

## Sechs Großeinsätze und 100 Übungen

Havariekommando zieht Bilanz

VON HELEN HOFFMANN

**Cuxhaven.** Das Havariekommando hat im vergangenen Jahr drei Einsätze auf der Nordsee, zwei auf der Elbe und einen in der Ostsee geleitet. „Jede Einsatzlage hatte ihre Herausforderungen und lieferte Erkenntnisse für die Zukunft“, sagte der Leiter des Havariekommandos Hans-Werner Monsees am Donnerstag bei einer Bilanz für das Jahr 2019. Fünf der sechs Schadenslagen passierten im Januar – dazu zählte die Havarie des Frachters „MSC Zoe“, der in der stürmischen Nordsee 342 Container verloren hatte.

Das Havariekommando wurde 2003 als gemeinsame Einrichtung des Bundes und der fünf norddeutschen Bundesländer gegründet. Bei Unfällen auf der Nord- und Ostsee plant und organisiert es Hilfe etwa für Verletzte, bei Verunreinigungen durch Schadstoffe und bei Bränden. Es hat keine eigenen Einsatzkräfte, sondern arbeitet mit Partnern auf Bundes- und Länderebene zusammen wie Feuerwehren, dem Technischen Hilfswerk und der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger. Sitz des Havariekommandos mit derzeit rund 40 Beschäftigten ist in Cuxhaven.

Um sich auf Notfälle vorzubereiten, haben das Havariekommando-Personal und die Einsatzkräfte der Partner nach eigenen Angaben im vergangenen Jahr mehr als 100 Übungen durchgeführt. Sie trainierten zum Beispiel die Ölberäufung mit Schiffen, einem Ölüberwachungsflugzeug und einem Hubschrauber. Dabei arbeiteten Einsatzkräfte aus den Niederlanden, Norwegen, Dänemark, Deutschland und von der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs zusammen.

Manche Übungen etwa zur Versorgung von Verletzten wurden im Süden Deutschlands oder im Ausland organisiert. „Wir wollen für alle Einsatzkräfte optimale Übungsbedingungen schaffen, damit wir im Einsatzfall Menschen und Umwelt vor den Auswirkungen eines Schadensereignisses bestmöglich schützen können“, sagte Monsees.

### US-KREUZFAHRTSCHIFF

#### Bau verzögert sich um Monate

**Miami/Turku.** Das Kreuzfahrtschiff „Mardi Gras“ von Carnival Cruise Line wird mehrere Monate später fertig als geplant. Die Auslieferung war für den 31. August 2020 geplant gewesen – nun soll das Schiff laut der Reederei am 14. November in See stechen. Acht Reisen – auch in Europa – wurden abgesagt. Die „Mardi Gras“ für 5200 Passagiere wird derzeit in der Meyer Werft in Turku gebaut. Als erstes US-Kreuzfahrtschiff wird es komplett mit Flüssiggas angetrieben. Highlight ist eine Achterbahn. Bereits 2019 wurden zahlreiche Kreuzfahrtschiffe später fertig als geplant – etwa die „World Explorer“ von Nicko Cruises, die „Hanseatic Nature“ von Hapag-Lloyd Cruises, die „Costa Smeralda“ von Costa und die „Aida Mira“ von Aida Cruises. DPA

### VORTRAG

#### Digitale Chancen im Schiffbau

**Bremen.** Den nächsten Vortrag des Straak-Forums gibt es am Donnerstag, 9. Januar, unter dem Titel „Digitaler Wandel: Chancen und Herausforderungen für den Schiffbau“. Referent ist Matthias Hinz vom digitalen Transferunternehmen Adoptr aus Bremen. Die Veranstaltung beginnt um 17 Uhr und findet im Seminarcontainer R01 auf dem Parkplatz des AB-Gebäudes (Hochhaus) an der Hochschule Bremen, Standort Neustadtswall, statt. Das Straak-Forum ist eine durch die Fachrichtung Schiffbau und Meerestechnik organisierte Vortragsreihe, die Studierenden und Interessierten aus der Industrie während der Vorlesungszeit regelmäßig jeden zweiten Donnerstag im Monat eine Plattform zum Austausch bietet. PHA

### LLOYD-JUBILÄUM

#### Treffen am Gründungstag

**Bremen.** Das 11. Lloydtreffen findet am Donnerstag, 20. Februar, statt – dem Gründungstag des Norddeutschen Lloyds. Die ehemaligen Mitarbeiter und Freunde der Bremer Reederei, aus der 1970 durch den Zusammenschluss mit der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actien-Gesellschaft Hapag-Lloyd wurde, treffen sich dafür ab 11 Uhr im Marriott (Lloyd)-Hotel zu Bremen. Mit dabei sein wird Harald Focke. Der Schiffahrtshistoriker wird unter dem Titel „Das Ende des Norddeutschen Lloyds 1967 - 1970“ einen Vortrag halten. Die Teilnahme inklusive Essen kostet 26 Euro. Anmeldungen nimmt Michael Müller-Larrey unter der Adresse mml@nord-com.net per E-Mail, per Fax unter der Nummer 0421/9 49 0059 oder per Briefpost Oberländer Hafen 9, 28199 Bremen, entgegen. PHA

REDAKTION HAFEN  
Telefon 0421/36 71 34 40  
Mail: hafen@weser-kurier.de



Autobauer Porsche schickt seine Sportwagen seit April 2019 gut verpackt im Container per Zug von Bremerhaven nach China. Das Bremer Familienunternehmen Alexander Logistics will die „eiserne Seidenstraße“ mit einem neuen Netzwerk auch für kleine und mittelständische Betriebe attraktiv machen. FOTO: PORSCHE

# Porsche per Zug statt Schiff nach China

Warum der Autobauer auf die neue Seidenstraße setzt, und für welche Waren dieser Weg ebenso Sinn macht

VON FLORIAN SCHWIEGERSHAUSEN

**Bremerhaven/Bremen.** Porsche-Autos von Bremerhaven nach China transportieren – dafür gibt es ja eigentlich die sogenannten Roro-Schiffe (englische Abkürzung für „roll on, roll off“). Doch der Sportwagenbauer setzt nun bereits seit neun Monaten auf einen Zug, der zweimal pro Woche von der Seestadt nach Chongqing im Südwesten Chinas fährt. Am Eurogate-Terminal werden die Autos dafür bei der Fracht-Station gut verpackt und in Container verladen – Planen, Folien und auch Felgenreifen sollen gegen Transportschäden schützen. Auf diese Weise wurden 2019 bereits 8000 Fahrzeuge nach China gebracht. Pro Zug sind in Deutschland bis zu 44 Waggons erlaubt. Außerhalb der deutschen Grenzen können es bis zu 66 Waggons sein.

Es ist der erste Zug von Bremerhaven nach China. Andere Verbindungen von China nach Hamburg oder Duisburg gibt es bereits länger. Für die Strecke von der Seestadt braucht der Zug gut 20 Tage – das Schiff benötigt dafür etwa die doppelte Zeit. Jörg Walz, Logistik-Sprecher bei Porsche sagt: „Die Transportqualität ist sehr gut, was für unsere Fahrzeuge wichtig ist.“ Auf den Zug kommen die Autos, die für die zentralen Regionen Chinas sowie den Nordwesten und den Südwesten bestimmt sind. „Was für den Südosten Chinas ist, wird per Schiff transportiert“, ergänzt Walz. Die höheren Kosten rechnet sich.

Die komplette Abwicklung organisiert das Logistikunternehmen Hellmann, das seinen Hauptsitz in Osnabrück hat. Die Verantwortlichen dort sind zufrieden mit dem Einsatz der zwei Blockzüge wöchentlich, die insgesamt mehr als 160 Fahrzeuge ins Reich der Mitte transportieren. Laut Hellmann ist Porsche der

erste deutsche Automobilhersteller, der Fertigerfahrzeuge über die „eiserne Seidenstraße“ nach Fernost liefern lässt. Matthias Magnor, der Verantwortliche für die Operationen auf der Schiene, sagt: „Der Auftrag hat eine enorme Strahlwirkung, und wir erhalten zunehmend auch Anfragen von anderen Kunden – nicht nur aus der Automotive-Branche sondern zum Beispiel auch aus den Bereichen Retail und Fashion.“

So habe sich inzwischen die Zugverbindung nach China als dritte Säule des transkontinentalen Verkehrs fest etabliert. „Gerade für Kunden, die hochpreisige oder saisonkritische

„Die Transportqualität ist sehr gut, was für unsere Fahrzeuge wichtig ist.“

Jörg Walz, Porsche-Sprecher

Ware zwischen Europa und China transportieren lassen, gewinnt die Verbindung zunehmend an Bedeutung“, fügt Magnor an. Auch wenn die Container wegen der unterschiedlichen Spurbreiten in den verschiedenen Ländern, zweimal umgeladen werden müssen, erscheine der Transportweg attraktiv.

2011 fuhr der erste Zug von der chinesischen 30-Millionen-Metropole Chongqing nach Deutschland und endete im Duisburger Hafen. Daraus sind inzwischen 35 Züge geworden, die pro Woche am größten Binnenhafen der Welt ankommen. Einige Züge fahren heute über Köln sogar weiter bis nach Madrid. Was die Züge von Chongqing nach Duis-

burg angeht, ist seit 2017 auch der Bremer Speditur Alexander Global Logistics (AGL) mit von der Partie. Das Familienunternehmen vermarktet seitdem den Zug für den chinesischen Staatsbetrieb Yuxinou.

Dabei will es der Bremer Alexander Hellmers aber nicht belassen, der im Familienunternehmen für den Import zuständig ist. Um die neue eiserne Seidenstraße auch kleinen und mittelständischen Betrieben zugänglich zu machen, hat er zum Jahresanfang das New Silk Road Network an den Start gehen lassen. „Ich habe die Erfahrung gemacht, dass Unternehmen, die nicht ihren Sitz entlang der Haltepunkte des Zuges haben, meinen, dass der Zug für sie nicht infrage kommt. Außerdem wissen sie nicht so recht, wer für sie als kleines oder mittelständisches Unternehmen der richtige Ansprechpartner ist“, sagt Hellmers.

Die Idee hat Hellmers, der in London studiert hat, zusammen mit seiner ehemaligen Kommilitonin Ziwei Liu auf den Weg gebracht. Das Duo zielt bei dem Netzwerk auf Betriebe ab, die eben nicht so groß sind, dass sie in China über eigene Büros verfügen. Sie sollen über das Netzwerk nicht nur in Kontakt mit Spedituren kommen. „Das NSRN soll alle Aspekte der Logistik abbilden“, sagt Hellmers. Ziwei Liu fungiert als Geschäftsführerin des Netzwerks. Die gebürtige Chinesin wird sich um die Kontakte in Fernost kümmern. Sie und Hellmers sind jetzt zum Jahresanfang zu einer Reise nach Asien aufgebrochen, um vor Ort mit potenziellen Netzwerkpartnern Gespräche zu führen.

Bisher sind 22 Unternehmen dem Netzwerk beigetreten, die über die NSRN-Internetseite in Kontakt treten können. „Jede Woche erhalten wir für unser Netzwerk neue Anfragen.

Darunter sind Agenten aus China, mit denen ich vorher nie zu tun hatte“, erklärt der Logistiker. Aber nicht jeder, der möchte, soll Mitglied werden können. Die Zahl soll pro Land begrenzt werden, jedes Mitglied zahlt 2500 Euro und zusätzlich 500 Euro, die in eine Ausfallversicherung fließt, sollte eines der Mitglieder nicht zahlen.

Kapazitäten, um Waren von Deutschland nach China zu bringen, seien ausreichend vorhanden, wie Hellmers sagt: „Es gibt immer noch eine große Anzahl an Leercontainern, die Richtung China gehen.“ Gut gefüllt seien sie dagegen mit dem Ziel Europa. Ziwei Liu

„Jede Woche erhalten wir neue Anfragen für unser Netzwerk.“

Alexander Hellmers, NRSN-Gründer

hat Mitte November in Bremen mit ihrer Arbeit begonnen und sagt: „Über das Netzwerk von Alexander Global Logistics haben wir zuvor Partner gefragt, ob ein neues Netzwerk wie NRSN ihnen einen Mehrwert bieten könnte. Das Feedback dazu war positiv.“

Der Transport per Zug sei für bestimmte Warengruppen interessant, so Hellmers: „Vor allem technisch anspruchsvolle Waren sind in den Containern wie beispielsweise hochwertige Smartphones.“ Ebenso sei es für deutsche Maschinenbauer interessant, ihre aufwendige Technik im Container per Zug nach China zu schaffen. Die Fäden dafür laufen seit dieser Woche offiziell in Bremen zusammen.

# Wasserstoffantriebe zuerst für Fähren und Touristenboote

Fachkonferenz in Bremen zeigt, wie es um die Entwicklung der elektro- und hybrid-basierten Mobilität bei Schiffen steht

VON PETER HANUSCHKE

**Bremen.** Wenn mittelfristig der Umstieg auf emissionsfreie Antriebskonzepte gelingen soll, müssen dazu auch die entsprechenden Schritte für die Binnen- und Küstenschiffahrt getan werden. Welche Fortschritte es in diesem Zusammenhang in der elektro- und hybrid-basierten Mobilität gibt, darum soll es in der zweitägigen Abschluss-Fachkonferenz E-Mobis gehen, zu der die Bremische Hafenvertretung für den 27. und 28. Januar einlädt. Zu den Vortragenden gehören unter anderem Referenten der RWTH Aachen und der TU Berlin.

In dem vom Bundesforschungsministerium und vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt geförderten Innovationsforum E-Mobis, das seit Mai 2019 läuft, geht es um das Potenzial der rasanten und vielfältigen Entwicklung von emissionsfreien Antriebskonzepten. Fragen zu Sachstand und Forschungsergebnissen werden in diesem Zusammenhang aufgegriffen. Das Forum soll dazu dienen, über Ideen zu klimaneutralen Antrieben, zu marktfähigen Produkten sowie Verfahren und Dienstleistungen mit den Teilnehmern zu diskutieren. Die Hauptakteure, die das Innovationsforum gemeinsam orga-

nisieren, sind die Maritime Allianz Ostseeregion mit Sitz in Rostock und die Bremische Hafenvertretung.

Nach Angaben der Initiatoren sei es momentan immer noch schwierig, das Potenzial bei der E-Mobilität und den Hybrid-Varianten zu verbessern. Dazu fehle es bisher an Ressourcen bei der Binnen- und Küstenschiffahrt, die von heterogen strukturierten mittelständischen Unternehmen geprägt sei.

Das Ziel von E-Mobis ist der Aufbau eines Netzwerks, um den Sachstand, die Forschungsergebnisse und die Ideen zu klimaneutralen Antriebskonzepten, zu marktfähigen Produkten, Verfahren sowie Dienstleistungen zu bündeln und die Weiterentwicklungen zu fördern. Entscheidungsträger und Akteure der Hafen-, Binnen- und Küstenschiffahrt sollen so in die Lage versetzt werden, für ihren jeweiligen Anwendungsfall passende

technische Lösungen zur Abkehr von fossilen Treibstoffen zu finden. E-Mobis soll außerdem zu neuen Kooperationen beitragen, um Projekte und Forschungsvorhaben voranzutreiben. Dazu sei eine branchenübergreifende und interdisziplinäre Plattform notwendig.

Die Referenten werden auf der Konferenz über spezielle Batterien für Schiffsantriebe informieren und sich neben Wasserstoff auch mit dem Antrieb durch Ammoniak beschäftigen. Auch wird es darum gehen, was die alternativen Antriebe in Zukunft für den Bau und das Design eines Schiffs bedeuten werden. Das Bundesforschungsministerium sieht als erste Anwendungsfelder Fähren im Nahverkehr oder auch Touristenboote. Denn hier sei in Zukunft mit strengeren Umweltauflagen zu rechnen.

Die Konferenz findet auf der MS „Oceana“ am 27. Januar von 12.30 bis 18 Uhr statt und am 28. Januar von 9 bis 15 Uhr. Geplant ist auch ein Senatsempfang durch Hafensenatorin Claudia Schilling. Infos zum Programm sowie ein Anmeldeformular gibt es im Internet [bit.ly/2trCTGQ](http://bit.ly/2trCTGQ). Bis zum 17. Januar ist die Anmeldung per E-Mail an [office@bhv.bremen.de](mailto:office@bhv.bremen.de) möglich. Telefonisch beantwortet die Bremische Hafenvertretung Fragen zu der Veranstaltung unter 0421/535 09 70.



Für ein Veranstaltungs- und Ausflugsschiff wie die „Oceana“ sehen die Experten großes Potenzial, dass in Zukunft alternative Antriebe zum Einsatz kommen. FOTO: VOLKER KÖLLING