



Foto: J. MÜLLER

Niedersachsenkai Brake - Verladung von Turmteilen

Windkraftflößer packen's an

Um Deutschlands Windparkbaustellen tausende Großkomponenten im Jahr zuzuliefern, braucht es gute Häfen – und gute Logistik-Dienstleister.

TILMAN WEBER

Von Spanien, Portugal, Dänemark, der Türkei, Indien, den USA, Mexiko, Brasilien, China – speziell für Meereswindturbinen auch von Frankreich, Großbritannien und künftig Polen und Italien kommen sie. Seit Nordex 2022 als letzter Akteur eine Rotorblattfertigung in Deutschland dicht gemacht hat, fahren Schiffe inzwischen im Standard von 8 bis 15 oder noch mehr Turbinensätzen pro Fracht von vielen Himmelsrichtungen die deutschen Häfen an. Dort schlagen sie diese auf Lkw um, um sie über Autobahnen in die Lande auszuschwärmen.

Ähnliches spielt sich beim Import der Maschinenhäuser und Stahltürme ab. Doch mit ihrer schier Größe prägen die Blätter die exotisch anmuten-

0,4-0,5

MILLIONEN Tonnen Windkraftgut gehen alleine in Niedersachsen jährlich durch den Umschlag der Häfen.

den Szenarien. Zu Stoßzeiten gleichen Häfen auf Luftbildern den auf alten Fotos gezeigten Umschlagflächen endloser Reihen an Stoßzähnen und anderer sperriger Naturware aus den Kolonien.

Die 80 Meter langen Großkomponente sind freilich bislang nur auf den ersten Blick eine Last. Ihre Logistik gelingt in Deutschland ausreichend, um die geplanten Projekte zu beliefern. Zumal es bei immer leistungsstärkeren Windturbinen mit mäßig anziehendem Zubau nicht mehr Anlagen und Rotorblätter braucht. 400.000 bis 500.000 Tonnen Windkraftgut gehen alleine in Niedersachsen jährlich über die Kaikante, was gerechnet auch mit Naben und Antriebssträngen bis zu vielleicht 1.000 Anlagen der an Land nun dominierenden Fünf- bis Sechs- ▶

Intelligente Logistikkonzepte zur Nutzung aller Umschlagflächen

Sie haben die Ausschreibung zum Betrieb von eineinhalb der neuen Liege- und Umschlagplätze in Cuxhaven gewonnen. Wie können die Offshore-Windparkentwickler der erwarteten Ausbauwelle ab 2028 schon jetzt ihre Kapazitäten sichern?

» **Moritz Becker:** Wie alle offshore-relevanten Terminals in der Rhenus Gruppe ist Cuxport ein Multipurpose-Terminal. Wir können die bestehenden Flächenkontingente flexibel nach Marktbedarf nutzen. Auch jetzt schon werden die schwerlastfähigen Flächen des gesamten Cuxport-Terminals regelmäßig für Umschlag und Lagerung von On- und Offshore-Komponenten genutzt, je nach Bedarf, Auslastung und Verfügbarkeit. Hinsichtlich der kommenden Auslastung der heutigen Seehafenflächen gilt es neben dem Ausbau nach Alternativen zu schauen: nicht genutzte Seehafenstandorte, Häfen im Hinterland und intelligente Lager- und Logistikkonzepte zur besten Nutzung aller verfügbaren Flächen.

2024 intensivierte Rhenus mit dem Remondis-Windenergie-Instandhaltungsexperten Xervon Wind eine Partnerschaft für Cuxhaven, die das Rhenus-Logistikangebot mit Xervon-Wartungsdiensten verbindet und das Chartern der Xervon-Service-Schiffe durch Rhenus vorsieht. Was ist der Vorteil?

» **Moritz Becker:** Voriges Jahr haben wir mit Xervon Wind eine Wartungskampagne in der Nordsee aus Cuxhaven heraus betrieben. Xervon war für alle Wartungsdinge zuständig, Rhenus kümmerte sich um die ganze Logistik für diese Walk-to-Work-Kampagne, um Schiffsauswahl, Hafenlogistik, das Warehouse-Management an Bord des Schiffes. Auf dieser Basis wollen wir weitere Projekte bearbeiten.

Gesamtpakete sind auch generell Ihr Konzept: Sie wollen den kompletten Transport von einem Turbinen- oder Komponentenlieferanten bis zum Windparkstandort übernehmen. Wie sieht das aus?

» **Moritz Becker:** Durch das Wachstum und die Diversifizierung unserer Geschäftsfelder haben wir innerhalb der Rhenus Gruppe ein breit gefächertes Serviceportfolio. Wir befördern Onshore- und Offshore-Komponenten auf diversen Transportträgern von den globalen Produktionsstätten zu den Endbestimmungsorten. Dabei kombinieren wir die Expertise unserer Einheiten wie Zolldeklarierung, Verschiffung, trimodaler Transport ins Hinterland und Lagerung an eigenen Standorten, mit dem Know-how unserer Offshore- und Projektlogistikab-



„Wir sind ein Full-Supply-Chain-Dienstleister mit eigenen Hafenstandorten und Projektexpertise.“

Moritz Becker, Vice President Director Rhenus Project Logistics, Rhenus Gruppe

teilungen etwa zu Transport-Engineering und Projektmanagement. Logistik ist ja mehr als Transport von A nach B: So müssen Prozessketten ineinandergreifen, ohne die Komplexität unnötig zu erhöhen. Wir sind ein Full-Supply-Chain-Dienstleister mit eigenen Hafenstandorten und Projektexpertise.

Sie verfügen in Norddeutschland über weitere wichtige Standorte wie Nordenham, Bremen, Wilhelmshaven. Hilft das konkret?

» **Moritz Becker:** Auf jeden Fall. Wir arbeiten eng mit der Rhenus Port Logistics zusammen und können so unsere eigenen Liegeplätze, aber natürlich auch je nach Scope die von Partnern nutzen, um Projekttransporte abzuwickeln. Daneben schauen wir ins Hinterland und nutzen die dortigen Möglichkeiten, darunter unsere eigenen Binnenterminals und Schiffsflotte, um intelligente Logistikketten aufzubauen. Der Bau von Onshore-Windparks rückt immer weiter ins Hinterland an Orte, die nicht mehr nur über Seehafenanbindung erreichbar sind. Hier können unsere Kunden von unserem eng verzweigten europäischen Standortnetzwerk profitieren.

Ihr Kollege Björn Wittek sagte zuletzt, dass künftig womöglich Windparkprojektorer sich durch intelligente Organisation die Liege- und Umschlagzeiten oder Flächen teilen müssten. Wie entwickelt sich dies?

» **Moritz Becker:** Im Bereich der Servicelogistik mit Walk-To-Work-Schiffen ist die Nutzung von Multipurpose-Terminals durch Schiffe mehrerer Offshore-Kunden inzwischen geübte Praxis. Bei den Installationen ist die Flächenverfügbarkeit ein wichtiges Thema. Hier befürworten wir es, wenn Investoren Projekte in den einzelnen Regionen gemeinsam entwickeln. Dieser Austausch findet bereits statt und sollte ausgebaut werden.

Welche Rolle spielt die Digitalisierung?

» **Moritz Becker:** Eine elementare. Wir steuern schon jetzt den gesamten Datenverkehr digital. Hier folgen wir der Erwartungshaltung unserer Kunden, künftig die Aufträge direkt aus ihrem System zu generieren, ohne dass sie uns explizit beauftragen. Dabei organisieren wir basierend auf Terminvorgaben der Kunden im System die gesamte Logistik und stellen sicher, dass von der Produktion über den Transport bis zu Verzollung und Anlieferung am Aufstellungsort alles erfolgt wie gebraucht. (TW) ■



Foto: Rhenus SE & Co. KG

» **Web-Wegweiser:**
rhenus.grup/de/de

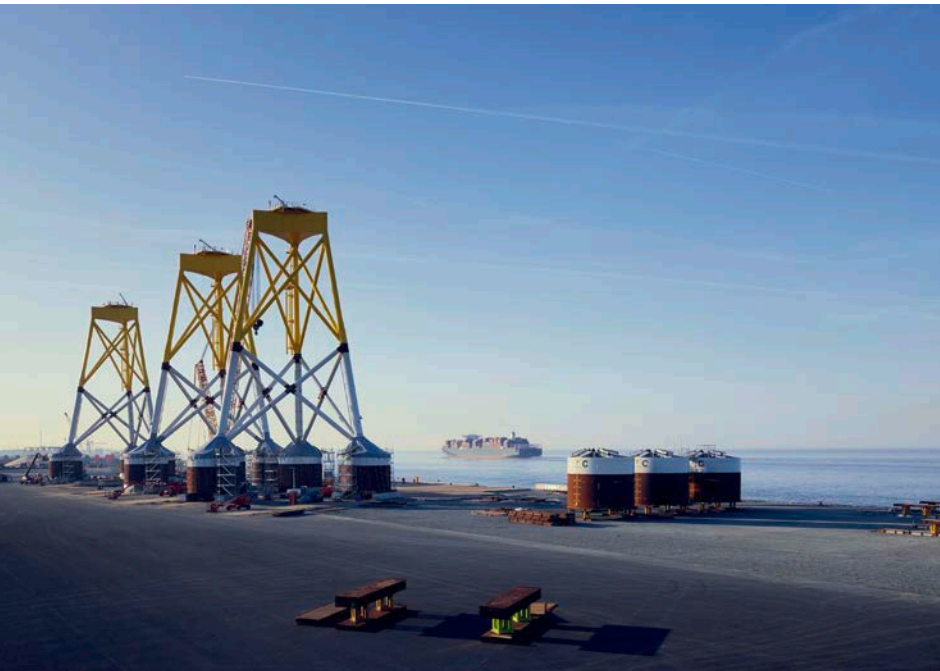


Foto: NPorts - Christian O. Bruch / Laif

Cuxport-Szene 2018: Suction-Bucket-Fundamente für Offshore-Projekt Borkum Riffgrund 2

BETEILIGTE Firmen dieses Specials:

- | | |
|----------------------------|------------------------|
| J. MÜLLER (Brake) | Telefon: 04401/9140 |
| NIEDERSACHSEN PORTS | Telefon: 0441/350200 |
| RHENUS-LOGISTICS | Telefon: 02301/290 |
| TRANSWAY | Telefon: 06051/9198147 |

MW-Klasse wären. Doch ab 2025 wird der Zubau an Land stark anziehen. Und vermehrt ab 2028 werden auch die Installationen auf See mit zudem ähnlich langen Unterwasserkonstruktionen viel mehr Hafenfäche belegen. Darauf müssen sich die Drehscheiben der Windkraftlogistik nun vorbereiten.

Cuxhaven ist der führende Hafen der deutschen Windkraftlogistik. Der Port zwischen Weser- und Elbemündung schlägt 80 Prozent der über Häfen eingeführten Windkraftkomponenten um. Die dafür lizenzierten Logistikunternehmen **Rhenus Logistics** und Blue Water Breb mit jeweils vier Großanleger-Plätzen sowie Turbinenbauer Siemens Gamesa teilen sich diese Volumen im marktwirtschaftlichen Wettbewerb. Vom 6. Februar an aber sind drei neue Liegeplätze im Bau, um eine bis 2028 erwartete Vierfachung der Turbinenan- und -ablieferungen zu bewältigen. Die Logistiker werden sich die Kapazitäten teilen sowie zusätzlich entstehende 40 Hektar Abstellflächen für Windturbinenbauteile – was ihnen rund 30 Prozent mehr Fläche einbringt. Und der Hersteller von Meeresfundamenten Titan Wind will 30 Hektar Lagerfläche zubauen.

Weil beide Logistikfirmen von der Bedeutung Cuxhavens überzeugt sind, finanzieren sie zusammen freiwillig 100 Millionen Euro an Baukosten vor. Land Niedersachsen und die Bundesrepublik bringen nochmals jeweils dasselbe für die insgesamt 300 Millionen Euro teure Investition auf.

Cuxport ist das Hafenterminal, das die Rhenus-Gruppe über ein von ihr dominiertes gleichnamiges Joint-Venture betreibt. Die Gruppe setzt hier wie in anderen Häfen auch darauf, im Rhenus-Verbund die gesamte Lieferkette der Transport- und Lagermöglichkeiten abzudecken. Über eine neue

70

HEKTAR zusätzliche Lagerfläche kommen im Rahmen der Erweiterung des Hafens in Cuxhaven um drei Großliegeplätze hinzu, davon 30 Hektar durch Offshore-Fundamente-Zulieferer Titan Wind.

Kooperation mit Wartungsunternehmen Xervon Wind bezieht Cuxport sogar den Instandhaltungsservice für Offshore-Windparks ein. Richtung Land verteilt es die Komponenten „trimodal“: mit Lkw, sonst mit Binnenschiff und künftig vielleicht auch Bahn. Mit den neuen Liegeplätzen soll Cuxport ein oder zwei Großprojekte mehr abwickeln können.

Entscheidend ist aktuell aber die Kunst, Häfen als atmenden, pulsierenden und flexiblen Organismus zu betreiben, der intelligent gesteuert Lagerflächen und Anlegestellen im Projektgeschäft Windkraft ausreizt (siehe Interview Seite 35). Dazu gehört, auch andere Häfen zu nutzen, an denen die Gruppe umschlägt: Alleine in Norddeutschland kann sie die zu lagernde oder zu löschende Komponenten nach Nordenham, Bremen und Wilhelmshaven umdieren. Außerdem bezieht dieser Organismus nun Binnenhäfen ein, um die Turbinenbauteile näher an die Windparkbaustellen zu bringen. „Wir entwickeln innovative Konzepte, die vorhandene Flächen und alle verfügbaren Transportwege in höchstem Maße effizient nutzen“, sagt Moritz Becker, Leiter der Projektlogistik der Rhenus-Gruppe.

Windparkerrichter und Turbinenbauer brauchen solche Drehscheiben-Konzepte, weil sie Logistik unterschiedlich handhaben. Lagern manche über Wochen und Monate ihre Bauteile dort, buchen andere die Flächen auf Jahre, um sich abzusichern. Manch Logistiker nutzt Gütern wie Autos oder ▶

„Cuxhaven ist Hauptumschlagsort für Windenergie.“

Holger Banik,
Geschäftsführer, NPorts

„Wir bauen zusätzliche Verladekapazitäten für nach 2026 aus“

Niedersachsen Hafenerbetrieb nimmt angesichts anwachsenden Windparkbaus an Land schon jetzt rasch zu. Die sehr großen Bauteile wie Rotorblätter brauchen wegen der internationalen Fertigung das Schiff. Wo kann die Windbranche ohne Engpässe ihre Umschlagkapazitäten ordern?

» **Holger Banik:** Cuxhaven ist Hauptumschlagort für Windenergie-technik an Land wie auch die Offshore-Windindustrie. Rund 80 Prozent der über Häfen kommenden Onshore-Windkraftkomponenten werden hier erfolgreich umgeschlagen. Die Betriebsamkeit ist auch deshalb so hoch, weil Siemens die Maschinenhäuser der Offshore-Windturbinen baut und die Logistiker Cuxport und Blue Water Breb volle Auftragsbücher haben. Zusätzliche Verladekapazitäten werden wir jetzt für die Zeit nach 2026 ausbauen, so dass wir regional für die geplanten Offshore-Ziele mit 30 Gigawatt bis 2030 sowie mit 70 Gigawatt bis 2045 die Kapazitäten haben werden. Für 2025 und 2026 werden unsere niedersächsischen Häfen mitsamt dem Logistikgeschäft für Onshore-Windparks noch so gut zurechtkommen, dass wir die Ausbauziele erreichen können. Wir haben noch Kapazitäten im Umschlag von On- und Offshore-Großkomponenten in Emden und für Windkraft an Land in Brake an der Weser.

Für Cuxhaven wird mit dem Bau dreier neuer Liegeplätze die Offshore-Windpark-Logistik der zentrale Job. Was tun Sie, damit die Umschlagkapazitäten zum Start der großen Bauwelle der deutschen Nordsee-windparks schon 2028 und 2029 da sind?

» **Holger Banik:** Zu den neuen Liegeplätzen fünf bis sieben kommen rund 40 Hektar Lagerfläche hinzu die von den beiden Logistikunternehmen betrieben werden. Der erste Rammschlag wird am 6. Februar erfolgen. Im 4. Quartal 2027 werden wir den ersten Teil der Liegeplätze fertiggestellt haben. Ende 2028 den zweiten Teil. Zudem will das Unternehmen Titan Wind, das in Cuxhaven Offshore-Windpark-Gründungsstrukturen fertigt, 31 Hektar Lagerfläche entwickeln.

Welche Entlastung bewirkt der neue Bahnanschluss für den Hafen in Wilhelmshaven?

» **Holger Banik:** Für die Belieferung der Onshore-Windparkbaustellen hat dieser bisher kaum Auswirkungen, weil zum Beispiel die Rotorblätter wesentlich über den Lkw ins Hinterland transportiert werden. Der Hafen liegt wie Cuxhaven direkt an der Autobahn. Uns kommt da entgegen, dass 2016



„Wichtig wird auch die internationale Zusammenarbeit der Häfen.“

Holger Banik,
Geschäftsführer,
NPorts

ein Umbau unseres Straßenanschlusses stattfand, so dass die Rotorblätter ohne schwierige Kurvenradien auf geradem Kurs auf die Autobahn gelangen.

Wo brauchen Sie außerhalb Cuxhavens zusätzlich Infrastruktur für die Windkraft?

» **Holger Banik:** Im Seehafen Wilhelmshaven wird derzeit eine Machbarkeitsstudie für ein Multipurpose-Terminal zu Umschlagzwecken wie Off- und Onshore-Teile oder Importautos aus China erarbeitet. Für eine Planung und den Bau solcher Hafeneinfrastruktur ist immer mit einigen 100 Millionen Euro zu rechnen. Hierzu müssen wir uns beizeiten zu Gesprächen zusammenfinden. Das hat in Cuxhaven gut funktioniert. Bund und Land tragen jeweils eine Förderung von 100 Millionen Euro bei – und die Kunden sind zu einem sogenannten Upfront-Payment bereit. Sie gehen aus Überzeugung an der guten Perspektive des Infrastrukturausbaus erstmalig in die ungewohnte unternehmerische Vorfinanzierung von Infrastruktur, um keinen langsameren Hafenausbau zu riskieren. Weitere Liegeplätze mit Umschlagflächen in Brake und in Emden, ebenfalls noch nicht finanziert, könnten in den nächsten Jahren folgen, um die zweite Offshore-Ausbauwelle bis 2045 und den Windparkbau an Land zu stützen.

Wie hilft die als „Hafen Norddeutschland“ anvisierte Zusammenarbeit der Häfen als vereinte Ermöglicher des Windparkbaus?

» **Holger Banik:** Die Windenergieunternehmen suchen sich aus, welche Umschlagorte unter den niedersächsischen Häfen für sie die besten sind und sprechen sich mit den Logistikern über ihre Bedarfe ab. Wichtig ist auch die Zusammenarbeit mit den ausländischen Nachbarn. Bei regelmäßigen Treffen klären wir gegenseitig unsere Kapazitäten für den kommenden Offshore- und Onshore-Windparkbau ab, um bei Engpässen auch die Nachbarhäfen jenseits der Grenzen mitnutzen zu können.

Heben Sie mit Digitalisierung die Effizienz?

» **Holger Banik:** Im Forschungsprojekt Smart Kai haben wir eine Hafenanlegetechnik erprobt, die mit Lidar als Laser-Orientierungssystem die Sicherheit beim Anlanden und Ein- und Ausfahren im Hafen erhöhen. In einem Folgeprojekt berechnen wir auch Strömungen und Wetter. Es kann helfen, dass bei noch mehr Umschlag keine Kollisionen entstehen mit daraus folgenden Fahrplanengpässen.. (TW) ■

Niedersachsen
Ports

Foto: NPorts/ Bonnie Bartusch



Web-Wegweiser:
nports.de

Containerfracht zugedachte Hafenable mit oder beginnt in Projektphasen sich leerende Lagerflächen schon mit neuen Projekten zu belegen.

Auf Pressekonferenzen des öffentlichen Hafenbetreibers **Niedersachsen Ports** (NPorts) nutzt der niedersächsische Wirtschaftsminister Olaf Lies gerne den Slogan vom „Hafen Norddeutschland“: Die von NPorts vertretenen Häfen Cux- und Wilhelmshaven, Brake und Emden sollten mit dem Seehafen Bremerhaven zusammen für den besten Warenfluss sorgen, heißt dieses Credo.

NPorts-Geschäftsführer Holger Banik verweist lieber auf Strategien, die mit Multipurpose-Terminals – also Vielzweckumschlagplätzen – das Atmen des Umschlaggeschäfts forcieren (siehe Interview Seite 37). Für den Bau eines solchen Terminals in Wilhelmshaven treibt NPorts bereits eine Machbarkeitsstudie voran, um mit der Landesregierung für die Finanzierung „beizeiten zu Gesprächen zusammenfinden“ zu können. Das Projekt könnte Anfang der 2030-er Jahre reif sein. Für Emden und



ANZEIGE

„Brake profitiert von herausragender Anbindung ans Hinterland“

Welche Erwartungen für den Umschlag von Windturbinen haben Sie?

» **Jörg Kaplan:** Diese decken die Bandbreite ab, die durch Zielvorgaben der Bundesregierung und den von der Politik gesetzten Ausbaukorridor mit Abweichungen nach oben und unten entsteht. Sofern die neue Regierung den beibehält, rechnen wir in den nächsten fünf, sechs Jahren mit zunehmendem Hafenbetrieb in unserer Kernkompetenz Windkraft an Land. Wir sind aber als Ergänzung der Offshore-Windenergie-Häfen auch zum Umschlag einiger Offshore-Windkraftkomponenten in der Lage.

Welche Innovationen helfen dabei?

» **Jörg Kaplan:** Für den Umschlag von Großkomponenten haben wir ausreichende Kajankräne und Hebe- und Transporttechnologien, um zukünftige Rotorflügel bis zu 88 Meter Länge, Turmteile, Maschinenhäuser und Triebstränge vom Schiff zu den Lagerflächen zu verfahren, von wo aus sie dann von den Lkw-Transportfirmen übernommen und zu den Baustellen gebracht werden. Genauso wichtig ist spezifisch ausgebildetes Fachpersonal. Wir haben 2023 Recruitingprogramme gestartet und die Neuzugänge mit einer Hafen-Fachausbildung qualifiziert. Darüber hinaus unterweisen wir alle Mitarbeiter



„Wichtig ist spezifisch ausgebildetes Fachpersonal.“

Jörg Kaplan,
Bereichsleiter
Stückgut, J.Müller



in Arbeitssicherheitsthemen und bilden sie weiter. Außerdem hilft uns die herausragende Anbindung ans Hinterland mit drei alternativen sogenannten GST-Strecken, also für Großraum- und Schwertransporte, zu drei verschiedenen Autobahnanschlüssen. Das ist ein wichtiges Detail für die Anlagenhersteller, die heutzutage ihre Projekte wegen der komplizierten Genehmigungen und schlechten Verkehrsinfrastruktur über zum Beispiel die deutschen Seehäfen verteilen. Viele Häfen haben nur eine Strecke.

Wie erfolgt die Abstimmung mit Windenergiekunden, um den effizientesten Umschlag zu erreichen?

» **Jörg Kaplan:** Diese wissen sehr wohl, dass sie frühzeitig anfragen müssen. Hier findet aber branchenweit ein steter Austausch zwischen Spediteuren, Komponenten- und Anlagenbauern, Terminalbetreibern und Reedereien als dynamischer Prozess statt. Wir arbeiten mit einem Flächenpuffer, um auch Lagerzeit einräumen zu können. Sind mehrere Kunden im Hafen, unterstützen wir Absprachen über die zeitliche Nutzung unserer Kapazitäten. (TW) ■

Foto: Heide Pinkall - J. MÜLLER



Web-Wegweiser:

jmueller.de/geschaeftsbereiche/windkraft



Foto: NPorts - Christian O. Bruch / Laif



Foto: NPorts

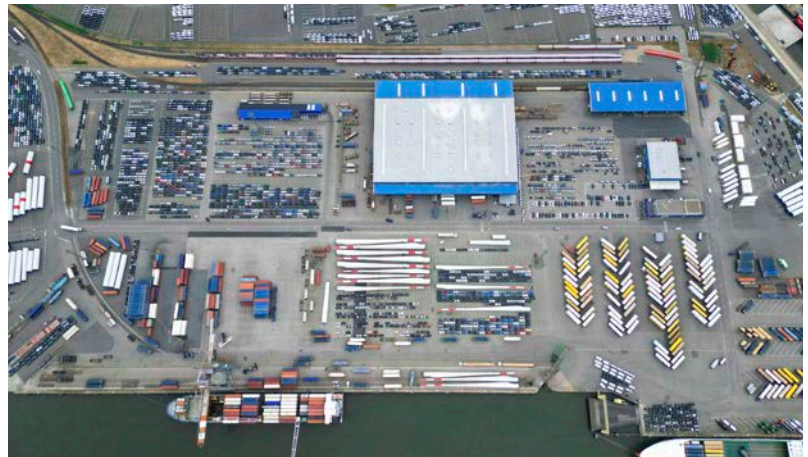


Foto: Rhenus SE & Co. KG



Foto: transway



Foto: NPorts - Christian O. Bruch / LAIF

Schauplatz Windkraft-Häfen: für Prototypenbau neuer Technologien wie Suction-Bucket-Gründungen im Offshore-Windpark Borkum Riffgrund 2, die sich durch Unterdruck in den Boden saugen (Fotos oben links und unten rechts), als Ort internationaler Kooperationsbeschlüsse wie im Januar 2023 beim Treffen der Hafen-Chefs von Oostende, Eemshaven, Humber, Esbjerg, Nantes und Cuxhaven (oben rechts in Esbjerg), für den Umschlag kleiner wie großer Projekte (Mitte rechts) und für Persönlichkeiten: Die Transway-Geschäftsführer Andreas Pfefferle und Maida Žeric bieten Transporte für abgebaute Altwindturbinen an.

für Brake ist vorerst vage je ein weiterer Liegeplatz im Gespräch. Durch Teilnahme an Forschungsprojekten fördert NPorts zudem die Digitalisierung, um Effizienz und Sicherheit im Umschlag bei noch mehr Betrieb zu bewahren. Dazu gehört neben einem mit intelligenter Datenverarbeitung gepaarten Verkehrsmanagement eine lasergestützte Schiffssteuerung fürs kollisionsfreie An- und Ablegen. Sie berechnet zum Navigieren auch Strömungen ein.

Im etwas landeinwärts gelegenen Weser-Seehafen Brake zeigt sich aber auch, wie wichtig derzeit eine günstige Lage an den Hauptverkehrsstraßen ist, um nicht durch die marode Infrastruktur der Autobahnen und ihrer Brücken unpünktlich zu werden und die benötigte Flexibilität zu verlieren.

Hier managt Lizenznehmer **J. Müller** den Windkraftumschlag. Der Bereichsleiter fürs Stückgut bei J. Müller, Holger Kaplan, verweist auf die Abfahr- ▶



Rotorblattumschlag im Cuxport 2022

Foto: Rhenus SE & Co. KG

möglichkeiten vom dortigen Niedersachsenkai zu drei Autobahnen in drei Himmelsrichtungen (siehe Interview Seite 38). Um sich gegen ungeplante Hindernisse für ihre Großkomponenten abzusichern, würden Projektierungsunternehmen und Investoren jetzt schon die Projekte über mehrere Seehäfen verteilen, beobachtet er. Dank der guten Straßenlage bietet Brake diese Ausweichmöglichkeiten über den Warenabtransport.

Brake gilt als bedeutender und ausbaufähiger Hafen insbesondere für die Windkraft an Land. Diese sind offenbar stark nachgefragt, wie der Stückgut-Bereichsleiter verdeutlicht: „Heutzutage versuchen einige Kunden, Kapazitäten bis zu einem Jahr im Voraus zu reservieren“, sagt Kaplan. Über eine Freigabe staatlicher Mittel durch Bund oder Land Niedersachsen für den dritten Liegeplatz will Kaplan nicht öffentlich spekulieren. J. Müller rechnet aber hiermit: „Das Land Niedersachsen plant bereits einen dritten Schiffs Liegeplatz am Schwerlastterminal Niedersachsenkai.“

Straßentransporte sind durchaus ein erprobtes Instrument im Windparkerrichtungsgeschäft hierzulande. Doch können für Schwerlast gesperrte Brücken oder durch Baustellen blockierte zwischenzeitliche Abstellflächen zum Verlassen der Autobahnen zwingen. Dann müssen Transporte Umwege fahren oder auf Straßen-Selbstfahrer umladen, die Rotorblätter bis zu 60 Grad aufrichten und im Schritttempo über Nebenstraßen vorrücken. Durchfahrtgenehmigungen für jeden einzelnen noch zu passierenden Ort sind dann erforderlich. Genehmigungen aber kosten vier bis acht Wochen, bis die Behörden nach Prüfen der Straßenlage grünes Licht geben können. Immerhin hat eine vor Weihnachten erlassene GST-Verordnung nun Anträge zum Groß- und Schwertransport (GST) vereinfacht.

Umso wichtiger ist es für die Logistiker, dass ihre Hafen-Drehscheiben nicht nur kein Nadelöhr sind, sondern sie selbst als Einfädler der Straßentransporte sprichwörtlich den Faden richtig aufnehmen. Dies gilt auch für die 2024 erstmals angeschwollene Repoweringwelle in Deutschland. Sie könnte den Verkehr verdoppeln. Beim Austausch alter gegen neue Windräder müssen die Transporteure vorab Altanlagen wegfahren und vielleicht zur Weiternutzung ins Ausland verschiffen. Weil Altanlagentransport besondere Zuwendung und Mehrabstimmung erfordert, hat das Spezialunternehmen **Transway** dafür ein Angebot entwickelt. Der hessische Logistiker wickelt seit mehr als 40 Jahren Transporte gerade auch von Seefracht ab – „individuell und kurzfristig“, so schreibt es sich Transway zu. Als Mittelständler mit 60 Mitarbeitenden und 40 Millionen Euro „wertschöpfendem Jahresumsatz“ spiele er einen Vorteil aus, sagt Geschäftsführer Andreas Pfefferle: Nicht „per Kontrakt an wenige Dienstleister gebunden“ greife er „auf einen Pool von langjährigen und vertrauten Partnern“ zu (siehe Interview rechts).

Um abgebaute Anlagen schadensfrei von A nach B über internationale Häfen zu bringen und sehr unterschiedliche Handelspartner individuell zu behandeln, setzt Transway ausgerechnet auf einen „elektronischen Verkäufer“. „Kurze Kommunikationswege oder hohe Transparenz“, verspricht Pfefferle. Die Kunden könnten digital direkt und unkompliziert Transportanfragen stellen, was Wartezeiten reduziere, weil unmittelbar ein Planungsprozess starte. Mittels automatisierter Prozesse erzeugt die Datenplattform die Vorauswahl passender Transportoptionen. Dann sollen die geschulten Mitarbeitenden sofort persönlichen Kontakt aufnehmen und Transportdetails klären. In Partnerschaft mit der Gebrauchtanlagen-Plattform Wind-turbine.com bieten die Hessen nun auch eine Wertschöpfungskette an, die mit dem Verkauf der Altanlagen beginnt. ■

Altanlagen-Logistiker: „Jahrelange Erfahrung in Spezialtransporten“

Sie haben sich auf den Transport von rückgebauten Windenergieanlagen zur Weiternutzung von Komponenten oder als komplette Windturbinen an anderem Ort spezialisiert. Warum braucht es dafür einen gesonderten Anbieter?

» **Andreas Pfefferle:** Eine Windkraftanlage und ihr Transport sind nicht vergleichbar mit standardisierten Waren, welche den Großteil des Frachtverkehrs ausmachen. Es bedarf eines fundierten Know-hows, um für die sehr großen, sperrigen und schweren Bauteile wie Rotorblätter oder Turmsegmente die speziellen Transportmittel, Routenplanungen und Genehmigungen zu erarbeiten. Diese Anforderungen können nur durch Unternehmen mit Flexibilität erfüllt werden. Viele klassische Transportunternehmen verfügen nicht über die notwendige Expertise, Infrastruktur oder Erfahrung für diese spezifischen Anforderungen. Wir als spezialisierter Anbieter bieten eine ganzheitliche Lösung, egal ob per LKW, Bahn, Binnenschiff, Seeschiff oder Flugzeug.

Welche Expertise bringen Sie mit, um Altanlagen so spezifisch als Logistikut zu behandeln?

» **Maida Žeric:** Unsere Expertise basiert auf einem tiefen Verständnis für Spezial- oder Schwertransporte, welches wir uns über 40 Jahre aufgebaut und entwickelt haben. Dabei spielt das zu transportierende Gut ebenso eine große Rolle, wie länderspezifische Bestimmungen, bürokratische Hürden, politische Rahmenbedingungen, Umwelteinflüsse, ein umfangreiches Netzwerk. Sind hier Faktoren ungünstig, kann ein Projekt ja trotz sorgfältiger Planung ins Stocken kommen.

Wie flexibel, wie schnell und wie selbstständig können Sie diese Transporte leisten? Müssen die Kunden mitfahren, um die Anlagen abzuholen oder anzuliefern?

» **Andreas Pfefferle:** Wir legen großen Wert darauf, unsere Transportdienstleistungen so flexibel, schnell und eigenständig wie möglich zu gestalten, dass wir unseren Kunden die maximale Entlastung und Effizienz bieten. Unser Vorteil als kleiner mittelständischer Logistiker ist unsere Unabhängigkeit und unsere damit verbundene Flexibilität: Wir sind nicht per Kontrakt an einige wenige Dienstleister gebunden, sondern können auf einen Pool von langjährigen und vertrauten Partnern zurückgreifen. Daher können wir Transporte gesamtheitlich darstellen, ohne das Käufer oder Verkäufer vor Ort sein müssen.



„Unsere Expertise basiert auf tiefem Verständnis für Spezialtransporte, welches wir über 40 Jahre entwickelt haben.“

Andreas Pfefferle,
Geschäftsführer



„Digitalisierung ist ein zentrales Werkzeug.“

Maida Žeric,
CEO
Transway

transway
INDIVIDUALITY FIRST. ALWAYS. ALL WAYS.

Wie sichern Sie verlässliche Kooperationspartner, um eine hohe Verfügbarkeit abzusichern? Was sind Ihre Logistikkreisscheiben?

» **Maida Žeric:** Wir setzen auf ein starkes Netzwerk von bewährten, langjährigen Kooperationspartnern und strategischen Logistikstandorten. Unsere Partner müssen sich durch Zuverlässigkeit, Kompetenz und Flexibilität auszeichnen. Dank unseres Netzwerks können wir auf eine breite Kapazitätsbasis zugreifen und gewährleisten eine hohe Verfügbarkeit, auch bei kurzfristigen Anforderungen.

Transport von Altanlagen zu neuen Standorten ist in der Regel ein internationales Geschäft. Wie sichern Sie das wohl noch nicht so sehr standardisierte Geschäft des Altanlagenwareverkehrs gegen unvorhersehbare Hürden bei Aus- und Einfuhr ab?

» **Maida Žeric:** Der Schlüssel sind zuverlässige lokale Logistikpartner vor Ort.

Welche Rolle spielt die Digitalisierung für die Effizienz Ihrer Dienstleistung? Wie beschleunigt Ihr elektronischer Verkäufer die Auftragsvergabe und dann den Transport?

» **Andreas Pfefferle:** Sie ist ein zentrales Werkzeug, bekommt aber kein blindes Vertrauen. Wir setzen auf sogenannte elektronische Verkäufer, um den Kunden Kosten und Zeit zu sparen, zum Beispiel durch kurze Kommunikationswege und viel Transparenz. Kunden können direkt und unkompliziert Transportanfragen stellen, wodurch Wartezeiten reduziert werden und der Planungsprozess unmittelbar startet. Die Plattform arbeitet mit automatisierten Prozessen, die unseren Kolleginnen und Kollegen die schnelle Auswahl passender Transportoptionen ermöglicht. Doch bleibt es dabei: Die Qualität wird maßgeblich durch diese Kolleginnen und Kollegen bestimmt. Sobald Anfragen eingehen, nehmen sie proaktiv Kontakt auf, um die Details zu klären und den Transportprozess zügig zur Umsetzung zu bringen. Gerade im Windenergiegeschäft, das termingerechte und präzise Lieferungen braucht, bietet das System klare Vorteile: Wir können frühzeitig die Planung der Spezialtransporte starten und enge Projektpläne einhalten. Kunden erhalten schnell Übersicht über Transportmöglichkeiten, was Entscheidungsprozesse erleichtert und Vertrauen schafft. (TW) ■

Fotos: transway



Web-Wegweiser:
ocean.transway.de