitalisierung und Nachhaltigkeit ist das Thema Nachwuchs. Wie sieht hier die Situation bei der Drewes Group aus? Auch bei uns ist es selten der Fall, dass der perfekte Bewerber direkt in der Tür steht. Wir müssen uns immer vor Augen führen, dass die Bewerber in der Regel sehr junge Menschen sind, manchmal noch nicht einmal volljährig. Erinnern wir uns doch daran, wie wir in diesem Alter unterwegs waren - wir sollten die Ansprüche nicht zu hoch schrauben. Wir haben in der Drewes Group zum Glück keine Probleme, Auszubildende zu finden. Das gilt für Bremen und alle anderen Standorte.

Aber die Zahl der Bewerber ist doch sicher auch bei Ihnen zurückgegangen? Sicherlich ist die Auswahl an geeigneten Bewerbern nicht so hoch wie noch vor 15 Jahren, als wir auf eine Ausbildungsstelle vielleicht 40 Bewerbungen bekommen haben, aber fünf bis zehn sind es immer

noch. Und da sind regelmäßig wirklich gute Kandidaten dabei, die auch langfristig bei uns im Unternehmen eine gute Position einnehmen können. Auch heute ist es schon so, dass ein wesentliches Rückgrat der Drewes Group ehemalige Auszubildende bilden, die bei uns zehn, fünfzehn Jahre sind. Das spricht sich natürlich herum. Das gibt uns die Chance, gemeinsam zu wachsen - und zwar völlig losgelöst von einer möglichen Ausbildungsplatzabgabe, über die immer wieder diskutiert wird.

Lassen Sie uns zum Abschluss auf das Thema Messen kommen. Sie waren zusammen mit der BHV ein starker Treiber für die Etablierung der LogisticsConnect in Bremen. Die Kongressmesse hat mit ihrer Premiere im März dieses Jahres einen guten Auftakt hingelegt. Sie waren als Aussteller mit dabei. Wie sieht Ihr persönliches Fazit aus? Sie haben es schon erwähnt: Die LogisticsConnect ist eine Kongressmesse. Jeder Teil-

„Die Breakbulk Rotterdam ist eine Messe, zu der alle zusammenkommen. Hier wollen wir mit unseren Beschäftigten, Freunden und Partnern Spaß haben“

DIE DREWES GROUP

Die Unternehmensgruppe ist ein bis heute familiengeführtes Logistik- und Schifffahrtsunternehmen mit Hauptsitz in Bremen. An den Standorten in Deutschland, Belgien, Frankreich, Österreich, Südafrika, Ägypten, China, Vietnam und den USA beschäftigt das Unternehmen mit seinen beiden Sparten Drewes Logistics und Drewes Shipping über 80 hoch spezialisierte Mitarbeiter. Die Drewes Group erwirtschaftet einen Umsatz von über 100 Millionen Euro jährlich. Die Management-Leitung liegt bei Dr.-Ing. Patric Drewes, Robert A. Drewes, Sascha Simon und Thomas Hölker.

nehmer hatte die Möglichkeit, Fachvorträge auf höchstem Niveau zu hören, und zwar außerhalb des Messtrubels in einem geschlossenen Raum. Das ist ein echtes Alleinstellungsmerkmal, das sehr gut angekommen ist. Jetzt gilt es, die LogisticsConnect auch verstärkt international zu etablieren. Ich bin überzeugt, dass uns das gelingen wird. Voraussetzung dafür ist, dass wir weiterhin Fachvorträge auf Topniveau anbieten können.

Aber auf der Breakbulk in Rotterdam sind Sie auch dabei? Natürlich, als Aussteller und Besucher gleichermaßen. Wir wollen mit unseren Beschäftigten, Freunden und Partnern Spaß haben. Die Breakbulk Rotterdam ist eine Messe, zu der alle zusammenkommen. Allerdings stelle ich fest, dass in diesem Jahr auch viele Unternehmen zur Messe transport logistic nach München fahren, hier ist die Bandbreite der Logistik besonders groß. ■ bo



Experten der Drewes-Group vor Ort in Bilbao: Transport eines Maschinenteils (450 Tonnen) zur Produktion von Ammoniak in Katar auf einem selbstfahrenden Schwerlast-Transporter

Unsere Häfen. Ihre Zukunft.

www.nports.de

Folgen Sie uns auf

