

LOGISTICS PILOT

Magazin für Hafen, Schifffahrt und Logistik

Februar 2017

Schwer & Speziell

Schwerpunktthema: Breakbulk

Nächtlicher Großraumtransport 16 | Angriff aus dem Netz 20

BEI UNS
BEGINNT ALLES
MIT EINEM
HANDSCHLAG.

UND NICHT ERST,
WENN
DIE TINTE
TROCKEN
IST.

SPORTS AND FASHION · SCHIFFFAHRT UND SPEDITION · AUTOMOBILE · MASCHINEN UND ANLAGEN · ELEKTRONIK · LEBENSMITTEL

Wenn es um maßgeschneiderte Logistik geht, sind wir Ihr starker Partner. Warum Sie uns das glauben dürfen? Weil wir es täglich immer wieder aufs Neue beweisen - mit viel Erfahrung, noch mehr Leidenschaft und vor allem hanseatischer Verbindlichkeit. Hand drauf.
Unser Wort hat Wert.

www.blg-logistics.com

BLG  LOGISTICS



AUSGABE FEBRUAR 2017

Laden Sie sich die LOGISTICS PILOT-Kiosk-App herunter und lesen Sie unser Magazin offline auf Ihrem Smartphone oder Tablet.



Erneuerbare Energien als Hoffnungsträger

Dr. Andreas Poppe, Managing Director Bremer Lloyd Holding

Liebe Leserinnen und Leser!

Der Umschlag von Breakbulk-Ladung stellt hohe Ansprüche an die Marktteilnehmer und erfordert, bedingt durch Bandbreite und Komplexität der involvierten Transportgüter, eine Vielzahl unterschiedlicher Spezialisten. Die Branche leidet derzeit vor allem unter der geringen Nachfrage der Gas- und Ölindustrie und der dafür benötigten Anlagenteile. Zudem besteht eine erhebliche Unsicherheit, wie sich der Amtsantritt des neuen US-Präsidenten auf diese Entwicklung auswirken wird. Erschwert wird die Lage auch dadurch, dass Container- und Bulkreedereien aufgrund des nicht auskömmlichen Ratenniveaus in ihren Segmenten verstärkt versuchen, traditionelle Breakbulk-Ladung zu akquirieren.

Positiven Einfluss auf den Markt könnte aber die substantielle Steigerung des Anteils der erneuerbaren Energien haben, die viele Analysten erwarten. Hier erhofft man sich vor allem von der Windenergie eine tragende Rolle. Die Aufgabe der Logistikbranche wird es sein, sich diesen neuen Rahmenbedingungen anzupassen und den Veränderungsprozess aktiv mitzugestalten. Daraus ergeben sich vor allem zwei Implikationen: Zum einen können die notwendigen Kostensenkungen nicht weiter nur durch eine Reduktion der Frachtraten erreicht werden. Hier bedarf es einer konzeptionellen Anpassung der Logistikdienstleistungen. Zum anderen verschieben sich die Zielmärkte zunehmend in Richtung Osten, da die osteuropäischen Länder verstärkt in Windenergie investieren. Die vorrangige Aufgabe der Logistiker wird es sein, sich diesen lokalen Gegebenheiten anzupassen.

Ihr Andreas Poppe



News	6
People	26
Appointments	28
Preview	30
Imprint	30

FOTOS: BREMER LLOYD, BBC CHARTERING, PIXABAY, BLG CARGO LOGISTICS, WWW.OLIVER-REETZ.COM, CLAUDIA BEHREND



Geht nicht, gibt's nicht!

Wer langfristig im Breakbulk-Markt bestehen will, muss sich flexibel auf die unterschiedlichsten Kundenwünsche einstellen. Denn aufgrund ihrer Abmessungen, ihres Gewichts und ihrer Menge erfordern vor allem Projektladungen eine spezielle Handhabung. Da kann es auch mal erforderlich sein, dass selbst Schiffe huckepack reisen. Hier transportiert die „BBC Ostfriesland“ der Reederei BBC Chartering einen Kasko von China nach Europa, wo das Binnenschiff anschließend auf einer Werft seine Innenausstattung und seinen Antrieb erhielt.



FOTO: BBC CHARTERING

KOMPAKT

WILHELMSHAVEN. Als erster NPorts-Hafenstandort hat Wilhelmshaven ein **offizielles Zertifikat für seine Maßnahmen zum Umweltschutz** erhalten. „Mit der PERS-Zertifizierung haben wir einen weiteren wichtigen Meilenstein für den systematischen Umweltschutz in unseren Häfen erreicht und erfüllen gleichzeitig unsere gesellschaftliche Verantwortung“, so Holger Banik, Geschäftsführer Nports und der JadeWeserPort-Realisierungsgesellschaft.

BREMEN. Das internationale Speditions- und Logistikunternehmen **Karl Gross sponsert** seit Dezember 2016 ein **Stipendium an der Hochschule Bremen** (University of Applied Sciences). Die Förderung kommt einer jungen Studentin des Fachs „Angewandte Wirtschaftssprachen und Unternehmensführung“ zugute. Mit dieser Maßnahme wollen die Bremer talentierte Nachwuchslogistiker fördern und in deren Zukunft investieren.

PAPENBURG/LEER. Zum Jahresbeginn haben die Reederei- und Befrachtungsunternehmen **Schulte & Bruns** aus Papenburg und die **Hartmann Gruppe** aus Leer ihre **Shortsea-Kapazitäten gebündelt**. Von dieser Maßnahme erwarten die beiden Partner nach eigener Aussage eine Stärkung ihres Marktpotenzials in der europäischen Kurzstreckenschifffahrt.



Siemens feiert Richtfest für Windturbinenfabrik in Cuxhaven

CUXHAVEN. Ab Sommer 2017 wird in Cuxhaven die **Produktion von Maschinenhäusern für Offshore-Windenergieanlagen** der 7-MW-Generation anlaufen. Ein wichtiger Meilenstein für das rund 200 Millionen Euro teure Projekt wurde im November 2016 mit dem Richtfest für die dortige Produktionshalle gelegt. Zu den Feierlichkeiten waren zahlreiche prominente Gäste angereist – unter anderem auch der Parlamentarische Staatssekretär Enak Ferlemann, die niedersächsische Wirtschaftsstaatssekretärin Daniela Behrens und Cuxhavens Oberbürgermeister Ulrich Getsch. „Der neue Siemens-Fertigungsstandort ist

und bleibt der **wichtigste Anker für das Deutsche Offshore-Industrie-Zentrum in Cuxhaven** und unterstreicht die Rolle **Niedersachsens als Energieland Nummer eins** und Treiber der Energiewende in Deutschland“, sagte Behrens anlässlich des Richtfests. „Wir freuen uns über diese positive Entwicklung für Cuxhaven und die gesamte Region.“ Die zum Kühne+Nagel-Konzern gehörende Bremer Firma Stute Logistics kann sich durch das Projekt über einen neuen Großauftrag freuen: Sie wird zukünftig die sogenannte Inboundlogistik und Produktionsversorgung der Fabrik in Cuxhaven übernehmen.



Perspektivpapier präsentiert

WILHELMSHAVEN. Niedersachsen Ports und die Stadt Wilhelmshaven haben kurz vor Weihnachten gemeinsam mit dem Niedersächsischen Wirtschaftsminister Olaf Lies ein Perspektivpapier mit konkreten Maßnahmen für die Entwicklung des Hafens Wilhelmshaven vorgestellt. Eines der Ziele, die in dem 150 Seiten starken Papier festgeschrieben sind, ist es, **die Position des Standortes als eine der größten Energiedrehscheiben Deutschlands weiter auszubauen**. Parallel setzt Wilhelmshaven auf Investitionen aus der Industrie in ein LNG-Terminal am Voslapper Groden und legt mit der zweiten Ausbaustufe des JadeWeserPorts bis 2025/2026 den Fokus auf den Containerumschlag.

125 Jahre Ipsen Logistics

BREMEN. Mit einer Jubiläumsshow feierte Ipsen Logistics im Oktober 2016 sein 125-jähriges Bestehen. Rund 250 Gäste waren der Einladung der beiden Geschäftsführenden Gesellschafter in Bremen, **Hans-Christian Specht** (links) und **Eduard Dubbers-Albrecht** (Mitte), gefolgt. Dabei überreichte ihnen **Harald Emigholz** (rechts), Präses der IHK Bremen/Bremerhaven, eine Ehrenurkunde. Ipsen Logistics hat sich in seiner Geschichte von einem lokalen Hafendienstleister zu einer weltweit agierenden Logistikgruppe entwickelt und ist inzwischen mit rund 650 Mitarbeitern in 16 Ländern vertreten.





Gemeinsames Veranstaltungsformat

OLDENBURG/WILHELMSHAVEN. Neue Chancen zur Optimierung von Logistikketten zeigten Seaports of Niedersachsen und die Containerterminal Wilhelmshaven JadeWeser-Port-Marketinggesellschaft im Oktober 2016 bei **„Hafen trifft Festland“ in Bielefeld** auf. Nach den Fachvorträgen aus Niedersachsen folgte ein reger Meinungsaustausch mit den Logistikexperten aus Ostwestfalen, welche neuen Wege zu den Häfen an der Nordseeküste eingeschlagen werden können. „Wir wollen unsere Seehäfen noch stärker im Bewusstsein von Verladern, Reedern und Spediteuren verankern“, so Inke Onnen-Lübben, Geschäftsführerin Seaports of Niedersachsen.



Praktikumserwartungen aktiv ausgelotet

BREMEN. Zu einem intensiven Erfahrungsaustausch kamen im November 2016 Unternehmensvertreter aus der Logistik und Logistikstudierende zusammen. Auf Einladung der VIA BREMEN Logistics Ambassadors und des Vereins Logistik-Lotsen für die Metropolregion Nordwest diskutierten sie auf der Veranstaltung **„Zukunft Praktika – Unternehmensnachwuchs von morgen“** über die Erwartungen beider Seiten. „Ein Praktikum ist der ideale Weg, die Logistikbranche kennenzulernen. Wir möchten die Studierenden dabei unterstützen, das für sie passende Unternehmen zu finden“, begründet Günther Hörbst, Geschäftsführer von VIA BREMEN, das Workshopformat.



Europäischer Hafenpreis für Luneplate

BREMERHAVEN. Im Wettbewerb um den „ESPO Award 2016“ setzte sich Bremerhaven gegen elf europäische Häfen durch und wurde im November 2016 für das Umweltprojekt Luneplate ausgezeichnet. Die europäische Seehafenorganisation (ESPO) hatte den Preis ausgelobt, der das Generalthema „Natur in Häfen“ zum Gegenstand hatte. **Die Luneplate, eine ehemalige Weserinsel, ist das zentrale ökologische Ausgleichsgebiet für Hafenauprojekte** wie das Bremerhavener Container-Terminal 4. Die Umweltplaner von bremenports haben dort unter anderem eine vielfältige Tidellandschaft mit wattgesäumten Prielen und Schilfzonen geschaffen.



Leschaco: 40 Jahre Tankcontainerlogistik

BREMEN. Der 13. November 1976 war für die Leschaco-Gruppe ein besonderes Datum. An diesem Tag verließ der Logistikkdienstleister **erstmalig zehn 20-Fuß-Tankcontainer auf der „Tillie Lykes“** für eine Fahrt von Bremerhaven nach Houston. Heute bietet das Unternehmen mit Hauptsitz in Bremen interkontinentale Logistikkösungen in den Bereichen Luft- und Seefracht, Kontraktlogistik und Tankcontainer.



Umweltpreis geht an die „Morning Lisa“

BREMEN. Zum dritten Mal hat die Hafengesellschaft bremenports ihren „greenports Award“ verliehen. Den Preis für das umweltfreundlichste Seeschiff, das die Hafengruppe Bremen/Bremerhaven 2015 angelaufen hat, ging an die „Morning Lisa“. **Der Autotransporter erzielte den besten Environmental Ship Index (ESI).** Dieser hilft, Schiffe in einem standardisierten Verfahren nach ihren Emissionen einzustufen.

Erfolgreiche Marwilo-Lernkombination

OLDENBURG. Zum zehnjährigen Jubiläum des Bildungsprojekts „Marwilo – Maritime Wirtschaft und Logistik“ im vergangenen Jahr erhielt der Internetauftritt von **www.marwilo.de** ein neues Design. Gleichzeitig wurden die Inhalte des Portals, das praxisorientierte Informationen zu den Themen Hafenwirtschaft, Schifffahrt und Logistik auf spielerische Art vermittelt, noch intensiver mit den begleitenden Arbeitsheften verknüpft, von denen bereits mehr als 30.000 Exemplare nachgefragt wurden.



KOMPAKT

EMDEN. Im Gespräch mit dem Bundestagsabgeordneten Johann Saathoff machten Aufsichtsrat und Vorstand der Emdener Hafenförderungsgesellschaft (EHFG) Ende 2016 deutlich, dass die **Fahrrinnenanpassung in der Außenems um einen Meter dringend angegangen werden muss.** Saathoff unterstützte die Position der EHFG, die die Notwendigkeit der Fahrrinnenanpassung bereits vor mehr als zwölf Jahren erhoben und mit Fakten im Rahmen einer Studie belegt hat: „Die Aufnahme in den BVWP belegt, dass der Bund die Maßnahme umsetzen will. Das ist eine gute Grundlage, um gemeinsam mit dem Land Niedersachsen das für Emden dringend erforderliche Projekt nunmehr zu realisieren“.

OLDENBURG. Das **europäische Projekt „DUAL Ports“** startete Ende 2016 im dänischen Præstø mit dem **Ziel, die CO₂-Belastung durch die Hafenvirtschaft zu verringern.** Dafür wird NPorts gemeinsam mit Häfen und wissenschaftlichen Einrichtungen aus Deutschland, Belgien, den Niederlanden, Schottland und Dänemark in den nächsten Jahren Maßnahmen und Strategien entwickeln. Die Finanzierung erfolgt durch das europäische INTERREG-Programm. „Wir erhoffen uns von diesem transnationalen Wissensaustausch neue Impulse für unser bestehendes Nachhaltigkeitskonzept „hafen+“, erläutert Holger Banik, Geschäftsführer Niedersachsen Ports.“

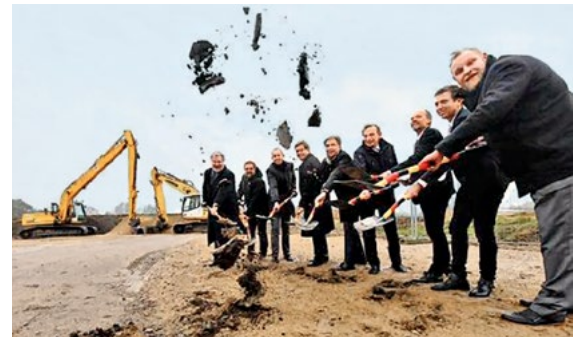


BLG Logistics kooperiert mit Hafen in Bronka

BREMERHAVEN/ST. PETERSBURG. Die BLG Logistics Automobile und LLC Fenix, Eigentümer und Betreiber des Hafens Bronka, unterzeichneten im November 2016 **eine langfristige Kooperationsvereinbarung zum Automobilumschlag** über den neuen russischen Hafenstandort. Im Zuge dieses Kontrakts wird die BLG ihre Terminalaktivitäten mit einer Umschlagskapazität von zunächst 6.000 Einheiten von St. Petersburg nach Bronka verlegen. BLG und Fenix starten das Geschäft auf einer Fläche von zwölf Hektar mit 25 Lkw-Lade- und Entladerampen.

Spatenstich für neue Schiffswendestelle in Oldenburg

OLDENBURG. Der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Enak Ferlemann, gab im November 2016 den Startschuss für den Bau einer neuen Schiffswendestelle in Oldenburg. Zusammen mit Hans-Heinrich Witte, Präsident der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, setzte er den ersten feierlichen Spatenstich. **Mit dem Neubau der 165 Meter breiten Wendestelle soll die Schifffahrt auf der Hunte gestärkt werden.** Bislang mussten Schiffe 800 Meter rückwärtsfahren, um zu wenden. Dies wird zukünftig nicht mehr notwendig sein.



Erster LNG-Carcarrier in Bremerhaven

BREMERHAVEN. Eine Premiere erlebte der Bremerhavener Überseehafen im November 2016, als dort der weltweit erste mit Flüssigerdgas (LNG) betriebene Autotransporter festmachte. Die 181 Meter lange „**Auto Eco**“ der **norwegischen Reederei UECC** löschte im Rahmen ihrer Jungfernnreise am BLG Autoterminal rund 1.000 japanische Pkws und sieben Mafitrailer mit High-and-Heavy-Einheiten. Der Carcarrier ist für den flexiblen Einsatz von Flüssigerdgas oder Marinegasöl mit einem Dual-Fuel-Hauptmotor ausgestattet.





B. Dettmer modernisiert Flotte

BREMEN. Die Bremer Reederei B. Dettmer hat ihre **Flotte um die beiden baugleichen Doppelhüllentanker „Dettmer Tank 120“ und „Dettmer Tank 122“ erweitert.** Die 86 Meter langen Binnenschiffe besitzen eine um zehn Prozent gesteigerte Ladungskapazität im Vergleich zu ihren Vorgängern und sind deutlich sparsamer im Betrieb. „Wir brauchen den Schiffsraum, um unsere Leistungsfähigkeit aufrechtzuerhalten“, so Unternehmenschef Heiner Dettmer. Dementsprechend bestehe in den nächsten beiden Jahren eine Kaufoption für vier weitere Schiffe dieses Typs.



25 Jahre „Niedersächsische Hafenvertretung“

OLDENBURG. Am 22. November 1991 wurde die „Niedersächsische Hafenvertretung“ (NHV) in Wilhelmshaven gegründet. Anfang Dezember 2016 feierte sie mit einem Festakt im Alten Oldenburger Landtag ihr 25-jähriges Bestehen. Rund 100 geladene Gäste aus Politik, Verwaltung und Hafenwirtschaft kamen, darunter auch (von links) **Olaf Lies**, niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, **Karsten Dirks**, Vorstandsvorsitzender der NHV, **Jürgen Krogmann**, Oberbürgermeister der Stadt Oldenburg, und **Gert Stuke**, Präsident der Oldenburgischen IHK. Dirks bilanzierte an diesem Vormittag: „Seit Gründung der NHV und später der Seaports of Niedersachsen GmbH können wir das komplette Angebotsportfolio unserer Seehäfen einheitlich darstellen und die öffentliche Wahrnehmung gegenüber anderen Hafenstandorten deutlich stärken.“



ISL Bremen für IT-Forschung prämiert

BREMEN. Für ein IT-System zur **Verbesserung der logistischen Abläufe von Containertransporten** wurde das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) in Bremen im November 2016 mit dem „TRA Visions Senior Researcher Award“ ausgezeichnet. Den Preis nahm der Bremerhavener ISL-Forscher **Nils Meyer-Larsen** stellvertretend für die Integrity-Projektgruppe des ISL auf der Konferenz „Transport Research Arena“ in Warschau entgegen. Überreicht wurde die Auszeichnung von der Direktorin des EU-Generaldirektorats für Mobilität und Transport, **Magda Kopczynska**.



Neues Containerlager am JadeWeserPort

WILHELMSHAVEN. Der Logistikdienstleister **Rhenus** hat kurz vor dem Jahresende 2016 im Güterverkehrszentrum (GVZ) Wilhelmshaven mit dem Bau einer **Lagerfläche mit 120 Standard-container-Stellplätzen** in unmittelbarer Nachbarschaft zum Container-Terminal JadeWeserPort begonnen. Sie soll zukünftig auf rund 4.000 Quadratmetern optimale Möglichkeiten für die Lagerung, den Umschlag und das Verwiegen der Boxen bieten. Erster Kunde wird Symrise aus Holzminden sein – ein globaler Anbieter von Duft- und Geschmacksstoffen sowie Produktlösungen für verbesserte Sensorik und Ernährung.



BLG Logistics punktet mit smartem „SaSch“

BREMEN. Als eines von 13 Forschungsvorhaben hat sich das Projekt „SaSch“ im November 2016 in einem Technologiewettbewerb des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie durchgesetzt. Hinter „SaSch“, einem Akronym für „Digitale Services zur Gestaltung agiler Supply Chains“, stehen **smarte Behälter für die Automobilindustrie**, die BLG Logistics gemeinsam mit Bosch, dem Bremer Institut für Produktion und Logistik (BIBA), GS1 Germany und Queo entwickelt hat. Das Projekt wird nun als Teil der Technologieprogramms „PAiCE“ gefördert, um Impulse für die Digitalisierung der Wirtschaft zu setzen.



Die Ausnahme ist die Regel

In den kommenden Monaten wird der Breakbulk- und Projektfrachtsektor nicht mit einer spürbaren Verbesserung der Lage rechnen können – so die Meinung zahlreicher Branchenexperten. Der LOGISTICS PILOT sprach mit ihnen unter anderem über aktuelle Herausforderungen, Standortvorteile und Perspektiven.

Laut der „Breakbulk IV“-Studie, die die niederländischen Analysten von Dynamar im vergangenen Jahr veröffentlichten, sind vor allem der niedrige Ölpreis und die zurückgegangene Nachfrage nach Stahl in China für die schwache wirtschaftliche Entwicklung im Breakbulk-Segment verantwortlich. „Hinzu kommen politische Unwägbarkeiten. Beispielsweise bereitet die Wahl von US-Präsident Donald Trump der Windkraftindustrie große Sorgen, da dieser alles andere als ein Befürworter von Windkraftturbinen ist“, so Patric Drewes, Geschäftsführer bei der Spedition Carl Polzin in Bremen und Mitinitiator des VIA BREMEN-Fachforums Projektlogistik. Sven Riekers, Geschäftsführer der BLG Cargo Logistics in Bremen und Vertriebsleiter für den Bereich High and Heavy beim Autoterminal in Bremerhaven, hat aber noch weitere Faktoren ausgemacht, die wenig förderlich für den Markt des massenhaften Stückguts sind: „Grundsätzlich muss festgehalten werden, dass die Fertigung großer und schwerer, nicht containerisierbarer Komponenten in Europa rückläufig ist. Hinzu kommen deutlich spürbare Produktionsverlagerungen nach Ostasien sowie die Entwicklung, dass ‚Hightech made in Germany‘ immer häufiger in Container passt.“

Jörg Kaplan, Bereichsleiter bei J. Müller Stahl und Projekt Terminal in Brake, sieht ein elementares Problem darin, dass es sich bei Breakbulk überwiegend um Halbfertigwaren oder Investitionsgüter handelt und nicht um Konsumgüter. „Dadurch ist die Nachfrage nach Umschlagsdienstleistungen in diesem Segment sehr stark davon abhängig, wie gut es bestimmten Schlüsselindustrien in potenziellen Abnehmerländern geht. Verschlechtern sich die Wirtschaft oder die Rahmenbedingungen, werden weniger Investitionen getätigt. Dann trifft es vor allem die Häfen, die mit ihrer Dienstleistung ortsgebunden sind. Deshalb sei der Breakbulk-Markt aus seiner Sicht deutlich fragiler als der für Konsumgüter. Eine Meinung, die auch Raymond Fisch, Senior Vice President Strategic Projects bei BBC Chartering in Leer, einem der Weltmarktführer in der Schwergut- und Projektschifffahrt, teilt: „Das hohe Wachstum im asiatischen Wirtschaftsraum,

allem voran in China, hat sich auf den Konsum- und Dienstleistungssektor verlagert, sodass es kaum den Infrastruktur- und Ressourcensektor betrifft. Das belastet die globale Schifffahrt massiv.“

Konkurrent Containerschifffahrt

Ähnlich wie die Experten von Dynamar sieht Kaplan die Containerschifffahrt als Konkurrenten für das Breakbulk-Geschäft, insbesondere für die Stückgutschifffahrt: „Aufgrund ihrer hohen Abfahrtsdichte und der unpaarigen Verkehre mit vielen Leerboxen können Containerschiffe auch übergroße Kollis auf entsprechenden Flat Racks transportieren. Das macht sie zu einem interessanten Partner für Kunden in diesem Segment.“ Die Tatsache, dass Stückgutsendungen als Teil von Projekten aber häufig nicht nur viel Platz, sondern darüber hinaus auch entsprechende Krankkapazitäten sowie Know-how bei Endmontagen und Kundenabnahmen benötigen, sieht er im Gegenzug als wesentliches Argument, das für konventionelle Reedereien spricht. Oder wie es Sven Riekers auf den Punkt bringt: „Die Anforderungen einer Projektverladung sind längst nicht immer mit den Möglichkeiten kompatibel, die ein Containerschiff zu bieten hat.“

Individuelle Lösungen

Dynamar verweist im Kampf um großvolumige und schwere Ladung vor allem auf die hohe Flexibilität der modernen Mehrzweckfrachter und Heavy-Lift-Schiffe. Diese sind im Gegensatz zu Containerfrachtern oftmals nicht nur mit bord-eigenem Ladegerüst ausgestattet, sondern verfügen auch über verstellbare Decks. Dadurch können sie entweder mehr kleinere, schlecht stapelbare Güter auf verschiedenen Etagen unterbringen oder durch herausnehmbare Zwischendecks große Güter wie Windkraftanlagen, Maschinen und Fahrzeuge an Bord aufnehmen. „Schwergut ist ein Nischenmarkt – die Dienstleistungen kommen wegen ihrer Komplexität nicht von der Stange“, sagt Jörg Kaplan. Und Raymond Fisch ■■■



Für den Umschlag von Onshore- und Offshore-Modulen bieten das Schwerlastterminal Niedersachsenkai und die umliegenden Logistikanlagen in Brake beste Voraussetzungen.

■■■ ergänzt: „Unser Geschäft erfordert die Erbringung hoch individualisierter Dienstleistungen und bedarf ausgesprochen aufwendiger organisatorischer Fähigkeiten vom jeweiligen Carrier.“ Sein Unternehmen hat dementsprechend ein Angebot entwickelt, das die Bezeichnung „APAC Service“ trägt. Das steht für „Any port, any cargo service“ und soll dokumentieren, dass BBC Chartering in der Lage ist, für jede Ladung und jeden Bestimmungsort eine geeignete Transportlösung zu finden. Dabei macht Fisch deutlich, was den einzigartigen Charakter des Breakbulk-Geschäfts ausmacht: „Hier ist die Ausnahme die Regel – und die Regel die Ausnahme.“ Und Wolfgang Rose, Geschäftsführer Atlantik Hafенbetriebe Geuther & Schnitger in Bremerhaven, definierte auf dem VIA BREMEN-Fachforum Projektlogistik im Januar zwei wichtige Voraussetzungen, die dafür erfüllt sein müssen: „Bei der Projektlogistik ist es wie im Sport: Für eine erfolgreiche Umsetzung benötigt man in jedem Fall ein gutes Team und ein gutes Konzept.“

Hafen als Entscheidungskriterium

Vor diesem Hintergrund weiß Kaplan aus der Erfahrung seiner zahlreichen Windenergie-, Stahl- und Projektladungen in

Zentimetergenaue Routenplanung

Die Planung von Großraum- und Schwerguttransporten erfordert Maßarbeit. Bereits eine falsche Berechnung um wenige Zentimeter kann das Projekt erschweren oder gar unmöglich machen: zum Beispiel, wenn ein Transformator, ein Windkraftflügel oder ein anderes XXL-Gut plötzlich nicht unter einer Brücke durchpasst oder ein angrenzendes Haus beschädigen würde. Um den überdimensionalen Transport sicherer und planbarer zu machen, holen immer mehr Marktteilnehmer die Kompetenz von Unternehmen mit speziell ausgerüsteten Laserautos ein. Die Messfahrzeuge fahren die geplante Route im Vorfeld ab und ermitteln durch 3-D-Lasermess-technik und Bewegungssensoren ein dreidimensionales Modell der Strecke. Auf Basis der erfassten Daten kann dann eine exakte Simulation des erfassten Fahrschlauchs erfolgen, bei der neuralgische Routenpunkte frühzeitig erkannt und mögliche Ausweichszenarien analysiert werden. „Wir bieten eine Machbarkeitsstudie an, die anhand von zuverlässigen

Daten exakte Aussagen trifft“, erläutert Olaf Beckedorf, CEO von 3D-Route-Scan, einem Hamburger Unternehmen, das seit 2011 Schwertransport-Streckenprüfungen mit dreidimensionaler Laservermessung anbietet und sich nach eigener Aussage als einer der Marktführer in diesem Segment versteht. „Sicherheit und eine Belastbarkeit gegenüber den Behörden und Auftraggebern sind die wesentlichen Vorteile dieses Systems“, so Beckedorf weiter. Im Verlauf der Streckenprüfung fährt das Messfahrzeug die Route mit einer Geschwindigkeit von bis zu 80 Kilometer pro Stunde ab. Die entsprechenden Daten liegen dann nach wenigen Stunden vor. Zudem ist in der Software eine Fahrzeugbibliothek mit den Maßen und Spezifikationen der eingesetzten Lkws und Tieflader hinterlegt. Doch bei aller Präzision der modernen Technik muss Beckedorf gegenüber besonders peniblen Kunden einräumen: „Unser dreidimensionales Modell arbeitet mit einer verbrieften Toleranz von zwei Zentimetern.“

Marode Brücken belasten die Schwertransportbranche. Deshalb stellt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2017 rund 520 Millionen Euro für Brückenerüchtigungsmaßnahmen bereit.

Brake, dass Häfen im speditionsdominierten Projektgeschäft in der Regel anhand der Endbestimmung der Ware definiert werden. Man prüfe also den Zielort, suche einen geografisch günstigen Empfangshafen und dann eine Reederei, die diesen Hafen bedient. Je spezieller die logistischen Bedürfnisse der Transportbeteiligten aber werden, desto wahrscheinlicher sei es, dass Hersteller oder Empfänger einen auf sie zugeschnittenen Hafen vorgeben. Für Heinrich Smidt, Geschäftsführer von Ems Port Agency and Stevedoring (EPAS) in Emden, besteht allerdings ein wesentlicher Unterschied darin, ob es sich bei dem Kunden um einen Verloader oder einen Spediteur handelt. „Während Spediteure durchweg die gesamte Abwicklung door-to-door abbilden und somit ihre präferierten Häfen und Dienstleister haben, sind die Verloader oft flexibler im direkten Kontakt mit den Akteuren – und damit auch bei der Wahl des Zielhafens.“

Standortvorteile hervorheben

Neben den angebotenen Linienabfahrten spielt häufig aber auch die Verkehrsinfrastruktur rund um die Häfen bis zum endgültigen Bestimmungsort eine entscheidende Rolle. Hier besitzen sowohl die stadtbremischen Häfen als auch die niedersächsischen Seehäfen ideale Voraussetzungen. So fasst Kaplan beispielsweise die Vorteile des Standorts Brake wie folgt zusammen: „Mit seiner attraktiven trimodalen Anbindung an das europäische Hinterland ist er einer der führenden Häfen für Stückgüter in Nordeuropa. Aufgrund der Straßensondertransporte ohne Polizeibegleitung und der effektiven Einbindung von Binnenschiffen und Kümos in die Transportlogistik werden hier neben den Stückgütern jährlich mehrere Tausend Großkomponenten umgeschlagen. Die Kombination aus einer Schwerlastpier für XXL-Ladungen, hoch spezialisiertem Umschlags- und Transportequipment mit bis zu 210 Tonnen Kranhebekapazität sowie umfangreichen Lagerflächen und -hallen sorgt für den dazugehörigen operativen Ablauf.“

Ähnliches unterstreicht Smidt für Emden. Über die A31 sei man schnell in Richtung Ruhrgebiet unterwegs und decke gleichzeitig den Osnabrücker Raum ab. Parallel dazu biete Emden für die Binnenschifffahrt einen direkten Anschluss an das europäische Binnenwasserstraßennetz und eine zweigleisige, voll elektrifizierte Bahnanbindung. Außerdem stehe eine moderne Suprastruktur für Breakbulk zur Verfügung, die neben leistungsfähigen Umschlagskränen auch



Masterplan Schwergut

Der am 29. September 2015 veröffentlichte Masterplan Schwergut beinhaltet umfassende Forderungen an die Politik, um die marode nationale Verkehrsinfrastruktur zu verbessern und so langfristig die Leistungsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts Deutschland sicherzustellen. Zu den Hauptzielen des Masterplans, der von der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) und dem Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau (VDMA) in Zusammenarbeit mit Verbänden, Ministerien und der Wirtschaft erarbeitet wurde, gehören unter anderem eine nachhaltige Erhöhung des Verkehrshaushalts, die Überarbeitung der Genehmigungsverfahren und die Ausarbeitung von verlässlichen Schwerlastrouten bei allen Verkehrsträgern. „Ganz weit oben auf der Wunschliste unserer Mitglieder steht kurz- und mittelfristig der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes, insbesondere die Ertüchtigung der Brücken. Langfristig sollte mehr für die Verlagerung auf andere Verkehrsträger getan werden, vor allem auf die Schiene“, betont der VDMA-Hauptgeschäftsführer Thilo Brodtmann.

„Die Zunahme von multimodalen Transportketten ist überlebenswichtig für den Wirtschaftsstandort Deutschland“, unterstreicht auch BSK-Hauptgeschäftsführer Wolfgang Draaf. Knapp 16 Monate nach der Veröffentlichung des Plans sieht er die derzeitige Marktsituation vor allem durch eine geringe Nachfrage nach Großraum- und Schwertransporten im Maschinen- und Anlagenbau geprägt. Gleichzeitig attestiert er der Politik, bei der Umsetzung des Masterplans auf einem guten Weg zu sein. So hat die Verkehrsministerkonferenz im Oktober 2016 den Arbeitskreis Straßenbaupolitik gebeten, die Möglichkeiten von Korridorlösungen zur Sicherung multimodaler Transportketten zu prüfen – sowohl auf den Autobahnen als auch abseits der Autobahnen, von den Quellen und zu den Zielen. Als weiterer Punkt aus dem Masterplan wurde von der Verkehrsministerkonferenz die Optimierung des Genehmigungsverfahrens aufgegriffen. „Hierzu schlägt sie die Prüfung von Fahrzeugclusterungen sowie eine 'Von-bis-Regelung' bei den Angaben von Breiten, Längen und/oder Höhen im Genehmigungsbescheid vor. Auf diese Weise soll eine Verbesserung der Flexibilität für die Branche erreicht werden“, so Draaf.

Thomas Cord,
Managing Partner bei Arkon
Shipping & Projects



Projektfahrt und Heavy Lift sind ein Nischengeschäft

Interview mit Thomas Cord, Managing Partner bei Arkon Shipping & Projects

In Zusammenarbeit mit der US-Reederei Intermarine hat Arkon Shipping & Projects jüngst eine Serie von vier Multipurpose-/Schwergutschiffen der neuen Generation entwickelt. Diese wurden bei Huanghai Shipbuilding in China gebaut und zwischen Juli 2016 und Januar 2017 abgeliefert. Was zeichnet diese Schiffe aus?

Bei den Neubauten, die unter dem Namen „Ecolift 500“ laufen, handelt es sich um eine in vielen Punkten optimierte Version des im Markt als „Beluga F“ bekannten Typs. Sie haben eine Länge von 147 Metern, eine Tragfähigkeit von 12.500 tdw und zeichnen sich durch zahlreiche Verbesserungen im Vergleich zu anderer Bestandstonnage aus. So bietet der 76,5 Meter lange und 17,6 Meter breite, boxförmige Hauptladeraum mit seinen flexibel höhenverstellbaren Zwischendecks optimale Voraussetzungen für jegliche Projekt- und Schwerguttransporte. Dabei lassen sich die Zwischendeck-Lukendeckel auch als Querschott setzen, wodurch das Schiff kurzerhand zum Massengutfrachter wird. Zudem können die beiden auf der Backbordseite angebrachten Schwerlastkrane im kombinierten Betrieb Lasten bis zu 500 Tonnen heben, ohne dass dafür ein Stabilitätsponton ausgebracht werden muss.

Wie ist es um die Umweltfreundlichkeit der Neubauten bestellt?

Durch schiffbauliche Optimierungen der Rumpflinie und des Antriebssystems mit Ruder- und Propelleranlage sowie durch eine moderne Zweitakt-Hauptmaschine garantieren sie ein Höchstmaß an Energieeffizienz. So verbrauchen sie bei einer Geschwindigkeit von 15 Knoten nur circa 16 Tonnen Schweröl pro Tag. Das sind fast zehn Tonnen weniger als bei vielen vergleichbaren Schiffen.

Geht das Leistungsportfolio von Arkon Shipping & Projects auch über die Bereitstellung von Schiffen hinaus?

Ja, als Commercial Shipmanager verfügen wir derzeit zwar über 25 Schwergutschiffe von 7.000 bis 14.000 tdw mit Hebekapazitäten von bis zu 800 Tonnen. Parallel dazu handeln wir auf der Ladungsseite aber auch als Exklusivmakler oder als Commercial Agent für verschiedene Kunden und wickeln für sie beispielsweise Transporte von Öl- und Gas-equipment, Generatoren, Windmühlen oder auch von Yachten ab.

Sie haben umfangreiche Marktanalysen vorgenommen und dabei Ihre ganz persönliche Breakbulk-Statistik erstellt. Welche spannenden Entwicklungen haben Sie dabei in den vergangenen Jahren ausgemacht?

Im Vergleich zu den großen Container- und Massengutsegmenten sind Projektfahrt und Heavy Lift ein Nischengeschäft. Die Branche verfügte im Jahr 2000 über rund 200 Schiffe mit 60- oder 80-Tonnen-Krane. Nur wenige Einheiten waren damals mit Krankapazitäten von 120 oder gar 500 Tonnen ausgerüstet, und Schiffe mit hoher Hebekraft konnte man an zwei Händen abzählen. In den Boomjahren zwischen 2006 und 2009 wurden dann so viele Neubauten bestellt, dass die Gesamtflotte heute rund 500 Schiffe umfasst, wobei sich auch die Lifting-Kapazitäten erheblich erhöht haben. So gibt es inzwischen rund 80 Schiffe, die zwischen 300 und 500 Tonnen heben können, und rund 150 Einheiten, die es sogar auf über 500 Tonnen bringen.

Inwieweit hat die Konsolidierung in der Schifffahrt auch Einzug ins Breakbulk-Geschäft gehalten?

Der Konsolidierungsprozess ist bereits sehr weit fortgeschritten. Ich würde sogar sagen, dass sich die Zahl der Marktteilnehmer in den vergangenen Jahren etwa halbiert hat. Einige wenige große Carrier sind geblieben und dabei weitergewachsen. Generell haben es kleinere Reeder jedoch deutlich schwerer zu bestehen.

Wann, glauben Sie, geht es wieder aufwärts?

Manche Kollegen sehen für die nächsten zwei Jahre einen schlechten oder noch schlechteren Breakbulk-Markt. Gegenwärtig stellen wir aber fest, dass der Markt für Massengut anzuziehen scheint. Das ist ein gutes Vorzeichen. Denn erfahrungsgemäß folgen das Breakbulk- und Projektladungssegment dieser Entwicklung mit einiger Verspätung. Der Grund dafür liegt auf der Hand: Wenn Sie einen neuen Generator bestellen, arbeiten Sie zuerst an der Finanzierung, dann muss er gebaut und getestet werden. Vom Kauf bis zum Transport auf dem Schiff kann es somit gut 12 bis 18 Monate dauern. Diese zeitliche Verschiebung ist für den Breakbulk-Markt also charakteristisch.

Laut Dynamar besitzt die Breakbulk-Flotte der Marktführer ein durchschnittliches Alter von neun Jahren.

■ ■ ■ Großgeräte wie Reachstacker, Stapler und Mafitrailer vorhalte. Riekers sieht hingegen Bremen und Bremerhaven im internationalen Breakbulk-Wettbewerb als bestens aufgestellt: „Zum einen verbinden Breakbulk- und RoRo-Schiffe die dortigen BLG-Terminals mit über 200 Häfen weltweit auf Basis regelmäßiger Abfahrten, zum anderen gibt es beim konventionellen Umschlag de facto nichts, was wir mit dem dort vorhandenen Geschirr und Equipment nicht umschlagen können.“ Dafür stünden unter anderem Krankapazitäten von bis 200 Tonnen sowie eigene Self-Propelled Modular Transporter (SPMT) zur Verfügung. Die Nutzung des Hafens gewinnt zunehmend an Bedeutung für Verpackungsdienstleistungen und als Lagerplatz für massenhafte Stückgüter und Projektverladungen. „Als Europas größtes Terminal für Stück- und Schwergut bietet der Neustädter Hafen in Bremen vielseitige Möglichkeiten“, so Riekers. Nach seiner Aussage wurden dort im vergangenen Jahr 1,2 Millionen Tonnen Breakbulk-Ladung umgeschlagen, für die über 240.000 Quadratmeter gedeckte Lagerflächen und rund 450.000 Quadratmeter offene Lager- und Betriebsflächen zur Verfügung stehen.

Imagewechsel durch junge Flotte

Die „Breakbulk IV“-Studie kommt außerdem zu der Erkenntnis, dass der Breakbulk-Markt sein früheres Image als „Transporteur schmutziger Ladung“ längst abgelegt habe und inzwischen allgemein als „prosperierende und innovative Industrie“ wahrgenommen werde. Dabei verweist Dynamar unter anderem darauf, dass die Branche in den vergangenen 16 Jahren über 640 neue und moderne Schiffe in den Markt gebracht hat. Allein von den derzeit mehr als 800 Schiffen der Top-25 Breakbulk- und RoRo-Reedereien seien gerade einmal fünf Prozent älter als 25 Jahre.

Einen Trend zu größeren Schiffen erwartet Dirk Visser, Senior Shipping Consultant bei Dynamar, nicht. „Das durchschnittliche Mehrzweckschiff besitzt eine Tragfähigkeit von 16.000 tdw. Allerdings setzen Semi-Liner-Reedereien wie Chipolbrok und Rickmers eher auf Einheiten zwischen 25.000 und 35.000 tdw, während der Trampsektor Schiffe zwischen 8.000 und 18.000 tdw favorisiert.“ Parallelen zur aktuellen Konsolidierung in der Containerschifffahrt zu ziehen, ist laut Visser nicht angebracht: „Breakbulk und Heavy Lift unterscheiden sich in vielen Aspekten vom Con-



tainergeschäft, nicht zuletzt auch in Bezug auf die Größe der Marktteilnehmer.“ Kleinere Unternehmen neigen seiner Ansicht nach eher dazu, ein wirtschaftliches Scheitern in Kauf zu nehmen, als mit anderen Partnern zu verschmelzen. „Im Allgemeinen sehen wir eine stärkere – teilweise durch die Marktsituation erzwungene – Kooperationsbereitschaft bei den NOO (Non-Operating Owner) als im operativen Sektor“, so Visser. Der Prognose des britischen Beratungsunternehmens Drewry, das im vergangenen Jahr für den Breakbulk-Sektor bis 2020 ein durchschnittliches jährliches Wachstum von 2,7 Prozent pro Jahr prognostiziert hat, will er sich allerdings nicht anschließen: „Ich mag es nicht, pessimistisch zu sein, aber ein signifikantes Wachstum für den Breakbulk-Markt sehe ich nicht vor Mitte 2018.“

Wer aber könnte dem schwachen Breakbulk-Markt wieder mehr Leben einhauchen? Raymond Fisch setzt seine Hoffnungen gleich auf mehrere Regionen: „Nachfrageseitig werden Kuba und der Iran auf die Weltbühne kommen, aber auch Indien und viele südostasiatische Nationalökonomien können sich mittelfristig zu interessanten Märkten für das Projektgeschäft entwickeln. Wie sich der nordamerikanische Markt mit der neuen Regierung entwickelt, bleibt abzuwarten. In jeder Hinsicht bleibt es spannend.“ (bre) ■

Weitere Informationen:
www.jmueller.de
www.blg-logistics.com/BLGCargo
www.bbc-chartering.com
www.epas-emen.de
www.dynamar.com
www.c-polzin.de
www.atlantik-brh.de

Mit einer Raketenoberstufe durch die Nacht

Im Frühjahr wird sie einen Telekommunikationssatelliten vom Weltraumbahnhof Kourou in Französisch-Guayana ins All transportieren. Doch erst einmal muss die Oberstufe der Ariane-Trägerrakete vom Bremer Airbus-Werk zum Neustädter Hafen gebracht werden.



Das Zeitfenster ist knapp bemessen: Maximal drei Stunden sind für den Großraumtransport mit Polizeibegleitung vorgesehen, denn der ist nur nachts möglich, wenn keine Straßenbahnen und Züge mehr fahren und wenig Verkehr ist. Sollte der überdimensionale Container bis um vier Uhr morgens nicht das Terminal des Neustädter Hafens erreicht haben, müsste er stehen bleiben und könnte frühestens in der folgenden Nacht weitertransportiert werden – sofern die Spedition rechtzeitig die entsprechenden Genehmigungen erhielte. Das würde viel Zeit und Geld kosten. Schließlich warten die Ingenieure im europäischen Weltraumbahnhof Kourou in Französisch-Guayana auf die mehr als 50 Millionen Euro teure, in Bremen vormontierte Oberstufe der Trägerrakete Ariane 5. Daher muss also alles in dieser Dezembarnacht klappen.

Genaue Planung

Florian Bremermann, Disponent bei der internationalen Spedition W & F Franke Schwerlast, hat deshalb bereits vor mehr als einem Monat mit der Ablaufplanung des Transports begonnen. Polizei, Feuerwehr, Deutsche Bahn (DB), bremports, die Bremer Straßenbahn und die Weser-Ems Verkehrstechnik (WEV) sind informiert. Vier Tage zuvor wurden an Engstellen Halteverbotsschilder aufgestellt. Auch die erforderlichen Genehmigungen sind längst eingeholt. Hierzu zählt sogar eine Erlaubnis für den Transport von Sprengstoff, da in der Oberstufe ein paar Milligramm davon enthalten sind. Im Laufe der Vorbereitungen hat sich ein ganzer Ordner mit wichtigen Unterlagen angesammelt, den Bremermann stets griffbereit hat. Trotz der gewissenhaften und minutiösen Planung ist er ein wenig angespannt: „Wenn es schnell geht, sind wir um 3 Uhr 15 im Hafen, das heißt, wir haben 45 Minuten Puffer.“ Bei einem solchen Großraumtransport ist das nicht viel, auch wenn die Strecke – wie Bremermann ausgerechnet hat – nur gut 15 Kilometer lang ist.

Teamarbeit

Um 22 Uhr hat die Polizei noch einmal die Strecke abgefahren. Da allerdings jederzeit neue Hindernisse auftreten können, überprüft auch Bremermann ab Mitternacht erneut den gesamten Weg. Er sieht nach, ob alle Halteverbotsschilder aufgestellt worden sind oder Fahrzeuge im Weg stehen. An einer Verkehrsinsel legt er Auffahrhilfen bereit, damit der Großraumtransporter später die Bordsteine problemlos überfahren kann. Das ist zwar eigentlich die Aufgabe der WEV, aber heute hat dies ausnahmsweise die Spedition übernommen.

Als Bremermann am Werksgelände von Airbus Safran Launchers ankommt, steht dort schon die Zugmaschine mit dem Spezialtrailer bereit. Auf dem Anhänger befindet sich der imposante 13 Meter lange Container mit der Oberstufe. Er hat einen Durchmesser von sechs Metern.

Gegen ein Uhr haben sich vor dem Werkstor zwölf Männer mit ihren Fahrzeugen versammelt: der Fahrer des Streufahrzeugs, fünf Polizisten, ein Logistiker von Airbus, zwei Kollegen von Bremermann, darunter der Lkw-Fahrer des Schwertransports, sowie der Fahrer des Abschleppfahrzeugs und ein Mitarbeiter der WEV. Sie bilden in dieser Nacht ein Team, das über Funk miteinander verbunden ist. Nachdem die Polizei um 1 Uhr 20 das Startsignal gegeben hat, setzt sich der blinkende Konvoi langsam in Bewegung. Der Großraumtransporter darf die Fahrgeschwindigkeit von 25 Stundenkilometern nicht übersteigen.

Straßensperrung

Auf der Neuenlander Straße stehen bereits Polizeifahrzeuge mit Blaulicht quer auf der Fahrbahn und blockieren diese, denn gleich nach der Ausfahrt aus dem Neuenlander Ring muss der Trailer die Gegenfahrbahn benutzen. Nachdem auch die Engstelle zwischen zwei Ampeln gemeistert wurde, rollt die Fahrzeugkolonne langsam auf eine Straßenbahnkreuzung zu. Dort werden 5,90 Meter lange Zwischenstücke in die Oberleitung eingefügt, um diese anzuheben, damit der Großraumtransport sicher passieren kann. ■■■

Nur in gut koordinierter Teamarbeit ist es möglich, einen Großraumtransport innerhalb eines knappen Zeitfensters durchzuführen.



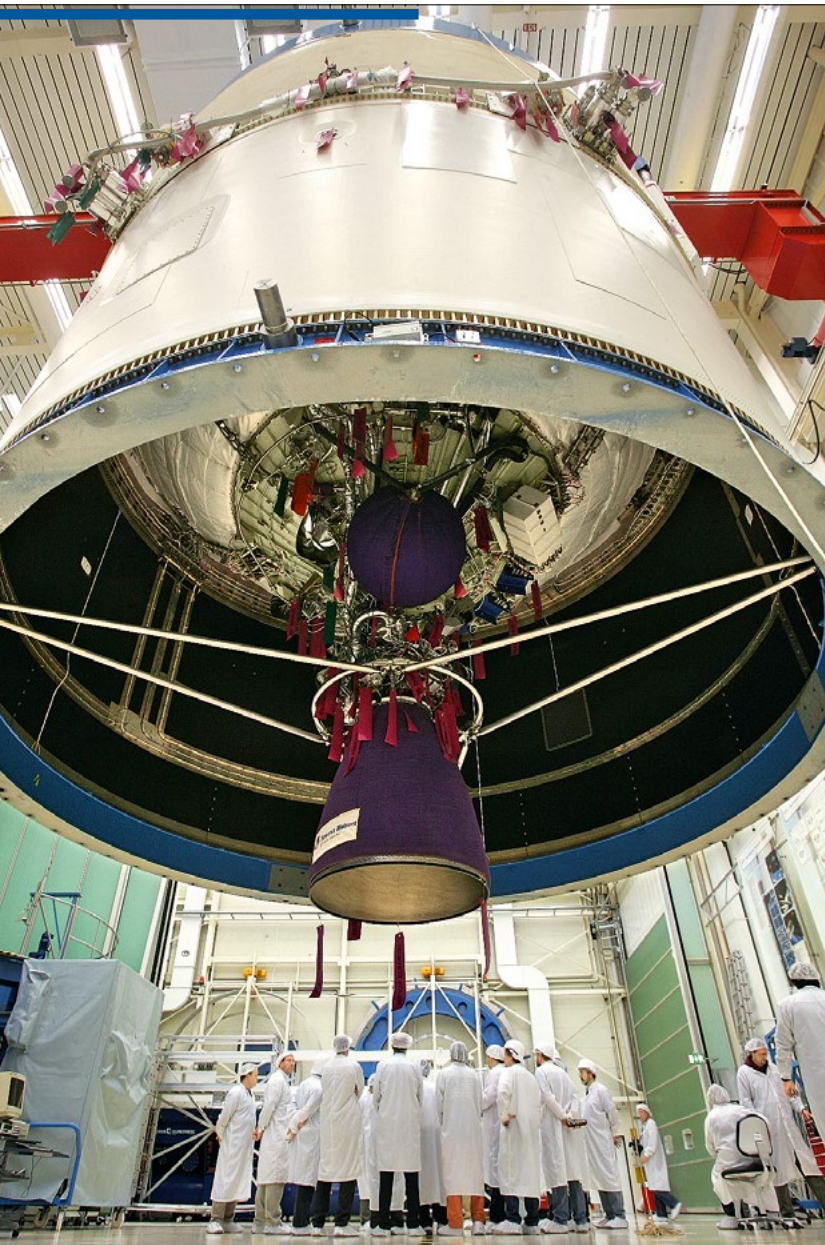


FOTO: AIRBUS SAFRAN LAUNCHERS

Die Oberstufe der Trägerrakete Ariane 5 ist 3,36 Meter lang, hat ein Fassungsvermögen von über 14 Tonnen Treibstoff und eine Brenndauer von 1.100 Sekunden.

■ ■ ■ Auf die inzwischen von der Polizei in einem Abschnitt vollgesperrte Bundesstraße 75 kann der Konvoi nur über die Ausfahrt auffahren, da der Großraumtransport nicht unter der 4,50 Meter hohen Brücke, die zur Auffahrt führt, durchpassen würde. Trotz abmontierter Schutzplanken ist es sehr eng, es bleiben nur wenige Zentimeter Abstand bis zur Brücke.

Auf der Gegenfahrbahn geht es nun auf der Bundesstraße weiter, bis die Fahrzeugkolonne kurz vor der Ausfahrt in einem Bereich, in dem zuvor ebenfalls die Schutzplanken abgebaut wurden, auf die rechte Straßenseite wechseln und dann die Bundesstraße Richtung Neustädter Hafen verlassen kann.

Weitere Informationen:
www.wffranke.de

Verkehrshindernisse

Kurze Zeit später erreicht der Konvoi die von Bremermann präparierte Verkehrsinsel. Schnell springt er aus dem Auto und entfernt die Straßenschilder. Nachdem die Insel im Schrittempo überfahren ist, befestigt er die Schilder wieder an ihrem Platz, die Auffahrhilfen sammelt er auf dem Rückweg ein.

Der Großraumtransport fährt indes weiter, diesmal einfach geradeaus eine Allee entlang. Aber auch hier hat Bremermann im Voraus genau hingeschaut: Wenn Bäume oder Äste im Weg sind, müssen diese gefällt oder zugeschnitten werden. Selbst Hand anlegen darf Bremermann nicht, allerdings wurde er unterwiesen, wie solche Äste und Bäume zu markieren sind.

Nach einigen Minuten ist der erste Bahnübergang erreicht. Der Wardamm darf erst nach der Freigabe der DB und dem Anheben der Oberleitung mit äußerster Vorsicht befahren werden. Am nächsten Bahnübergang, der schon im Hafengebiet liegt, warten bereits zwei Mitarbeiter von bremenports auf den Konvoi. Dieser muss allerdings zunächst eine Zwangspause einlegen, da noch ein Zug der Hafeneisenbahn passieren muss.

Um 2 Uhr 41 ist die Bahnstrecke zwischen Bremen-Neustadt und Bremen-Grolland gesperrt. Telefonisch bestätigt ein Mitarbeiter der DB in Lehrte, dass das Oberleitungsnetz jetzt ausgeschaltet wird. Mit einem fünf Meter langen Spannungsmesser prüft ein Mitarbeiter rechts und links des Bahnübergangs, ob auch wirklich kein Strom mehr fließt. Zur Sicherheit wird an jeder Seite noch eine Erdung eingehängt. Dann wird die Leitung hydraulisch von 6,10 auf 6,70 Meter angehoben und der Konvoi darf endlich weiterfahren.

Auf der Zielgeraden

Auch die Einfahrt in den Neustädter Hafen ist für den Großraumtransport nur über die etwas breitere Ausfahrt möglich. Er passiert nun einen Parkplatz, an dem trotz Halteverbot einige Trailer abgestellt sind. Für den Großraumtransporter wird es sehr eng, es bleiben nur wenige Zentimeter Platz. Ganz langsam schiebt sich der riesige Container vorbei und schafft es gerade so eben, die geparkten Fahrzeuge nicht zu touchieren.

Auf dem Terminal zeigt der Fahrer noch einmal, was die Zugmaschine kann: Für das Rangieren wird der Anhänger nämlich nicht gezogen, sondern vorn angekuppelt und so präzise zu seinem Halteplatz geschoben, von dem der Container dann in vier Stunden auf das RoRo-Schiff „MN Colibri“ mit Ziel Kourou gerollt werden kann.

Es ist halb vier morgens und Bremermann atmet auf. Auch der siebte Transport einer Oberstufe im Jahr 2016 ist erfolgreich gemeistert. (cb)



ICH BIN EIN KRAFTPROTZ

Dennis Feldhusen, Kran- und Brückenführer auf dem
BLG-Stückgutterminal Neustädter Hafen in Bremen

In den Spezialterminals der bremischen Häfen können sogar Großkomponenten mit Stückgewichten bis zu 600 Tonnen bewegt werden. Zahlreiche spezialisierte Unternehmen, ausgedehnte Arbeits- und Lagerflächen sowie beste Hinterlandverbindungen machen Bremen zu einem der führenden Projekt- und Break Bulk-Terminals in Europa.



**BREMEN
BREMERHAVEN**
TWO CITIES. ONE PORT.

www.bremenports.de/standort



Angriff aus dem Netz

Nicht nur die Digitalisierung nimmt stetig zu, auch die Zahl der Attacken auf Computernetzwerke steigt kontinuierlich. Die norddeutschen Häfen bauen daher ihre Schutzsysteme weiter aus. Das Bremer Projekt „PortSec“ soll sie dabei unterstützen.

In Antwerpen waren die Täter vor ein paar Jahren besonders einflussreich. Daher fiel auch erst mit einiger Verzögerung auf, dass ganze Container, die angeblich mit Bananen und Holz beladen waren, einfach so verschwanden. Die daraufhin eingeleiteten Ermittlungen ergaben, dass internationale Drogenbanden mit Hackern zusammengearbeitet hatten. Mithilfe von Schadsoftware und Keyloggern, die jeden Tastendruck protokollieren, erlangten die Kriminellen die Passwörter für die Freistellung von Containern. So konnten die Ausfahrten angemeldet und die Container am Terminal ohne weitere physische Hindernisse abgeholt werden.

Neue Qualität von Cyberangriffen

Fast täglich berichtet die Presse inzwischen von gravierenden Cyberangriffen. Das zeigt, wie verwundbar die Wirtschaft durch die Digitalisierung geworden ist. Komplexe IT-Sys-

teme haben den Kommunikations- und Warenfluss zwar erheblich beschleunigt; zugleich ist es schwer, sie angesichts einer großen Zahl von Nutzern auch nach innen und außen sicher zu machen.

Wie sehr sich die Qualität der Gefährdung verändert hat, beleuchtet auch der Lagebericht des Bundesamts für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) vom November vergangenen Jahres: Die zunehmende Digitalisierung und Vernetzung durch Entwicklungen wie das Internet der Dinge, Industrie 4.0 oder Smart Everything bieten Cyberangreifern ständig neue Möglichkeiten, um Informationen auszuspähen, Geschäfts- und Verwaltungsprozesse zu sabotieren und sich anderweitig auf Kosten Dritter kriminell zu bereichern. Beim Bundeskriminalamt (BKA) wurden 2015 über 45.000 Fälle von Cyberkriminalität erfasst. Laut dem „Bundeslagebild Cybercrime 2015“ vom Juli 2016 beläuft sich der hieraus entstandene Schaden allein in Deutschland auf über 40 Millionen Euro. Das Dunkelfeld ist allerdings groß,

Weitere Informationen:

www.dbh.de
www.tzi.de
www.isl.org
www.datenschutz-cert.de
www.bsi.bund.de
www.bka.de

da die polizeilichen Statistiken nur einen kleinen Ausschnitt der tatsächlichen Dimension abbilden. Die Studie „Cyber-Security – Managing threat scenarios in manufacturing companies“ der Unternehmensberatung Roland Berger bezifferte bereits im März 2015 die jährlichen Schäden für die globale Wirtschaft auf rund 350 Milliarden Euro.

Schutz für Häfen unerlässlich

In den modernen Häfen wie Bremen/Bremerhaven und Wilhelmshaven wird die Abwicklung des Umschlags längst komplett digital gesteuert. Dabei ist der Schutz in vielerlei Richtungen unerlässlich. Besonders gravierend wäre ein Ausfall der Hafeninfrasturktur durch Sabotage, der zu Versorgungsengpässen bei der Bevölkerung führen könnte. Schließlich werden mehr als 90 Prozent der weltweit gehandelten Güter auf dem Seeweg transportiert. Bedrohlich könnte es auch dann werden, wenn Gefahrgut nicht sachgemäß umgeschlagen und überwacht wird. Aber auch „bloße“ Eigentums- und Vermögensdelikte sind bei einem durchschnittlichen Warenwert von etwa 100.000 Euro pro Container in Anbetracht von rund 3,8 Millionen umgeschlagenen Containern zwischen Januar und August 2016 allein in Bremerhaven alles andere als eine Lappalie.

Für die deutschen Seehäfen gibt es bisher zum Glück nur Bedrohungsszenarien. „Passiert ist noch nichts“, betont Karsten Sohr, Senior Researcher am Technologie-Zentrum Informatik und Informationstechnik (TZI) der Universität Bremen. „Versuche gab es allerdings schon mehrfach.“

Forschungsprojekt „PortSec“

Um die Häfen auch künftig erfolgreich vor IT-Angriffen zu schützen, wurde im September vergangenen Jahres das vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) mit rund 1,28 Millionen Euro geförderte Projekt „PortSec“ ins Leben gerufen. Bis August 2018 geht es dem Konsortium aus Wirtschaft und Wissenschaft dabei allerdings nicht primär um die Erkennung und Abwehr von Angriffen, sondern um die Prävention. Unter der Koordination des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) arbeiten hierfür neben dem TZI zwei weitere Dienstleister mit: das Softwareunternehmen dbh Logistics IT (dbh), das unter anderem das Port-Community-System in den bremischen Häfen und Wilhelmshaven betreibt, und die Prüf- und Zertifizierungs-



Die Beteiligten von ISL, TZI, dbh Logistics IT und Datenschutz Cert treffen sich regelmäßig zu Projektbesprechungen.

gesellschaft Datenschutz Cert. Gemeinsam wird untersucht, wie existierende Hafentelematiksysteme künftig weitgehend automatisch auf Schwachstellen getestet werden können. „Die besondere Herausforderung dabei ist, der Vielzahl von Mandanten den sicheren Zugriff auf die Systeme zu ermöglichen“, erläutert Bernd Huckschlag, Prokurist und Bereichsleiter Port Solutions bei dbh. Denn allein an das Port-Community-System von dbh sind rund 750 Kunden angebunden. „Daher werden wir zunächst automatisiert alle Schnittstellen analysieren, um dann zu ermitteln, ob diese heute und zukünftig sicher sind“, so Annabelle Vöge, Projektmanagerin für „PortSec“ bei dbh. In einem weiteren Schritt sollen die Ergebnisse von Datenschutz Cert begutachtet werden, um Handlungsempfehlungen abzuleiten. „Hierbei soll auch ein entsprechender Standard entwickelt werden, damit die Betreiber die Sicherheit ihrer Hafentelematiksysteme zertifizieren lassen können“, erläutert Frank Arendt, Professor am ISL.

Dass Handlungsbedarf besteht, zeigen nicht nur die bisherigen Cyberangriffe. Aufgrund des neuen IT-Sicherheitsgesetzes (BSI-Gesetz) müssen die Betreiber sogenannter kritischer Infrastrukturen künftig sicherstellen, dass sie nach dem aktuellen Stand der Technik geschützt sind. Ob und in welchem Umfang der Transportsektor erfasst wird, entscheidet sich im Frühjahr 2017, wenn im zweiten Teil der BSI-Kritisverordnung die qualitativen und quantitativen Kriterien hierfür festgelegt werden. (cb)

„Den Risiken, die durch die Digitalisierung unter anderem durch Cyberangriffe entstehen können, ist durch gemeinsame Sicherheitsstrategien des Bundes, der Länder und der Wirtschaft zu begegnen.“

Hendric Maasch,
Leiter des Zentralbereichs Kaufmännische Angelegenheiten bei NPorts

Neues DLR-Institut zum Schutz maritimer Infrastrukturen

In Bremerhaven wird es künftig ein Institut des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) geben, das sich mit der Forschung zum Schutz und zur Sicherheit maritimer Infrastrukturen beschäftigt. Dafür hat der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestags im November 2016 grünes Licht gegeben. Künftig sollen hier Methoden zur Erstellung von Risikoanalysen entwickelt werden.



Hilfspolizisten erleichtern Schwerlasttransporte

Das Niedersächsische Ministerium für Inneres und Sport hat vor einem Jahr ein Pilotprojekt gestartet: 70 Hilfspolizisten entlasten seitdem die Polizei bei der Begleitung von Großraum- und Schwertransporten.

Auf der Grundlage straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften müssen bei der Begleitung von Großraum- und Schwertransporten (GST) in Deutschland ab einem gewissen Gewicht und einer bestimmten Breite und Höhe durch die Polizei eskortiert werden. Das hat in den vergangenen Jahren zu einer erheblichen Zusatzbelastung für die Beamten geführt. So rückten die Gesetzeshüter in Niedersachsen im Jahr 2014 zu 19.563 Transporten dieser Art aus. „Ich bin froh, dass wir für die Begleitung der Großraum- und Schwerlasttransporte endlich eine pragmatische, wenn auch noch vorläufige Lösung gefunden haben. Bei 50 Transporten pro Tag kann sich jeder ausrechnen, wie groß die Belastung der Polizei durch die Transporte ist“, kommentierte der niedersächsische Minister für Inneres und Sport, Boris Pistorius, den Start des zunächst auf zwei Jahre ausgelegten Pilotprojekts.

Die Hilfspolizisten besitzen im Gegensatz zur Polizei nur eingeschränkte Befugnisse: So dürfen sie in den Straßenverkehr eingreifen und beispielsweise Fahrzeuge stoppen und dirigieren. Verkehrsteilnehmer müssen ihren Anweisungen

2015 war die Polizei in Niedersachsen an 14.092 GST beteiligt – rund 5.500 weniger als im Vorjahr. Die Verringerung resultierte daraus, dass das Landesverkehrsministerium unter anderem zusätzliche Pilotstrecken eingerichtet hatte, die mit speziellen Vorausfahrzeugen oder einer Lichtzeichenanlage und einen entsprechenden Auflagenkatalog genutzt werden konnten, ohne dass eine polizeiliche Begleitung erforderlich wurde.



Folge leisten, auch wenn die Hilfspolizisten nicht dazu autorisiert sind, bei Zuwiderhandlungen Bußgelder zu verhängen. In entsprechenden Fällen, oder wenn es um die Sicherheit geht, haben sie aber immer auch die Gelegenheit, die Polizei hinzuzuziehen. Sie sind an gelben Jacken mit retroreflektierenden Streifen und der Aufschrift „Hilfspolizei“ auf dem Rücken zu erkennen. Zur Verkehrslenkung nutzen sie eine Polizeikelle. Ihre Fahrzeuge sind mit Magnettafeln und der Aufschrift „Hilfspolizei“ gekennzeichnet.

Unterstützung von Privatunternehmen

Ein Partner des Ministeriums ist die Firma Universal Transport aus Paderborn. Sie hat eigens 14 Hilfspolizisten für dieses Projekt abgestellt, die bisher rund 500-mal zum Einsatz gekommen sind. „Gegenwärtig realisieren wir pro Nacht allein 90 Schwerlasttransporte für die Windkraftbranche und rund 550 insgesamt. Dass wir parallel dazu die Einsatzkräfte der Polizei unterstützen und so zu mehr Ablaufsicherheit beitragen dürfen, ist eine spannende Erweiterung unseres Leistungsspektrums“, so Frank Schütt, Operativer Leiter der Universal Transport Gruppe. Vor allem durch die vielen Aufträge aus der Windkraftbranche, die in Niedersachsen zu zahlreichen Großraum- und Schwertransporten führen, sieht Schütt sein Unternehmen als bestens mit dieser Thematik vertraut. Daneben realisieren er und seine Mitarbeiter aber auch den Transport von Flugzeugteilen, Wohnraummodulen, Brückenbauteilen sowie Land- und Forstmaschinen. Im Zuge dieser Aktivitäten hat man in den vergangenen drei Jahren auch mehr als 3.500 Eskorteinsätze aus dem Hafengebiet in Brake ins Hinterland zusammen mit der Polizei abgewickelt.

Schulung durch die Polizeiakademie

Mit dieser Kompetenz in der Hinterhand wurde Universal Transport Anfang 2016 als eines von insgesamt 13 Unternehmen durch das Niedersächsische Landesamt für Straßenbau und Verkehr für das Pilotprojekt ausgewählt. Die dafür eingesetzten Personen verfügen alle über eine mehrjährige Erfahrung in der Begleitung von GST und wurden von der Polizeiakademie Niedersachsen in vier, je fünftägigen Schulungen – mit abschließender schriftlicher Überprüfung – auf ihre

Aufgaben vorbereitet. „Unsere Bilanz nach dem ersten Jahr fällt durchweg positiv aus: keine Zwischenfälle und eine hohe Akzeptanz in der Bevölkerung“, resümiert Schütt. Dabei sieht er das Projekt als ersten Schritt, um eine deutschlandweite Lösung zu finden und langfristig wieder mehr Polizei auf die Straße zu bringen. „Diese Übergangsregelung mit den Hilfspolizisten ist bisher rein auf Niedersachsen beschränkt. In Planung ist aber, dass sogenannte Verwaltungshelfer diese Aufgaben auf absehbare Zeit im gesamten Bundesgebiet übernehmen sollen, um die Begleitung der GST gänzlich auf Privatunternehmen zu übertragen“, so Schütt.

Mehrkosten vermeiden

Gute Erfahrung mit Hilfspolizisten hat auch ENERCON, Deutschlands größter Hersteller von Windenergieanlagen, gemacht. „In der Vergangenheit war es bei GST regelmäßig zu Verzögerungen aufgrund nicht verfügbarer Polizeikräfte gekommen. Hilfspolizisten bieten hier eine wichtige Entlastung für Polizei und Wirtschaft gleichermaßen: Die Polizei kann sich um vorrangigere Aufgaben kümmern, und wir können unsere Transporte termingerecht starten und somit störungsbedingte Mehrkosten vermeiden“, erläutert Hendrik van Hettinga, Head of Supply Chain Management bei ENERCON Logistics. Vor allem von den Werken in Aurich, Emden und Haren bis zu den jeweiligen Autobahnauffahrten setzt ENERCON auf die Unterstützung von Hilfspolizisten – ebenso wie ab den Autobahnabfahrten bis zu den jeweiligen Windparkbaustellen. Dabei werden sowohl Rotorblätter und Rotornarben als auch Generatoren und Maschinenhäuser eskortiert, wobei die unterschiedlichen Komponenten bis zu 50 Meter lang und bis zu 70 Tonnen schwer sein können. Auch van Hettinga begrüßt das Pilotprojekt in Niedersachsen: „Wir hoffen sehr, dass sich andere Bundesländer die Lösung zum Vorbild nehmen und ihrerseits nachziehen.“ (bre) ■

Weitere Informationen:
www.mi.niedersachsen.de
www.universal-transport.com
www.enercon.de

Gemeinsame Sache

Im Interview mit dem LOGISTICS PILOT sprach Lucius Bunk, Geschäftsführer und Gründer der Reederei Auerbach sowie seit August 2016 Managing Director (COO) bei Briese Schifffahrt über die strategische Allianz zwischen den beiden Reedereien und die gegenwärtige Marktsituation.



Herr Bunk, in der gesamten Schifffahrtsbranche häufen sich derzeit die Paukenschläge. Auch das Segment Breakbulk wird von neuen Kooperationen und Zusammenschlüssen geprägt. Warum haben Sie sich für eine strategische Allianz mit der Reederei Briese entschieden?

Mit Briese standen wir bei Auerbach schon länger im Kontakt, da unsere Bestandsflotte durch die zur Gruppe gehörende BBC Chartering befrachtet wird und ich in diesem Zusammenhang bereits viele Gespräche mit Mitarbeitern der Gruppe und Herrn Briese geführt hatte. Als wir auf der Suche nach Partnern waren, um neue Schiffe auf den Weg zu bringen, lag es daher auf der Hand, dies ebenfalls mit Briese anzugehen. Durch die engere Kooperation bei der Projektentwicklung und der Bereederung verstärken wir das.

Sie haben nun zwei Ruder in der Hand – das der Geschäftsführung bei Auerbach und das als COO bei Briese. Wie kam es dazu?

Vor über einem Jahr kam Roelf Briese auf mich zu, weil in seiner Reedereigruppe ein Generationswechsel ansteht. Da die Zusammenarbeit bisher sehr gut war, haben wir sie auch in dieser Hinsicht intensiviert. Seit September 2016 arbeite ich nun weitestgehend in Leer und kümmere mich um einen Großteil des operativen Geschäfts. Die Zusammenarbeit mit dem Team bei Auerbach klappt auch über die Entfernung sehr gut, da wir eine eingespielte Mannschaft sind und mit Rafal Mirski einen engagierten Geschäftsführer vor Ort haben.

Sie haben gerade den Generationswechsel angesprochen. Wie wird die Geschäftsführung zukünftig aufgestellt sein?

Roelf Briese ist ein Unikum. Unser Ziel kann nicht sein, die Person zu ersetzen, sondern die Verantwortung zu verteilen. Neben den operativen Geschäftsführern der Einheiten werden wir diese Aufgabe nun zukünftig zu dritt schultern; das heißt gemeinsam mit Frank Dreyer, der bereits seit vielen Jahren als Geschäftsführer für Finanzen das Unternehmen wesentlich mitprägt, und mit Wilke Briese, dem 36-jährigen Sohn des Gründers, der schon seit 2010 aktiv die Ausrichtung des Unternehmens mitgestaltet.

Herr Roelf Briese ist der Auffassung, dass im Breakbulk-Segment Schiffe aufgelegt werden müssen, um das anhaltend niedrige Ratenniveau zu stabilisieren. Sehen Sie das auch so?

Wir beobachten täglich die Optionen und prüfen die Maßnahmen, um dem gefährlichen Trend für die gesamte Branche entgegenzuwirken. Auch die Überlegung, Tonnage aufzulegen, um das Problem der Überkapazitäten zu verringern, gehört dazu. Allerdings gilt zu bedenken, dass vor allem andere Segmente – wie Bulker und Container – stark unter Druck stehen. Diese versuchen, einen Teil vom Kuchen für Projekt- und Stückgutladung abzubekommen, um somit die eigene schwierige Lage zu kompensieren. Anders ist dies bei RoRo-Reedern, die als dauerhafte Mitbewerber zu beachten sind.



Lucius Bunk, Geschäftsführer und Gründer der Reederei Auerbach und Managing Director bei Briese Schifffahrt

der Kauf von neuen Schiffen sollte natürlich nach Möglichkeit immer in Marktphasen erfolgen, in welcher die Preise niedrig sind. Wichtig für uns ist, die Flotte im Schnitt jung zu halten, um damit sicherzustellen, auch langfristig profitabel agieren zu können.

Lassen Sie uns noch einmal über die Ratenpolitik sprechen. Hätten Ihre Kunden überhaupt Verständnis für höhere Preise, und könnten sie diese auch bezahlen?

Die Spediteure verdienen nach wie vor gutes Geld. Und obwohl einige zusätzliche Euros für den Transport das Geschäft für die Ladungseigner immer noch profitabel machen, setzt sich in der Regel das Profitcenter-Denken durch. Da wird auch gerne mal das Risiko in Kauf genommen, dass die Ladung nicht unversehrt im Zielhafen ankommt.

Und was könnten die Trampreeeder ratenseitig selbst verändern?

In der Trampschifffahrt ist Ratendisziplin leider schwerer zu erreichen als im Liniengeschäft. Oft ist es im heutigen Marktumfeld die letzte Ladung von mehreren, die an Bord genommen wird, die schlecht bezahlt wird. Je weniger eigensorientierte Interessen dann im Spiel sind, desto ruinöser kann hier der Wettbewerb werden.

Welche Trends sehen Sie für die Schiffsgrößenentwicklung?

Während die Containerschiffe immer größer werden, gibt es diese Entwicklung bei Mehrzweckschiffen nicht. Die Ladekapazität für das weltweite Trampgeschäft liegt stabil bei 10.000 bis 20.000 Tonnen Ladegewicht. Der Fokus liegt auf kompakten und möglichst flexiblen Schiffstypen, um den Handels- und Ladungsanforderungen des Marktes gerecht zu werden.

Und wie schätzen Sie die weitere Entwicklung des Marktes ein?

Es ist eine schwierige Gesamtgemengelage. Ich gehe davon aus, dass die Konsolidierung voranschreiten und es im kommenden Jahr weitere Schlagzeilen wie die zu Hapag-Lloyd und Hamburg Süd geben wird. Das Ende der Krise ist noch nicht erreicht. Immerhin geht derzeit der Ölpreis nach oben, sodass ich für das Projektgeschäft positive Impulse erwarte. Für die kommenden 12 bis 24 Monate bin ich vorsichtig optimistisch.

FAKTEN

Reedereigruppe Briese Schifffahrt

1984 von Kapitän Roelf Briese gegründet

Geschäftsfeld: Projektladung und Massengut sowie intermodale Logistikmodelle

225 Mitarbeiter an Land und über 2.000 auf See

120 eigene Mehrzweck-, Schwergut-, Container- und Massengutschiffe sowie Bereederung von Forschungsschiffen

Unternehmenssitz: Leer und damit größte Reederei am zweitgrößten deutschen Reedereistandort

Im Zuge der strategischen Allianz 2016 wurde Roelf Briese Gesellschafter bei Auerbach und Lucius Bunk als COO operativ in der Geschäftsführung von Briese Schifffahrt verantwortlich.

Weitere Informationen: www.briese.de

Apropos Marktumfeld, wie sieht es für Breakbulk derzeit aus?

Im Bulkermarkt haben sich die Raten im Vergleich zu den ersten Quartalen des Jahres in den vergangenen Wochen deutlich erhöht. Dies schlägt sich allerdings noch nicht in den Raten im Mehrzweckschiffmarkt nieder. Der Marktanteil für Containerschiffe an Projektladung und Breakbulk ist ohnehin auf kleine, schwere Ladung auf Flatracks begrenzt. Insgesamt gibt es für uns im Projektgeschäft ausreichend Volumen.

Wenn Sie der derzeitigen Geschäftslage für Projektladung und Breakbulk eine Schulnote geben müssten, welche wäre das?

Insgesamt eine solide Drei, wenn man nicht ausschließlich den Verfall der Charraten betrachtet. In unserem Segment kommt es zwar vermehrt zu längeren Wartezeiten für Schiffe und Ballastreisen, aber es liegen anders als in der Containerschifffahrt keine Schiffe auf. Gleichwohl sind die Raten gegenwärtig in vielen Fällen nicht auskömmlich, um die Betriebs- und Kapitalkosten zu decken. Dennoch sind im Multipurpose- und Projektgeschäft sowohl die aktuelle Situation als auch die Zukunftsaussichten vergleichsweise besser.

Bei Auerbach haben Sie antizyklisch investiert. Wie sieht es bei Briese aus?

In einem großen Unternehmen wie Briese, das weltweit aktiv ist, arbeiten wir sowohl antizyklisch als auch zyklisch. Aber

FOTO: WWW.OLIVER-REITZ.COM

KOMPAKT

**EHRUNG.**

Deutschlands beste Schifffahrtskauffrau 2016 kommt aus

Schleswig-Holstein: Nach zweieinhalb Jahren Ausbildung bei Brunsbüttel Ports hat **Lena Postel** ihren IHK-Abschluss als Schifffahrtskauffrau mit der Fachrichtung Trampfahrt erfolgreich bestanden. Für ihre überdurchschnittlichen Leistungen wurde sie im Dezember 2016 in Berlin von Bundesfamilienministerin Manuela Schwesig (SPD) und Eric Schweitzer, Präsident des Deutschen Industrie- und Handelskammertags, ausgezeichnet. „Das war für mich ein toller Abschluss meiner spannenden Ausbildung“, so Postel, die die Schifffahrt „immer schon faszinierend fand.“

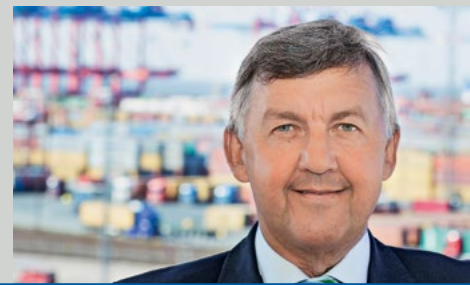


WAHL. Der Chef des Hafens Dublin, **Eamonn O'Reilly**, ist neuer Präsident der Organisation

der Europäischen Seehäfen (ESPO). Der Ire wurde im November in Brüssel von der ESPO-Generalversammlung für die beiden nächsten Jahre einstimmig gewählt und folgt damit auf Santiago Garcia-Milà, der dieses Amt in den vier Jahren zuvor bekleidet hat. O'Reilly steht seit 2010 an der Spitze der Dublin Port Company.

Neue Eurogate-Geschäftsführer in Bremerhaven und Hamburg

DOPPELWECHSEL. Von 1999 bis 2016 war Peter Zielinski Geschäftsführer des Eurogate Container Terminals Hamburg, ehe er Ende vergangenen Jahres in den Ruhestand ging. Die Leitung in Hamburg hat seit Jahresanfang 2017 **Wolfgang Schiemann** übernommen, der damit nach zwölf Jahren wieder von der Weser an die Elbe zurückkehrte. Denn bereits zwischen 2000 und 2004 war Schiemann Betriebsleiter des Eurogate Container Terminals in Hamburg, bevor er 2004 als Geschäftsführer die Verantwortung für das Container Terminal in Bremerhaven übernahm. Neue Geschäftsführerin am Standort in Bremerhaven ist seit dem 1. Januar 2017 **Manuela Drews**, die dort zuvor als Betriebsleiterin und Prokuristin tätig war. Sie ist darüber hinaus auch „zollverantwortliche Person“ und gehört dem Vorstand des Bremerhavener Vereins Hafentunnel an.



Frischer Wind für Netzwerk WAB

FRAUENPOWER. Auf der Mitgliederversammlung des Windenergienetzwerks WAB übernahm **Irina Lucke**, Geschäftsführerin EWE Offshore Service & Solutions, im Dezember 2016 offiziell den Vorstandsvorsitz. Sie löste Klaus Meier, Geschäftsführender Gesellschafter bei wpd windmanager, ab, der die Stellvertretung übernahm. Lucke gilt als Offshore-Expertin der ersten Stunde und ist seit 2011 im WAB-Vorstand. Mit diesem Führungswechsel übernimmt erstmals eine Frau die höchste leitende Position des Branchenverbands.



Hetterscheidt übernimmt Saacke-Ruder

NACHFOLGE. Seit November 2016 ist **Bernd Hetterscheidt** neuer Geschäftsführer bei Saacke in Bremen. Der Diplom-Ingenieur war zuvor in verschiedenen Firmen in leitender Funktion tätig, zuletzt als Geschäftsführer eines Zulieferers für die Prozessindustrie. Er folgt auf Frank-Uwe Schulz, der das Unternehmen nach über achtjähriger Tätigkeit auf eigenen Wunsch verlassen hat. Saacke zählt weltweit zu den führenden Herstellern von Feuerungstechnologien für die Industrie, den Schiffbau und Offshore-Anlagen.

Peter Thomas Hansen verstorben

ABSCHIED. Der Verband Deutscher Reeder (VDR) trauert um einen seiner ehemaligen Vorsitzenden, **Peter Thomas Hansen**. Er verstarb am 4. November 2016 und bekleidete das Amt zwischen 1994 und 1996. Er folgte damals auf Dieter Ulken (1990 bis 1993). Im VDR wirkte Hansen zudem als Kommissionsmitglied und -vorsitzender und im Verwaltungsrat. Nachfolger Hansens als VDR-Vorsitzende wurden Frank Leonhardt (1996 bis 2008), Michael Behrendt (2008 bis 2014) und Kapitän Alfred Hartmann (seit 1. Januar 2015).





Kapitän Wegner neu bei Mariko

ZUWACHS. Kapitän **Sebastian Wegner** ist seit November 2016 neuer Ausbildungschef des Maritimen Kompetenzzentrums (Mariko) in Leer. Der Nautiker ist nach Überzeugung von Mariko-Geschäftsführerin Katja Baumann eine Bereicherung des Teams: „In ihm haben wir einen hoch motivierten und kompetenten Ausbildungsleiter gefunden, den neben seinen vielseitigen Qualifikationen auch eine regionale Verbundenheit auszeichnet.“

Heinrich steht für Kontinuität

WAHLERFOLG. Auf der Mitgliederversammlung des Reedervereins Unterelbe wurde **Petra Heinrich** im November 2016 als Vorsitzende wiedergewählt. Damit steht sie seit Gründung des Vereins im Mai 2010 an dessen Spitze. Ziel des Reedervereins aus Stade ist es, die Interessen der Reederschaft des Unterelberaums zu vertreten und den Informationsaustausch untereinander zu fördern. Die gegenwärtig 47 Mitgliedsfirmen betreuen insgesamt rund 390 Seeschiffe aller Klassen.



ZDS wählt Frank Dreeke einstimmig zum neuen Präsidenten

ERNENNUNG. Die Mitgliederversammlung des Zentralverbands der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) hat **Frank Dreeke**, den Vorstandsvorsitzenden der BLG Logistics Group, im November 2016 einstimmig zum Präsidenten des Verbands gewählt. Seit Ende 2013 gehört Dreeke dem fünfköpfigen Präsidium des Bundesverbands an. „Ich nehme die Verantwortung, die vielschichtigen Interessen der Seehafen- und Logistikwirtschaft im Norden zu vertreten, sehr ernst. Die Hafenerbetriebe stehen vor einer Reihe von Herausforderungen, die wir am besten meistern können, wenn wir gegenüber der Politik mit einer Stimme sprechen“, so Dreeke.

Die kostenlose App zum Logistikmagazin deutscher Seehäfen



Schnell und einfach:

Laden Sie die LOGISTICS PILOT-App kostenlos aus dem Store.

Jederzeit und überall:

Mit Ihrem Smartphone oder Tablet können Sie jederzeit auf alle Ausgaben zugreifen.

Komfortabel und funktionell:

Mit praktischem Textmodus und effizienter Textsuchfunktion über alle geladenen Ausgaben.

Aktuell und umfassend:

In jeder Ausgabe finden Sie aktuelle Informationen von den verschiedenen Hafenstandorten unseres Hafen- und Logistikfachmagazins.



Im Apple App Store und in Google Play erhältlich.



Save the Date

Hier finden Sie ausgewählte Veranstaltungen aus der maritimen Wirtschaft und Logistik in der Übersicht. Merken Sie sich einfach die Termine vor, die für Sie interessant sind.

Messen

Von Shanghai bis München und von Breakbulk bis Windenergie – in den nächsten Monaten stehen zahlreiche Messen auf dem Programm, die nicht nur für die maritime Branche in Norddeutschland relevant sind, sondern auch internationales Fachpublikum anziehen. So präsentieren sich die niedersächsischen und bremischen Seehäfen beispielsweise auf der „Intermodal South America“ in Brasilien unter der Dachmarke „German Ports“.



Gemeinschaftlicher Messeauftritt unter der Marke „German Ports“



Gemeinschaftlicher Messeauftritt unter der Dachmarke German Ports

- | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|
| Breakbulk China
www.breakbulk.com | 13. – 16. 3. 2017
Shanghai, China |
| Intermodal South America
www.intermodal.com.br | 4. – 6. 4. 2017
São Paulo, Brasilien |
| Breakbulk Europe
www.breakbulk.com | 24. – 26. 4. 2017
Antwerpen, Belgien |
| transport logistic
www.transportlogistic.de | 9. – 12. 5. 2017
München, Deutschland |
| Offshore Wind Energy
www.offshorewind2017.com | 6. – 8. 6. 2017
London, England |

Kundenevents

Sie wollen uns besser kennenlernen und mit Experten die neuesten Marktentwicklungen diskutieren? Eine gute Gelegenheit hierfür bietet das gemeinsame Veranstaltungsformat „Hafen trifft Festland“ der Hafenmarketingorganisation Seaports of Niedersachsen und der Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketinggesellschaft. Oder Sie nehmen an der bremenports-Veranstaltungsreihe „logistics talk“ teil, die in verschiedenen Regionen Deutschlands und im benachbarten europäischen Ausland durchgeführt wird.



Der Schwerpunkt der Veranstaltungsreihe „logistics talk“ liegt neben den Podiumsdiskussionen auf dem abschließenden Get-together.

- | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|
| logistics talk
www.bremenports.de/veranstaltungskalender | 2. 3. 2017
Düsseldorf, Deutschland |
| Hafen trifft Festland
www.seaports.de , www.jadeweserport.de | 23. 3. 2017
Dortmund, Deutschland |
| logistics talk
www.bremenports.de/veranstaltungskalender | 5. 4. 2017
tba, Deutschland |
| Niedersachsen-Abend
www.seaports.de , www.jadeweserport.de | 10. 5. 2017
München, Deutschland |
| Bremen-Empfang transport logistic
www.bremenports.de/veranstaltungskalender | 11. 5. 2017
München, Deutschland |
| logistics talk
www.bremenports.de/veranstaltungskalender | 1. 6. 2017
Enns, Österreich |

Weitere Highlights

Der fachliche Austausch mit Gleichgesinnten, die Präsentation in einem branchenvertrauten Umfeld und gezieltes Networking – gute Gründe für eine Teilnahme an den nachfolgenden Veranstaltungen.

- | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|
| Cruise Europe Conference
www.cruiseurope-conference.com | 24. – 27. 4. 2017
Bremerhaven, Deutschland |
| PPI Symposium
events.risiinfo.com/transport-symposium | 25. – 27. 9. 2017
Savannah, USA |



Von links: Matthias Hartmann (Referatsleiter Verkehr, IHK Dresden), Felix Jahn (Geschäftsführer Seaports of Niedersachsen), Joachim Wöhlkens (Sales and Marketing Manager DFDS Seaways in Cuxhaven), Oliver Bergk (General Manager Sales Eurogate), Michael Moehlmann (Vertriebsleiter Gesellschaft Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing) und Tobias Rost (Projektmanager der Emons-Rail-Cargo)



Der spannende Vortrag von Oliver Errichiello (2. v. r.) und Arnd Zschiesche (r.) zum Thema „Marke ohne Mythos“ begeisterte nicht nur Robert Howe, Berit Börke und Martin Günthner (v. l.), sondern auch die zahlreichen Gäste des „logistics talk-Neujahrsempfangs“ in der Bundeshauptstadt.

Veranstaltungsrückblick

„Hafen trifft Festland“ in Dresden

TREFFEN. Zahlreiche Vertreter aus der Logistikwirtschaft und Verladerschaft folgten am 9. November in Dresden der gemeinsamen Einladung der Hafenmarketingorganisation Seaports of Niedersachsen, der Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketinggesellschaft und der Industrie- und Handelskammer Dresden zur dritten Auflage des Veranstaltungsformats „Hafen trifft Festland“ im Jahr 2016. Das erfolgreiche Konzept des Events – kurze Fachvorträge von Hafenvertretern, Reedereikunden und Logistikern über die Leistungsfähigkeit der niedersächsischen Seehäfen – stieß bei den Zuhörern in der sächsischen Landeshauptstadt auf großes Interesse. Gemeinsames Anliegen der Organisatoren war es, der vielfältig aufgestellten Wirtschaft in der Region Dresden neue Impulse für die Planung ihrer Logistikketten zu geben. Denn Niedersachsens Seehäfen besitzen das Potenzial, diese Güterströme effizient abzuwickeln und den wachsenden Schiffsgrößen im Containerverkehr wirksam zu begegnen.

„VIA BREMEN-Fachforum Projektlogistik“ in Bremen

ERFOLG. Zwei Tage lang, am 16. und 17. Januar, drehte sich beim dritten VIA BREMEN-Fachforum Projektlogistik im Haus der Bürgerschaft in Bremen alles um den Transport von Großanlagen. Rund 110 Experten aus Wirtschaft, Wissenschaft, Politik und Verwaltung tauschten sich dabei unter dem Motto „Erfolgreiche Projektlogistik – Herausforderungen gemeinsam begegnen“ aus. Nach der Begrüßung durch Martin Günthner, Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen in Bremen, gaben am ersten Veranstaltungstag mehrere Branchenspezialisten mit ihren Fachvorträgen umfassende Einblicke in die aktuelle Marktentwicklung. Am zweiten Tag bot VIA BREMEN erstmalig auch die Möglichkeit zu einer Exkursion, um die Projektlogistik in Bremerhaven live zu erleben: unter anderem mit der Besichtigung von Anlagen der Offshore-Windindustrie, des Schwergutumschlags sowie des Autoumschlags und der High-and-Heavy-Logistik. „Der Trend zu immer größeren und schwereren Anlagen- und Konstruktionsteilen stellt die Projektlogistik vor immer anspruchsvollere Herausforderungen“, so Günther Hörbst, Geschäftsführer der VIA BREMEN Foundation. „Hinzu kommen die Digitalisierung, kürzere Time-to-Market-Zeiten und die weltweite Verlagerung von Märkten und Produktionskapazitäten. Dementsprechend gab es in diesem Jahr reichlich Bedarf, sich kompetent auszutauschen.“

„logistics talk-Neujahrsempfang“ in Berlin

AUFTAKT. Das Veranstaltungsjahr 2017 begann am 12. Januar mit dem traditionellen „logistics talk-Neujahrsempfang“ in Berlin. Rund 150 Gäste waren auf Einladung der Hafenmanagement-Gesellschaft bremenports und des Logistikunternehmens TFG Transfracht in die Bremer Landesvertretung in der Hauptstadt gekommen. Martin Günthner, Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen in Bremen, Robert Howe, Geschäftsführer bremenports und Berit Börke, Geschäftsführerin TFG Transfracht, hießen die Gäste herzlich willkommen. Dem folgenden Vortrag zum Thema „Marke ohne Mythos“ von Oliver Errichiello und Arnd Zschiesche, beide vom Büro für Markenentwicklung in Hamburg, lauschten die Gäste gespannt – beinhaltete er doch interessante Tipps für die strategische und operative Führung von Marken.

„FRUIT LOGISTICA“ in Berlin

JUBILÄUM. Bereits zum zehnten Mal präsentierte sich der bremische Hafen- und Logistikstandort auf der internationalen Leitmesse des Fruchthandels in Berlin. bremenports war vom 8. bis 10. Februar mit einem Gemeinschaftsstand zusammen mit der DAL Deutsche Afrika Linie, OHB Logistics Solutions, Heuer Logistics, Cargosoft und Fruit Insurance in der Hauptstadt vertreten. „Unsere kontinuierliche Präsenz auf der FRUIT LOGISTICA hat einen triftigen Grund“, so Michael Skiba, Marketingleiter bremenports. „Bremerhaven ist der bedeutendste Umschlagsplatz für temperaturgeführte Güter in Deutschland. Deshalb ist die Messe in Berlin ideal für uns, um unsere Produkte und Dienstleistungen einem breiten Fachpublikum vor Augen zu führen.“



Alle Ausgaben sind auch als E-Paper auf Deutsch und Englisch verfügbar. Scannen Sie den Code oder gehen Sie auf www.bremenports.de/logisticspilot

AUSGABE APRIL 2017

Schwerpunktthema

Intermodal

Besonderheiten,
Herausforderungen
und Potenziale
im intermodalen
Transport.



Save the Space



Sichern Sie sich den Platz für Ihre Anzeigenwerbung im internationalen Logistikmagazin der deutschen Häfen: LOGISTICS PILOT. Die Medieninformationen finden Sie unter www.bremenports.de/logisticspilot

Schwerpunktthemen der nächsten Ausgaben:

April 2017	Juni 2017	August 2017
Intermodal	Windenergie	Agrar- und Lebensmittellogistik
Anzeigenschluss 24.02.2017	Anzeigenschluss 28.04.2017	Anzeigenschluss 23.06.2017

Ihr Ansprechpartner:

Ronald Schwarze, Marketing – bremenports GmbH & Co. KG,
Telefon: +49 421 30901-612, E-Mail: marketing@bremenports.de

Anzeigenverzeichnis

BLG	Seite 2
bremenports	Seite 19
J. Müller	Seite 31
Seaports of Niedersachsen	Seite 32

Dieses Magazin ist ein Gemeinschaftsprojekt von

- bremenports GmbH & Co. KG
- Bremische Hafenvertretung e.V.
- JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG
- Seaports of Niedersachsen GmbH
- VIA BREMEN Foundation

IMPRINT

LOGISTICS PILOT
ISSN 2195-8548

Herausgeber:

bremenports GmbH & Co. KG
Hafenstraße 49, 28217 Bremen
www.bremenports.de
Michael Skiba
Telefon: +49 421 30901-610
Fax: +49 421 30901-624
E-Mail: marketing@bremenports.de

Anzeigen- und Projektleitung:

Ronald Schwarze
Telefon: +49 421 30901-612
Fax: +49 421 30901-624
E-Mail: marketing@bremenports.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 12,
gültig ab 10. November 2016
www.bremenports.de/logisticspilot

Verlag:

DVV Kundenmagazine GmbH
Heidenkampsweg 73-79, 20097 Hamburg
www.dvv-kundenmagazine.de

Projektmanagement:

Karin Kennedy
Telefon: +49 40 23714-338
E-Mail: karin.kennedy@dvvmedia.com

Redaktion:

Thorsten Breuer (bre), verantwortlich,
Claudia Behrend (cb)
E-Mail: redaktion.logisticspilot@dvv-media.com

Layout, Fotos und Illustrationen:

Gestaltung: Christine Zander,
www.artlidesign.de
Titel: Bremenports/BLG, Christine Zander
Weitere Bilder: siehe Bildverweise

Druck:

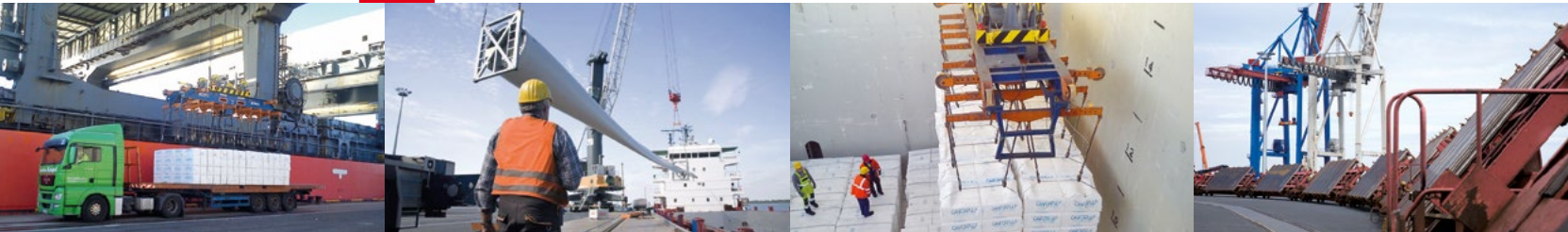
müllerditzten^{AG}, Bremerhaven
www.muellerditzten.de

LOGISTICS PILOT erscheint sechsmal
im Jahr in einer Auflage von 5.000
Exemplaren (Deutsch). Ein englisch-
sprachiges E-Paper finden Sie unter
www.bremenports.de/logisticspilot

Die Publikation, ihre Beiträge und
Abbildungen sind urheberrechtlich
geschützt. Jede Vervielfältigung oder
Verbreitung muss vom Verlag oder
Herausgeber genehmigt werden.
Dies gilt auch für die elektronische
Verwertung wie die Übernahme
in Datenbanken, Onlinemedien
(Internet), Intranets oder sonstige
elektronische Speichermedien.
Herausgeber und Verlag schließen
eine Haftung für unverlangt ein-
gesandte Fotos, Manuskripte und
sonstige Datenträger aus.



Der Hafen- und Logistik- Spezialist an der Unterweser

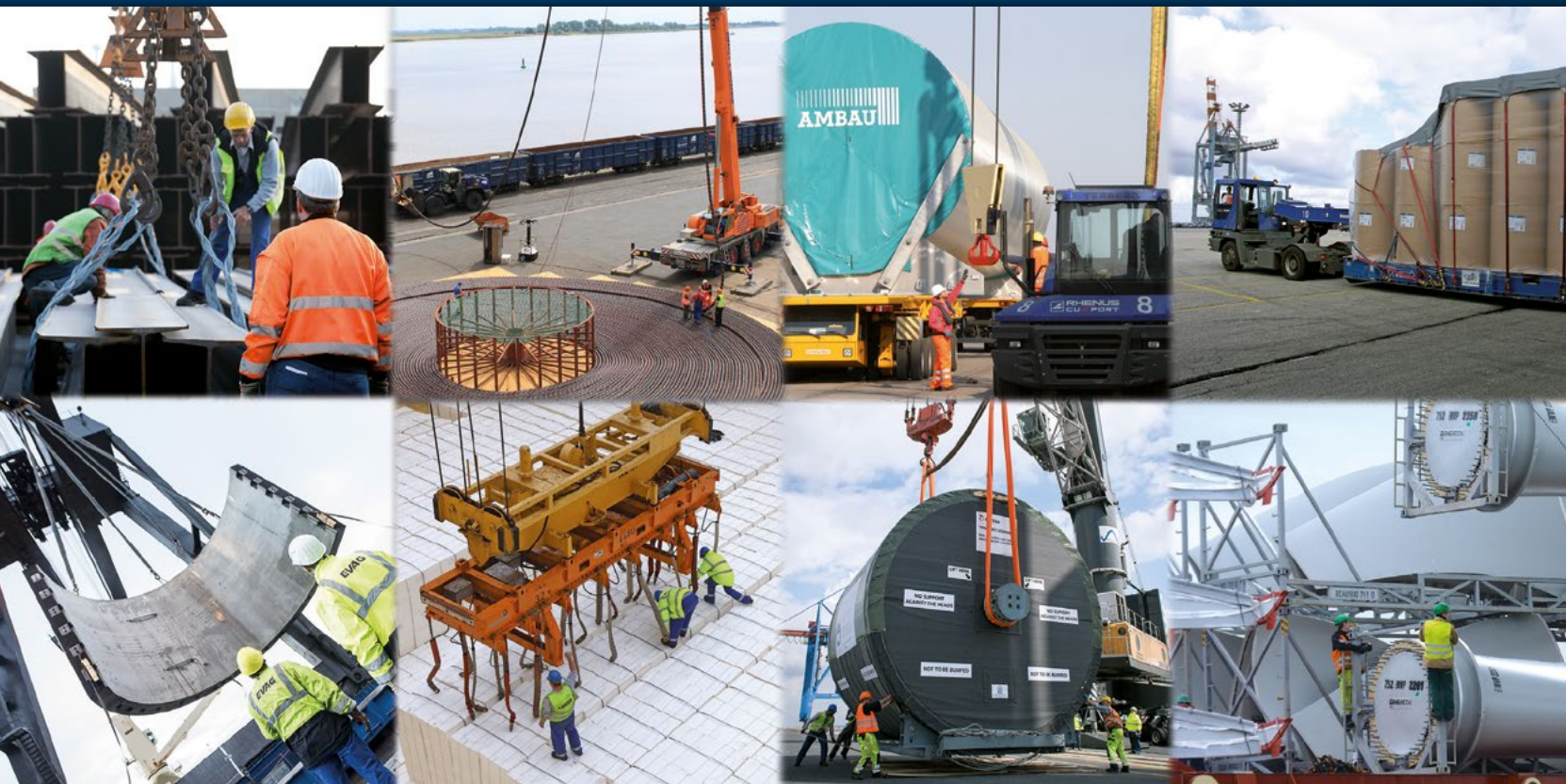


J. MÜLLER hat sich mit großen Schwerlastflächen, hochmodernem Equipment, einer trimodalen Verkehrsanbindung sowie ausgeprägtem Dienstleistungsdenken als Spezialist unter den Hafendienstleistern etabliert. Seit fast 200 Jahren überzeugen wir durch unser Know-how und konzentrieren uns darauf, die Güter unserer Kunden sorgfältig und schonend umzuschlagen, zu lagern und zu bewegen.

J. MÜLLER Aktiengesellschaft
Neustadtstraße 15 · 26919 Brake
Tel. +49 (0) 44 01/914-0
Fax +49 (0) 44 01/914-109

info@jmueller.de
www.jmueller.de

Upgrade your cargo flow



Breakbulk? Seaports of Niedersachsen!

Phone +49 441 361 888-88

Fax +49 441 361 888-89

E-Mail info@seaports.de

Web www.seaports.de