GERMAN PORTS

LOGISTICS PILOT

Magazin für Häfen, Schifffahrt und Logistik April 2017

Kombiniert & Kompetent

Schwerpunktthema: Intermodal

Große Ladung am Zug 16 | Kurzerhand ins Hinterland 20

ELA
Award Winner 2016
European Logistics Association

BEI UNS BEGINNT ALLES MIT EINEM HANDSCHLAG. UND NICHT ERST, WENN DIE TINTE TROCKEN IST.

PORTS 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
APRIL 2017

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

Mehr Verkehr auf Schiene und Schiffe ziehen

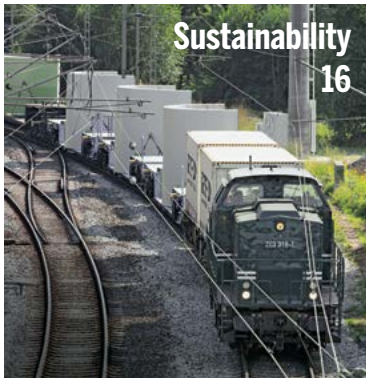
Martin Burkert, MdB und Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur

Liebe Leserinnen und Leser!

Das Verkehrsaufkommen in Deutschland nimmt stetig zu. Der jüngst vom Bundestag beschlossene Bundesverkehrswegeplan geht davon aus, dass sich der Güterverkehr bis zum Jahr 2030 um 38 Prozent gegenüber 2010 erhöhen wird. In diesem Marktsegment ist die Schiene dank ihrer hohen Kapazität, Zuverlässigkeit und Transportsicherheit besonders auf langen Verbindungen und im Seehafenhinterlandverkehr als Verkehrsträger die erste Wahl, während Lkws flexibel im Vor- und Nachlauf Einsatz finden können.

Über die Bedeutung des Kombinierten Verkehrs herrscht zwar grundsätzlich Konsens. In der Praxis müssen wir uns aber weiter anstrengen, um auch tatsächlich mehr Verkehr auf Schiene und Schiff zu ziehen. Einen neuralgischen Punkt stellen dabei die Umschlagsanlagen dar. Die gerade verlängerte Förderung ist zwar wichtig. Mit Geld allein sind die Probleme aber nicht gelöst. In der vergangenen Förderperiode blieben erhebliche Mittel ungenutzt. Die Förderung des intermodalen Verkehrs darf auch nicht durch andere Maßnahmen untergraben werden. Die Zulassung von sogenannten Gigalinern etwa erweist sich meines Erachtens als kontraproduktiv. Von der Wirtschaft wiederum sind mehr Innovationen und Investitionen, zum Beispiel in modernere Güterwagen, gefragt. Mehr Verkehr bezahlbar und zugleich emissionsarm zu bewältigen – vor dieser Aufgabe steht unser Land.

Ihr Martin Burkert



News	**6**
People	**26**
Appointments	**28**
Preview	**30**
Imprint	**30**

FOTOS: DEUTSCHER BUNDESTAG/HERMANN, J. MUELLER, OLIVER BACHMANN, ALEXANDER ZEUGNER, ENERCON GMBH, BREMENPORTS/BLG, SHUTTERSTOCK, FREEPIK, VECTEEZY

Intermodaler Containertransport

Von A wie Automobilteile bis Z wie Zitrusfrüchte: Nahezu alles wird per Container rund um den Globus transportiert. Eine besondere Schnittstelle liegt dabei vor dem Exporthafen und hinter dem Importhafen.

Transportleistung einzelner Verkehrsträger im Güterverkehr in Deutschland 2015

310 **Milliarden Tonnenkilometer**
Straßenverkehr

116 **Milliarden Tonnenkilometer**
Eisenbahnen

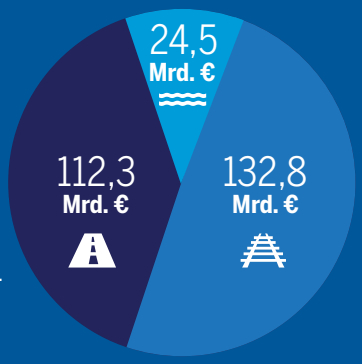
55 **Milliarden Tonnenkilometer**
Binnenschiffe

17 **Milliarden Tonnenkilometer**
Rohrleitungen

Quelle: Statista 2016

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 hat ein **Gesamtvolumen von 269,6 Milliarden Euro**. Diese teilen sich auf in

- 112,3 Milliarden Euro für Schienenwege,
- 132,8 Milliarden Euro für Bundesfernstraßen,
- 24,5 Milliarden Euro für Bundeswasserstraßen.



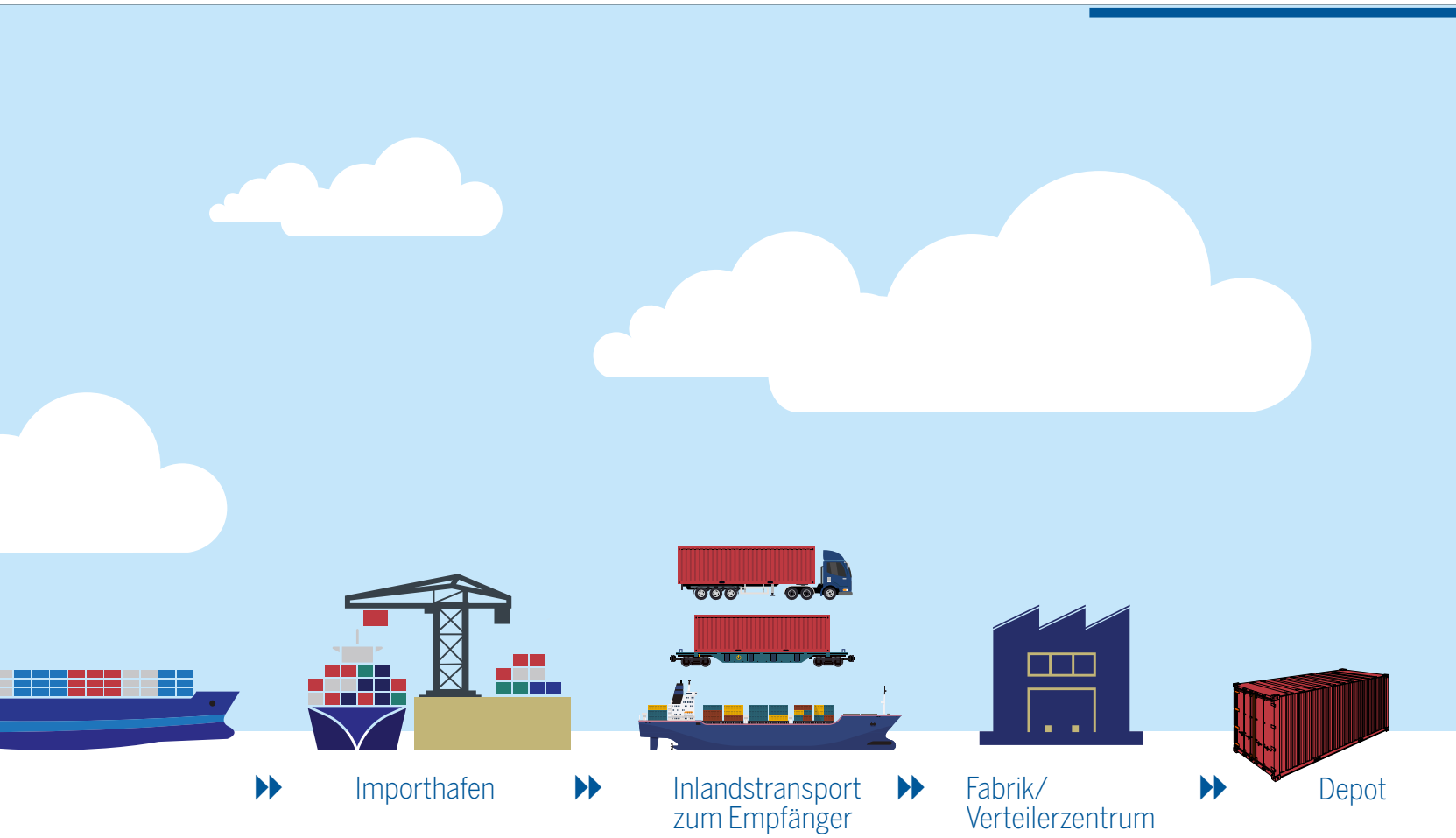
Quelle: BVWP

Gegenüber 2010 wird die Verkehrsleistung im Güterverkehr bis 2030 um

38 %

zunehmen.

Quelle: BVWP



296,2

Millionen Tonnen Güter

wurden in den deutschen Seehäfen 2015 umgeschlagen.

Quelle: Destatis

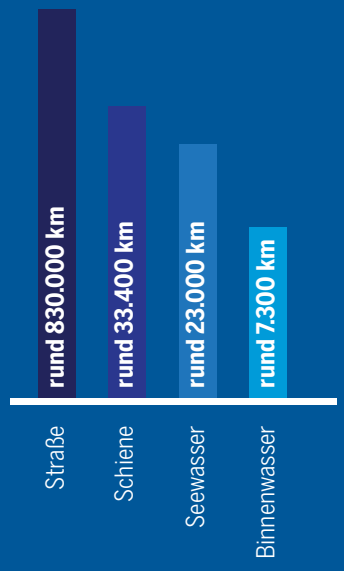
„Die Hinterlandanbindungen haben eine Schlüsselrolle für intermodale Verkehrsanbindungen und tragen wesentlich zur Effizienz von Logistikketten bei.“

Bundeskanzlerin Angela Merkel zur 9. Maritimen Konferenz am 19. Oktober 2015 in Bremerhaven

2015 wurden **mehr als 15 Millionen TEU beladene und leere Container** über die deutschen Seehäfen transportiert.

Quelle: Verkehr in Zahlen 2016–2017, BMVI

Infrastruktur Deutschland
Stand: März 2016



Quelle: BMVI

INFOGRAFIK: SHUTTERSTOCK, FREEPIK, VECTEEZY

KOMPAKT

BREMEN. Für Fragen der Kompetenzentwicklung und Karrieremöglichkeiten in den marinen und maritimen Wirtschaftszweigen hat die Generaldirektion der Europäischen Kommission für maritime Angelegenheiten und Fischerei (GD MARE) eine **Expertengruppe der EU eingerichtet, in der auch das Forschungscluster Blue Sciences der Hochschule Bremen** vertreten sein wird.

EMDEN. EMS Maritime Offshore (EMO) aus Emden unterstützt seit Anfang 2017 GeoSea bei **der maritimen Koordinierung des Offshore-Windparks Merkur** in der Deutschen Bucht. Bis zur Inbetriebnahme 2018 wird ein Team aus erfahrenen Nautikern im Einsatz sein, um die Sicherheit und einen reibungslosen Ablauf des Seeverkehrs rund um die Offshore-Baustelle sicherzustellen.

BREMEN. Die Hafengesellschaft **bremenports wird den indonesischen Terminalbetreiber Pelindo zukünftig bei der Personalentwicklung unterstützen**. Das legten die Partner im Februar in einem Memorandum of Understanding fest. In Indonesien besteht eine große Nachfrage an gut ausgebildetem maritimen Personal, und bremenports hat beim dortigen Hafenmanager, der Generaldirektion für Seetransport (DGST), bereits erfolgreich Schulungsmaßnahmen realisiert.

„Sixpack“ bringt Wachstumsschub für JadeWeserPort

WILHELMSHAVEN. Ab April werden sechs weitere Containerreedereien regelmäßig am Eurogate Container Terminal Wilhelmshaven festmachen. Dabei handelt es sich zum einen um die vier Partner der „Ocean Alliance“ – **Cosco Shipping, OOCL, CMA CGM und Evergreen**. Sie planen, den Hafen einmal wöchentlich im Rahmen ihres Fernost-Nordeuropa-Liniendiensts „Asia – North Europe 1“ mit Großcontainerschiffen anzulaufen, die mehr als 18.000 Standardcontainer an Bord nehmen können. Zudem haben die **Hamburg Süd** und **Hyundai Merchant Marine** angekündigt, ihre Angebotspalette aufgrund operativer Veränderungen um Anläufe in Wilhelmshaven zu erweitern. „Das ist ein großer Erfolg, für den wir lange und hart gearbeitet haben“, sagte Michael Blach, der Vorsitzende der Eurogate-Gruppengeschäftsführung. „Die Tatsache, dass ab Frühjahr 2017 zwei von drei der großen Reederallianzen Deutschlands einzigen Tiefwasserhafen anlaufen werden, wird Wilhelmshaven einen erneuten Wachstumsschub geben – auch was das weitere Portfolio an Transport- und Logistikdienstleistungen betrifft.“ Die 2M-Allianz, bestehend aus Maersk Line und MSC, läuft Wilhelmshaven bereits seit Anfang 2015 an.

Spezialist für Windindustrie

BREMEN. Der **dänische Logistikdienstleister Blue Water Shipping und die Bremer Reederei E&B (BREB)** haben im Januar ein **Joint Venture** für Dienstleistungen rund um die deutsche Windenergie-Industrie gegründet. Das Gemeinschaftsunternehmen trägt den Namen **Blue Water BREB** und ist auf Transporte, Stauerei, Lagerung, Umschlag und die Hafenabfertigung von Windgeneratoren spezialisiert. BREB engagiert sich im Offshore-Windsektor seit dem Jahr 2008.

Dobrindt: „Das MSZ ist weltweit einmalig“

CUXHAVEN. Bundesminister Alexander Dobrindt eröffnete im Februar den **Neubau des Maritimen Sicherheitszentrums (MSZ)** in Cuxhaven. Insgesamt 23,5 Millionen Euro hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in das Projekt investiert. „Wir setzen mit dem Maritimen Sicherheitszentrum einen neuen Maßstab für die Sicherheit auf See. Das MSZ ist weltweit einmalig“, sagte Dobrindt anlässlich der Eröffnung, bei der der Bund und die Küstenländer eine Verwaltungsvereinbarung für die Zusammenarbeit der maritimen Sicherheitsbehörden im MSZ unterzeichneten.

FOTOS: CMA CGM, BMVI, BLUE WATER SHIPPING MEDVIND, BENT MEDVIND SØRENSEN, RHENUS SE & CO. KG, EUROGATE, NPORTS/ANDREAS BURMANN, HOCHSCHULE EMDEN/LEER, WSV.DE, BREMENPORTS

Ökologisches Ausgleichsprojekt für OTB

BREMERHAVEN. Die Hafengesellschaft bremenports hat im Februar ein Projekt vorgestellt, das die Eingriffe in die Natur durch den geplanten Bau des Offshore-Terminals Bremerhaven (OTB) ausgleichen soll. Da das **Große Meer** bei Bokel große Wassermengen an seine Umgebung verliert, will man einen Wall am Rand des Moores errichten – mit Kleiboden und Erde aus der Billerbeck-Niederung. Das Material fällt an, wenn bremenports als ökologisches Ausgleichsprojekt für das OTB den stark begradigten Lauf der Billerbeck verlängert, um eine naturnahe Bach- und Auenlandschaft zu schaffen.

Dettmer beteiligt sich an LS Cargo

BREMEN. Anfang 2017 vermeldete die Dettmer Group die **Übernahme von 50 Prozent der Anteile** an LS International Cargo. Das auf weltweite Projektspedition spezialisierte Unternehmen weist einen jährlichen Umsatz von 88 Millionen Euro aus und hat, wie die Dettmar Group, seinen Sitz in Bremen. Zudem verfügt LS Cargo über Büros in China, Schweden, Finnland und Tschechien. Die Dettmer Group ist eine Holdinggesellschaft mit diversen Unternehmen im Logistik- und Entsorgungsbereich – zum Beispiel der B. Dettmer Reederei, DCP Container Packing und Dettmer Rail – und will mit der Übernahme der Anteile ihr Produktportfolio erweitern.

Stahlspundwände für Wendestelle eingebracht

OLDENBURG. Bis 2019 soll in Oldenburg eine neue, 165 Meter breite Wendestelle für See- und Binnenschiffe entstehen, um die Schifffahrt auf der Hunte zu stärken. Dafür wurden in den vergangenen drei Monaten **1.000 Tonnen Stahlspundwände auf einer 300 Meter langen Trasse** für die Ufereinfassung eingebracht. Die Stadt Oldenburg und der Bund sind daran interessiert, sowohl die Konkurrenzfähigkeit des Oldenburger Hafens als auch die Sicherheit des Schiffsverkehrs auf der Hunte durch die Einrichtung dieser Wendestelle zu erhalten, denn bislang müssen die Schiffe dort 800 Meter rückwärtsfahren, um zu wenden.

12,9 Prozent mehr Container im JadeWeserPort

WILHELMSHAVEN. Die Eurogate-Gruppe hat 2016 die gleiche Menge an Standardcontainern (TEU) umgeschlagen wie 2015: 14,6 Millionen TEU. **An den deutschen Standorten waren es zusammen 8,2 Millionen TEU**. Besonders erfreulich war das Ergebnis der Unternehmensgruppe in Deutschlands einzigem Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven: Dort konnte man mit 481.720 TEU ein Wachstum von 12,9 Prozent verzeichnen.

Neue Perspektive für Alten Fischereihafen

CUXHAVEN. Zum Jahreswechsel hat Niedersachsen Ports die Verträge für die Neuentwicklung des Alten Fischereihafens in Cuxhaven mit der Plambeck Holding unterzeichnet. Letztere will **die touristische und gewerbliche Nutzung des Geländes ausbauen.** Die Staatssekretärin im niedersächsischen Wirtschaftsministerium, **Daniela Behrens** (Mitte), freut sich, „dass das Hafengebiet aus seinem Dornröschenschlaf gerissen wird".

Maritime Kompetenz baulich untermauert

EMDEN. Der Fachbereich Seefahrt der Hochschule Emden/Leer hat im Januar sein **neues Zentrum für Modellierung und Simulation eröffnet**. Durch den umfangreichen Umbau und die neue Ausstattung wolle man Leer auch zukünftig als attraktiven Standort im Bereich Seefahrt und Maritime Technologien erhalten, erklärte Hochschulpräsident Prof. Dr. Gerhard Kreutz auf der Eröffnungsfeier.

KOMPAKT

WILHELMSHAVEN. Der Tanklagerbetreiber **HES Wilhelmshaven will 30 bis 50 Millionen Euro in die Weiterentwicklung seiner Tankfarm im Voslapper Groden investieren**. Dabei konzentriert sich das Tochterunternehmen der HES International auf drei Projekte: den Bau einer Rohölpipeline bis zur Maade, die Errichtung neuer Tanks und die Reaktivierung einer 2009 von der Wilhelmshavener Raffineriegesellschaft (WRG) errichteten Vakuumdestillationsanlage. Denn aus Sicht von HES-Geschäftsführer Sven Partzsch besitzt der Standort Wilhelmshaven mehrere wichtige Vorzüge: „die bereits vorhandenen Tanks, den Platz für mögliche Tankneubauten und die Nähe zu den Kavernen in Etzel."

BERLIN. Im Rahmen der Förderrichtlinie Innovative Hafentechnologien (IHATEC) erhalten der Terminalbetreiber Eurogate und das Bremer Institut für Produktion und Logistik (BIBA) von der Bundesregierung rund **9,5 Millionen Euro für ihr gemeinsames Forschungsprojekt ACUSCar**. Das teilt der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Enak Ferlemann, im Februar mit. Die Mittel sollen in ein automatisiertes und vernetztes Portalhubwagensystem fließen, das als Pilotanlage in ein bestehendes Mega-Hafenterminal integriert und unter norddeutschen Klimabedingungen erforscht werden soll.

In die „Welt der Logistik" eintauchen

BREMEN. In Kooperation mit Unternehmen der Hafen- und Logistikwirtschaft lädt VIA BREMEN am **21. September 2017** zum sechsten Mal zur **Jobmesse „Welt der Logistik"** ins Bremer BLG-Forum ein. Das Veranstaltungskonzept – bestehend aus Messe, Jobmarket-Pinnwand, Vorträgen, Mitmachaktionen und Bühnenprogramm – richtet sich an Schulabgänger und Logistikinteressierte und bietet Unternehmen einen idealen Rahmen, um sich als Aussteller oder Förderer aufmerksamkeitsstark zu präsentieren. Mehr Infos unter: **www.via-bremen.com**

Niedersachsens Seegüterumschlag bleibt stabil

OLDENBURG. „Nach dem hervorragenden Umschlagsergebnis aus 2015 können wir für das vergangene Jahr wieder einen stabilen Seegüterumschlag auf hohem Niveau verzeichnen", bilanzierte **Inke Onnen-Lübben**, Geschäftsführerin der Hafenmarketinggesellschaft Seaports of Niedersachsen (2. v. l.), am 27. Februar auf der Jahrespressekonferenz zur Entwicklung der niedersächsischen Häfen in Oldenburg. **Insgesamt lag das Umschlagsvolumen der neun Standorte 2016 bei rund 48,6 Millionen Tonnen** – und damit sechs Prozent unter dem Vorjahr, aber deutlich über dem Ergebnis von 2014.

Bahnstrecke wird reaktiviert

NORDENHAM. Der seit den 80-er Jahren stillgelegte **Streckenabschnitt Nordenham – Blexen soll wieder für den Güterverkehr genutzt werden.** Die Hanseatische Infrastrukturgesellschaft hat auf Vermittlung des niedersächsischen Wirtschaftsministeriums den rund vier Kilometer langen Streckenabschnitt von der Deutschen Bahn gekauft und will nun in dessen Instandsetzung investieren. **Wirtschaftsminister Olaf Lies** (3. v. r.) lud im März zum Abstimmungsgespräch ein.

Fortbildung bei bremenports

BREMEN. Im Rahmen einer Fortbildung haben sich im Februar rund 50 Pädagogen aus zwei Bremerhavener Schulen bei der Hafengesellschaft bremenports über aktuelle Entwicklungen in Häfen, Schifffahrt und Logistik informiert. Sie alle setzen in ihrem Unterricht **Lehrmaterial des Bildungsprojekts Marwilo** (Maritime Wirtschaft und Logistik) ein. „Das Unterrichtsmaterial soll Schülern Wirtschaftswissen in einem Bereich vermitteln, der für Hafenstädte wie Bremerhaven große Bedeutung hat", so bremenports-Geschäftsführer **Robert Howe** (links).

FOTOS: MIKLAS WRIEDEN/VIA BREMEN, BREMENPORTS, NDS. MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, ARBEIT UND VERKEHR NPORTS/ANDREAS BURMANN, SENATOR FÜR WIRTSCHAFT, ARBEIT UND HÄFEN

EU-Koordinator zu Besuch

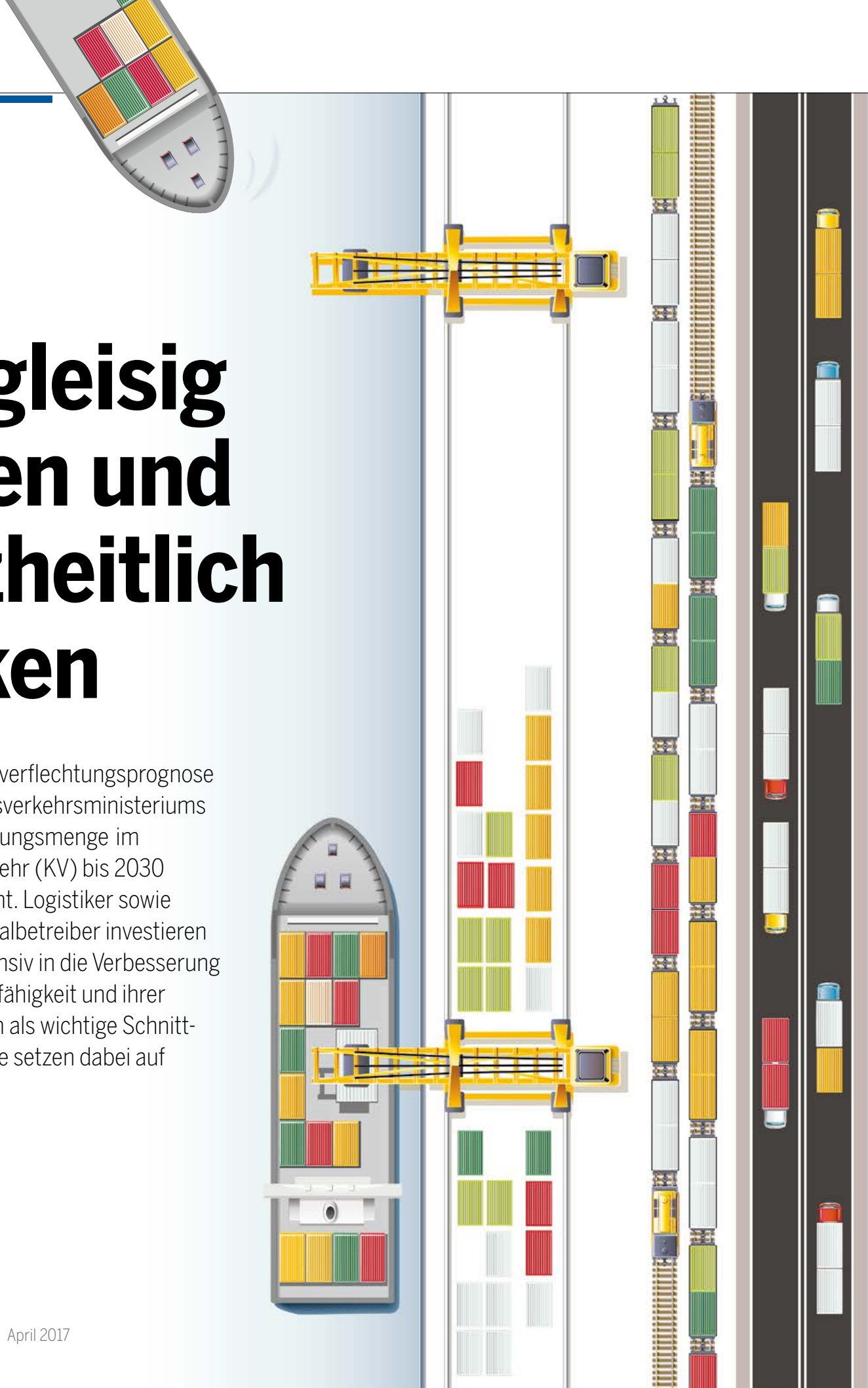
BREMEN/BREMERHAVEN. Im Februar besuchte EU-Koordinator **Pat Cox** (2. v. r.) die bremischen Häfen und überzeugte sich von deren Leistungsspektrum. Cox, der den Kernnetzverkehrskorridor Skandinavien – Mittelmeer koordiniert, zu dem auch Bremen und Bremerhaven gehören, zeigte sich bei seiner zweitägigen Stippvisite von den hiesigen Container- und Autoterminals, dem hohen Bahnanteil im Hinterlandverkehr und von der Kompensationsmaßnahme Luneplate beeindruckt.

bremenports wird FFPD-Gründungsmitglied

BREMEN. Island und das Bremen haben sich darauf verständigt, bei der **Planung und Umsetzung des Hafenprojekts Finnafjord eng zusammenzuarbeiten**. Im Januar stimmte der Bremer Senat der Beteiligung der Hafengesellschaft bremenports an der Entwicklungsgesellschaft FFPD zu, die einen Mehrzweckhafen im Norden Islands realisieren soll. „Die Kompetenz von bremenports ist die Basis für dieses Projekt", so Hafensenator Martin Günthner. „Die Vereinbarung stellt sicher, dass unsere Hafenplaner ihr maritimes, technisches und ökologisches Know-how bei einem internationalen Vorzeigeprojekt vermarkten können."

ROBERT C. SPIES
GEWERBE UND INVESTMENT

WWW.ROBERTCSPIES.DE



Dreigleisig fahren und ganzheitlich denken

Laut der „Verkehrsverflechtungsprognose 2030“ des Bundesverkehrsministeriums steigt die Beförderungsmenge im Kombinierten Verkehr (KV) bis 2030 um rund 80 Prozent. Logistiker sowie Hafen- und Terminalbetreiber investieren entsprechend intensiv in die Verbesserung ihrer Wettbewerbsfähigkeit und ihrer Umschlagsanlagen als wichtige Schnittstellen des KV. Viele setzen dabei auf Digitalisierung.

Die Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr (SGKV), deren Ziel es ist, den KV durch die Zusammenführung von Forschung und Praxis zu stärken, erwartet in den nächsten Jahren steigende Beförderungsmengen – vor allem im Marktsegment des kontinentalen KV. Zuletzt war die 100-Millionen-Tonnen-Grenze im KV vier Jahre in Folge überschritten worden. „Von einem Nischenprodukt der 80er-Jahre hat sich der KV zu einem erfolgreichen Markt entwickelt, der seit 2010 ausschließlich Wachstumsraten ausweist und inzwischen rund ein Viertel des gesamten Schienengüterverkehrs stellt“, so Clemens Bochynek, Geschäftsführendes Vorstandsmitglied der SGKV. Dabei macht er deutlich, dass „die Unternehmen, die Umwelt und nicht zuletzt die Gesellschaft vom Modal Split profitieren, wenn es gelingt, die Stärken der einzelnen Verkehrsträger optimal zu nutzen“. So lassen sich seiner Meinung nach auf der Schiene und dem Binnenschiff im Hauptlauf große Gütermengen über lange Distanzen wirtschaftlicher befördern, und durch den Einsatz von Lkws im Vor- und Nachlauf könne das Leistungspaket „lokal verfeinert“ werden. Als weiteres Argument führt er an, dass sich durch die mit dem KV verbundene Mengenbündelung bis zu zwei Drittel an CO_2-Emissionen einsparen lassen.

Zurückhaltung gegenüber neuen Technologien

Vor diesem Hintergrund führen zahlreiche Marktteilnehmer umfassende Modernisierungsmaßnahmen in ihren Fuhrparks und auf ihren Terminals oder zur Verbesserung ihrer Infrastruktur durch. Viele legen dabei den Fokus auf Digitalisierung, um ihre Prozesse effizienter zu gestalten. In „Facts and Figures 2016“, ihrem aktuellen Bericht zur Lage des KV, verweist die SGKV auf eine Untersuchung des Bundesamts für Güterverkehr (BAG) zur Digitalisierung der Transportgesellschaft. Danach werden Technologien, die sich schon länger im Markt etabliert haben, deutlich häufiger eingesetzt als relativ junge Technologien. So schwören 96 Prozent der befragten Unternehmen auf digitale Dienste (Telematiksysteme wie Flottenmanagement, Tracking and Tracing sowie Tank- und Servicekarten), 94 Prozent auf Onlinemarketing, 91 Prozent auf mobile Endgeräte und 87 Prozent auf E-Commerce. Demgegenüber stehen die sozialen Medien mit 49 Prozent, Big Data mit 42 Prozent und Cloud-Computing mit 24 Prozent.

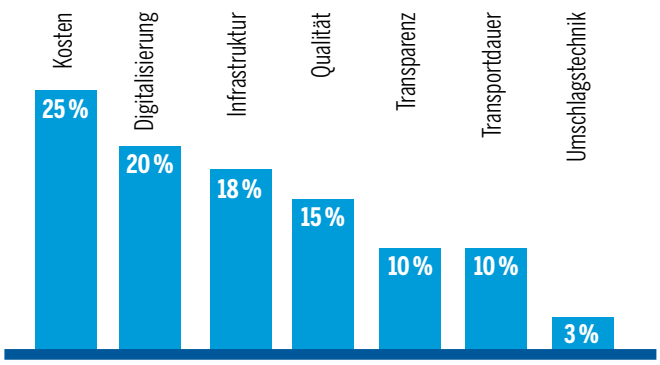
Im November 2016 hat die SGKV anlässlich ihres Branchentreffs „TerminalTag“ eine Umfrage gestartet, in deren Rahmen die Teilnehmer gefragt wurden, was ihrer Meinung nach die größten Herausforderungen für den KV innerhalb der nächsten fünf Jahre sind. „Digitalisierung“ war dabei die am zweithäufigsten genannte Antwort (siehe Grafik).

Fernüberwachung im Lkw eingeführt

Jakob Weets, Geschäftsführer der Weets Gruppe, ist optimistisch, dass die intermodalen Verkehre weiter an Bedeutung gewinnen werden: „Die wichtigsten Voraussetzungen dafür sind, dass die Zuverlässigkeit und die Pünktlichkeit stimmen.“ Dazu setzt sein Unternehmen, das vom Stammsitz in Emden Gütertransporte auf der Straße, der Schiene, dem Binnenschiff und im KV koordiniert, unter anderem auf ein Dispositionsteam, das in zwei Schichten arbeitet. Parallel dazu können die Beteiligten während des gesamten Transports alle Informationen über den Status der Ware in Echtzeit abrufen. Letzteres wird durch eine Webanwendung ermöglicht, deren erste Version bereits vor 16 Jahren genutzt wurde und die kontinuierlich unter Berücksichtigung der Kundenanforderungen weiterentwickelt wird. „Trotz des stetig wachsenden Einsatzes technischer Hilfsmittel bleibt die zwischenmenschliche Kommunikation das A und O in unserer Branche. Denn bei einer Störung ist es der Mensch, der eine Lösung finden muss“, gibt Weets zu bedenken.

Im Zuge der Digitalisierung hat die Weets Gruppe auch die Fernüberwachung ihrer kompletten Lkw-Flotte eingeführt. Allein aus versicherungstechnischen Gründen sei es notwendig, stets über den aktuellen Stand der Ladung Bescheid zu wissen. Ebenso sei dies eine sinnvolle Option, um Rechtsvorschriften, beispielsweise Lenk- und Ruhezeiten, zu kontrollieren. Auch mit zwei täglich eingesetzten Lang-Lkws hat man gute Erfahrungen gemacht. „Der Lang-Lkw spielt eine wichtige Rolle, wenn es um Haus-zu-Haus-Verkehre geht und kein Gleisanschluss besteht.

Was sind Ihrer Meinung nach die größten Herausforderungen für den KV innerhalb der nächsten fünf Jahre?



QUELLE: SGKV

ILLUSTRATION: NT PUBLISHER

Das North Sea Terminal Bremerhaven (NTB) ermöglicht eine reibungslose Hinterlandanbindung auf dem Wasser, der Schiene und der Straße. Über drei Millionen TEU werden dort pro Jahr umgeschlagen.

Neue Förderrichtlinie für den Kombinierten Verkehr

Am 1. Januar 2017 ist die neue Richtlinie zur Förderung des Kombinierten Verkehrs (KV) in Kraft getreten. Mit der Förderung verfolgt die Bundesregierung das Ziel, den KV und das intermodale Verkehrssystem zu stärken und dabei Güter von der Straße auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Binnenschiff und Bahn zu verlagern. So sollen unter anderem die durch den Güterverkehr verursachten Emissionen reduziert werden. Der Bau von Umschlagsanlagen des KV wird mit rund 93 Millionen Euro pro Jahr unterstützt. Im Vergleich zur vergangenen Förderperiode haben sich aber einige Änderungen ergeben. Nun ist es möglich, zur Absicherung möglicher Rückzahlungsverpflichtungen an den Bund eine erstrangige Grundschuld einzusetzen. Zuvor war dazu eine selbstschuldnerische Bankbürgschaft oder die Bürgschaft eines Dritten nötig gewesen. Neu ist auch, dass Anlagen für den Horizontalumschlag sowie Auffahrtvorrichtungen für nicht kranbare Sattelauflieger gefördert werden. Ebenso wurden die Verfahren zur Antragstellung gestrafft und eine dazugehörige Beratung explizit festgeschrieben.

Seit 1998 unterstützt die Bundesregierung mittels einer Förderrichtlinie den KV. Dabei können maximal 80 Prozent der zuwendungsfähigen Investitionsausgaben als nicht rückzahlbarer Zuschuss gezahlt werden. Die Laufzeit der neuen KV-Förderung endet zum 31. Dezember 2021 und hat sich somit auf fünf statt bisher vier Jahre verlängert. Bewilligungsbehörden sind das Eisenbahn-Bundesamt und die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt. „Das Inkrafttreten der neuen Förderrichtlinie mit einer noch einmal längeren Laufzeit ist ein starkes Signal für den Kombinierten Verkehr und die Betreiber von KV-Anlagen“, resümierte Boris Kluge, Geschäftsführer des Bundesverbands Öffentlicher Binnenhäfen.

Im Vor- und Nachlauf des intermodalen Verkehrs rechnet sich sein Einsatz aufgrund der hohen Umschlagskosten jedoch erst ab einer Gesamtstrecke von mehr als 600 Kilometern“, bilanziert Weets.

Wettbewerbsfaktor Hinterlandanbindung

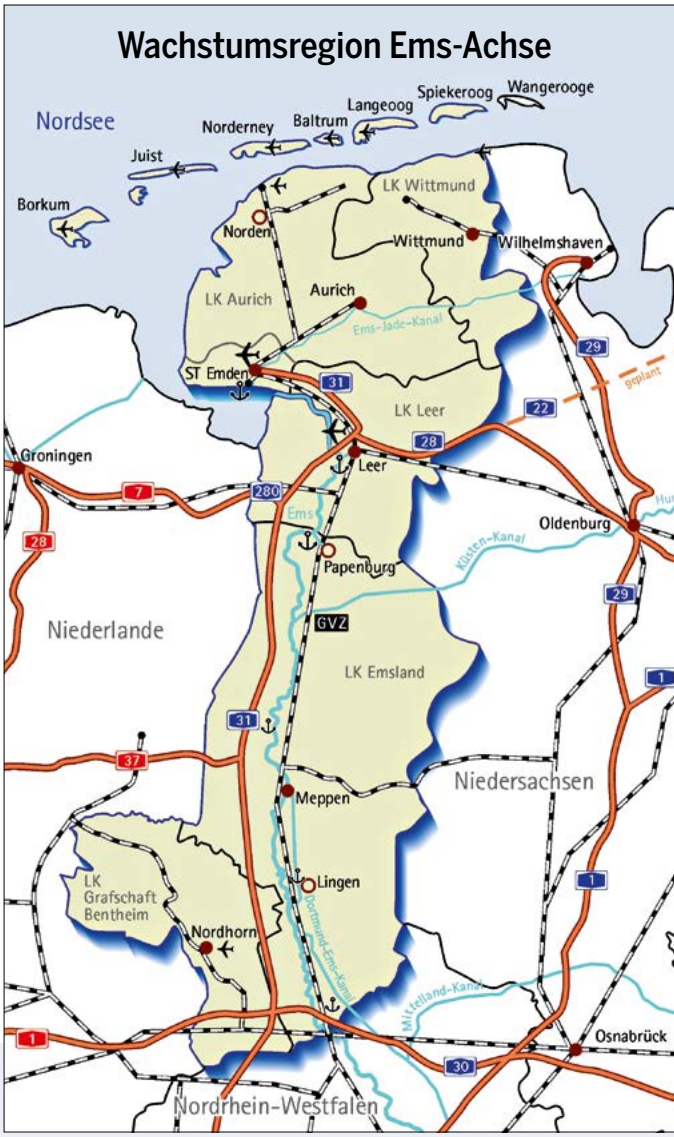
Aus der Sicht von Marc Dieterich, Operations Manager beim North Sea Terminal Bremerhaven (NTB), ist die Erreichbarkeit des Hinterlands in den vergangenen Jahren zunehmend zu einem entscheidenden Wettbewerbsfaktor unter den Hafenstandorten geworden. Dabei sieht er Bremerhaven gut aufgestellt: „Die reibungslose Anbindung des NTB an das Inlands-, Wasser- und Eisenbahnnetz hat dazu beigetragen, dass wir heute mehr als drei Millionen TEU pro Jahr umschlagen.“ Ein wesentlicher Garant für diesen Erfolg sei das Rail Terminal Bremerhaven, das mit sechs 760 Meter langen Gleisen und vier schienengebundenen Portalkränen eine effiziente Verbindung für den intermodalen Verkehr ins Inland gewährleiste. Pro Woche werden dort zwischen 100 und 115 Züge abgefertigt. Sie transportieren rund 55 Prozent der am NTB umgeschlagenen Im- und Exportcontainer, während die übrigen 45 Prozent per Lkw und Binnenschiff an- beziehungsweise abgeliefert werden. „Seit 2005 hat die Bahn bei NTB den Lkw zwar mengenmäßig überholt, aber beide Verkehrsträger weisen weiterhin Wachstumsraten auf“, so Dieterich. Als Antwort auf die zunehmende Digitalisierung setzt man bei NTB unter anderem auf einen schnellen Datenaustausch per EDI (Electronic Data Inter-

change). Dieser ermöglicht es den Kunden, entweder direkt über den Terminal Operator oder über die Datenbank der bremischen Häfen alle erforderlichen Informationen zum Status ihrer Container abzurufen. „Nur eine moderne und effiziente Datenkommunikation gewährleistet eine fehlerfreie und schnelle Abfertigung der Inlandsverkehre“, lautet Dieterichs Devise.

Innovative Gleisbeleuchtung in Emden

„Die zunehmende Digitalisierung im KV eröffnet Potenzial, um Ressourcen einzusparen, die Abläufe im Hafen zu optimieren und die Umwelt zu entlasten“, ist sich Werner Repenning, Leiter des Stabsbereichs Strategische Unternehmensentwicklung bei Niedersachsen Ports (NPorts) sicher. Deshalb wird der Betreiber der Infrastruktur in den landeseigenen Häfen in Niedersachsen noch in diesem Jahr eine innovative Gleisfeldbeleuchtung in Emden errichten. Die Hafengesellschaft aus Niedersachsen unterhält dort unter anderem eine Gleisgruppe mit sechs Gleisen zum Rangieren und Abstellen sowie zur Be- und Entladung. Diese soll nun mit einer LED-Beleuchtungsanlage ausgestattet werden, die durch die Integration einer modular aufgebauten Steuerung die Programmierung verschiedener Lichtszenarien und eine Fernüberwachung über Bewegungsmelder sowie über Licht- und Gleissensoren ermöglicht. „Im Gegensatz zu herkömmlicher Beleuchtungstechnik können die Lampen einzeln angesteuert werden, sind dimmbar und schnell zu- und abschaltbar“, erläutert Repenning. Diese Technik

FOTOS: EMS-ACHSE, NTB



Die Autobahn A31 sowie die E233, die A1 und die A30 verbinden die Region sowohl mit den industriellen Ballungszentren an Rhein und Ruhr als auch in West-Ost-Richtung. Die Eisenbahn verfügt über eine doppelseitig für Schwerlasten ausgelegte und vollständig elektrifizierte Linie von Emden über Münster ins Ruhrgebiet. Eine zweite Bahntrasse führt über Bremen nach Hamburg und Hannover.

Logistikachse Ems setzt auf trimodale Anbindung

Auf Initiative der Stadt Emden entstand seit 2010 in Zusammenarbeit mit regionalen Unternehmen die Logistikachse Ems. In dem Netzwerk haben sich inzwischen mehr als 70 Dienstleister und Organisationen der Logistikbranche zusammengeschlossen. Sie alle haben ihren Sitz an der Ems-Achse, die im Nordwesten der Bundesrepublik von der Nordseeküste entlang der deutsch-niederländischen Grenze bis an Nordrhein-Westfalen heranreicht. Zu ihren vorrangigen Zielen zählt die Vernetzung der dortigen Logistikakteure, deren Kompetenzen von Hafen und Umschlag über Lagerhaltung und Transport per Lkw bis hin zum Kombinierten Verkehr auf der Schiene und dem Binnenschiff reichen. Darüber hinaus haben sie auch die Sicherung bestehender und die Schaffung neuer Arbeitsplätze auf ihrer Agenda.

„Das Zusammenspiel der Partner, kombiniert mit einer gut ausgebauten Infrastruktur sowie den logistischen Knoten in den Seehäfen, Binnenhäfen und GVZs machen die Ems-Achse zu einer führenden Logistikregion in Niedersachsen“, so Netzwerkmanager Helmut Weermann. Dabei verweist er insbesondere auf die trimodale Anbindungsqualität der Seehäfen in Emden, Leer und Papenburg. Durch sie sei beispielsweise Enercon, einer der größten deutscher Hersteller von Windenergieanlagen, in der Lage, seine Komponenten vom Produktionswerk im ostfriesischen Aurich per Bahn in den Emder Hafen zu bringen, von wo aus sie mit dem Seeschiff rund um die Welt transportiert werden. Umgekehrt kämen unter anderem Rohstoffe wie Zellstoff und Flüssigkreide auf dem Seeweg in die Region, ehe sie umweltfreundlich per Binnenschiff in Dörpen beim finnischen Feinpapier-Produzenten UPM Nordland Papier angelandet werden.

Weichenstellung für die Logistikachse Ems betrieben 2006 die Landkreise Aurich, Wittmund, Leer, Emsland, Grafschaft Bentheim und die Stadt Emden, als sie sich zur Wachstumsregion Ems-Achse zusammenschlossen, aus der später das Netzwerk hervorging.

stelle sicher, dass nur dort Licht zur Verfügung gestellt wird, wo es benötigt wird. Damit unterstütze die Anlage die Verringerung der Lichtemissionen im Hafen und trage zur Strom- und Kosteneinsparung sowie zur Reduktion von Klimagasen bei.

Doch die neue Gleisfeldbeleuchtung ist nicht das einzige Digitalisierungsprojekt, das NPorts in Angriff nimmt. Ähnlich wie bei ihrer Datendrehscheibe NPortal, über die auf elektronischem Wege schiffs- und ladebezogene Daten abrufbar sind, soll in Kürze auch eine neue Hafenbahnsoftware implementiert werden. Sie wird – in Erweiterung der aktuellen Version – alle Bewegungen auf den Gleisen vollständig erfassen. Damit können die Ein- und Ausfahrzeiten der Züge, die Standzeiten auf den Gleisen und die Inanspruchnahme von Sonderleistungen, beispielsweise der Gleiswaage, jederzeit abgerufen werden. NPorts verspricht sich von dieser Maßnahme unter anderem eine effektivere Verkehrssteuerung und eine automatische Rechnungserstellung.

Acht weitere Gleise für Güterzüge in Bremerhaven

In Bremerhaven trägt man der wachsenden Bedeutung der Schiene für den Hinterlandverkehr mit einer Verdoppelung der Kapazität des Hafenbahnhofs Imsumer Deich Rechnung. An dieser sogenannten Vorstellgruppe standen den Bahnunternehmen bisher acht zuglange Gleise zur Verfügung – jetzt kommen acht weitere hinzu. Der Bremer Senat investiert etwa 30 Millionen Euro in das Großprojekt, mit dessen Fertigstellung zum Jahresende 2017 gerechnet wird.

Infrastrukturen werden der Realität hinterhergebaut

Martin Günthner, Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen der Freien Hansestadt Bremen, nimmt Stellung zur Hinterlandanbindung und der regionalen Verkehrspolitik.

Die Seeverkehrsprognose attestiert zahlreichen deutschen Seehäfen bis 2030 ein deutliches Umschlagswachstum. Was bedeutet das für die Bremische Hafeneisenbahn als wichtige Schnittstelle zwischen den Umschlagsterminals und dem Hinterland?
Für die Bremische Hafeneisenbahn wurde ein umfangreiches Investitionsprogramm gestartet. Damit wird die historisch gewachsene Gleisinfrastruktur insbesondere in Bremerhaven für das zukünftig erwartete Verkehrsaufkommen vorbereitet. Neben der Erweiterung der Anlagen stehen auch eine aufwendigere Unterhaltung sowie Optimierungen der betrieblichen Abläufe und der EDV-Ausstattung im Fokus. Derzeit laufen zum Beispiel die Vorbereitungen für die Entwicklung eines neuen IT-Systems, das die Betriebsplanung, die Gleisdisposition und den Datenaustausch mit anderen Beteiligten in der Hafen- und Verkehrswirtschaft deutlich stärker unterstützen wird.

Für den Standort Bremerhaven steht nach dem Ausbau des Kaiserhafens für dieses Jahr die Erweiterung des Hafenbahnhofs Imsumer Deich auf dem Programm. Wie ist der aktuelle Stand dieses Projekts?
Der Neubau von acht Gleisen in der Vorstellgruppe Imsumer Deich läuft planmäßig und kann voraussichtlich Ende 2017 abgeschlossen werden. Die neue, voll elektrifizierte Gleisgruppe stellt eine Verdoppelung der Kapazitäten in diesem zentral im Hafen gelegenen Bahnhofsteil dar. Wir investieren dort fast 30 Millionen Euro, damit Container- und Automobilzüge noch besser abgefertigt werden können. Dies ist auch ein deutliches Signal an die Hafenwirtschaft, dass wir mit Kraft daran arbeiten, unsere Infrastruktur für die Zukunft fit zu machen.

Wie ist sichergestellt, dass die Schieneninfrastruktur in Bremerhaven weiter ausgebaut wird, und welche Bedeutung spielt dabei die Erweiterung der Vorstellkapazitäten der Auto- und Containerterminals?
Die Ausbauprojekte in den Bahnhofsteilen Imsumer Deich und Kaiserhafen schaffen auf der Grundlage der heutigen Prognosen die erforderlichen Vorstellgleise für die wichtigen Gütersegmente in Bremerhaven. Ihre Bedeutung wird auch durch die Förderung der Maßnahmen als Bestandteil des transeuropäischen Verkehrsnetzes durch die EU unterstrichen. Derzeit wird für die Hafeneisenbahn in Bremerhaven eine Simulation der Zug- und Rangierfahrten für das erwartete Verkehrsaufkommen bis 2030 durchgeführt. Dann wissen wir, ob wir über die genannten Maßnahmen hinaus weiteren Optimierungsbedarf haben werden.

Das Dialogforum Schiene Nord hat als zeitnahe und kostengünstige Alternative zur Y-Trasse im November 2015 die Alpha-E-Variante entwickelt. Welche Auswirkungen hat das auf den Güterverkehr aus Bremerhaven?
Die mehrheitliche Einigung des Dialogforums Schiene Nord auf die Ausbauvariante Alpha E für das Schienennetz im Raum Hamburg/Bremen/Hannover begrüße ich sehr. Dies entspricht in weiten Teilen der bereits zur Jahresmitte 2013 erfolgten Anmeldung des Landes Bremen zum Bundesverkehrswegeplan 2015. Für die Anbindung Bremerhavens ist es besonders wichtig, dass mit der evb-Strecke zwischen Bremerhaven über Bremervörde nach Rotenburg vom Dialogforum ein wichtiger Gleisabschnitt bestätigt worden ist. Damit hat die Strecke auch im neuen Bundesverkehrswegeplan Berücksichti-

Von den neuen Gleisen soll vor allem die Containerlogistik profitieren. Gleichzeitig will Bremerhaven mit diesem Schritt langfristig seine starke Position als Eisenbahnhafen behaupten. Denn an der Wesermündung erreicht die Schiene im Modal Split des Containerhinterlandverkehrs schon heute einen Anteil von knapp 50 Prozent. „Wir bereiten uns auf einen weiteren Anstieg der wöchentlichen Güterzugzahlen vor", blickt Robert Howe, der Geschäftsführer der Hafengesellschaft bremenports, nach vorn. Im kommenden Jahrzehnt rechnen die Verantwortlichen an der Weser mit mindestens 770 Auto- und Containerzügen pro Woche. In Spitzenzeiten waren es bisher etwa 630 Züge.

Einige Kilometer östlich der Auto- und Containerterminals nimmt unterdessen ein anderes Zukunftsprojekt Gestalt an. Dort entsteht der neue Bremerhavener Hafentunnel. In zwei Jahren wird er die Terminals des Überseehafens mit der Autobahn A 27 verbinden und für einen reibungslosen Verkehrsfluss im Norden der Seestadt sorgen. Das mit etwa 200 Millionen Euro veranschlagte Projekt wird vom Bund, dem Land Bremen, der Stadt Bremerhaven und der Hafenwirtschaft finanziert.

Für SGKV-Vorstandsmitglied Clemens Bochynek sind diese exemplarisch genannten Maßnahmen aber nur eine Seite der Medaille, um die Weichen für eine erfolgreiche Zukunft zu stellen. Parallel dazu hält er einen Umdenkprozess unter den involvierten Marktteilnehmern für zwingend erforderlich: „Digitalisierung und Automatisierung sind zwar wichtige Hilfsmittel, um die Prozesse im KV zu optimieren. Letztendlich muss die dahinter stehende Idee aber stärker wahrgenommen werden und als ganzheitliches System in den Köpfen ankommen." (bre)

Weitere Informationen:
www.sgkv.de

Martin Günthner, Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen der Freien Hansestadt Bremen

FOTO: INGO WAGNER – BREMEN

gung gefunden – ein wichtiger Schritt, diesen Bypass auch tatsächlich zu realisieren. Die DB Netz AG weiß, dass es da in der Politik eine nachvollziehbare Ungeduld gibt, und hat inzwischen auch erste wichtige Schritte geleistet. Wir werden besonders darauf aufpassen, dass wir auch endlich mit der Amerikalinie vorankommen, denn die erneute Nutzung dieser Bestandsstrecke ist das zentrale Element zur Abwicklung der wachsenden Güterverkehre – sowohl der bremischen als auch der niedersächsischen Seehäfen.

Experten raten, die Seehäfen in Zukunft stärker mit der Bahn, dem Lkw und dem Binnenschiff zu vernetzen. Wie könnte das aus Ihrer Sicht aussehen?

Die bremischen Häfen sind im Großen und Ganzen gut an die regionalen und überregionalen Verkehrsnetze angebunden. Die wesentlichen Punkte bei ihrer Verkehrsanbindung sind daher der Autobahnring A281, der Ausbau vorhandener Verkehrsverbindungen wie der Alpha-E-Variante und der Unterhalt vorhandener Verkehrswege. Der Bund beziehungsweise die Deutsche Bahn haben in diesen Punkten erheblichen Nachholbedarf. Der Bundesverkehrswegeplan ist ein guter Rahmen. Aber grundsätzlich bleibt natürlich das Problem, dass Infrastrukturprojekte mit bisweilen unerträglich langen Realisierungszeiten belastet sind. Dieses Grundproblem der bundesdeutschen Verkehrspolitik wird durch neue Planungen nicht geheilt. Vielmehr ist auch zukünftig zu befürchten, dass Infrastrukturen der Realität hinterhergebaut werden. Da besteht die Gefahr, dass Zukunftschancen nicht wahrgenommen und damit wirtschaftliche Optionen vergeben werden.

Jeder zweite Bremerhavener Hinterlandcontainer wird gegenwärtig mit dem Lkw transportiert. Welche Anforderungen ergeben sich daraus an den neuen Hafentunnel und das regionale Straßennetz der Zukunft?

Um den stetig wachsenden Hafenhinterlandverkehr zu bewältigen, ohne den Individualverkehr übermäßig zu belasten, müssen Straßen- und Schienenverkehrswege vernünftig unterhalten und wo erforderlich auch ausgebaut werden. Und wir müssen stärker als in der Vergangenheit darauf achten, dass diese Verkehre möglichst leise, sauber und effizient abgewickelt werden und die Bevölkerung vor ihren Auswirkungen geschützt wird. Der Bremerhavener Hafentunnel wird die Belastungen der Bevölkerung durch die Hafenverkehre verringern. In der gesamten Unterweserregion wird die Verkehrssituation durch die Küstenautobahn und den Lückenschluss der A281 verbessert. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund des steigenden Verkehrsaufkommens. Aber nicht nur mit dem Hafentunnel haben die Bremerhavener Wirtschaft und Politik auf wachsende Transportvolumen reagiert. Aufgrund des Zuwachses im Seehafenhinterlandverkehr wurde auch die Verteilung auf die Verkehrsträger, also Modal Split, durch Investitionen gefördert. So ist der Anteil des Schienenverkehrs in Bremerhaven von unter 36 Prozent in 2004 auf über 46 Prozent in 2015 angewachsen. Die reine Anzahl der auf der Schiene transportierten Container hat sich in den letzten zehn Jahren mehr als verdoppelt. Der Bremerhavener Containertransport auf der Schiene ist deutlich höher als der des größten europäischen Seehafens Rotterdam. Und bei den Automobilverkehren liegt der Schienenanteil bereits bei rund 80 Prozent. Ich denke, dass wir mit der klaren Ausrichtung, Bremerhaven als Eisenbahnhafen zu profilieren, sehr erfolgreich sind.

Große Ladung am Zug

Intermodaler Verkehr ist besonders nachhaltig. Dass dieser nicht nur bei Standardladung, sondern auch bei Schwertransporten möglich ist, zeigt die zur Enercon-Gruppe gehörende e.g.o.o. – die Eisenbahngesellschaft Ostfriesland-Oldenburg.

Die Bahn punktet nicht nur mit einem nachhaltigen Transport von Ladung mit Standardmaßen, sondern auch bei außergewöhnlich großen und schweren Gütern.

Wer Transporte umweltbewusst und effizient durchführen will, setzt beim Hauptlauf statt auf den Lkw auf die Bahn. Exemplarisch zeigt das der Energiebedarf beim Umlauf zwischen Aurich und Magdeburg: Um auf dieser 650 Kilometer langen Strecke 1.000 Tonnen zu transportieren, braucht man nur eine Lok und etwa 2.000 Liter Diesel, während auf der Straße 40 Lkws und 7.200 Liter und damit mehr als das Dreieinhalbfache benötigt werden. Beim Bahntransport ist allerdings nicht nur der Dieselverbrauch geringer, sondern auch die CO_2-Emissionen reduzieren sich um 72 Prozent.

Die Vorteile liegen also auf der Hand. Dennoch hat es die Bahn im Vergleich zum Lkw nicht leicht: Der Anteil der Schiene am Güterverkehr stagniert bei etwa 18 Prozent, Strecken werden stillgelegt und die Trassenpreise sind hoch. Das macht es auch für die zum führenden Hersteller von Windenergieanlagen Enercon gehörende e.g.o.o. nicht einfach. Erfolgreich ist das neuntgrößte Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland dennoch. „Während 2016 bereits 1,5 Millionen Tonnen Fracht transportiert wurden, sollen es 2017 noch einmal etwa 100.000 Tonnen mehr werden", berichtet Geschäftsführerin Ursula Vogt. „Das bedeutet, dass durch uns im vergangenen Jahr umgerechnet mehr als 90.000 Lkw-Transporte eingespart werden konnten."

Und mit dem Ems-Isar-Express geht die Bahngesellschaft noch einen Schritt weiter: Auf der täglichen Verbindung zwischen Ostfriesland und München setzt sie E-Loks ein, die zu 100 Prozent mit Ökostrom betrieben werden, sodass der Transport auf dieser Strecke klimaneutral ist.

„Unser Ziel ist, dass alle Unternehmensbereiche nicht nur wettbewerbsfähig, sondern auch ökologisch verträglich sind", sagt Felix Rehwald, Leiter der Unternehmenskommunikation bei Enercon. Daher würden Transporte möglichst von der Straße auf die Schiene verlagert und mittlerweile beispielsweise alle Produktionsbereiche des Unternehmens per Bahn mit Material beliefert.

Die Enercon-Bahn

Gegründet wurde die Eisenbahngesellschaft Ostfriesland-Oldenburg 2007 im Zuge der Reaktivierung der Bahnstrecke zwischen Abelitz und Aurich, wodurch die Stadt im Herzen Ostfrieslands zumindest für den Güterverkehr auch wieder an das deutsche und europäische Schienennetz angebunden wurde.

Gemeinsam mit Kooperationspartnern betreibt die e.g.o.o. ein bundesweites Streckennetz, mit dem per Bahn täglich die Hubs in Aurich/Emden, Magdeburg und Lippstadt im Hauptlaufnetzwerk bedient werden. Überdies bestehen Feedersysteme, die in die Hauptläufe einspeisen. Darüber hinaus gibt es Verbindungen zum Containerterminal Wilhelmshaven sowie nach Österreich, Italien, Portugal, Griechenland und in die Türkei. Während anfangs vor allem die Bahntransporte von Anlagenkomponenten für Enercon durchgeführt wurden, sind es inzwischen zunehmend auch externe Kunden, die die Abwicklung des gesamten Transports vom Versender bis zum Empfänger (door-to-door) in Anspruch nehmen.

Bereits seit acht Jahren fahren Regelgüterzüge mit normaler Güterwagenladung. Neben Containern, Schütt- und Gefahrgut wird allerdings auch außergewöhnliche Ladung wie 38 Meter lange Rotorblätter und andere große und schwere Anlagenteile von Windkrafträdern transportiert. „Die Begrenzung liegt dabei im maximalen Lademaß, dem Regellichtraumprofil von maximal 3.960 Zentimetern in der Breite und höchstens 4.740 Zentimeter Höhe über der Schienenoberkante", erläutert Wolfgang Moll, Leiter Bahnverkehr und Technik bei der e.g.o.o. Davon abgesehen sei mit der Bahn sehr viel möglich, beispielsweise seien 43 von 76 Betonteilen der Enercon-Windenergieanlagen bahnaffin. „Erforderlich ist bei übergroßen Gütern allerdings eine BZA – eine Beförderungsgenehmigung zum außergewöhnlichen Transport. Über die wird von DB Netz innerhalb von vier Wochen entschieden", so Moll.

Schiene bietet viele Pluspunkte

Besonders großes Potenzial sieht die Bahngesellschaft im Transport von Schwerlastkomponenten. Insbesondere im Vergleich zur Wasserstraße biete die Schiene viele Vorteile, erläutert Moll: „An etwa sieben bis zehn Tagen pro

FAKTEN

e.g.o.o.

gehört seit 2007 zur Enercon-Gruppe

rund 60 Mitarbeiter

Standorte: Aurich und Magdeburg

Fuhrpark: drei Rangierloks, zwei Langstreckenloks, eine E-Lok, zwei Mittelstreckenloks und zwei Zweiwegefahrzeuge, eine Last-Mile-Lok und 450 Wagen

durchschnittlich 134 Züge pro Woche

2016: 1,5 Millionen Tonnen Fracht

jährliche Transportleistung: mehr als 378 Millionen Tonnenkilometer

FOTOS: ENERCON GMBH

Auf den Waggons der e.g.o.o. werden selbst Rotorblätter von Windkraftanlagen transportiert.

Jahr gibt es Niedrigwasser, sodass Binnenschiffe nicht oder nur eingeschränkt fahren können. Außerdem benötigt das Binnenschiff deutlich mehr Zeit." Bei der Bahn sei man nicht auf Binnenhäfen angewiesen und könne überall dort be- und entladen, wo Verladegleise und gegebenenfalls Schwerlastflächen zur Verfügung stehen. Das Eisenbahnstreckennetz sei zudem insgesamt viel weiter in der Fläche verzweigt.

Aber auch im Vergleich zum Lkw punktet die Bahn. Dazu Moll: „Während ein Schwerlast-Lkw unter optimalen Bedingungen 450 Kilometer pro Nacht fahren kann und beispielsweise für die Strecke zwischen Aurich und Magdeburg zwei Nächte braucht, schafft die Bahn diese Strecke mit durchschnittlich etwa 100 Stundenkilometern im Nachtsprung; Umwege, Staus und Baustellen gibt es nicht." Zudem könnten abhängig vom Waggontyp gleich mehrere Bauteile transportiert werden. Ein weiterer Vorteil der Bahn liege darin, dass eine BZA-Genehmigung für ein Jahr gelte und auf ihrer Basis unbegrenzt Transporte durchgeführt würden, während die Begleitung durch Polizei oder Hilfspolizei für jeden einzelnen Lkw-Transport beantragt werden müsse. Nicht zuletzt seien bei der Bahn 115 Tonnen Zuladung pro Waggon möglich, pro Radlastachse beim Lkw lediglich 22,5 Tonnen.

Schwerlast auf der Schiene

„Neu in unserem Dienstleistungsangebot ist der Transport von tonnenschweren Betonturmsegmenten für Windenergieanlagen", berichtet Rehwald. „Dafür wurde zunächst überprüft, ob die rechnerischen Annahmen, die wir gezeichnet und geplant hatten, zutreffen", erklärt Moll. Dann musste im Rahmen von Testfahrten sichergestellt werden, ob Theorie und Praxis übereinstimmen, beispielsweise an den Engstellen. Moll: „Problematisch ist, dass zum Teil die Bahnsteige zu hoch sind." Auf der Kontrollfahrt im März vergangenen Jahres zeigte sich jedoch, dass der Höhenabstand mit 30 Zentimetern zwischen Bahnsteigkante und Ladegut ausreichend war: Im Rahmen von Probeverladungen wurden mehrere Halb- und Drittelsegmente auf speziell umgerüsteten Schwerlast-Tiefladewagen im Nachtsprung von Emden zum Enercon-Zwischenlager nach Mannheim transportiert, von wo sie mit Schwerlast-Lkws zu den jeweiligen Baustellen in Südwestdeutschland transportiert wurden. „Der Test verlief erfolgreich, die Teile sind bereits verbaut", freut sich Rehwald. Seit März dieses Jahres werden daher neben den Rotorblättern auch Turmsegmente der 3-Megawatt-Klasse per Bahn transportiert. „Benötigt werden dafür nicht nur viel Bahn-Know-how, sondern auch die Erfahrungen der Enercon-Logistiker mit Schwerlasttransporten und Sondermaßen", berichtet e.g.o.o.-Geschäftsführerin Vogt.

Die Idee ist es, in den unterschiedlichen Regionen Deutschlands weitere Hubs einzurichten. Überdies könnten solche Transporte in Zukunft auch in die Niederlande, nach Österreich und die Schweiz gehen.

Vorteile im Kombinierten Verkehr

„Ziel ist indes nicht die 100-prozentige Verlagerung auf die Schiene, sondern immer der Kombinierte Verkehr (KV), also der Hauptlauf per Bahn sowie der Vor- und Nachlauf per Lkw", betont Rehwald. Der Lkw sei unverzichtbar, da nur auf der Straße jede Be- und Entladestelle erreicht werde. Zudem können im Rahmen des KVs dessen Vorzüge – ein hier mit 44 Tonnen höher erlaubtes Ladungsgewicht sowie Transporte an Sonn- und Feiertagen – genutzt werden. „Was aber möglich ist, tun wir," sagt Rehwald. Denn: „Jede weitere Verlagerung von Schwertransporten auf die Schiene dient dem Umweltschutz." (cb)

Weitere Informationen:
www.e-g-o-o.de
www.enercon.de

FOTO: ENERCON GMBH

Griepe Container GmbH

Hier dreht sich die Welt um den Container

Im Bremer Industriehafen verfügt die Griepe Container GmbH über ein 85.000 qm großes Firmenareal – mit der optimalen Infrastruktur, die einen handlungsstarken Logistikdienstleister auszeichnet: Eigene Anbindung an den Schiffsverkehr, Gleisanschluss und unmittelbare Nähe zur Autobahn.

Das verlässliche Portfolio ist weit gefächert: Für nationale und internationale Reedereien und Leasinggesellschaften übernehmen wir seit vielen Jahren die Reparatur, Wartung und Lagerhaltung der Container. Auch der Handel und die Vermietung sind wichtige Geschäftsbereiche, ebenso das Packen von Containern mit unterschiedlichsten Gütern. Spezialisiert ist die Packstation auf Stahlprodukte wie z.B. Walzdraht und Stabstahl. Hierfür stehen dem Unternehmen ca. 5.000 qm Hallenflächen sowie überdachte Gleisanlagen zur Verfügung.

Der Umbau von Containern sowie die Fertigung von Sonderausführungen für spezielle Einsatzzwecke bilden ein etabliertes Geschäftssegment mit großem Zukunftspotenzial.

www.griepe-container.de

Kurzerhand ins Hinterland

Seit Mai 2015 stellt Roland Umschlag mit dem Eisenbahnverkehrsunternehmen Locon Logistik & Consulting und dem Jade-Weser-Train mindestens einmal pro Woche den schnellen und zuverlässigen Kombinierten Verkehr (KV) aus Wilhelmshaven ins Hinterland sicher.

Bereits im ersten Jahr seines Einsatzes verkehrte der Jade-Weser-Train 65-mal zwischen Deutschlands einzigem Tiefwasser-Containerterminal in Wilhelmshaven und dem Güterverkehrszentrum (GVZ) in Bremen. 2016 brachte er es sogar auf 91 Umläufe. Das ist natürlich nicht allein mit einer Fahrt pro Woche möglich. Vielmehr sind die drei beteiligten Partner – Roland Umschlag, Locon und Martin Tolksdorf Logistics als Abwickler – im Fall eines erhöhten Ladungsaufkommens jederzeit in der Lage, die Frequenz des Zuges kurzerhand zu steigern. So hat die Bahn in den vergangenen beiden Jahren auch schon einige Male gleich drei Runden in einer Woche gedreht – zum Beispiel im Sommer vergangenen Jahres, als mehrere Containerbrücken in Bremerhaven zeitweilig aus dem Betrieb genommen und die Schiffsladung zum Teil nach Wilhelmshaven umgeleitet werden musste.

Kostengünstige Alternative zur Straße

Die meisten Container, die der Jade-Weser-Train auf seiner 92 TEU langen Garnitur befördert, sind für die Bremer Region bestimmt. Sie beinhalten vor allem Güter für den täglichen Bedarf und die Automobilindustrie sowie Rohware und Halbfertigprodukte, die später bei den entsprechenden Unternehmen verarbeitet werden. Eine Vielzahl der Güter ist aber auch für das Hochregallager im GVZ Bremen bestimmt, das auf 230.000 Quadratmetern exklusiv die Waren von Tchibo lagert und distribuiert. Darüber hinaus wird das Zugsystem für die Versorgung der Region mit Leercontainern und für den Warentransport in das deutsche Hinterland genutzt. Zielstationen sind dabei vor allem Mannheim, Dortmund, Duisburg und Neuss. Allerdings werden diese Städte im sogenannten Spotverkehr und damit nur unregelmäßig

bedient. „Wir arbeiten intensiv daran, neue Relationen für regelmäßige Verkehre zu gewinnen, um das Leistungsspektrum kontinuierlich auszubauen“, so Hendrik Klar, Leiter der Transportabteilung und des Leercontainerdepots bei Roland Umschlag. Seine Bilanz nach knapp zwei Jahren: „Obwohl dieser Zug eine kostengünstige Alternative zum Transport auf der Straße ist, wird er bisher vor allem für Importe von Wilhelmshaven nach Bremen genutzt. Dagegen halten sich die Kunden auf der Exportseite leider noch merklich zurück.“

Als Besonderheit des Projekts Jade-Weser-Train hebt Klar die schnelle Umschlagsleistung der Terminals an den beiden Standorten hervor. So sei ein Umlauf von Bremen nach Wilhelmshaven und zurück innerhalb von zehn bis zwölf Stunden gewährleistet. Dabei wird der Zug morgens in Bremen beladen. Danach fährt er nach Wilhelmshaven, wo er nach knapp zweieinhalbstündiger Fahrt eintrifft, um dort entladen und später wieder mit neuen Containern bestückt zu werden. Gegen 15 Uhr geht es dann wieder zurück nach Bremen, wo am frühen Abend erneut das gleiche Ladungsprozedere ansteht. Darüber hinaus dient Bremen als Umschlagsterminal für weitere Zugsysteme in andere deutsche Seehäfen, wodurch die Fixkosten für die Waggons und die Lok entsprechend gering gehalten werden können.

Bis 70 Lkw-Touren auf einmal einsparen

Für Oliver Bergk, General Manager bei Eurogate, ist der Jade-Weser-Train ein Paradebeispiel für einen gelebten KV: „Dieses System ist eine ökologisch sinnvolle Alternative zum Straßenverkehr. Denn allein auf einer Fahrt kann der Zug 92 20-Fuß-Container mitnehmen und so bis zu 70 Lkw-Touren auf der Straße einsparen.“ Gleichzeitig macht Bergk deutlich, dass sich Wilhelmshaven mit seinem Leistungspaket nicht hinter anderen Häfen verstecken muss: „Wir liefern eins zu eins das ab, was auch andere Hafenstandorte können. Außerdem haben sich die Vorteile des Tiefwasserhafens angesichts der wachsenden Schiffsgrößen inzwischen herumgesprochen, und auch die Wirtschaftlichkeit der Hinterlandanbindung ist gegeben – wie der Jade-Weser-Train belegt.“

So verfügt Wilhelmshaven über eine zweigleisige Anbindung an das Schienennetz der Deutschen Bahn. Insgesamt besteht die Hafenbahn des JadeWeserPorts aus drei Komponenten: einer vier Kilometer langen Zuführungsstrecke, einer 16-gleisigen Vorstellgruppe und einem sechsgleisigen Umschlagsterminal. In der Vorstellgruppe, die als Puffer zwischen dem Container Terminal Wilhelmshaven (CTW) und dem Hinterland fungiert, ist das problemlose Zusammenstellen und Rangieren von bis zu maximal zwölf Vollzügen möglich. Auf dem Umschlagsterminal von Eurogate stehen zudem drei Portalbrücken für den KV zur Verfügung, die einen Wechsel der Container vom Zug auf die Straße und umgekehrt bewerkstelligen. 20 Prozent der Container werden dabei von Wilhelmshaven aus per Zug oder per Lkw weitergeleitet. Der Großteil der Boxen, rund 80 Prozent, gelangt hingegen via Feederschiff in weitere Häfen, vor allem nach Skandinavien und ins Baltikum.

Bergk ist sich sicher, dass der KV in Wilhelmshaven Zukunftspotenzial besitzt: „Wenn die Warenkunden von der Wirtschaftlichkeit und Zuverlässigkeit des Standorts überzeugt sind, folgen Reeder und andere Transport- und Logistikdienstleister und das Verkehrsangebot weitet sich aus. Weitere Bahnoperateure werden in Kürze Wilhelmshaven in ihr Netzwerk einbinden. Die am Containerterminal umgeschlagenen Mengen können effizient über die vorhandene Bahninfrastruktur abtransportiert werden.“ Der Einsatz von Diesellokomotiven zur Überbrückung der Teilstrecke zwischen Wilhelmshaven und Oldenburg gewährleistet eine reibungslose Anbindung an das Hinterland. Die Elektrifizierung dieses Streckenabschnitts, die bis Sommer 2022 geplant ist, ist ein weiteres Pro-Argument für den Hinterlandverkehr des JadeWeserPorts. „Dadurch könnten wir auch die Geschwindigkeit und die Gewichtsgrenzen beim Jade-Weser-Train weiter erhöhen“, umreißt Klar zwei wesentliche Vorteile der Elektrifizierung. (bre)

FAKTEN

Jade-Weser-Train

Der Startschuss mit Locon fiel am 26. Mai 2015.

2015 wurden 65 und 2016 91 Umläufe durchgeführt.

In der Regel verkehrt der Zug einmal pro Woche, bei Bedarf auch öfter.

Ein Umlauf Bremen–Wilhelmshaven–Bremen dauert zehn bis zwölf Stunden.

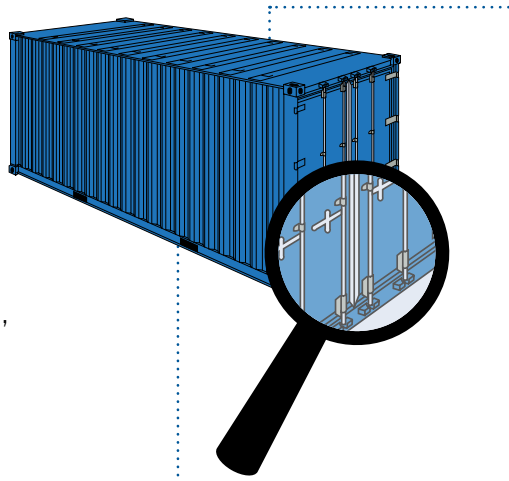
Maximale Kapazität: 92 TEU

Weitere Informationen:
www.locon.de
www.roland-umschlag.de
www.mtlogistics.de

FOTOS: ALEXANDER ZEUGNER

Die 16-gleisige Vorstellgruppe in Wilhelmshaven ermöglicht das schnelle Zusammenstellen und Rangieren von Zügen.

Immer auf der Spur



Im Interview mit dem LOGISTICS PILOT sprechen Frank Arendt, wissenschaftlicher Geschäftsführer am Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) in Bremen und Professor an der Hochschule Bremerhaven, und Jens Kuckertz, Geschäftsführer bei OHB Logistic Solutions aus Bremen, über die Möglichkeiten zur Echtzeitüberwachung von Containern.

Jens Kuckertz, Geschäftsführer OHB Logistic Solutions

Die Verfolgung der Ladung, also Track and Trace, ist in der Schifffahrt weitverbreitet. Besteht hier überhaupt noch Optimierungsbedarf?

JENS KUCKERTZ: Die Technologie gibt es seit Langem, das ist richtig. Und Container können auch über die gesamte Logistikkette verfolgt werden, wenn es GPS-Empfang gibt. Genau das ist allerdings nicht immer der Fall, beispielsweise wenn der Container weit unten im Schiff gestaut wurde. Die dafür nötige Technik existiert. Aber wer bezahlt dafür? Das kann entweder der Kunde sein, oder die Versicherungen gewähren in ihren Raten einen entsprechenden Rabatt, wenn der Container getrackt wird. Das Ganze muss sich allerdings rechnen.

Gibt es denn keinerlei regulatorische Verpflichtung für eine Sendungsverfolgung, zum Beispiel für Gefahrgut?

KUCKERTZ: Bisher nicht. Ursprünglich sollten bereits seit 2012 alle Exportcontainer mit Ziel USA schon im Ladehafen gescannt werden. Das Inkrafttreten der entsprechenden Regelungen des Safe Port Acts wird immer weiter verschoben, zuletzt bis 2018. Ansonsten gibt es keinerlei Vorgaben.

Sind in der näheren Zukunft internationale Regelungen zu erwarten?

FRANK ARENDT: Nach den Anschlägen in New York am 11. September 2001 gab es viele neue gesetzliche Sicherheitsvorkehrungen, primär initiiert von den US-Behörden. Auch die Industrie versuchte, neue Produkte im Markt zu platzieren, was allein mit dem Sicherheitsargument nur selten funktionierte, da dafür zusätzlich ein ökonomischer Nutzen erforderlich ist. Gegenwärtig gibt es keine Anzeichen für eine Gesetzgebung, die entsprechende technische Geräte vorschreibt; man kann jedoch nicht ausschließen, dass es künftig Vorschriften dazu gibt. Wenn, wird dafür eher das US-amerikanische Department of Homeland Security als Treiber gesehen und weniger die International Maritime Organization (IMO).

Inwieweit spielt das elektronische Siegel eine Rolle?

ARENDT: Die Idee des elektronischen Siegels ist es, ein klassisches Bolzensiegel mit einem Funktransponder (RFID) zu verbinden und damit Prozesse automatisieren zu können. Viele Terminals verplomben die Container bei der Abfertigung, falls dies nicht bereits während der Beladung geschehen ist, obwohl das in den meisten Verkehren nicht erforderlich ist. Nur im USA-Verkehr ist ein Hochsicherheitssiegel vorgeschrieben. Elektronische Siegel sind bisher über die testweise Verwendung in Projekten nicht hinausgekommen.

Und was steht einer stärkeren Nutzung dieser Technik entgegen?

ARENDT: Hier ist ein Henne-Ei-Problem zu sehen: Die Terminalbetreiber investieren nicht in Lesegeräte, ehe eine signifikante Anzahl Container mit elektronischen Siegeln ausgerüstet ist; umgekehrt macht die Nutzung keinen Sinn, wenn keine Lesegeräte im Einsatz sind. Ein US-Gesetzentwurf vor einigen Jahren sah vor, dass beim Löschen der Container die Siegelnummer gelesen werden muss. Bislang wird jedoch nur erfasst, ob ein intaktes Siegel vorhanden ist. Dieses inzwischen aufgegebene Gesetz hätte sicherlich einen Schub gegeben, da beim Löschen der Container an den modernen Brücken ein manuelles Auslesen kaum möglich ist. Überdies wird rund um den Globus auf unterschiedlichen RFID-Frequenzen gesendet, mit denen drei bis vier verschiedene Funknetze bedient werden – was die Technik verteuert, da sie alle bedienen muss. Besonders kurios ist es,

dass der weltweit größte Hersteller von Containern, CIMC aus China, für den Produktionsprozess RFID-Tags einbaut und dann wieder abbaut, weil diese derzeit niemand verlangt.

Herr Kuckertz, Ihr Unternehmen hat das allerdings nicht davon abgehalten, ein mobiles Überwachungsgerät zu entwickeln.

KUCKERTZ: Nein, denn unser Gerät ist von internationalen Regeln unabhängig. Und sein größter Vorteil ist der Preis. Erfolgreich kann man im Massengeschäft mit Containern nur sein, wenn diese Technik – wie unser Containerüberwachungssystem – unter 100 Euro kostet. Zudem muss ein solches Gerät natürlich in seiner Funktionalität und Zuverlässigkeit überzeugen.

Für welche Warengruppen ist denn eine solche Überwachung interessant?

KUCKERTZ: Das kommt auf den Inhalt an. Für Äpfel aus Chile würde sich das aufgrund des niedrigen Warenwerts nicht lohnen. Bei Kirschen und Beeren sieht das ganz anders aus, da ein Container mit solcher Ladung schnell 100.000 Euro oder mehr kostet, bei einem Container voll Playstations ist der Wert sogar siebenstellig.

Herr Professor Arendt, es gibt bereits seit vielen Jahren Forschungsprojekte zu intermodalen Planungs- und Überwachungssystemen.

Wo besteht hier noch Entwicklungsbedarf?

ARENDT: Der Austausch von Daten über den Transport ist nach wie vor ein Forschungsthema, da sich Änderungen beispielsweise im behördlichen Bereich nicht so schnell umsetzen lassen. Im aktuellen Projekt „Core", das mit rund 70 Partnern eines der größten europäischen Forschungsvorhaben ist, geht es um die bessere Erfassung qualitativ hochwertiger Daten entlang der Transportkette zur Optimierung von Prozessen. Kontrollierende Behörden wie der Zoll können gleichzeitig ihre Risikoanalysen verbessern und alternative Überwachungsmethoden entwickeln.

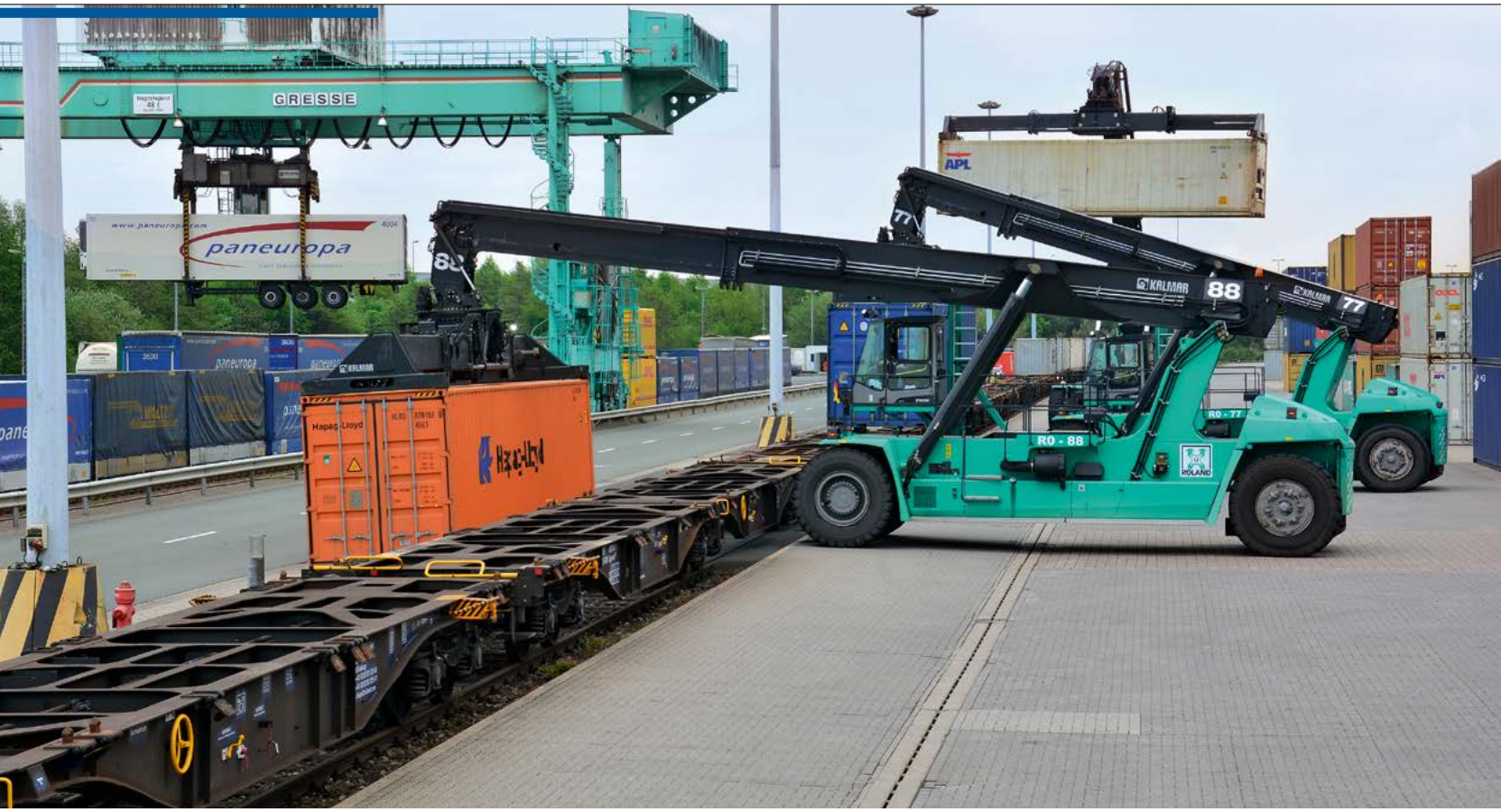
Und wie sieht es aufseiten der Wirtschaft aus? Werden nicht schon gegenwärtig so viele Daten erfasst, die gar nicht ausgewertet werden?

ARENDT: Bei großen Mengen von Containern sind für den Verlader zumeist nicht die Track-and-Trace-Daten als solche interessant, sondern eher ein automatisierter Soll-Ist-Abgleich, um frühzeitig Abweichungen vom Plan erkennen zu können. Dazu werden die Daten in die bestehenden Systeme der Kunden integriert. Ein Beispiel: Das System meldet, dass die Temperatur in einem Container mit Obst zu hoch ist. Der Ladungseigentümer weiß, dass es dadurch schneller reift, und kann auf Basis dieser Information entscheiden, ob er die Ladung bereits in Le Havre, Rotterdam oder Antwerpen löscht. Er hätte überdies die Möglichkeit, rechtzeitig Ware nachzubestellen. Das ist eine große Verbesserung.

Frank Arendt, wissenschaftlicher Geschäftsführer für Informationslogistik am Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ILS) in Bremen, Professor im Studiengang Integrated Safety and Security Management (ISSM) und Leiter des Institute for Safety and Security Studies (ISaSS) an der Hochschule Bremerhaven

Weitere Informationen:
www.ohb-ls.de
www.isl.org

FOTOS: OHB LOGISTIC SOLUTIONS, INSTITUT FÜR SEEVERKEHRSWIRTSCHAFT UND LOGISTIK, PIXABAY



Zug um Zug zum KV-Experten

Als Roland Umschlag im Jahr 1972 gegründet wurde, sprach man zumeist noch vom Huckepackverkehr: Heute gilt das Bremer Unternehmen als älteste private Umschlagsgesellschaft für den Kombinierten Verkehr (KV) in Deutschland.

Für den jetzigen Geschäftsführer Christoph Holtkemper war die Gründung von Roland Umschlag eine „gemeinschaftliche Pionierleistung", für die sich mehrere regionale Transportunternehmen und Spediteure zusammengeschlossen hatten, um der wachsenden Nachfrage nach Huckepackverkehren in der Region Rechnung zu tragen. Die wichtigsten Eckpfeiler der Betriebsgesellschaft waren damals unter anderem die SVG Bremen, der Verein Bremer Spediteure, die Landesverbände Nah- und Fernverkehr sowie die Kieserling und Weser Spedition. Heute stehen rund 50 Mitarbeiter hinter Roland Umschlag, um für ihre Kunden – im wahrsten Sinne des Wortes – die Weichen auf Erfolg zu stellen. Denn: „Der Verkehrsträger Schiene bestimmt unser tägliches Geschäft; der Lkw kommt nur für Vor- und Nachlauftransporte zum Einsatz", so Holtkemper, der seit dem Jahr 2000 das Unternehmen leitet.

Bis zu 15 Züge pro Tag

Auf 10.000 Metern Gleislänge werden bei Roland Umschlag derzeit täglich 10 bis 15 Ein- und Ausgangszüge im KV zu den deutschen Seehäfen und in das Hinterland abgefertigt. Zu den wichtigsten Transportrelationen gehören dabei die Häfen in Hamburg, Bremen und Wilhelmshaven, die ein- bis dreimal pro Woche mit Seecontainern angefahren werden. Besonders stolz ist Holtkemper darauf, dass sein Unternehmen der einzige KV-Operateur ist, der einen wöchentlichen Shuttle zwischen Wilhelmshaven und Bremen betreibt, und

Drei Vollcontainer-Reachstacker und sieben Leercontainerstapler sorgen für einen flexiblen Umschlag von Boxen und Wechselbrücken.

Christoph Holtkemper ist seit dem Jahr 2000 Geschäftsführer von Roland Umschlag.

dass der erste Zug, der zur Eröffnung am 21. September 2012 den JadeWeserPort anlief, von Roland Umschlag kam. „Er war mit acht 20-Fuß-Containern beladen, die die Staplerfahrer an den Terminals damals noch zur Ausbildung benötigten", erinnert sich Holtkemper.

Darüber hinaus bietet sein Unternehmen eine tägliche Zugverbindung von Bremen nach Stuttgart, in deren Rahmen die dort ansässigen Mercedes-Benz-Werke sich mit Komponenten beliefern, und sechsmal in der Woche Ganzzüge nach Verona in Italien. Diese sind zumeist mit Nahrungs- und Genussmitteln wie Schinken und Bier beladen, aber auch mit Stahl und regionalen Produkten aus dem Norden Deutschlands. Ergänzt wird das Zugnetzwerk der Bremer durch zusätzliche Sonderfahrten ins Hinterland, beispielsweise nach Neumarkt, Duisburg, Dortmund, Neuss und Berlin.

Mehr als nur KV-Umschlag

Der KV-Umschlag per Zug – von konventionellen Einheiten wie Sattelaufliegern, Wechselbrücken, Seecontainern und bei Bedarf auch von Schwergut bis 45 Tonnen – stellt aber nur ein Standbein von Roland Umschlag dar. Auf seinem 260.000 Quadratmeter großen Gelände im Herzen des Güterverkehrszentrums (GVZ) Bremen verfügt das Unternehmen zudem über ein Containerdepot, das den Umschlag und die Lagerung von bis zu 13.000 Leercontainern für Reeder und Leasingfirmen ermöglicht.

Ebenso gelten die Mitarbeiter als Experten für die Reparatur aller gängigen Containertypen sowie für den An- und Verkauf von gebrauchten Seecontainern. Komplettiert wird das Unternehmensportfolio seit zwei Jahren durch eine Abteilung, die auf die Vermarktung von maritimen Transporten per Schiene spezialisiert ist. „Wir sitzen hier quasi wie ein Staubsauger hinter den Seehäfen. Da bietet es sich doch an, unser langjähriges Know-how in eigene Zugsysteme einfließen zu lassen, die dazu beitragen, die Straße zu entlasten und so dem Gedanken der CO_2-Reduktion Rechnung zu tragen", so Holtkemper.

Perfekter Standort im GVZ Bremen

An dem Standort im GVZ Bremen ist Roland Umschlag allerdings erst seit 1989 vertreten. Zuvor hatte das Unternehmen 17 Jahre lang vom gut einen Kilometer entfernten Gaswerkgraben aus agiert. „Mit rund 80.000 Umschlägen im KV-Terminal pro Jahr hatte wir dort aber die Kapazitätsgrenze erreicht", erläutert Holtkemper. Heute liege die theoretische Kapazität bei 230.000 Umschlägen pro Jahr. Zudem sieht er es als einen „absoluten Standortvorteil", nun in direkter Nachbarschaft von rund 150 Firmen zu arbeiten, darunter auch wichtigen Transportunternehmen und Spediteuren.

In die Zukunft blickt Holtkemper mit gemischten Gefühlen. Gegenwärtig sieht er zwar eine Stagnation in den traditionellen Verkehren, aber „die eigenen Zugsysteme werden uns Wachstum im Bahnhof und im Containerdepot bringen". Den Wettbewerb auf der Straße bewertet er als „brutal hart". Zudem seien seiner Ansicht Maßnahmen zum Umweltschutz zwar „nice to have", aber niemand würde dafür derzeit einen Cent zusätzlich ausgeben. Im Gegensatz zu zahlreichen anderen Marktteilnehmern aus der Logistik und der maritimen Wirtschaft bewertet er die Digitalisierung für sich nicht als zentrales Zukunftsthema, sondern eher entspannt: „Wir haben die Hand am Arm und sind mit dem neuesten technischen Equipment ausgestattet – so können wir professionell und zuverlässig arbeiten." Und dann fügt er mit einem leichten Augenzwinkern hinzu: „Viele, die sich die Digitalisierung auf die Fahnen schreiben, glauben, sie agieren visionär aus dem Space Shuttle, liefern aber eine Arbeit ab, die qualitativ unterhalb der Wasseroberfläche liegt." (bre)

FAKTEN

Roland Umschlag

Auf rund 260.000 Quadratmetern und 10.000 Metern Gleislänge werden im Bahnhof und Leercontainerdepot täglich rund 900 Umschläge durchgeführt.

Equipment: zwei Krane (36 Meter Spannweite, 40 Tonnen Tragkraft), drei Vollcontainer-Reachstacker (je 45 Tonnen Tragkraft) und sieben Leercontainerstapler

Im Bahnhof wird an sieben ganzzuglangen Gleisen gleichzeitig gearbeitet.

Rund 1.600 Container werden monatlich im Reparaturbetrieb instand gesetzt.

Weitere Informationen:
www.roland-umschlag.de

FOTOS: OLIVER BACHMANN, ROLAND UMSCHLAG

KOMPAKT

PROKURA. Die Geschäftsführung von Anker Schiffahrt hat **Tilo Hoff** im Januar 2017 Prokura erteilt. Hoff ist gelernter Schifffahrtskaufmann und seit 2012 beim Emder Seehafenumschlags- und Terminalbetrieb tätig, wo er unter anderem die Agenturabteilung leitet und für die operative Leitung des Seehafenterminals verantwortlich ist. „Ich freue mich, dass wir mit Tilo Hoff einen zuverlässigen Prokuristen für das Unternehmen gewonnen haben", so Jörg Conrad, Inhaber der Leschaco-Gruppe und Geschäftsführer von Anker Schiffahrt.

LEITUNG. Seit Jahresanfang leitet **Stefanie Schröder** das Referat Verkehr und digitale Infrastruktur in der Ständigen Vertretung (Botschaft) der Bundesrepublik bei der EU in Brüssel. Sie löste Johann Friedrich Colsman ab, der von Juli 2012 bis Ende 2016 das Verkehrsreferat leitete und inzwischen wieder ins Verkehrsministerium zurückgekehrt ist. Für Schröder ist Belgiens Hauptstadt kein Neuland, denn bereits von Mitte 2008 bis Ende 2011 war sie in der dortigen EU-Vertretung für die „nassen" Themen See- und Binnenschifffahrt sowie Häfen zuständig.

FOTOS: LESCHACO, NPORTS/ANDREAS BURMANN, BLG, RÖHLIG, BUNDESAMT FÜR SEESCHIFFFAHRT UND HYDROGRAPHIE, IHK FÜR OSTFRIESLAND UND PAPENBURG, RADTKE PRIVAT, EUROGATE

Neuer Geschäftsführer BLG Industrielogistik

ZUWACHS. Die Geschäftsführung der BLG Industrielogistik wird seit Februar 2017 durch **Christian Dieckhöfer** verstärkt. Er soll den Ausbau des Geschäftsbereichs Kontraktlogistik in Europa weiter vorantreiben. Dieckhöfer studierte Maschinenbau in Dortmund und anschließend Wirtschaftsingenieurwesen in München mit dem Abschluss als Diplom-Wirtschaftsingenieur. Als langjähriger Vorsitzender der Geschäftsleitung von Stute Logistics hat er den Aufbau der Kontraktlogistikaktivitäten des Bremer Unternehmens in Deutschland entscheidend mitgeprägt. „Wir freuen uns sehr, dass wir Herrn Dieckhöfer mit seiner Erfahrung und seinen Erfolgen in der Kontraktlogistik für uns gewinnen konnten", kommentierte Jens Wollesen, der für Kontraktlogistik zuständige Vorstand der BLG Logistics Group diese Personalentscheidung.

Wachablösung im Port Office

NACHFOLGE. Das Kommando im Cuxhavener Port Office hat zu Jahresbeginn **Christoph Lehmann** übernommen und den bisherigen Hafenkapitän Knud Wildführ abgelöst, der in den Ruhestand ging. In Cuxhaven sind Lehmann und seine Mitarbeiter die zentrale Anlaufstelle im Hafen. Sie regeln unter anderem den Schiffsverkehr, vergeben Liegeplätze und sind für die Sicherheit verantwortlich. Seit 2014 ist Lehmann bei Niedersachsen Ports beschäftigt, zuletzt war er stellvertretender Hafenkapitän in der Niederlassung Emden.

Breuch-Moritz als Botschafterin

BERUFUNG. Ende 2016 ist **Monika Breuch-Moritz**, die Präsidentin des Bundesamts für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH), zum „IMO Maritime Ambassador" und damit zur maritimen Botschafterin für Deutschland ernannt worden. In dieser Funktion will sie sich zukünftig dafür einsetzen, dass die internationale Bedeutung der Schifffahrt und die Arbeit der IMO, insbesondere für Sicherheit und Umweltschutz im Seeverkehr, in der Öffentlichkeit sowie gegenüber Politikern und Wirtschaftsverbänden sichtbarer werden.

Röhlig vertraut auf Harald Schefft

ERNENNUNG. Bei dem Bremer Dienstleister Röhlig leitet seit Dezember 2016 **Harald Schefft** die weltweite Kontraktlogistik. Sein Ziel ist es, diesen Geschäftsbereich auszubauen, der in der Wachstumsstrategie des Unternehmens in Zukunft eine größere Rolle spielen soll. Schefft verfügt über mehr als 20 Jahre Erfahrung im Supply Chain Management und hat bis 2015 als Geschäftsführer die Kontraktlogistik von DSV Solutions in Deutschland, Spanien, Frankreich, Tschechien und der Schweiz verantwortet.

IHK-Vollversammlung wählt Brons zum Präsidenten

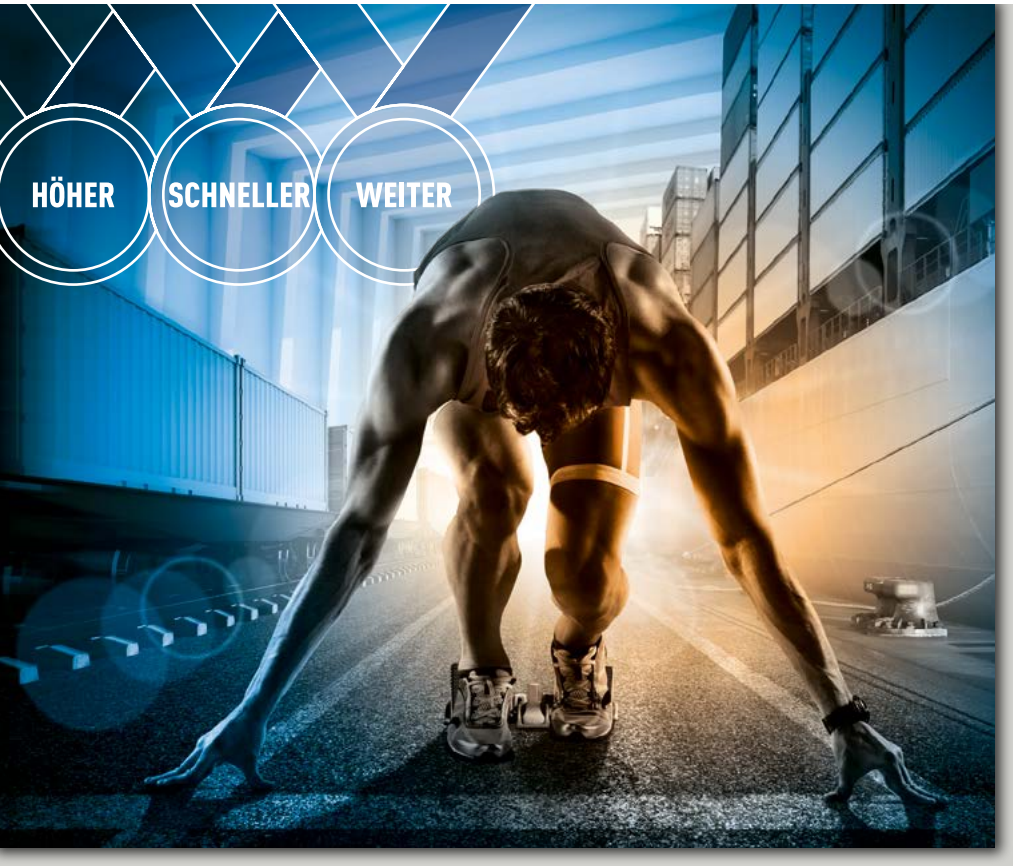
VOTUM. Am 14. Februar 2017 wurde **Dr. Bernhard Brons** von der Vollversammlung der Industrie- und Handelskammer (IHK) Ostfriesland und Papenburg zum neuen Präsidenten gewählt. Brons löst Wilhelm-Alfred Brüning ab, der das Amt fünf Jahre lang führte und der IHK als Mitglied des Präsidiums und der Vollversammlung erhalten bleibt. Seit 1990 ist Brons Alleinvorstand der AG-Ems-Gruppe und Geschäftsführer der Tochterunternehmen.

Cordula Radtke wird Prokuristin bei WCX

VOLLMACHT. **Cordula Radtke** erhielt im Januar 2017 Prokura für Weser Container Xpress (WCX), eine 100-prozentige Tochter der Unternehmensgruppe Rhein-Umschlag aus Oldenburg. WCX betreibt Binnenschiffscontainerdienste im nordwestdeutschen Raum, insbesondere auf der Mittelweser und dem Küstenkanal zu und von den bremischen Häfen. Diese Aktivitäten will das Unternehmen nach eigener Aussage zukünftig weiter ausbauen.

Neuer Operations Manager in Wilhelmshaven

WECHSEL. Seit März 2017 hat **Armin Hüser** die Position des Operations Managers auf dem Eurogate Container Terminal Wilhelmshaven (CTW) übernommen und damit die Nachfolge von Johannes Stelten angetreten. Der in Leer geborene Hüser ist diplomierter Wirtschaftsingenieur für Seeverkehr und patentierter Kapitän auf großer Fahrt. Er kam 2012 als Shift Manager zum CTW und ist entsprechend mit den dortigen Aufgaben vertraut.



DAS GVZ JADEWESERPORT

MEHRWERT DURCH LEISTUNG, SERVICE UND FLÄCHE

WIR BIETEN BESTE BEDINGUNGEN FÜR IHR BUSINESS

Bauen Sie bei uns größer, höher und weiträumiger! Ob Multi-User-Halle, Hochregal oder Kommissionier- und Verteilzentrum, alles ist möglich.

Nutzen Sie die unmittelbare Nähe zu Deutschlands einzigem Tiefwasserhafen – mit 18 Metern Wassertiefe, acht Containerbrücken, KV-Terminal **und regelmäßigen Liniendiensten durch acht Reedereien.**

www.jadeweserport.de

JADEWESERPORT
WILHELMSHAVEN

GERMAN PORTS

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 München über Antwerpen bis London – oder von Logistik über Breakbulk bis Offshore-Windenergie: In den nächsten Wochen stehen zahlreiche Termine auf dem Programm, die nicht nur für die maritime Branche in Norddeutschland relevant sind, sondern auch internationales Fachpublikum anziehen.

Für Seaports of Niedersachsen und bremenports zählt die „transport logistic" zu einem der wichtigsten Messetermine im Jahr.

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
HUSUM Wind www.husumwind.com	**12. – 15. 9. 2017** Husum, Deutschland

Kundenevents

Sie wollen uns besser kennenlernen und gemeinsam mit Experten die neuesten Marktentwicklungen diskutieren? Eine gute Gelegenheit hierfür sind unter anderem die Veranstaltungsreihen „Hafen trifft Festland" und „logistics talk". Oder Sie kommen nach München zur „transport logistic", wo wir Sie gerne beim „Niedersachsen-Abend" und beim „Bremen-Empfang" begrüßen würden.

2015 kamen mehr als 300 Aussteller und Gäste zum Bremen-Empfang anlässlich der Messe „transport logistic".

Niedersachsen-Abend transport logistic 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
logistics talk www.bremenports.de/veranstaltungskalender	**29. 6. 2017** Bielefeld, Deutschland
27. Niedersächsischer Hafentag www.seaports.de	**1. 9. 2017** Cuxhaven, Deutschland
Kapitänstag www.bremenports.de/veranstaltungskalender	**1. 9. 2017** Bremen, Deutschland
Hafen trifft Festland www.seaports.de, www.jadeweserport.de	**19. 10. 2017** Hannover, Deutschland

Weitere Highlights

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

Cruise Europe Conference www.cruiseeurope-conference.com	**24. – 27. 4. 2017** Bremerhaven, Deutschland
HTG-Kongress www.htg-online.de	**13. – 15. 9. 2017** Duisburg, Deutschland

FOTOS: BREMENPORTS/FOTOSTUDIO SX HEUSER, SEAPORTS OF NIEDERSACHSEN

FOTO: SEAPORTS OF NIEDERSACHSEN

Jörg Kaplan (Bildmitte), Prokurist J. Müller Steel + Project in Brake, und sein Kollege Bo Wu (links), Representative China von J. Müller Steel + Project, waren auf der „Breakbulk China" gefragte Ansprechpartner – insbesondere, wenn es um die Themen Projektladung und massenhafte Stückgüter ging.

Veranstaltungsrückblick

„Breakbulk China" in Shanghai

AUSTAUSCH. Die „Breakbulk China", die vom 13. bis 16. März in Shanghai stattfand, bot der Hafenmarketingorganisation Seaports of Niedersachsen ein optimales Forum, um sich mit internationalen Experten aus dem Schwergut- und Projektladungsgeschäft auszutauschen. „Durch die momentan absehbaren geo- und wirtschaftspolitischen Veränderungen in der Welt sieht sich China offenbar veranlasst, verstärkt auch um neue Partner zu werben", so Inke Onnen-Lübben, Geschäftsführerin Seaports of Niedersachsen. „Unsere große Erfahrung im Umschlag von Projektladung und massenhafter Stückgüter konnten wir während der Messe in zahlreichen Gesprächen mit chinesischen Logistikverantwortlichen zum Ausdruck bringen und hoffen nun auf eine positive Weiterentwicklung der neuen Kontakte", bilanzierte sie. Die Messe in Shanghai hat sich in den vergangenen Jahren zu einer führenden Plattform im chinesischen Markt für Reeder, Spediteure, Häfen und Verlader entwickelt.

„Intermodal South America" in São Paulo

PRÄSENZ. Auf der „Intermodal South America", die vom 4. bis 6. April in São Paulo stattfand, präsentierten sich die Seehäfen aus Bremen und Niedersachsen bereits zum elften Mal mit einem Gemeinschaftsstand unter der Dachmarke „German Ports". „Brasilien ist Deutschlands wichtigster Handelspartner in Südamerika, und wir besitzen in unseren Häfen das Know-how, Unternehmen auf beiden Kontinenten bei ihren Im- und Exportaktivitäten zu unterstützen", so bremenports-Marketingleiter Michael Skiba. Inke Onnen-Lübben, Geschäftsführerin Seaports of Niedersachsen, ergänzt: „Wir wollen unsere auf den südamerikanischen Markt bezogenen Aktivitäten beim Umschlag, beispielsweise von Fahrzeugen, Maschinen und Forstprodukten sowie von Rohstoffen und Produkten aus dem Agrar- und Lebensmittelbereich, weiter ausbauen. Die Intermodal South America bietet dazu einen sehr guten Rahmen."

„logistics talk" in Düsseldorf

STÄRKUNG. Die von der Hafenmanagement-Gesellschaft bremenports in Kooperation mit BLG Cargo Logistics und der BVL-Regionalgruppe Rhein organisierte Veranstaltungsreihe „logistics talk" machte am 2. März in Düsseldorf Station. Nach der Begrüßung durch bremenports-Geschäftsführer Robert Howe referierte BLG Cargo Logistics-Geschäftsführer Sven Riekers zum Thema „Trends und Perspektiven für Breakbulk- und RoRo-Terminals". Der Bremer Staatsrat Hans-Henning Lühr machte mit seiner „Kohlrede" den Anwesenden gehörigen Appetit auf den anschließend servierten „Grünkohl mit Pinkel". Das typisch norddeutsche Gericht diente nicht nur als Stärkung für das nachfolgende Get-together, sondern auch zum „Wiederaufbau" nach den direkt vor dem Termin zu Ende gegangenen „tollen Tagen" in der Karnevalsmetropole Düsseldorf.

„Hafen trifft Festland" in Dortmund

NEUHEIT. Zahlreiche Vertreter aus der Logistikwirtschaft und Verladerschaft folgten am 23. März in Dortmund der gemeinsamen Einladung der Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketinggesellschaft und Eurogate in Kooperation mit dem Container Terminal Dortmund und Seaports of Niedersachsen zu „Hafen trifft Festland". Die erste Auflage dieses Events im Jahr 2017 wartete gleich mit einer Neuheit auf: Erstmals fand die Veranstaltung auf einem Schiff statt. Nach den kurzweiligen Fachvorträgen von Hafenvertretern, Reedereikunden und Logistikern komplettierte eine Rundfahrt durch den Dortmunder Hafen das Programm. „Hafen trifft Festland" zielt darauf ab, zum einen die Wirtschaftsvertreter in den Regionen bei ihren Logistikprojekten zu unterstützen und zum anderen das Potenzial der niedersächsischen Seehäfen aufzuzeigen.

75 Jahre Bremische Hafenvertretung (BHV)

JUBILÄUM. Mit rund 100 Gästen aus der Hafen- und Logistikbranche feierte die Bremische Hafenvertretung (BHV) am 31. März ihr 75. Jubiläum im Eurotop Bremerhaven. Im Anschluss an den Empfang diskutierten BHV-Präsident Hans-Joachim Schnitger und BHV-Ehrenmitglied Klaus Platz hafenpolitische Themen mit Uwe Beckmeyer, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Energie sowie Maritimer Koordinator der Bundesregierung, und Martin Günthner, Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen der Freien Hansestadt Bremen. Statt Geschenken wurden Spenden für das Hafenmuseum Speicher XI gesammelt.

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 JUNI 2017

Schwerpunktthema
Windenergie
Trends und Herausforderungen für Logistik und maritime Wirtschaft in der On- und Offshore-Windindustrie

FOTO: J. MÜLLER BRAKE

Save the Space

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

Schwerpunktthemen der nächsten Ausgaben:

Juni 2017	August 2017	Oktober 2017
Windenergie	**Agrar- und Lebensmittellogistik**	**Green Logistics**
Anzeigenschluss 28.04.2017	Anzeigenschluss 23.06.2017	Anzeigenschluss 25.08.2017

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

Anzeigenverzeichnis

BLG Logistics	Seite 2	**JadeWeserPort**	Seite 27
bremenports	Seite 32	**Niedersachsen Ports**	Seite 23
CHS Container Handel	Seite 31	**Robert C. Spies**	Seite 9
Griepe Container	Seite 19		

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.artldesign.de
Titel: iStock – suriya silsaksom, Christine Zander
Weitere Bilder: siehe Bildverweise

Druck:
müllerditzen[AG], Bremerhaven
www.muellerditzen.de

LOGISTICS PILOT erscheint sechsmal im Jahr in einer Auflage von 5.000 Exemplaren (Deutsch). Ein englischsprachiges 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 eingesandte Fotos, Manuskripte und sonstige Datenträger aus.

CHS liefert weit,
sehr weit!
www.chs-containergroup.de
CHS CONTAINER GROUP
SVWU 717032 7
MAX. GROSS 15.000 KG 33.070 LB
TARE 2.600 KG 5.730 LB
NET 12.400 KG 27.340 LB
Mobile Ideen seit 1978
Verkaufen, vermieten oder umbauen. Wir liefern Ihnen die passende „Box", vom Standard-Seecontainer über Lagercontainer bis hin zu speziell angepassten Werkstattcontainern. An Land und auf See.
Wir freuen uns auf Ihren Besuch!
transport logistic _ Messe München _ 09. – 12.05.2017 _ Halle B4, Stand 213/314

GESICHT ZEIGEN AUF DER „TRANSPORT LOGISTIC“

Britta Hauerken, Dennis Feldhusen, Björn Schwarzer und Niels Gayk sind wichtige Akteure in den bremischen Häfen. Sie schlagen Fahrzeuge, Break Bulk, Container und Massengut um. Mit vielen Tausend weiteren qualifizierten Fachkräften sorgen sie dafür, dass die Zwillingshäfen an der Weser zu den weltweit führenden Hafen- und Logistikstandorten gehören.

BREMEN
BREMERHAVEN
TWO CITIES. ONE PORT.

Vom 9. bis 12. Mai präsentieren sich die bremischen Häfen auf der „transport logistic“ in München. Die Leitmesse für Logistik, Mobilität, IT und Supply Chain Management versammelt alle zwei Jahre die wichtigsten Player der globalen Logistikbranche. Zum wiederholten Mal hat die Hafengesellschaft bremenports einen Gemeinschaftsstand organisiert. 28 Mitaussteller aus Bremen und Bremerhaven nutzen diese Plattform, um sich Fachbesuchern aus aller Welt zu präsentieren.

Besuchen Sie uns in Halle B4 auf dem Stand 213/314!

www.bremenports.de