

# THB

TÄGLICHER HAFENBERICHT

SONDERBEILAGE

## Bremische Häfen

**INTERVIEW** Chef der Drewes Group sieht Bremische Häfen bei Projektladung vorn ■ SEITE 2

**ÜBERSEEHAFEN** Der Plan zur Klimaneutralität im Jahr 2035 wird konkret ■ SEITE 4

**C3 BREMEN** Blaupause für künftige Logistikanlagen im Netzwerk der BLG ■ SEITE 6



Foto: Bremenports

Volle Konzentration: Ein tonnenschweres Bauteil wird mit größter Sorgfalt und Umsicht angeschlagen, bevor es sicher verladen werden kann

## Industrie und Dienstleister im Dialog

In Bremen findet das 11. Fachforum Projektlogistik statt - Spitzenbeteiligung bestätigt den Wert der Veranstaltung

Verladende Wirtschaft und maritime Dienstleister punktgenau zusammenzuführen, das ist ein herausragendes Ziel der Veranstalter des Fachforums Projektlogistik in Bremen. Es findet in diesem Jahr zum 11. Mal statt. 150 Teilnehmeranmeldungen

gingen bei der Bremischen Hafen- und Logistikvertretung (BHV) in den zurückliegenden Wochen ein. „Damit haben wir ein volles Haus“, freut sich BHV-Geschäftsführerin Petra Lüdeke. In diesem Jahr steht das Forum unter der Überschrift „Gewappnet

für unsichere Zeiten“. Der BHV ist es wieder gelungen, ein attraktives Vortragsprogramm zusammenzustellen. Patric Drewes, BHV-Präsidiumsmitglied, bringt den besonderen Mehrwert des Forums auf diesen Punkt: „Hier schaffen wir ein Miteinander

und vor allem Vertrauen, das immer noch einer der wichtigsten Standortfaktoren für die Bremischen Häfen ist.“ Abgerundet wird die Konferenz durch die Verleihung des BHV-Projektlogistik-Awards. Man darf also gespannt sein, wer der Gewinner ist. ■ EHA

ANZEIGE

**BHV** HAFEN · TRANSPORT · LOGISTIK

**11. FACHFORUM PROJEKTLOGISTIK**  
IM HAUS DER BÜRGERSCHAFT, BREMEN

**GEWAPPNET FÜR UNSICHERE ZEITEN**  
HEUTE, AM 15. JANUAR 2024, 10-17 UHR

Was erwarten wir von 2024? Wie gelingen Transformationsprozesse und welche Herausforderungen gilt es zu meistern? Gemeinsam mit Industrie- und Logistikunternehmen diskutieren wir HEUTE aktuelle Markteinblicke und die genannten Themen. Außerdem verleihen wir den 2. BHV-Projektlogistik-Award.

[www.bhv-bremen.de](http://www.bhv-bremen.de)

BREMEN BREMERHAVEN FACHFORUM PROJEKTLOGISTIK

# „Zwei Standbeine sollten immer laufen“

Dr.-Ing. Patric Drewes treibt den Expansionskurs der Bremer Drewes Group voran

**THB** Auf dem Speditions- und Logistikmarkt erleben wir eine anhaltende Phase der Konsolidierung, immer mehr Unternehmen werden geschluckt oder fusionieren. Wie viele Angebote haben Sie schon für die Drewes-Group erhalten?

**Patric Drewes** Bis jetzt noch keins! Wir vermitteln aber sicher auch nicht den Eindruck, dass wir zu kaufen sind. Im Umkehrschluss halten wir aber selbst Augen und Ohren offen nach möglichen Übernahmekandidaten, die gut zu uns passen würden.

**Die Drewes Group ist in der Vergangenheit auch durch Übernahmen stark gewachsen. Können Sie konkretisieren, ob und wie Sie diesen Kurs 2024 fortsetzen möchten? Haben Sie konkrete Unternehmen im Fokus?**

In der Tat haben wir mehrere Speditionen und Logistikdienstleister bewertet und unser Interesse an einer Übernahme bekundet. Doch deren Vorstellungen über den Verkaufspreis lagen deutlich über unseren Möglichkeiten. Hier haben die vergangenen Boomjahre sicherlich zu überhöhten Erwartungen beigetragen. Auf der anderen Seite haben wir aber auch inhabergeführte Unternehmen kennengelernt, die sich im Rahmen der Nachfolgeproblematik an uns gewandt haben. Hier steht nicht der maximale Erlös des Verkäufers im Vordergrund, sondern vielmehr eine nachhaltige, zukunftsfähige Lösung für das Unternehmen und vor allem für seine Beschäftigten. So eine Lösung ist für uns als Familienunternehmen immer interessant.

**Sie haben in den vergangenen zwei, drei Jahren die Drewes Group völlig neu aufgestellt und wachsen, wie schon angesprochen, stark. Lässt sich dieses Wachstum fortsetzen?**

In der Tat kommen wir aus einem starken Markt, der unserer Expansion sehr geholfen hat. Auch das Jahr



Fotos: Bremenports

The sky is the limit: Patric Drewes bescheinigt den Bremischen Häfen bei Projektverladungen eine europaweit führende Position



*„Auf dem Fachforum Projektlogistik schaffen wir ein Miteinander und vor allem Vertrauen, das immer noch einer der wichtigsten Standortfaktoren für die Bremischen Häfen ist“*

**Dr.-Ing. Patric Drewes**  
Managing Partner der Drewes Group und Präsidiumsmitglied der BHV

2024 sehe ich noch als stabil an. Dabei hilft uns unsere ausgesprochen diverse Aufstellung. So hat beispielsweise das Geschäft mit Windkraftkomponenten und Forstprodukte abgenommen. Dagegen sehen wir einen ansteigenden Markt in den Bereichen Öl und Gas, Mobility sowie im Maschinen- und Anlagenbau. Mein Großvater hat immer gesagt: Wir brauchen mehrere Standbeine, zwei davon sollten immer laufen. Diese Strategie verfolgen wir auch heute noch. Wir haben zwar mehrere Großkunden, sind aber nicht von ihnen abhängig. Zudem haben wir unser Team ausgebaut. Die Geschäftsführung haben wir vor drei Jahren mit dem Fachexperten für Breakbulk- und Projektschiffahrt Thomas Hölker sowie ganz aktuell mit Sascha Simon, der jahrzehntelange Erfahrung aus der industriellen Projektlogistik mitbringt, erweitert. So schaffen wir es, den Herausforderungen gerecht zu werden.

**Die Drewes Group setzt auf die Bereiche Logistics und Shipping. Welche Synergien bringt das für Ihre Kunden?**

Ich gebe Ihnen ein Beispiel dazu: Für den Gewinn eines Großauftrags für den Pipeline-Export nach Übersee konnten wir mit der Kombination der Erfolgsfaktoren „marktfähige Rate“, „Performance“ und „Erfahrung“ punkten. Das Projekt haben wir in partnerschaftlicher Zusammenarbeit mit einer großen Reederei und Terminalbetrieben in Bremen und Brake umgesetzt. Zur Vereinfachung der Prozesse trug bei, dass die Klarierung der Schiffe in den Häfen von der zu unserer Gruppe gehörenden Drewes Shipping durchgeführt wurde. Und als ganz wichtiger Punkt hat sich die Qualifikation unseres Teams herausgestellt. Bei uns arbeiten Speditions- und Schiffahrtskauffleute sowie Ingenieure. Das finden Sie so nur selten bei Logistikdienstleistern.

**Als Präsidiumsmitglied engagieren Sie sich stark in der Bremischen Hafens- und Logistikvertretung, kurz BHV. Als Spediteur und Logistikdienstleister sind Sie generell ja frei bei der Wahl der Hafensstandorte. Was spricht im Projektgeschäft aus Ihrer Sicht für die Bremischen Häfen?**

Das ist ganz klar die Qualität der hier ansässigen Dienstleister. Ob Verpacker, Stauer, Terminalbetreiber oder Surveyor: Wir haben eingespielte Teams, die auch Großprojekte, bei denen es mal kompliziert werden kann, mit ihrer Erfahrung problemlos wuppen können. Diese Erfahrung haben wir beispielsweise in den Westhäfen nicht immer machen können. Aus meiner Sicht sind die Bremischen Häfen bei der Projektverladung europaweit führend.

**Gibt es auch Knackpunkte, die verbessert werden müssen?**

Leider vermissen wir die Wertschätzung und Unterstützung der Politik. Wir sind verlängerte Werkbank der Industrie, Tor zur Welt, systemrelevant und beschäftigen eine Vielzahl hoch qualifizierter Fachkräfte. Das gilt nicht nur für Bremen und Bremerhaven, sondern für alle deutschen Seehäfen, mit denen wir trotz allen Wettbewerbs

an einem Strang ziehen. Die Hafeninfrastruktur benötigt dringend Investitionen, die nur mit politischem Willen umgesetzt werden können. Ein ebenso wichtiges Handlungsfeld ist die Digitalisierung. Auch hier sehe ich seit über einem Jahrzehnt leider wenig Fortschritt. Das betrifft beispielsweise die Etablierung der Blockchain-Technologie zur Prozessoptimierung. Aber auch das Thema schleppe Genehmigung von

Schwertransporten lässt uns nicht los. Da hinken wir unseren Wettbewerbern in den Westhäfen stark hinterher.

**Welche Rolle spielt das heute in Bremen stattfindende Fachforum Projektlogistik für Ihr Unternehmen und die BHV?**

Das Fachforum ist seit vielen Jahren eine hervorragende und bewährte Plattform, auf der wir die verladende Industrie mit unseren Dienstleistern verbinden. Hier schaffen wir ein Miteinander und vor allem Vertrauen, das immer noch einer der wichtigsten Standortfaktoren für die Bremischen Häfen ist. Wir sind mit der Veranstaltung regelmäßig ausgebucht, das Fachforum ist der perfekte Auftakt unserer Branche ins neue Jahr. Hier zeigen wir, was wir können. Und abends feiern wir dann gemeinsam auf dem Bremer Sechstagerennen. ■ bo

**ÜBER DIE DREWES GROUP**

Die Drewes Group ist ein bis heute in dritter Generation familien- und inhabergeführtes Unternehmen. An den Standorten in Deutschland, Belgien, Frankreich, Südafrika und seit 2023 auch in Ägypten, China, Österreich und den USA beschäftigt das Unternehmen mit seinen beiden Sparten Drewes Logistics und Drewes Shipping über 60 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Sie erwirtschaften einen Umsatz von rund 100 Millionen Euro jährlich. Gleichberechtigte Partner sind die Brüder Dr.-Ing. Patric Drewes und Robert A. Drewes. Thomas Hölker und Sascha Simon ergänzen die Geschäftsführung.

ANZEIGE

**DIE SCHWERLASTEXPERTEN AUS DEM NORDEN!**



- ➔ Kombinierte Verschiffungen weltweit
- ➔ ONE-STOP Service / DOOR-to-DOOR Service
- ➔ Einbringung / Heavy-Lifting on site
- ➔ Strecken Know-How europaweit
- ➔ Eigenes Lager für Schwerstücke bis zu 60 Tonnen in Bremerhaven

Haben Sie Bedarf an Schwer- und Sondertransporten plus Verschiffungen weltweit?

Dann sind wir die richtige Adresse!

**!WE MAKE LOGISTICS LOOK EASY!**

Herr Riza Gögüs  
 Business Development Manager Projects  
 Tel: +49 421 566 46 147  
 Mobil: +49 151 163 22 623  
 E-Mail: rgoegus@alexander-logistics.com

# Überseehafen wird CO<sub>2</sub>-neutral

Der Betrieb in Bremerhavens größter Hafenanlage soll ab 2035 treibhausgasfrei laufen – Konzept soll noch im Frühjahr stehen – Digitaler Zwilling hilft bei der Umsetzung



Fotos: Bremenports

Die Vorplanungen haben bereits vor einigen Jahren im Projekt „Sharc“ (steht für Smart Harbor Application Renewable Integration Concept) begonnen – jetzt wird es im Überseehafen konkret: Bereits im Frühjahr dieses Jahres soll ein Vorschlag für das zukünftige Konzept für den klimaneutralen Betrieb des Überseehafens stehen. Anschließend könnte die dafür nötige Versorgungsinfrastruktur erstellt werden, um spätestens 2035 Ernst zu machen. Ab dann soll der Betrieb im Überseehafen vollständig treibhausgasfrei laufen.

Hintergrund: Der Überseehafen ist mit einer Größe von 7,8 Millionen Quadratmetern die größte Hafenanlage in

Bremerhaven. Sie setzt sich zusammen aus Container-Terminal, Auto-Terminal, RoRo-Anlagen, Frucht-Terminal, Stückgut-Terminal und dem Kreuzfahrt-Terminal Columbuskaje.

Wie sich das konkret umsetzen lässt und welche Überlegungen und Entscheidungen dafür nötig sind? Genau das ist Thema des Projekts „Klimaneutraler Überseehafen“, das kürzlich auf Einladung der Hafenmanagementgesellschaft Bremenports mit einer gemeinsamen Kick-off-Sitzung aller Beteiligten – von den ortsansässigen Hafen- und Umschlagbetrieben bis zu den Terminal- und Netzbetreibern – in die heiße Phase gestartet ist. Und das durchaus mit

Vor allem Kreuzfahrtschiffe wie hier an der Columbuskaje treiben bei einer Landstromversorgung den Energiebedarf drastisch nach oben

Tempo: Schon bald sollen Ergebnisse – konkret: ein komplettes Konzept und Design für die CO<sub>2</sub>-freie Energieversorgung im Überseehafen stehen, um anschließend in die Umsetzung zu gehen.

Auf dem Weg dahin werden nun zunächst die Energiebedarfe im Hafen, die bereits im Vorgängerprojekt „Sharc“ ermittelt wurden, aktualisiert und detailliert festgehalten. Bestenfalls auf Basis stundengenaue Werte soll so das Jahr 2022 im Überseehafen, was den Verbrauch von Strom, Diesel, Öl, Gas und anderer Energieträger angeht, erfasst werden. Auf Basis dieser Daten und weiterer Parameter soll dann eine Art „digitaler Zwilling“ des Überseehafens

# 70

Prozent des Energiebedarfs im Hafen geht auf das Konto der Mobilität

ANZEIGE



## BREMEN UND BREMERHAVEN: DIE HEIMATHÄFEN DER PROJEKTLADUNG

Optimale Umschlagsplanung und kompetente technische Beratung für Projektladung und Schwergut

Mehr Informationen finden: [www.blg-logistics.com](http://www.blg-logistics.com)

BREMEN:



BREMERHAVEN:





„Das, was wir hier jetzt gemeinsam mit den Umschlag- und Hafenbetrieben tun, ist kein Forschungsprojekt mehr. Wir wollen am Ende umsetzen, was wir hier entwickeln und letztlich ein neues Energiesystem für den gesamten Hafen schaffen“

**Dr. Lars Stemmler**

Projektleiter bei Bremenports

entstehen, anhand dessen die verschiedenen Möglichkeiten zur treibhausgasfreien Umstellung simuliert werden können. Denn die Auswahl der zur Umstellung zur Verfügung stehenden Energieerzeugungsmöglichkeiten sei groß, führte Dr. Cornelius Anger von der Siemens Advanta Consulting, die das Projekt extern betreut, aus: „Welche Energieform - oder vielmehr, welcher Mix am Ende die sinnvollste Lösung für den CO<sub>2</sub>-neutralen Überseehafen ist, wird im weiteren Verlauf unter anderem anhand der Simulation und auf Basis der Gespräche, die wir mit allen Beteiligten führen, zu entscheiden sein. Denkbar ist erst einmal alles - von Biogas über Photovoltaik oder Windenergie bis hin zu Großwärmetauschern, die das



Lichtermeer: Der Überseehafen ist die größte Hafenanlage Bremerhavens und besonders vielseitig aufgestellt

Weserwasser nutzen, um Hafengebäude zu beheizen.“

Dass dies alles andere als trivial ist, wurde schon in der Kick-off-Sitzung deutlich. So soll - anders als im Vorgängerprojekt „SharC“ - nunmehr auch die Landstromversorgung der Schiffe mitgedacht werden. Keine Kleinigkeit, wenn man bedenkt, dass schon ein größeres Schiff den „temporären“ Anschluss einer mittelgroßen Kleinstadt mit mehreren Tausend Einwohnern an das Hafen-Stromnetz bedeutet. Eine besondere Herausforderung ist zudem das Thema „Mobilität im Hafen“: Schon im Projekt „SharC“ war deutlich geworden, dass hier, angefangen von den Van-Carriern bis zur Hafeneisenbahn, rund 70 Prozent des gesamten Energieverbrauchs des Hafens anfallen - auch dies wird eine echte Herausforderung bei der Umstellung darstellen.

„Ja, wir haben noch einiges an Weg vor uns“, betont auch Dr. Lars Stemmler, der das Gesamtprojekt bei Bremenports leitet. Gleichwohl sei aber klar: „Das, was wir hier jetzt gemeinsam mit den Umschlag- und Hafenbetrieben tun, ist eben kein Forschungsprojekt mehr. Wir wollen am Ende umsetzen, was wir hier entwickeln und letztlich ein neues Energiesystem für den gesamten Hafen schaffen.“ Und dabei gehe es eben auch um Tempo: „Einerseits lassen uns die bedrohlichen Klimaszenarien kei-

ne Wahl, andererseits ist 2035 letztlich schon übermorgen, wenn man bedenkt, wie umfangreich dieser Transformationsprozess im Überseehafen

sein wird. Und letztlich wollen wir zudem unsere Vorreiterrolle in Sachen Klimaschutz im Hafen nicht verlieren“, so Stemmler optimistisch. ■ bo

ANZEIGE

## MIT LIEBE UMGESCHLAGEN

**WIR MACHEN ALLES MÖGLICH**

Egal, ob Container, Autos, Stück- und Massengüter, Gefahrgut oder Projektladung – eine besondere Behandlung kennt bei uns keine Grenzen!



**BREMENPORTS.DE**



**BREMEN  
BREMERHAVEN  
ZWEI STÄDTE. EIN HAFEN.**

### IMPRESSUM

#### Sonderbeilage N° 1

zum THB Deutsche Schifffahrts-Zeitung  
N° 9 vom 15. Januar 2024

#### 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:** Behrend Oldenburg, Joshua Wygand

**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

# „C3 Bremen“ gewinnt Sonderpreis der deutschen Mobilitätswirtschaft

BLG-Logistikzentrum setzt Maßstäbe in der Nachhaltigkeit – Der Name steht für Customer, Climate und Comfort

# 23.000

PV-Module sind auf dem Dach installiert

# 24

fahrerlose Transportsysteme sorgen für den Materialfluss

# 54

Sektionaltore ermöglichen den Zugang



Fotos: BLG, Himsel

Der Seehafen- und Logistikdienstleister BLG Logistics ist in der Frankfurter Paulskirche mit dem Sonderpreis „Energieeffizienz“ der deutschen Mobilitätswirtschaft für sein nachhaltiges Logistikzentrum C3 Bremen ausgezeichnet worden.

Mit diesem Sonderpreis prämiiert die Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft e. V. (DVWG) Erfolgsprojekte und Lösungen, die den Energieverbrauch und die klimarelevanten Emissionen im Verkehrssektor entscheidend sowie mess- bzw. nachweisbar reduzieren.

Das C3 Bremen gilt als ein Logistikzentrum, mit dem die BLG neue Maßstäbe in Sachen Nachhaltigkeit und Ausstattung von Logistik-Immobilien setzen möchte. Die namensgebende Abkürzung des C3 steht für die Anfangsbuchsta-

ben der englischen Begriffe Customer, Climate und Comfort – Kundenanforderungen, Nachhaltigkeit und Mitarbeiterbedürfnisse, die alle bei der Entwicklung des Gesamtkonzepts der Immobilie im Mittelpunkt standen.

Neben einem ganzheitlichen Energiekonzept für Heizung, Warmwasser und Lüftung sowie einer umfassenden Gebäudeisolierung und intelligenter Lichtsteuerung ist vor allem die Eigenenergieerzeugungskapazität des Gebäudes für den Faktor Nachhaltigkeit maßgeblich.

„Bei einem wachsenden Güterverkehr ist die nachhaltige Gestaltung von Lieferketten wichtiger denn je. Das betrifft auch die Immobilie, die in der Logistik einen besonders hohen Anteil an den CO<sub>2</sub>-Emissionen hat. Um gesetzte Klimaziele zu erreichen, muss

*„Um gesetzte Klimaziele zu erreichen, muss die verbrauchte Fläche von Logistikzentren möglichst effizient genutzt werden. Als Leuchtturmprojekt für grüne Logistik ist C3 Bremen in der Hinsicht deutlich innovativer, ganzheitlicher und nachhaltiger. Damit konnte es die Jury von sich überzeugen“*

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

die verbrauchte Fläche von Logistikzentren möglichst effizient genutzt werden“, begründet Jury-Mitglied Prof. Dr. Claudia Kemfert die Entscheidung. „Als Leuchtturmprojekt für grüne Logistik ist C3 Bremen in der Hinsicht deutlich innovativer, ganzheitlicher und nachhaltiger. Es umfasst vielfältige Komponenten von einer Photovoltaikanlage im Großformat bis hin zu verschiedenen Energieeffizienzmaßnahmen der Gebäudehülle und Grünanlagen. Damit konnte es die Jury von sich überzeugen.“

Die Ehrung fand Ende vergangenen Jahres im Rahmen des Deutschen Mobilitätskongresses statt, den die DVWG bereits zum neunten Mal gemeinsam mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund und der Messe Frankfurt GmbH veranstaltete. ■ bo

# Blaupause für künftige Standorte im BLG-Netzwerk

Das C3 Bremen im Portrait – Viel Grün drinnen und draußen soll für das Wohlbefinden der Mitarbeiter sorgen

Das neue C3 Bremen bündelt die Logistikaktivitäten für das globale Mercedes-Benz CKD-Produktionsnetzwerk in Deutschland. Fahrzeugteile werden dabei nach der Completely-Knocked-Down-Methode (CKD) für den weltweiten Versand über die großen deutschen Seehäfen vorbereitet. Dienstleistungen, die bisher an mehreren Standorten erbracht wurden, werden nun im C3 Bremen gebündelt.

Die Lage des neuen Logistikzentrums am Güterverkehrszentrum ist dabei vorteilhaft: Der Standort verfügt über eine direkte Anbindung an die Autobahn, den Schienenverkehr und über den Neustädter Hafen an die Binnen- und See-

schifffahrt. Die Grundstücksfläche umfasst über 150.000 Quadratmeter. Die Logistikanlage ist mit 54 Sektionaltoren, 16 ebenerdigen Toren, 28 Lkw-Stellplätzen sowie 333 Pkw-, 15 Motorrad- und 114 Fahrradstellplätzen ausgestattet. Das Betriebsrestaurant verfügt über rund 150 Sitzplätze sowie eine Außenterrasse.

Im C3 Bremen sind 24 fahrerlose Transportsysteme (FTS) im Einsatz, sieben Regalbediengeräte arbeiten im Schmalgangregal, das aus zwölf Gassen und 23 Regalzeilen besteht.

Das Gebäude verfügt nach Angaben der BLG über die derzeit größte zusammenhängende Aufdach-Photovoltaikanla-

ge auf Industriegebäuden in Deutschland. Darüber können jährlich 8,4 Millionen Kilowattstunden Solarstrom erzeugt und direkt in der Logistikimmobilie vor Ort genutzt werden. Mit den überschüssigen Mengen können zusätzlich Haushalte oder auch Industriepartner über Direktverträge versorgt werden. Die Solaranlage besteht aus 23.000 PV-Modulen und 52 Wechselrichtern. Für elektrische Pkw stehen elf Ladestationen auf dem Mitarbeiter- und Gästeparkplatz zur Verfügung. Für E-Bikes gibt es abschließbare Fächer, in denen die Akkus aufgeladen werden können. Mooswände und -elemente in den Innenbereichen tragen zum Wohlbe-

finden bei: 16 Moosbälle mit 60 Zentimeter Durchmesser und einem Gewicht von jeweils zehn Kilogramm hängen verteilt in den allgemeinen und sozialen Bereichen der Immobilie. Das größte Mooselement hat einen Durchmesser von fast zwei Metern. Die Außen-Grünanlage umfasst heimische Bäume, darunter viele Obstbäume und Gehölze, die Platz für Erholung bieten. Zusätzlich befinden sich in den Grünbereichen Ruhezone in Form einer Dünenlandschaft.

Das C3 Bremen ist nach Unternehmensangaben kein singuläres Projekt, sondern soll als Blaupause für künftige Standorte im BLG-Netzwerk dienen. ■ bo

ANZEIGE

## Bremische Häfen auf Klima-Kurs: Kostenlose Energievisiten bieten hohes Einsparpotenzial für Unternehmen



Mit den energievisiten bietet die gemeinnützige Klimaschutzagentur energiekonsens hochwertige und kostenlose Kurzberatungen für verschiedene Themenfelder und Querschnittstechnologien an. Im Schnitt kann jeder Betrieb schon durch kleine Maßnahmen bis zu 20 Prozent Energie sparen.

### Mit kleinen Veränderungen 20 Prozent Energie sparen

Besonders aktuell ist das Thema Heizen und Wärmeversorgung, denn die Energie- und Klimakrisen machen den Umstieg auf effizientere und emissionsärmere Technologien unvermeidlich. Darum hat energiekonsens auch dafür eine kostenlose Beratung im Angebot. „Anders als für Privatpersonen geht es bei Betrieben nicht nur um Raum-, sondern auch um

teure Prozesswärme“, erklärt Marcel Johannsen von energiekonsens. „Hier Maßnahmen zu ergreifen, lohnt sich schnell.“

Während der etwa dreistündigen Beratung besuchen unabhängige Ingenieur\*innen die Firmen und analysieren die Stromverbräuche, decken Energieeinsparpotenziale auf und liefern Maßnahmenempfehlungen. Diese müssen nicht teuer sein: „Nach unserer Erfahrung sind es schon kleine Veränderungen in den Geräteeinstellungen oder dem Nutzungsverhalten, die bis zu 20 Prozent Ersparnisse bringen“, erläutert Johannsen.

### Mit Energieeffizienz Abhängigkeiten reduzieren

Für Unternehmen, die neu bauen, ihre Gebäude erweitern oder sanieren, lohnt es sich möglichst früh das Thema Energieeffizienz zu berücksichtigen. Dafür gibt es die energievisite:neubau. Sowohl für Neu- als auch Bestandsbauten interessant ist die Installation einer Solaranlage. Mit einer eigenen und klimafreundlichen Stromversorgung machen sich Unternehmen weitestgehend unabhängig von schwankenden Strompreisen sowie steigenden CO<sub>2</sub>-Abgaben und leisten einen Beitrag für den Klimaschutz. Mit der energievisite:solar erfahren die Firmen mehr über die absehbare Amortisationszeit und erhalten Empfehlungen für das weitere Vorgehen.

Weitere energievisiten bietet energiekonsens für die Themenfelder Beleuchtung, Server, Druckluft, Mobilität, Lüftungsanlagen und Kleinstbetriebe an.



Anmeldung und weitere Informationen unter [energiekonsens.de/unternehmen/energievisiten](https://energiekonsens.de/unternehmen/energievisiten)



# Container-Binnenschiffsrouten für „grünes“ Norddeutschland

NWL startet Verbindung zwischen Bremen und Hamburg – Binnenschiff „Hyperion“ im Einsatz



Die für den Hamburg-Dienst vorgesehene „Hyperion“ auf der Weser

Fotos: NWL, Deeg

Die Norddeutsche Wasserweg Logistik (NWL) aus Bremen und der Wirtschaftsverband Weser (Weserbund) arbeiten derzeit an der Entwicklung einer regelmäßigen Container-Binnenschiffsrouten zwischen Hamburg und Bremen beziehungsweise Bremerhaven. Bereits in diesem Jahr soll der Regelverkehr mit festen Abfahrten starten. Das zukunftsweisende Projekt läuft dabei unter dem Namen „InnoWaTr“.

Als ersten Schritt haben die beiden Partner jüngst einen Leitfaden für das weitere Vorgehen erarbeitet sowie die Vorteile für potenzielle Kunden formuliert.

„Wer den Hamburger Hafen kennt, weiß, wie schwierig es ist, einen Slot für die Lkw-Abfertigung zu bekommen. Um den Kunden eine gute Alternative zu bieten, wollen wir mehr Container oder auch Stückgut in Bremerhaven umschlagen, da hier noch Kapazitäten frei sind“, berichtet NWL-Geschäftsführer Tim Böttcher.

Auf der neuen Containerroute zwischen der Elbmetropole und den wirtschaftlich eng verbundenen Städten Bremen sowie Bremerhaven soll demnach zeitnah das Bin-

nenschiff „Hyperion“ eingesetzt werden, das derzeit die Strecke zwischen Fallersleben und Bremerhaven bedient.

Bei einer Länge von 86 Metern und einer Breite von 9,60 Metern beträgt die Tragfähigkeit des 1972 in den Niederlanden erbauten Frachters rund 1330 Tonnen. Unternehmen, die auf die neue Schiffslösung umsteigen, können so die Straßen und den Verkehr zwischen den norddeutschen Logistiknotenpunkten deutlich entlasten.

Ein weiterer positiver Faktor ist, dass die Lärmbelastigung durch die Binnenschiffahrt deutlich geringer als beim Güterverkehr auf Straße und Schiene ausfällt. Vor allem sperrige oder schwere Güter wie Windkraftanlagen oder Maschinenteile lassen sich gut mit dem Binnenschiff transportieren, da für solche Transporte auf dem Wasserweg keine gesonderten Genehmigungen erforderlich sind.

Dadurch sollen entsprechende Unternehmen ihre Schwerguttransporte deutlich schneller und kurzfristiger abwickeln können. Aufgrund der langen Strecke steigen jedoch die Kosten pro TEU an und die Transportzeit ver-

längert sich entsprechend. „Im Kosten-Nutzen-Vergleich muss der Kunde diese wirtschaftlichen Faktoren in Kauf nehmen, um einen umweltfreundlicheren Transport zu erhalten. Wir sind jedoch der Meinung, dass die zukünftigen Umweltvorteile dieser Containerroute die Anfangsinvestitionen rechtfertigen“, erklärt Böttcher.

Durch die Zusammenarbeit mit dem Wirtschaftsverband Weser und großen Partnern wie Rhenus und Contargo kann die NWL nach eigenen Angaben das Potenzial der neuen Route voll ausschöpfen und die Transporte auf dem Wasserweg dadurch optimieren: Während der Weserbund die Kommunikation mit seinen Mitgliedern, die größtenteils an der Strecke ansässig sind, übernimmt, soll die NWL ihr praktisches Know-how bei der Umsetzung des Projekts einbringen.

Zum Hintergrund: Die NWL transportiert regelmäßig verschiedene Güter auf der Elbe, dem Mittellandkanal und der Weser. Zwischen Hamburg und Bremerhaven verkehrt die NWL dabei mit verschiedenen Schiffsgrößen zwischen 54 und 60 TEU. ■ jwy/bo



„Wer den Hamburger Hafen kennt, weiß, wie schwierig es ist, einen Slot für die Lkw-Abfertigung zu bekommen. Um den Kunden eine gute Alternative zu bieten, wollen wir mehr Container oder auch Stückgut in Bremerhaven umschlagen, da hier noch Kapazitäten frei sind“

**Tim Böttcher**  
NWL-Geschäftsführer

# 1330

Tonnen beträgt die Tragfähigkeit der „Hyperion“