

# Newsletter zum Sommersemester 2025

Studiendekanat Management-  
Wissenschaften und Technologie (MWT)



**TUHH**  
Technische  
Universität  
Hamburg

Prof. Dr. Thorsten Blecker | Studiendekan

Studiendekanat Management-Wissenschaften und Technologie  
Technische Universität Hamburg

## Newsletter zum Sommersemester 2025

### aus dem Studiendekanat Management-Wissenschaften und Technologie

Das Studiendekanat Management-Wissenschaften und Technologie (MWT) vereint als jüngstes Studiendekanat der TUHH mit 13 Instituten, zwei Arbeitsgruppen und 16 Professor\*innen betriebswirtschaftliche und ingenieurwissenschaftliche Kompetenz miteinander und steht für eine hohe Qualität in Forschung, Lehre und Technologietransfer.

Die vielfältigen Forschungsaktivitäten des Studiendekanats MWT lassen sich unter der Überschrift **„Innovative Wertschöpfungsnetzwerke“** zusammenfassen. Die wichtigsten Forschungsthemen des Dekanats sind die Felder Logistik, Verkehr und Supply Chain-Management sowie Technologie- und Innovationsmanagement (TIMES-X). In diesen Feldern werden insbesondere die Bereiche Risikomanagement und Nachhaltigkeit als wesentliche Querschnitts-Forschungsthemen aus unterschiedlichen Blickwinkeln untersucht.

Mit dem Bachelorstudiengang „Wirtschaftsingenieurwesen – Fachrichtung Logistik und Mobilität“ verantwortet das Studiendekanat MWT den größten Bachelorstudiengang der TUHH. Der Masterstudiengang „Internationales Wirtschaftsingenieurwesen“ ist regelmäßig im Ranking der WirtschaftsWoche unter den Top Ten vertreten und erzielt auch im CHE-Ranking stets sehr gute Ergebnisse.

Im Namen des Studiendekans Prof. Thorsten Blecker berichten wir auch in diesem Semester über Neuigkeiten und Wissenswertes aus dem Dekanat Management-Wissenschaften und Technologie (MWT). Wir laden Sie herzlich ein, hierüber mit uns in den Austausch zu treten und freuen uns auf Ihr Feedback!

Viel Freude beim Lesen des Newsletters!



## AKTUELLES

---

### Großer Erfolg im Bereich „Business & Economics“ für die TUHH und das NIT

Im neuesten Times Higher Education (THE) Subject Ranking für „Business & Economics“ haben die TUHH und das NIT einen bemerkenswerten Sprung nach vorne gemacht.



Die Ergebnisse im Überblick:

- Platzierung 101-125 weltweit
- Platz 5 deutschlandweit
- Platz 1 in Norddeutschland

Dieser großartige Erfolg ist ein Beweis für die Exzellenz in Forschung, Lehre und Innovation, die die TUHH und das NIT kontinuierlich hervorbringen. Wir gratulieren allen Beteiligten zu dieser herausragenden Leistung!

Diese Anerkennung unterstreicht die kontinuierliche Anstrengung und das Engagement der TUHH und des NIT, eine führende Rolle im Bereich „Business & Economics“ einzunehmen und weiterhin Spitzenleistungen zu erbringen.

Weitere Informationen finden Sie [hier](#).

### Dürfen wir vorstellen?

Das Institut für Maritime Logistik (MLS) freut sich, Simon Ilenburg als neuen wissenschaftlichen Mitarbeiter begrüßen zu dürfen!

Simon Ilenburg unterstützt das Projekt „BetCoB – Betriebskennlinien für Containerbrücken“, das sich in Zusammenarbeit mit dem Institut für Produktionsmanagement und -technik (IPMT) mit der Erstellung von logistischen Betriebskurven für Containerbrücken beschäftigt. Seine Arbeit trägt dazu bei, die Interaktion zwischen der Containerbrücke und den Terminal-LKWs zu modellieren,



(Foto: C. Bittcher/TU Hamburg)

wobei ein besonderer Fokus auf der Zuweisungsstrategie der Transportaufträge zu den Terminal-LKWs liegt. Die Ausgabedaten werden verwendet, um verschiedene Arbeitsmethoden zu untersuchen und Strategien und entsprechende logistische Betriebskurven zu entwickeln.

Dieses Vorhaben "Betriebskennlinien für Containerbrücken" wird gefördert durch die Deutsche Forschungsgemeinschaft (DFG) – Projektnummer 508626914. Weitere Informationen über BetCoB finden Sie [hier](#).

## ConSIMium 2025 – Ein Erfahrungsbericht von Hendrik Harms (Student im 4. Semester Internationales Wirtschaftsingenieurwesen)

Verhandlungen führen, Lösungen entwickeln, Entscheidungen treffen – im Rahmen des ConSIMiums konnte ich vom 19. bis 22. Februar 2025 als Teil der sechsköpfigen deutschen Delegation erfahren, wie es sich anfühlt, an den europäischen Gesetzgebungsprozessen aktiv mitzuwirken.

Aufmerksam auf diese besondere Gelegenheit wurde ich durch eine E-Mail von Prof. Heinrichs Institut für Digital Economics (W-5) im Oktober letzten Jahres. Die darin beworbene Möglichkeit, europäische Politik realitätsnah zu simulieren, faszinierte mich sofort und so bewarb ich mich über den Lehrstuhl beim Deutschen Akademischen Austauschdienstes (DAAD) um einen Platz in der deutschen Delegation.

Nach der Zusage Anfang Dezember wurde mir die Rolle des National Experts zugeteilt, dessen Aufgabe es war, EDIRPA im Detail zu verhandeln. Dieses Akronym steht für den European Defence Industry Reinforcement through Common Procurement Act und stellt einen der beiden von der EU-Kommission erarbeiteten Gesetzesvorschläge dar. Die fachliche Auseinandersetzung mit dieser Initiative wurde durch vorbereitende digitale Seminare und Austauschformate mit Mitarbeitenden des Rates über den Januar hinweg ergänzt.

Mitte Februar, am Vorabend der Verhandlungen, wurde unsere deutsche Delegation dann schließlich in Brüssel vom Leiter des dortigen DAAD-Büros herzlich begrüßt. Im Anschluss daran gab uns Frank Petrikowski von der Ständigen Vertretung Deutschlands spannende Einblicke in die aktuelle politische Lage und praktische Tipps für die bevorstehenden Verhandlungen. Er betonte, dass die Themen der kommenden Tage keine theoretischen Gedankenspiele seien, sondern hochaktuelle Fragen in der derzeitigen weltpolitischen Lage darstellten.

Früh am Morgen begann der erste Simulationstag mit dem obligatorischen Sicherheitscheck im Justus-Lipsius-Gebäude, dem Sitz des Rates der EU. Im Anschluss an die offizielle Eröffnung des ConSIMiums stand für mich die erste inoffizielle Verhandlungsrunde mit den anderen Staaten im Terminplan. Hier zeigten sich schnell die Unterschiede in den nationalen Ausgangssituationen und strategischen Prioritäten zwischen den europäischen Partnerländern.

Mit den offiziellen Sitzungen der Working Parties, in denen die Gesetzesvorschläge detailliert diskutiert wurden, ging es in die nächste Verhandlungsphase. Spannend zu erleben war, wie schnell sich Dynamiken entwickelten und wie schwierig es sein kann, möglichst viele der deutschen Positionen einzubringen, ohne die Möglichkeit für einen europäischen Konsens zu verbauen. Dennoch standen

nach einigen Stunden intensivster Verhandlungen die ersten Anpassungen und Ergänzungen in der Gesetzesinitiative fest und die Delegationen verließen allmählich das Ratsgebäude.

Das offizielle Sitzungsende markierte jedoch noch nicht das Ende des Tages, da es beim gemeinsamen Abendessen unserer Delegation noch die ersten Ergebnisse zu reflektieren und weiterführende Strategien zu entwickeln galt. Neben der inhaltlichen Arbeit gab es jedoch auch Raum für den persönlichen Austausch – nicht nur innerhalb der deutschen Delegation, sondern auch mit Teilnehmenden anderer Länder. Spontane Gespräche mit anderen Delegationen beim Feierabendbier in der Brüsseler Innenstadt verdeutlichten, welche Bedeutung den jenseits der formellen Verhandlungsrunden aufgebauten Beziehungen zufießt.

Am nächsten Tag ging es für EDIRPA in die nächste Stufe des Einigungsprozesses, dem Coreper, in dem die Botschafter\*innen die Ergebnisse unserer Arbeitsgruppe nochmals lebhaft diskutierten. Nach finalen Verhandlungen im Ministerrat konnten letzte Uneinigkeiten ausgeräumt und die Gesetzesinitiative somit angenommen werden. Die Freude war groß, immerhin hatten wir es geschafft, erfolgreich durch diesen anspruchsvollen Einigungsprozess zu manövrieren.

Rückblickend auf diese vier ereignisreichen Tage empfinde ich diese Simulation als eine einzigartige Chance, die Komplexität und Stringenz der Entscheidungsfindung auf EU-Ebene zu erleben. Insbesondere Studierenden, die sich politisch interessieren und die eigenen technisch-wirtschaftlichen Studieninhalte um eine strategisch-politische Perspektive erweitern wollen, möchte ich die Teilnahme am ConSIMium uneingeschränkt empfehlen.



(Foto: Hendrik Harms)

## Neueste Entwicklungen in der maritimen Welt: Unsere Teilnahme an der MTEC/ICMASS Konferenz 2024

Die MTEC/ICMASS 2024 Konferenz fand am 29. und 30. Oktober 2024 in Trondheim, Norwegen, statt und vereinte Fachleute aus Wissenschaft und Industrie, um aktuelle Entwicklungen in maritimen Technologien, autonomen Schiffen und Hafenoperationen zu präsentieren.

Im Rahmen dieser Konferenz wurde das Paper [\*The art of orchestrating nautical services in a port call: A literature classification\*](#) vorgestellt. Die Autoren Yasemin Derin, João Braga, Marvin Kastner und Carlos Jahn führten eine umfassende Literaturübersicht durch, um Optimierungsansätze für die verschiedenen Akteure im nautischen Service zu identifizieren. Sie entwickelten ein Klassifikationsschema, das die aktuellen Methoden und Verfahren der beteiligten Stakeholder analysiert und diskutiert. Dabei wurden bestehende Herausforderungen und Einschränkungen aufgezeigt.

Als Plattform für den Austausch innovativer Ideen und zukunftsweisender Technologien im maritimen Sektor bot die Konferenz wertvolle Einblicke in die neuesten Entwicklungen der Hafenlogistik und Schiffsführung. Zusammenfassend war die Teilnahme an der MTEC/ICMASS Konferenz 2024 eine wertvolle Gelegenheit, bestehende Netzwerke zu vertiefen und neue Kontakte zu knüpfen. Der Dialog mit Kollegen aus der Industrie zeigte, wie wichtig es ist, Theorie und Praxis miteinander zu verbinden, um praktische Lösungen für die Herausforderungen im maritimen Sektor zu entwickeln.



Eröffnungsrede auf der MTEC/ICMASS 2024

Das Forschungsprojekt DYNAPORT wird von der Europäischen Union (EU) im Rahmen des Horizon Europe Framework-Programmes gefördert - Projektnummer 101138478. Weitere Informationen über DYNAPORT finden Sie unter [dynaport.eu](https://dynaport.eu).

## FORSCHUNG

---

### Erfolgreicher Abschluss des Forschungsprojektes TaBuLa-LOGplus

Nach Jahren intensiver Forschung und Entwicklung freuen wir uns, den erfolgreichen Abschluss des mittlerweile dritten Projekts der TaBuLa-Reihe, TaBuLa-LOGplus, bekannt geben zu können. Im Rahmen dieses Projekts wurde eine smarte Leitstelle entwickelt, die autonome Transportroboter und Busse koordiniert.

Das Projekt baut auf früheren Forschungsarbeiten von TaBuLa und TaBuLa-LOG auf. Während TaBuLa ein Testfeld für automatisierte Shuttles im öffentlichen Nahverkehr schuf, kombinierte TaBuLa-LOG dieses Konzept mit einer Logistikkomponente. Dabei wurde ein Transportroboter integriert, der kurze Strecken automatisiert zurücklegen konnte und für längere Strecken in einem Shuttle transportiert wurde. Transportiert wurde Post zwischen verschiedenen öffentlichen Einrichtungen in Lauenburg an der Elbe. TaBuLa-LOGplus ging nun einen Schritt weiter und widmete sich der Entwicklung und Untersuchung eines Leitstandes, der die zentrale Steuerung automatisierter Transportroboter und die Überwachung eines Linienbusses ermöglicht. Ziel ist es, eine effiziente Koordination zwischen den Verkehrsträgern zu ermöglichen und den Automatisierungsgrad der Roboter zu erhöhen.



Ein zentraler Bestandteil des Projektes war die Konzeption und prototypische Umsetzung des Leitstandes durch das Institut für Technische Logistik (ITL). Die Entwicklung orientierte sich am Standard VDA5050, um eine einheitliche Kommunikation zwischen dem Leitstand und den autonomen Systemen zu gewährleisten. Darüber hinaus wurden die beiden aus Vorgängerprojekten bekannten Transportroboter vom Typ Laura (Lauenburgs Automatisierte Roboter Auslieferung) im Rahmen des Projektes weiterentwickelt und in den Leitstand integriert. Dazu waren sowohl Hardwareanpassungen als auch ein umfangreiches Softwareupdate notwendig, bei dem die Codebasis auf Ubuntu 22.04 und ROS 2 Humble aktualisiert wurde. Zusätzlich wurde die autonome Fahrfunktion basierend auf dem ROS2 Navigation Stack verbessert. Besonderes Augenmerk wurde auf das autonome Einfahren der Transportroboter in Busse gelegt. Um dies zu ermöglichen, wurde ein Ein- und Ausstiegprozess auf Basis der April-Tag-Erkennung entwickelt.

Ein wesentlicher Aspekt des Projektes war auch die Sicherheitsbewertung, die in Zusammenarbeit mit dem TÜV Nord Mobilität durchgeführt wurde. Dabei wurde eine umfangreiche Dokumentation erstellt, die unter anderem eine Risiko- und Gefahrenanalyse sowie ein Sicherheitskonzept umfasst. Diese Unterlagen bildeten die Grundlage für die erfolgreiche Beantragung einer Ausnahmegenehmigung für den Betrieb der automatisierten Roboter bei der zuständigen Verkehrsbehörde.

Ein weiterer Teil des Forschungsprojektes war die Erstellung eines Open-Source-Campus-Datensatzes. Hier wurde zunächst eine 3D-Punktwolke des TUHH-Campus erstellt und anschließend als Referenz für die mit dem Roboter aufgenommenen Sensordaten verwendet. Mit Hilfe des Datensatzes soll die Weiterentwicklung von Mapping und Lokalisierungsalgorithmen (SLAM) für mobile Roboter ermöglicht werden.

Seitens des Projektpartners VPL wurde die Integration eines Linienbusses in die Leitstelle durch eine eigens entwickelte Applikation ermöglicht. Darüber hinaus wurde eine zukunftsorientierte Verkehrssimulation für den Betrieb von Robotern und Busflotten entwickelt. Darüber hinaus wurden die verkehrlichen, ökologischen, ökonomischen und sozialen Auswirkungen einer intelligenten Leitstelle für automatisierte Transportroboter und Personen-Shuttles bzw. Busse untersucht. Weitere Schwerpunkte des Projekts waren die KI-basierte Optimierung des Flotteneinsatzes und die Umfelderkennung als Grundlage für die Anomalieerkennung durch den Projektpartner Palaimon GmbH.

Die entwickelten Systeme wurden in mehreren Testzeiträumen unter realen Bedingungen in Lauenburg erprobt. Dabei konnte erfolgreich nachgewiesen werden, dass die Transportroboter zuverlässig in einen Bus ein- und aussteigen können, gesteuert durch die zentrale Leitstelle. Auch die autonome Navigation auf Fußwegen funktionierte einwandfrei. Insgesamt legten die Roboter über zwanzig Testkilometer zurück. Zudem wurde die Benutzerfreundlichkeit der Leitstellenoberfläche aus Sicht der Betreibenden durch unseren Projektpartner Interlink evaluiert. Interlink zeichnete sich weiterhin für die Erstellung eines Betreiberkonzepts verantwortlich.

Die entwickelten Systeme wurden in mehreren Testzeiträumen unter realen Bedingungen in Lauenburg erprobt. Dabei konnte erfolgreich nachgewiesen werden, dass die Transportroboter zuverlässig in einen Bus ein- und aussteigen können, der von einer zentralen Leitstelle gesteuert wird. Auch die automatisierte Navigation auf Fußwegen funktionierte einwandfrei. Insgesamt legten die Roboter mehr als zwanzig Testkilometer zurück. Zusätzlich wurde die Benutzerfreundlichkeit der Leitstellenschnittstelle aus Sicht des Fahrpersonals durch unseren Projektpartner Interlink evaluiert. Interlink war auch für die Erstellung eines Betriebskonzepts verantwortlich. Für alle Interessierten lohnt sich ein Blick auf den Film zum Projekt:

[https://www.youtube.com/watch?v=csqReJhPPkU&list=PL3O1aY-7lu7oloRBSdqekucR50rsC17\\_B](https://www.youtube.com/watch?v=csqReJhPPkU&list=PL3O1aY-7lu7oloRBSdqekucR50rsC17_B)

Mit dem Abschluss von TaBuLa-LOGplus wurde ein wichtiger Meilenstein auf dem Weg zu einer vernetzten und autonomen Mobilitätsinfrastruktur erreicht. Die im Projekt gewonnenen Erkenntnisse dienen als Grundlage für zukünftige Entwicklungen im Bereich der autonomen Logistik und des öffentlichen Personennahverkehrs. Das Forschungsprojekt wurde vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) gefördert.

Ein besonderer Dank gilt dem gesamten Projektteam, das unter der Leitung von Justin Ziegenbein und Noel Blunder maßgeblich zum Erfolg des Projektes beigetragen hat. Ebenso danken wir unseren Projektpartnern, dem Institut für Verkehrsplanung und Logistik (VPL) der TUHH, der Interlink GmbH und der Palaimon GmbH sowie dem TÜV Nord Mobilität für die wertvolle Unterstützung bei der Sicherheitsbewertung. Ohne diese enge und interdisziplinäre Zusammenarbeit wäre das Projekt nicht möglich gewesen.

Wir freuen uns darauf, die erzielten Fortschritte in zukünftige Forschungsprojekte einfließen zu lassen und weiterhin innovative Lösungen für die Mobilität von morgen zu entwickeln.



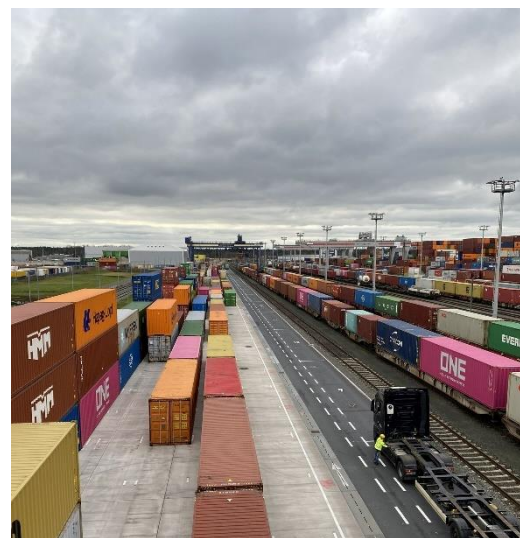
(Fotos: Marko Thiel)

## Research Project "BePoT – Logistic Operating Curves for Gantry Cranes on Transshipment Terminals" Successfully Completed

Launched in August 2022 and successfully concluded in November 2024, the interdisciplinary project "BePoT – Logistic Operating Curves for Gantry Cranes on Transshipment Terminals" was carried out in close collaboration between the Institute of Production Management and Technology (IPMT) and the Institute of Maritime Logistics (MLS) at Hamburg University of Technology. The project was led by Prof. Dr.-Ing. habil. Hermann Lödding and Prof. Dr.-Ing. Carlos Jahn.

Combined transport—which integrates road, rail, and waterway modes—is essential for achieving Germany's sustainability goals by shifting long-haul freight from high-emission trucks to more sustainable alternatives such as rail or waterways. At the project's outset, we emphasized that, although combined transport plays a key role in reducing environmental impact, transshipment terminals face significant challenges, including handling delays, operational inefficiencies, and conflicting logistics objectives.

Improving gantry crane operations is crucial for reducing transshipment times and lowering operational costs at terminals. One of the central operational challenges is balancing conflicting logistics objectives: maintaining low work-in-process (WIP) levels can reduce throughput times but may restrict crane utilization, increasing operational costs. At the same time, higher WIP can boost



TriCon Container Terminal Nürnberg GmbH  
(29.11.2024)

utilization at the expense of longer throughput times. Production logistics models, such as Logistic Operating Curves, hold great potential for analysis and mitigation of this objective conflict.

Recognizing the need for a more transparent approach than traditional practices, the BePoT project set out to develop throughput diagrams and Logistic Operating Curves for gantry cranes. Additionally, a planning and control system for truck arrivals was designed specifically for combined transport terminals with minimal data and software requirements.

BePoT's outcomes directly address critical environmental challenges. In Germany, the transport sector accounts for approximately 20% of CO<sub>2</sub>e emissions, with freight trucks contributing nearly one-third of that total. Notably, trucks emit 6.5 times more CO<sub>2</sub>e per tonne-kilometer than rail and over 3.5 times more than inland waterway vessels. By streamlining terminal operations and optimizing gantry crane performance, the project supports the broader shift toward low-emission transport modes such as rail and inland waterways.

The innovative models developed under BePoT provide terminal operators with a robust foundation for model-based planning and control, enabling them to effectively balance the trade-off between short throughput times and high crane utilization. Moreover, the concept of an efficient model-based truck scheduling system reduces bottlenecks and waiting times, leading to faster transshipments. Together, these enhancements directly boost the terminals' transshipment capacity, potentially facilitating the shift of a larger volume of roadway transport to sustainable rail alternatives.

Over the past two years, the contributions of several team members, namely Volodymyr Aliexsieiev from IPMT, along with colleagues Michaela Grafelmann, Dr. Rafat Beigpoor Shahrivar, and Andreas Mohr from MLS, have been pivotal in achieving these milestones. They have also successfully demonstrated that Logistic Operating Curves can be effectively applied to analyse and enhance gantry crane operations at combined transport terminals.

We extend our sincere gratitude to our industry partners Cuxport GmbH, Hamburg Port Authority (HPA) AöR, dbh Logistics IT AG, Catkin GmbH, CTOS Container Terminal Osnabrück GmbH, GOMULTIMODAL GmbH, Baltic Rail Gate GmbH, Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH, DAKOSY AG, SimPlan Group, Container Terminal Dortmund GmbH, Riverside Digital Logistics, Fraunhofer CML, CONROO, TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH, Simoserv, EUROKOMBI Terminal GmbH, Deutsche GVZ-Gesellschaft mbH, and Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr e.V., whose support was instrumental in achieving the project's objectives. We also gratefully acknowledge the funding provided by the Industrial Collective Research (IGF), which made this project possible.

The BePoT project has established a strong foundation for the efficient and sustainable operation of combined transshipment terminals. Its innovative approach not only enhances performance but also directly contributes to reducing greenhouse gas emissions in the transport sector. We look forward to witnessing the substantial improvements these advancements will bring to logistics and transport operations.

The Industrial Collective Research project "Betriebskennlinien für Portalkrane – Analyse der Leistungsfähigkeit von Umschlagterminals zur Steuerung der LKW-Ankünfte" (22590 N) by the research association Bundesvereinigung Logistik e.V. is funded by AiF/DLR within the framework of the

Industrial Collective Research (IGF) program of the Federal Ministry for Economic Affairs and Climate Action (BMWK), pursuant to a resolution of the German Bundestag.



*Participants of the 4th Project Advisory Committee of the BePoT Project (18.11.2024)*

## CE-Forschung in Neuseeland

Für das internationale Forschungsprojekt "Implementing a Circular Economy in the Construction Industry: The role of Collaborative Innovation and Stakeholder Integration in Germany and New Zealand" reisten Professor Dr. Cornelius Herstatt und Doktorandin Johanna Zeller im Februar und März 2025 für mehrere Wochen nach Auckland, Neuseeland. Dort wurden gemeinsam mit Professor Kenneth Husted und Doktorand Rico Bösch (ehemaliger GTIME-Student an der TUHH) von der University of Auckland Interviews mit der lokalen Bauindustrie geführt. Die Interviews involvieren einen möglichst breiten Teil Industrie, von Planung und Bau, über Zertifizierung, bis hin zu Deconstruction. Dabei wird das Ziel verfolgt, Innovationspfade in der Bauindustrie im Bereich der Kreislaufwirtschaft qualitativ zu untersuchen und die Ergebnisse mit der deutschen Industrie zu vergleichen, um Optimierungspotentiale für beide Länder und darüber hinaus zu identifizieren.

Im Research Seminar zu dem Thema "Sustainable, frugal innovation: A way out of the dilemma between growth and environmental protection" geleitet von Professor Herstatt wurde gemeinsam mit Mitgliedern der Fakultät der Business School der University of Auckland über die Rolle von Innovation zur Implementierung einer Kreislaufwirtschaft aus der Sicht Neuseelands diskutiert.

Die geographische Lage Neuseelands spielt hierbei in mehrerlei Hinsicht eine wichtige Rolle, ferner die (begrenzte) Größe des Landes und relativ kleine Bevölkerung. Diese wie weitere Faktoren erschweren z.B. den Aufbau einer wirtschaftlich operierenden Kreislaufwirtschaft aufgrund zu kleiner Skaleneffekte.

*(Foto: Johanna Zeller)*



## Start der fünften Förderungsrunde des Forschungsinformationssystems (FIS) bringt neue Dynamik

Seit April 2024 läuft die fünfte Förderungsrunde des Forschungsinformationssystems (FIS). Beteiligt sind weiterhin das Institut für Logistik und Unternehmensführung (W-2) mit Prof. Thorsten Blecker und Prof. Wolfgang Kersten, das Institut für Maritime Logistik (W-12) mit Prof. Carlos Jahn sowie das Institut für Verkehrsplanung und Logistik (W-8) unter der Projektleitung von Prof. Heike Flämig. Neben der TUHH (FG03) sind auch weitere führende Einrichtungen am Projekt beteiligt, die sich in verschiedene Fachgebiete (FG) gliedern. Dazu gehören Einrichtungen wie M-Five (FG01), das Wuppertal Institut (FG02), das Institut für Klimaschutz, Energie und Mobilität (IKEM) zusammen mit dem Karlsruher Institut für Technologie (KIT) (FG04), die Bauhaus-Universität Weimar (FG05) und imobis (FG06).

In regelmäßigen Workshops tauschen sich die beteiligten Institute aus ganz Deutschland über ihre Fortschritte und Erfahrungen aus. Zuletzt wurden diese Treffen im Deutschen Luft- und Raumfahrtzentrum (DLR) in Köln und im Bundesamt für Gewässerkunde in Koblenz abgehalten.

Das FIS bündelt das gewonnene Wissen aus der dynamischen und vielschichtigen Mobilitäts- und Verkehrsforschung auf kompakte und nachvollziehbare Weise. Über Fachgrenzen hinweg wird dieses Wissen von renommierten Forschungsinstituten erstellt, sorgfältig geprüft und in Form von Wissenslandkarten zugänglich gemacht. Diese Mindmaps ermöglichen einen intuitiven Zugang zu vielfältigen Themen, von automatisiertem Fahren bis hin zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs der Zukunft. Eine interne Umstrukturierung sorgt dafür, dass alle Wissenslandkarten nun einen klaren Problembezug aufweisen und die Relevanz aus politischer Sicht eingeordnet wird. Diese strategische Anpassung macht das FIS zu einem noch wertvolleren Instrument für Politiker:innen, Planer:innen, Praktiker:innen und die Gesellschaft insgesamt.

Ganz neu hat die TUHH das FIS um eine sogenannte Wissenslandkarte zum Thema KI in der Mobilität ergänzt. Diese wird in den nächsten Monaten durch Informationen zu rechtlichen und nachhaltigen Aspekten in diesem Kontext ergänzt.

## LEHRE

---

### Zero C – Wissenstransfer mit Albanien und Montenegro

Das Institut für Maritime Logistik (MLS) engagiert sich im Rahmen des EU-Projekts "Zero C" für die nachhaltige Transformation der Schifffahrt. Ziel ist es, die Hochschulbildung in Albanien und Montenegro zu stärken, um die Dekarbonisierung und Optimierung in der Schifffahrts- und Logistikbranche mit Fachkräften aus den Westbalkanstaaten voranzutreiben. Das Treffen zum Wissenstransfer fand im Dezember 2024 auf dem Schwarzenberg-Campus statt.

Im Mittelpunkt des Trainings stand technisches und regulatorisches Wissen zur Dekarbonisierung, Energieeffizienz und Optimierung von maritimen Logistikprozessen. Die Schulungseinheiten umfassten eine Einführung in den Hafenbetrieb und die Hafenlogistik, aktuelle Herausforderungen in Häfen und deren Beitrag zur Bekämpfung des Klimawandels, technische und operative Maßnahmen zur Erhöhung der Energieeffizienz und zur Dekarbonisierung des Hafenbetriebs sowie die Einführung und Anwendung von maritimen Logistik-Simulationstools.



*Prof. Jahn beim Einführungsvortrag (Foto: C. Bittcher/TU Hamburg)*

Prof. Dr.-Ing. Carlos Jahn, Leiter des ausrichtenden Instituts für Maritime Logistik, betont: "Die Dekarbonisierung gehört zu den zentralen Herausforderungen für die Schifffahrt weltweit. Die Aus- und Weiterbildung in diesem Bereich ist daher von großer Bedeutung, denn neben technologischen

und finanziellen Fragen sind die Menschen die wichtigsten Treiber. Das Zero C-Projekt liefert wertvolle Impulse und wichtige Beiträge."

Das Training des MLS war eines von insgesamt fünf Schulungen im Rahmen des Projekts. Frühere Trainings, organisiert von der National Technical University Athens in Kotor (Montenegro) und Athen (Griechenland), konzentrierten sich auf internationale und EU-Klimaregelungen sowie Energieeffizienz im Seeverkehr. Das aktuelle Training ergänzte diesen Wissenstransfer durch den Schwerpunkt auf Hafenlogistik und dessen nachhaltige Transformation. Zukünftige Trainings behandeln die Themen Internet der Dinge (Internet of Things – IoT) und Digitalisierung als Unterstützungswerkzeug zur Steigerung der Energieeffizienz und Klimaneutralität in der maritimen Logistik sowie innovative Lehr- und Lernmethoden im Sinne des „Train the Trainer“ Ansatzes. Diese werden von ITS Academy Mobilität in Vlora (Albanien) und Tarant (Italien) ausgerichtet.



*Die Teilnehmenden des Trainings auf dem Schwarzenberg-Campus (Foto: C. Bittcher/TU Hamburg)*

Nächste Projektschritte in diesem Jahr sind neben zwei Konsortialtreffen die Entwicklung von Lehrveranstaltungen basierend auf dem Training und die Durchführung von ersten Vorlesungen innerhalb der neuen Curricula.

Langfristig verfolgt das Projekt Zero C das Ziel, die Trainingsinhalte in die Lehrveranstaltungen der beteiligten Universitäten zu integrieren. So sollen künftige Fachkräfte aus der Region optimal auf die Herausforderungen der Schifffahrt vorbereitet werden.

Das Forschungsprojekt „Zero C“ wird durch das ERASMUS2027-Programm der Europäischen Union (EU) gefördert – Projektnummer 101128747. Weitere Informationen über Zero C finden Sie unter [zeroc-project.com](https://zeroc-project.com).

## Europa und die digitale Wirtschaft – neue NTA-Veranstaltung mit Exkursion nach Berlin

Im Sommersemester 2025 bietet das Institut für Digital Economics erstmals die englischsprachige NTA-Veranstaltung „Europe and the Digital Economy“ an. Die PBL vermittelt Einblicke in die Regulierung der digitalen Wirtschaft in Europa und umfasst eine dreitägige Exkursion nach Berlin, bei der Studierende Unternehmen und Institutionen besuchen und ihre Problemlösungskompetenzen direkt anwenden. Die Reise- und Unterkunftskosten werden durch die EU im Rahmen des Jean-Monnet-Moduls „Regulating the Digital Service Economy in Europe“ übernommen.

Die Anmeldung erfolgt über Stud.IP. Bei Fragen steht Martin Sterner ([martin.sterner@tuhh.de](mailto:martin.sterner@tuhh.de)) zur Verfügung.



Quelle: <https://unsplash.com/de/fotos/stadtgebäude-in-der-nahe-von-gewässern-tagsüber-luWanmgkd5g>

## DRITTMITTEL

---

### MAASive verzeichnet Fortschritte: Entwicklung einer Plattform und drittes Konsortialtreffen an der Technischen Universität Hamburg

Das von Horizon Europe geförderte Projekt „Manufacturing as a Service to Increase Resilience in Value Chains“ (MAASive) ist der Umsetzung von Manufacturing as a Service (MaaS) von der Theorie in die Praxis einen Schritt nähergekommen. Die technische Entwicklung der MAASive-Plattform schreitet kontinuierlich voran und basiert auf einer Referenzarchitektur, die auf die für das Projekt erforderliche digitale Lösung zugeschnitten ist. Nach der Konzeption des technologischen Stacks in den vergangenen Monaten liegt der gegenwärtige Fokus auf der Implementierung der Plattform, die als Rückgrat für die MaaS-Dienste fungieren wird.

Die Plattform reflektiert den agilen Drei-Schleifen-Ansatz von MAASive, bei dem jede Schleife durch eine Gruppe von Modellen repräsentiert wird. Die Entwicklung der Alpha-Schleife wurde bereits abgeschlossen und besteht aus mehreren grundlegenden Modellen. Dazu gehören Aktivitätsfluss-, Prozess-, Daten-, Bewertungs- und Klassifizierungsmodelle, die die vorhandenen Produktionsanlagen, ihre Fähigkeiten und Kapazitäten beschreiben und bestimmen. Die Implementierung der Plattform, einschließlich der Alpha-Modelle, erfolgt in den kommenden Monaten anhand realer Anwendungsfälle in der Industrie.

Im Rahmen dieses Fortschritts wurde vom 11. bis 13. März 2025 das dritte Konsortialtreffen in Hamburg durchgeführt, das vom MAASive-Projektteam der TUHH unter der Leitung von Prof. Dr. Thorsten Blecker vom Institut für Logistik und Unternehmensführung organisiert wurde.



Das Treffen vereinte 12 Partner aus sechs europäischen Ländern, die die neuesten Projektentwicklungen erörterten und die enge Zusammenarbeit an den laufenden Aufgaben vertieften.

Im Rahmen der Veranstaltung wurden die ersten Mock-ups der MAASive-Plattform evaluiert und in hybriden Workshops die zukünftigen MaaS-Modelle und deren Funktionalitäten erarbeitet. Ein besonderer Fokus wurde auf die Verknüpfung von MaaS und Resilienz von Industrieunternehmen und Lieferketten gelegt. Die Modelle umfassen unter anderem die Klassifizierung, Überwachung und Bewertung von Risikoereignissen sowie die Simulation von Wertschöpfungsnetzwerken und Lieferketten und deren Leistungsbewertung.

Ein weiterer interessanter Punkt der Tagesordnung war die gemeinsame Sitzung mit Vertreter\*innen des MAASIVETWIN-Projekts, das ebenfalls von der EU im Rahmen von Horizon Europe CL4 gefördert wird.

Ein weiterer interessanter Punkt der Tagesordnung war die gemeinsame Sitzung mit Vertreter\*innen des MAASIVETWIN-Projekts, das ebenfalls von der EU im Rahmen von Horizon Europe CL4 gefördert wird. Das Projekt wird an der Technischen Universität Hamburg von Prof. Christian Thies (W-EXK1) vertreten. Im Rahmen der Sitzung wurden die Ziele und Aktivitäten der beiden Projekte präsentiert, eine Diskussion über potenzielle Kooperationsmöglichkeiten geführt und Ideen bezüglich Methoden und bewährter Verfahren für MaaS und resiliente Lieferketten ausgetauscht.

## SONSTIGES

### MBA-Abschluss in verkürzter Studienzeit für IWI-Studierende

Das Studiendekanat Management-Wissenschaften und Technologie der TU Hamburg hat mit drei attraktiven und hoch gerankten Partnerhochschulen ein Abkommen geschlossen, das es Studierenden und Absolvent\*innen des Masterstudiengangs Internationales Wirtschaftsingenieurwesen (IWI) ermöglicht, in verkürzter Studienzeit einen MBA-Abschluss zu erwerben. Die Partnerhochschulen sind:



[University of Kansas, USA](#)



[James Cook University, Australien](#)



[University of Newcastle, Australien](#)

In der Regel kann der MBA-Abschluss nach zwei oder drei erfolgreich absolvierten Semestern oder Trimestern an einer dieser Partnerhochschulen erworben werden. Allerdings sind diese Programme kostenpflichtig, d. h. an der jeweiligen Gastuniversität müssen Studiengebühren entrichtet werden.

Weitere Informationen:

International Office, Berit Illmann, E-Mail: [illmann@tuhh.de](mailto:illmann@tuhh.de)

### Sozialticket-Atlas für Deutschland

*Wo der Staat den Öffentlichen Nahverkehr für einkommensarme Menschen bezuschusst*

Das Deutschlandticket gilt als Erfolgsgeschichte für einen einfachen und leistbaren Nahverkehr. Die neue Leistbarkeit kommt allerdings nicht allen zugute, wie ein aktueller Atlas des Instituts für Verkehrsplanung und Logistik der TU Hamburg aufzeigt. Im Auftrag des Paritätischen Bundesverbands kartiert er die Sozialtickets in ganz Deutschland.



Nur 48 Prozent der Bürgergeld-Beziehenden können ein bezuschusstes Deutschlandticket erwerben, wobei sich der Preis und die Berechtigung für das Ticket je nach Kommune stark unterscheiden. Insgesamt leben gut zwei Drittel der Betroffenen an einem Ort, wo es mindestens ein örtliches Sozialticket gibt. Die Tickets umfassen über 200 Angebote, wobei die Qualität der Information für die Zielgruppen in vielen Fällen ausbaufähig ist. An dieser Stelle zeigt die umfassende Datenbasis das Potenzial auf, den ÖPNV einfacher und zugänglicher zu gestalten. Erstmals werden alle Sozialtickets sowie viele Ermäßigungen für junge oder ältere Menschen strukturiert aufbereitet. Alle Rohdaten stehen im Repositorym TORE zur Verfügung und sind unter CC-Lizenz zur Weiternutzung freigegeben.

Weitere Informationen finden Sie hier: [Sozialticket-Atlas für Deutschland](#)

### Prof. Dr. Christian M. Ringle ist neues Mitglied des Open Innovation Advisory Boards der University of California, Berkeley



Prof. Dr. Christian M. Ringle, [Institut für Management und Entscheidungswissenschaften \(W-9\)](#), wurde im Dezember 2024 in das Open Innovation Advisory Board der University of California, Berkeley berufen.

Das Open Innovation Advisory Board setzt sich für die Weiterentwicklung von Open Innovation durch die Zusammenarbeit zwischen akademischen Forschern und Fachleuten aus der Industrie ein. Das Board fungiert als Denkfabrik, in der Experten zusammenkommen, um Ideen auszutauschen, Frameworks zu entwickeln und praktische Lösungen zu schaffen, die die Industrie transformieren und globale Innovation vorantreiben können.



Weitere Informationen finden Sie hier: <https://haas.berkeley.edu/innovation-squad/>

(Fotos: Christian Ringle)

## Prof. Dr. Christian M. Ringle erhält den IMTC Managerial Impact Award 2025

Der [Managerial Impact Award](#) ist eine renommierte internationale Auszeichnung, mit der herausragende Forscher geehrt werden, deren Arbeit einen bedeutenden Einfluss auf die Managementpraxis hatte. Universitäten, Business Schools, Unternehmen und auf Marketingtrends spezialisierte Institutionen nominieren Kandidaten für diese angesehene Auszeichnung. Selbstnominierungen werden nicht akzeptiert. Auf der International Marketing Trends Conference (IMTC) 2025 in Venedig wurde der Preis an Herrn Prof. Dr. Christian M. Ringle (Technische Universität Hamburg) und Herrn Prof. Dr. Dr. h.c. Marko Sarstedt (LMU München) in Anerkennung ihrer einflussreichen Forschungsarbeiten und ihrer Beiträge zu Wissenschaft und Praxis verliehen.



(Foto: Christian Ringle)

Weitere aktuelle Auszeichnungen:

- 2024 - Highly Cited Researchers (top 1%) by Clarivate Analytics in field of Economics and Business and in the field of Social Sciences
- 2024 - Journal of Marketing Theory and Practice Top Cited Article 2024 Award: Sarstedt, M., Hair, J. F., & Ringle, C. M. (2023). "PLS-SEM: Indeed a Silver Bullet" – Retrospective Observations and Recent Advances. *Journal of Marketing Theory & Practice*, 31(3), 261-275.
- 2024 - Emerald Literati Outstanding Paper Winner Award: Lucius, Z. K., Damberg, S., Meinel, M., & Ringle, C. M. (2023). Internal Corporate Social Responsibility in Times of Uncertainty: Does Working from Home Harm the Creativity Link? *The Bottom Line*, 36(2), 112-134.

## Publikationen des Studiendekanats

Eine Übersicht aller am Studiendekanat Management-Wissenschaften und Technologie (MWT) erschienenen Publikationen finden Sie auf der Website des Dekanats.

[Publikationen des Dekanats MWT](#) (gelistet nach Instituten)

## KONTAKT | IMPRESSUM

---

Technische Universität Hamburg  
Dekanat Management-Wissenschaften und Technologie  
Am Schwarzenberg-Campus 4 (Gebäude D)  
21073 Hamburg

E-Mail: [dekanat-mst@tuhh.de](mailto:dekanat-mst@tuhh.de)

Telefon: 040 – 428 78 – 4417

Für die Zulieferung von Inhalten, Anregungen oder Kritik wenden Sie sich bitte an die Dekanatsreferentin, Sibylle Kronenwerth ([sibylle.kronenwerth@tuhh.de](mailto:sibylle.kronenwerth@tuhh.de)) oder die Geschäftsstelle des Studiendekanats, Lisa Christiansen ([lisa.christiansen@tuhh.de](mailto:lisa.christiansen@tuhh.de)).

### Bildrechte:

Falls nicht explizit anderweitig benannt, liegen die Bildrechte bei den jeweiligen Instituten.