

AUSGABE
FEBRUAR
2018



LOGISTICS PILOT

Magazin für Häfen, Schifffahrt und Logistik

WAREN & WEGE

Themenschwerpunkt: Containerlogistik

Durchblick, Lichtblick und Weitblick:
Drei Beispiele, wie reibungsloses Boxen-Business in den Häfen funktioniert

Seite 10

Ohne Kapitän, aber mit Perspektive:
Prof. Carlos Jahn über autonome Schiffe und wann diese Vision Wirklichkeit wird

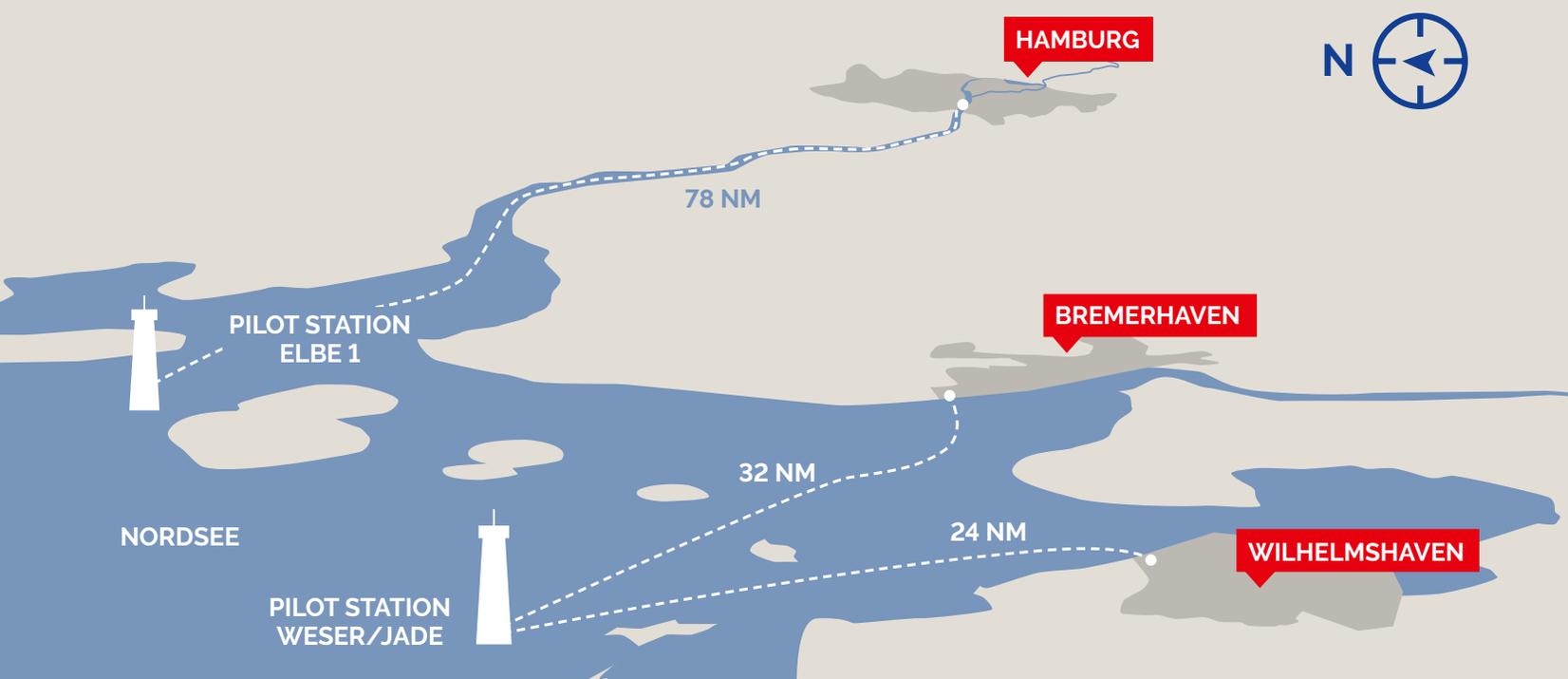
Seite 22

Container für alle Fälle:
Die CHS Container Group entwickelt Boxen für jeden Einsatzzweck

Seite 24

THE GERMAN CONTAINER PORTS

THREE TERMINALS | ONE NETWORK | ALL ADVANTAGES



Bremerhaven | Hamburg | Wilhelmshaven

EUROGATE ist mit zwölf Standorten Europas größtes, reedereiunabhängiges Containerterminalbetreiber-Netzwerk. An der deutschen Nordseeküste sind wir mit Bremerhaven, Hamburg und Wilhelmshaven Marktführer. Ergänzt wird unser Dienstleistungsspektrum durch ein intermodales Transport-Netzwerk durch ganz Europa.

Mehr Informationen unter www.eurogate.eu.



MOVING
THE GLOBAL
ECONOMY





AUSGABE FEBRUAR 2018

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



„Die Wirtschaftlichkeit von Großcontainerschiffen muss diskutiert werden“

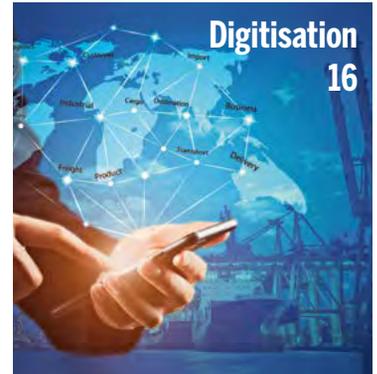
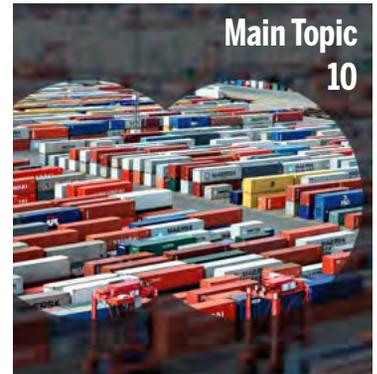
Prof. Dr. Burkhard Lemper,
Geschäftsführer ISL Bremen und Professor an der Hochschule Bremen

Liebe Leserinnen und Leser,

In einigen Bereichen der Containerschifffahrt zeigen sich in den vergangenen Monaten erfreulich positive Zeichen. Die Nachfrage entwickelt sich, beispielsweise gemessen am Containerumschlagsindex von ISL/RWI, so gut wie seit Jahren nicht mehr und wird im Jahr 2017 ein Plus von über 6 Prozent ausweisen. Aufgrund einer zwischenzeitlichen Zurückhaltung bei Neubestellungen und hoher Verschrottung war das Flottenwachstum zuletzt so moderat, dass sich auch auf den Frachten- und Chartermärkten Besserung beobachten ließ. Ob nun dadurch begründet oder lange geplant, zum Ende des Jahres 2017 haben einige der großen Linienreedereien Serien mit Schiffen jenseits der 20.000 TEU-Marke bestellt – allein 30 Einheiten dieser Größe kommen nun in den nächsten drei Jahren zusätzlich in den Markt!

Zum einen bleibt zu hoffen, dass das zarte Pflänzchen der Erholung durch diesen neuerlichen Kapazitätsschub nicht vertrocknet. Zum anderen ist bei dieser Größenordnung von Schiffen die Frage der Wirtschaftlichkeit erneut zu diskutieren. Es mag auch in dieser Klasse – wenn auch geringe – Economies of Scale geben. Diese setzen aber eine hohe Auslastung voraus und realisieren sich bei den Linienreedern. Bezieht man die sich ergebenden Mehrkosten im Hafen oder im Hinterland mit ein, könnte bereits das Optimum überschritten sein. Solange aber nicht alle verursachten externen Kosten in die Entscheidungsfindung über weitere Größensteigerungen einzubeziehen sind, wird es weiter zu gesamtwirtschaftlich fragwürdigen Investitionen kommen.

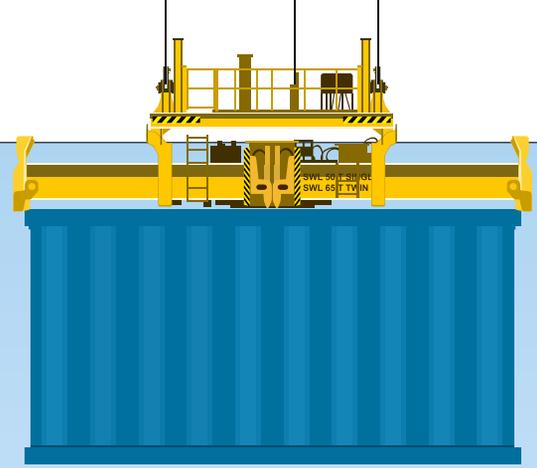
Ihr Burkhard Lemper



News	6
People	26
Appointments	28
Preview	30
Imprint	30

FOTOS: ISL, KONGSBERG, CHS, CONTAINER HANDEL, FOTOLIA – KRUNJA, BREMENPORTS, ISTOCK – MATRYOSHKA, GLOMB

Revolution im Welthandel



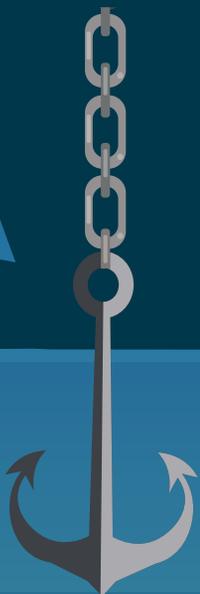
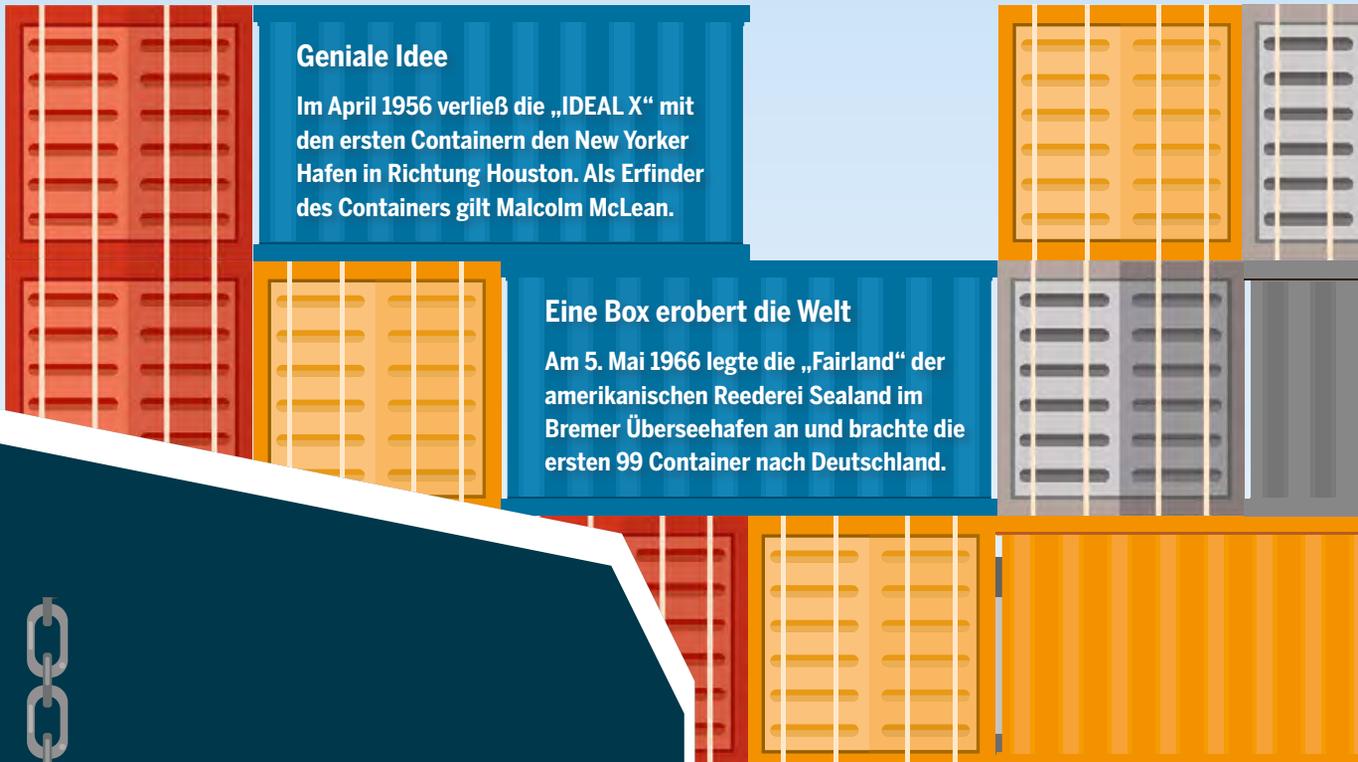
Er ist aus Stahl und in der 20-Fuß-Standardausführung 2,44 Meter breit, 6,10 Meter lang und 2,60 Meter hoch: der Container. Über 95 Prozent des Welthandels werden mit Containern abgewickelt – vom gefrorenen Rindfleisch aus Argentinien über Fahrräder aus Taiwan bis hin zu Elektrogeräten aus China.

Geniale Idee

Im April 1956 verließ die „IDEAL X“ mit den ersten Containern den New Yorker Hafen in Richtung Houston. Als Erfinder des Containers gilt Malcolm McLean.

Eine Box erobert die Welt

Am 5. Mai 1966 legte die „Fairland“ der amerikanischen Reederei Sealand im Bremer Überseehafen an und brachte die ersten 99 Container nach Deutschland.



Welthandels- flotte

Die Anzahl der Containerschiffe in der Welthandelsflotte beträgt **5.125 (Stand 1. Juli 2017)**.

QUELLE: STATISTA

Jährliches Transportvolumen

Rund **130 Millionen Container** werden jedes Jahr auf Seeschiffen transportiert.

QUELLE: WORLD SHIPPING COUNCIL (WSC)

Weltgrößtes Containerschiff

Die größten Containerschiffe der Welt sind derzeit die sechs Schiffe der G-Klasse von OOCL mit je **21.413 TEU**. Sie sind **400 Meter** lang und können bei einer Breite von **59 Metern** **23 Containerreihen** aufnehmen. Vier Schiffe davon haben bereits in Wilhelmshaven festgemacht.

Größter Containerhafen

Shanghai hat **2016 37,13 Millionen TEU** umgeschlagen und ist damit der größte Containerhafen weltweit.

QUELLE: STATISTA

Mehr Neubestellungen

In 2017 ist das Ordervolumen für Box-carrier gegenüber dem Vorjahr um **140 Prozent** auf **671.641 TEU** gestiegen.

QUELLE: ALPHALINER

Seegüterumschlag in den niedersächsischen Häfen

In 2016 wurden **48,6 Millionen Tonnen** umgeschlagen. Für 2017 wird mit einem höheren Umschlagsvolumen als im Vorjahr gerechnet.

Die wichtigsten Allianzen

- **2M – Maersk Line und MSC:**
220 Schiffe, 22 Dienste
- **OCEAN Alliance – COSCO, OOCL, CMA CGM und Evergreen:**
323 Schiffe, 40 Dienste
- **THE Alliance – Hapag-Lloyd, NYK, K-Line, MOL und Yang Ming:**
mehr als 240 Schiffe, 32 Dienste

Gesamtumschlag in den bremischen Häfen

In 2016 wurden **75,2 Millionen Tonnen**, in 2017 **75,1 Millionen Tonnen** umgeschlagen.

Container über Bord

Geschätzte **1.582 Container** sind zwischen 2008 und 2016 jährlich auf See verloren gegangen.

QUELLE: WORLD SHIPPING COUNCIL (WSC)

KOMPAKT

HAREN/EMS. Im November hat die **Harener Reederei Wessels Absichtserklärungen für den LNG-Umbau weiterer Containerschiffe unterzeichnet.** Gemeinsam mit der German Drydocks Gruppe aus Bremerhaven und MAN Diesel & Turbo aus Augsburg sollen drei Schwesterschiffe der „Wes Amelie“ auf umweltfreundlicheres Flüssiggas umgerüstet werden.

BREMEN/HAMBURG. Im Dezember hat die in Bremen ansässige **Dettmer Group den Hamburger Aircargo-Abfertiger LHU gekauft.** Dieser hat Anfang 2018 umfirmiert und heißt seitdem LUG Hamburg Aircargo Handling. Zudem übernimmt Patrik Tschirch, der bereits die zu Dettmer gehörenden LUG-Gesellschaften in Frankfurt und München führt, gemeinsam mit Jürgen Vogt die Geschäftsführung des Hamburger Abfertigers.

PAPENBURG. Die **Meyer Werft** ist im November zum Abschluss des 7. Kreuzfahrtkongresses in Hamburg **mit einem Sonderpreis der Branche geehrt worden.** Von der Jury erhielt die 1795 gegründete Werft aus Papenburg den Award für ihre Leistungen bei der Entwicklung und beim Bau umweltschonender Cruiselinier. Der Preis wird seit 2008 an Kreuzfahrtreedereien vergeben, unter anderem für das beste Entertainment, den besten Service und das beste Schiff für Familien.



250 Meter lange Industriehafenkaje eingeweiht

BREMEN. Im Bremer Industriehafen ist Anfang November eine neue, 250 Meter lange Kaje eingeweiht worden. Für die Maßnahme, die in den vergangenen dreieinhalb Jahren unter der Federführung von bremenports umgesetzt wurde, hat die Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen in Bremen 7,8 Millionen Euro zur Verfügung gestellt. Die damit verbundene Anpassung der Suprastruktur mit Gleisen sowie die Flächenbefestigung und Versetzung von Kränen hat Weserport übernommen. Neben dem Neubau der Kaje umfasste das Projekt auch die Vertiefung der Hafensohle um einen Meter

und die Aufweitung der Engstelle im Einfahrtsbereich des Hüttenhafens. **„Mit diesem Projekt zeigen wir sehr deutlich, dass die Stadt Bremen heute und in Zukunft ein bedeutender Hafenstandort ist“, sagt Martin Günthner, Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen in Bremen.** „So wichtig es ist, dass wir Bremerhaven mit den Schwerpunktthemen Automobil und Container, Windenergie und Kreuzfahrt weiterentwickeln, genauso wichtig ist es, dass wir die stadtbremischen Häfen fit halten für den Umschlag von Massengut und schweren Gütern, von Stahl, Baustoffen, Rohren und Projektladung.“



„Blauer Engel“ für LNG-Fähre der AG EMS

EMDEN. Im November wurde die MS „Ostfriesland“ der Reederei AG EMS mit dem „Blauen Engel für umweltfreundliches Schiffsdesign“ ausgezeichnet. Seit Juni 2015 verkehrt das Schiff nach einem neunmonatigen Umbau bei BVT Bremen in Bremerhaven als **Deutschlands erste LNG-angetriebene Fähre** zwischen Emden und Borkum. Im Vergleich zu Schiffsdiesel hat LNG eine deutlich bessere Umweltbilanz, da es weniger Kohlendioxid, Stickoxide und Schwefeloxide und auch keinen Feinstaub produziert. Inhaber des Umweltzeichens ist das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit.



Bauprojekte im Kopf und Breakbulk im Blick

BREMEN. Für bremenports war das Jahr 2017 von der Planung und Umsetzung wichtiger Hafenbauprojekte sowie der Bewältigung außergewöhnlicher Herausforderungen bei der Unterhaltung der Infrastruktur geprägt. Diese Bilanz zog bremenports-Geschäftsführer Robert Howe auf der **Jahresbilanzpressekonferenz der bremischen Häfen** am 12. Dezember. Zudem verwies er auf die Bedeutung Bremens als Umschlagplatz für Breakbulk. Diese zeige sich auch darin, dass man in Zusammenarbeit mit der Messe Bremen und der BTZ Bremer Touristik-Zentrale die „Breakbulk Europe“ im Mai an die Weser hole. Hierzu erwartet die Stadt mindestens 7.500 Teilnehmer aus der ganzen Welt.



210-Tonnen-Katamaran auf die Reise geschickt

EMDEN. Bei der EPAS am Nordkai wurde im Dezember der 210-Tonnen-Katamaran „Halunder Jet“ auf den Frachter „Palabora“ verladen, der die ehemalige Helgolandfähre anschließend nach Kanada brachte. Aufgrund der labilen Aluminiumkonstruktion des Schiffs war es nicht möglich, Gurte ins Wasser zu lassen und diese um den Rumpf zu legen. Stattdessen wurden zwei Stahlträger im Wasser unter die Fähre bugsiert und von Tauchern aus Wilhelmshaven in Position gebracht. Anschließend hievten zwei Krane den Katamaran an Stahltraversen an Bord. Das Manöver dauerte somit neun statt der geplanten drei Stunden.



Nesserlander Schleuse wieder geöffnet

EMDEN. Nach über zehn Jahren mit aufwendigen Sanierungsarbeiten öffnete die **Nesserlander Schleuse** am 22. Dezember wieder ihre Tore für die Binnen-, Küsten- und Sportschiffahrt. Im Beisein des Staatssekretärs im Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung, Dr. Berend Lindner, **passierte die „Groningerland“ als erstes Schiff das sanierte, 129 Jahre alte Bauwerk**, das neben der Großen Seeschleuse zu den zwei Lebensadern des Emdener Seehafens zählt. Die sanierte Schleuse verfügt über eine nutzbare Breite von 18 Metern, eine Länge von 180 Metern und eine Tiefe von minus 7 Metern unter Normalnull.



Landstromanschluss-Premiere für NPorts-Häfen

CUXHAVEN. Wenige Monate nach der Fertigstellung der Infrastruktur am Liegeplatz 9.3 in Cuxhaven wird an der neuen Hafenanlage nun ein **Landstromanschluss für die Versorgung von Seeschiffen mit Energie** hergestellt. Als Eigentümer des Hafens hat Niedersachsen Ports (NPorts) die Unternehmen EWE NETZ und Siemens mit der Umsetzung des Projekts vertraut. Dieses soll bis Mitte März fertiggestellt werden. „In unseren Seehäfen ist das die erste Landstromanlage für die Frachtschiffahrt. Damit sind wir einer der ersten Offshore-Standorte, die diese Technologie anbietet“, so Holger Banik, Geschäftsführer NPorts.



Seefracht wird gebündelt

BREMEN. Kühne + Nagel hat im Oktober in Bremen den **Grundstein für das neue August-Kühne-Haus gelegt**. An der Zeremonie nahmen Christian Weber, Präsident der Bremischen Bürgerschaft, Bremens Bürgermeister Dr. Carsten Sieling und Klaus-Michael Kühne, Mehrheitsgesellschafter Kühne + Nagel International, teil. In dem Neubau, dessen Fertigstellung für die zweite Jahreshälfte 2019 geplant ist, soll vor allem das Seefrachtgeschäft gebündelt werden.



Impressionen aus dem Hafen

BREMEN. Wie die bremischen Häfen aus Schülersicht aussehen, zeigt jetzt ein Foto-Jahreskalender der Schule am Ernst-Reuter-Platz. Bei dem **Gemeinschaftsprojekt von bremenports mit der Bildungseinrichtung** handelt es sich aber nicht um eine Momentaufnahme: Denn seit etwa zwei Jahren versorgt die Hafenmanagement-Gesellschaft die Schule mit Unterrichtsmaterialien zum Thema Logistik, informiert Lehrer über die Arbeitswelt Hafen und bietet Firmenpraktika an.



Iran-Delegation besucht WHV

WILHELMSHAVEN. Im Dezember hatte die Wilhelmshavener Hafenwirtschafts-Vereinigung (WHV) eine Delegation aus dem Iran mit Unternehmensvertretern aus Logistik und Handel zu Besuch. Dabei informierte WHV-Geschäftsführer Ulrich Schilling über die Vereinigung, die Hafenanlagen und die ansässigen Unternehmen. **Die iranischen Gäste waren von der Leistungsfähigkeit und dem Flächenpotenzial des Wilhelmshavener Hafens beeindruckt.**

KOMPAKT

BRAKE/BREMEN. Zum 1. Januar 2018 haben sich die J. MÜLLER Agri + Breakbulk Terminals in Brake und J. MÜLLER Weser in Bremen zu einem Unternehmen zusammengeschlossen und firmieren seitdem unter **J. MÜLLER Weser**. Die **neue Gesellschaft mit Sitz in Brake** wird in der Rechtsform GmbH und Co. KG geführt und hat ihren Schwerpunkt in der Agrar- und Commodity-Logistik. Geleitet wird das Unternehmen von Thomas Bielefeld (Hauptverantwortlicher Brake), Jens Ripken (Hauptverantwortlicher Bremen) und Uwe Schieman (Technik, Betrieb, Qualität, Behörden).

BREMERHAVEN. Im Naturschutzgebiet Luneplate herrschte in diesem Winter besonders reges Treiben. Vor allem Vögel nutzen das Gebiet am Beginn des Mündungstrichters der Weser auf dem Durchzug zu ihren Überwinterungsgebieten oder verbringen gleich den gesamten Winter hier. So wurden 2017 an einem einzigen Tag bis zu 13.100 Tiere auf den Grünlandflächen gezählt und bis zu 10.700 im Tidepolder. **„Die Luneplate ist inzwischen ein Paradies für Ornithologen und ein Vogelschutzgebiet von internationaler Bedeutung“**, so Martin Günthner, Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen in Bremen. Für Naturinteressierte veranstaltet bremenports regelmäßig Führungen durch das mehr als 1.000 Hektar große Areal.



Europäische Partnerschaft für mehr Umweltschutz

EMDEN. Im Oktober haben sich in Emden die am europäischen Projekt DUAL Ports beteiligten Partner getroffen, um sich über Optionen einer umweltfreundlicheren Gestaltung der maritimen Wirtschaft auszutauschen. **„Wir wollen von den Erfahrungen der anderen profitieren und gemeinsam größere Lösungsmöglichkeiten erarbeiten“**, erklärte Dr. Matthäus Wuczkowski, Nachhaltigkeitsmanager bei Nports anlässlich des Treffens. In Fachgruppen erörterten die Experten unter anderem Potenziale von LNG, Wasserstoff und Segelfrachtern.

8,5 Hektar Neuland für neuen Liegeplatz in Cuxhaven

CUXHAVEN. Nur 18 Monate haben die Hafengesellschaft Niedersachsen Ports und ihre Projektpartner gebraucht, um die Infrastruktur für den neuen Liegeplatz 4 in Cuxhaven zu errichten und den Hafen um 8,5 Hektar zu erweitern. Bereits im Dezember hat der künftige Betreiber Cuxport dort mit den Arbeiten zur Suprastruktur begonnen. **Geplant ist, den Liegeplatz im zweiten Quartal 2018 in Betrieb zu nehmen.** Die zusätzlichen Kapazitäten wurden erforderlich, weil die bestehende Betriebsfläche zuletzt mehrfach mit dem Umschlag und der Lagerung von Fahrzeugen, Containern, Schwergut- und Projektladung ausgelastet war.



Jahresumschlag 2017 in bremischen Häfen stabil

BREMEN/BREMERHAVEN. Auf Basis der Meldungen des Statistischen Landesamts wird für das Jahr 2017 in den bremischen Häfen ein seeseitiger Güterumschlag von 75,1 Millionen Tonnen erwartet. Das teilte der Bremer Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, Martin Günthner, am 11. Dezember auf der Landespressekonferenz zur Jahreshafenbilanz mit. **Im Vergleich zum Gesamtumschlag des Vorjahrs mit 75,2 Millionen Tonnen sei dies ein konstantes Ergebnis.** Der erwartete Gesamtumschlag 2017 setzt sich aus dem Umschlag der Hafenanlagen in Bremen-Stadt mit 13,1 Millionen Tonnen (plus 7,7 Prozent) und Bremerhaven mit 61,9 Millionen Tonnen (minus 1,7 Prozent) zusammen. In Bremen sticht vor allem der deutliche Zuwachs im Umschlag von Windkraftkomponenten und Projektladung hervor, in Bremerhaven der Automobilumschlag.



Industriepark als Versuchslabor

EMDEN. Der **Industriepark Frisia** wird **Schauplatz eines Pilotprojekts:** Die Logistikkoope- ration Loop – bestehend aus dem Emd- er VW-Werk, der Hochschule Emden/Leer und der Logistikkachse Ems – will dort eine Anlaufstelle schaffen, um seine logistischen Aktivitäten zu bündeln und auszubauen. Feste Ansprechpartner sollen in dem Versuchslabor zur Verfügung stehen, um zum Beispiel Firmen zusammenzubrin- gen, die an neuen Logistikkonzepten arbeiten. „Wir haben eine starke Logistik in der Region, das wollen wir nutzen“, so Netz- werkmanager Helmut Weermann von der Logistikkachse Ems.



Seehäfen schlagen 300 Millionen Tonnen um

DEUTSCHLAND. „Wir können mehr“, machte Frank Dreeke, **Präsident des Zentralverbands der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS)** anlässlich der **Jahres- pressekonferenz** seiner Organisation im November in Hamburg **deutlich.** Dabei verwies er unter anderem auf Nachteile im Planungs- und Umweltrecht, die die Leistungsfähigkeit der 180 Hafenu- nternehmen in Deutschland ausbremsen würden. Gleichzeitig zeigte er sich optimistisch, dass 2017 die 300-Millionen-Tonnenmarke beim Gesamtjahresumschlag in den deutschen Seehäfen überschritten werden könne – zu- letzt war dies 2014 der Fall. Dass die Konkurrenzhäfen in den Nachbarstaaten Markt- anteile hinzugewinnen konnten, führt er einerseits auf die Neustrukturierung der Allianzen in der Containerfahrt und andererseits auf standortpolitische Probleme zurück.



COOL bringt Offshore- Kompetenz nach Cuxhaven

CUXHAVEN. Mitte November war der **Campus for Ocean and Offshore Learning (COOL)** der **Fachhochschule Kiel** in Cuxhaven zu **Gast.** Über 100 Studierende besuchten die dazuge- hörige Offshore-Konferenz im Hafen, bei der internationale Branchenvertreter über aktuelle Entwicklungen im Offshore-Windenergie- segment berichteten. Als Teil des Programms präsentierten sich auch die Haf- enwirtschafts- gemeinschaft Cuxhaven (HWG) und zahlreiche Offshore-Firmen aus der Region, darunter Siemens Gamesa, AMBAU sowie der Gondel- und Rotorblattprüfstand vom Fraunhofer IWES.



Norddeutscher Schulter- schluss in Greifswald

GREIFSWALD. In Mecklenburg-Vorpommern fand Anfang November die **Konferenz der Wirtschafts- und Verkehrsminister und Senatoren der norddeutschen Küstenländer** **statt.** Dabei diskutierten die Beteiligten über die Lage der Werftindustrie, die Zusammenarbeit im Bereich des Maritimen Clusters Norddeutschland (MCN) und die Ausweisung von Schutzgebieten. Darüber hinaus wurde von den Küstenministern eine Kooperationsvereinbarung zur verbesserten Zusammenarbeit im Luftverkehr unterzeichnet – unter anderem mit gemeinsamen Aus- und Fortbildungsveranstaltungen.



Bullwinkel bringt China auf JadeWeserPort-Kurs

BERLIN. Beim **Deutsch-Chinesischen Wirtschaftstag**, der am 21. November in der Chinesischen Botschaft in Berlin seine 30. Auflage feierte, standen die Chancen der Zusammenarbeit beider Staaten im Zeitalter der Digitalisierung auf der Agenda. Das begleitende Symposium zu Marktpotenzialen und Einstiegsmodellen in dem ostasiatischen Land bereicherte JadeWeserPort-Marketing-Geschäftsführer Andreas Bullwinkel mit einem spannenden Impulsvortrag. Dabei lenkte er die Aufmerksamkeit des Auditoriums in Richtung China mit Fokus auf mögliche Marktein- tritte aus Sicht des Seehafens Wilhelmshaven.

Durchblick, Lichtblick und



Weitblick

Über 130 Millionen TEU werden jährlich von mehr als 5.000 Containerschiffen über die Weltmeere transportiert. Damit das Boxen-Business reibungslos funktioniert, müssen zahlreiche Zahnräder ineinandergreifen – nicht nur in den Reedereien, sondern auch bei Hafenbetreibern, Terminals und dem Zoll.

Der Überseetransport von Waren im Container hat trotz der andauernden Schifffahrtskrise nichts von seiner Bedeutung verloren. Im Gegenteil – mit geschultem Personal und zukunftsweisenden Technologien versuchen die an der Logistikkette beteiligten Partner mehr denn je, die dazugehörigen Abläufe zu optimieren. So kommen nach einer einjährigen Testphase beim Zoll in Bremerhaven und in Wilhelmshaven seit 2017 spezielle terminalmobile Röntgenanlagen (TMR) zum Einsatz – je eine pro Standort. Mit ihrer Unterstützung machen die Behörden unter anderem Jagd auf verstecktes Rauschgift, verbotene Waffen, Plagiate und nicht angemeldete Waren in Seecontainern. „Die Schmuggler werden immer raffinierter und ihre Verstecke immer ausgefeilter“, berichtet Andreas Heuer, Leiter des Zollamts in Bremerhaven. „Deshalb müssen auch wir uns weiter verbessern, um unsere Hauptaufgaben – die Sicherung der Staatseinnahmen und die Gewährleistung von Sicherheit für Staat und Bürger – gewährleisten zu können. Dabei sind uns die TMR eine große Hilfe.“

ANZEIGE



Das Herzstück der mobilen Anlage ist ein Truck der Marke Volvo, der aber bis auf sein Fahrerhaus nichts mit einem herkömmlichen Lastkraftwagen gemeinsam hat: Dort, wo andere eine Ladefläche oder Aufbauten haben, verfügt er über eine ausfahrbare Röntgenanlage. Diese umschließt die Container wie ein nach unten offenes U. Während des Durchleuchtungsprozesses werden die erzeugten Hochenergie-Röntgenstrahlen auf Detektoren übertragen. Die Anlage wandelt die digitalen Signale in Scan-Bilder um, die mittels Datenfernübertragung an die entsprechenden Auswertepunkte im benachbarten Dienstgebäude des Zolls ■■■

FOTO: BREMENPORTS/BLG



Allein in Bremerhaven werden jährlich 175.000 Container mit der terminalmobilen Röntgenanlage (TMR) gescannt.

■ ■ ■ weiterleitet werden. „Dort sitzen speziell ausgebildete Mitarbeiter, die mit ihrer Erfahrung und ihrem geschulten Auge in der Lage sind, Schmuggelgut sogar unter einem doppelten Boden oder in verschlossenen Hohlräumen zu erkennen“, so Heuer.

175.000 Container pro Jahr gescannt

Auf diese Weise hat der Zoll im wahrsten Sinne des Wortes den Durchblick: Allein in Bremerhaven werden jährlich 175.000 Container gescannt – in einem Dreischichtbetrieb an 365 Tagen im Jahr. „So konnten wir 2017 allein am hiesigen Standort einen Steuerschaden von über 700.000 Euro verhindern“, bilanziert Heuer. Doch ihm und seinen Kollegen geht es nicht nur um den finanziellen Erfolg. Sie haben bei ihren Durchleuchtungsaktionen auch Waffen sichergestellt, die nicht den Sicherheitsvorschriften entsprachen und schon allein durch diese Tatsache eine ernsthafte Gefahr darstellten. In einem Fall förderten ihre Kontrollen beispielsweise eine nicht angemeldete Panzerfaust zutage. In einem anderen wurde sogar ein als Umzugsmöbel deklariertes, gepanzertes Vollkettenfahrzeug des Typs „M29 Weasel“ gefunden. „Aber das ist natürlich die Ausnahme und nicht die Regel“, relativiert Heuer.

Mehr Bananen auf Containerschiffen

Die Banane gehört zu den beliebtesten Obstsorten in Deutschland. Laut des Aktionsbündnisses für nachhaltige Bananen verzehrt jeder Deutsche zwölf Kilo pro Jahr – und damit ungefähr 100 einzelne Bananen. Sie werden zumeist auf dem Seeweg zu uns transportiert, wobei sich die Prioritäten bei der Wahl des Schiffstyps verschoben haben. „Wir beobachten seit Jahren einen Trend weg vom Kühlschiff und hin zum Kühlcontainer“, so Jan Zobel, Speditionsleiter bei Heuer Transport Logistics, einem in Bremerhaven ansässigen Spezialisten für Frucht- und Lebensmittellogistik. Diese Entwicklung bestätigen auch die Analysten von Dynamar, die für 2017 rund 600 Kühlschiffe ausweisen, nachdem es 2010 noch 778 waren. Dieser Trend ist nach Ansicht von Zobel auch darauf zurückzuführen, dass Containerschiffe immer größer werden – und damit verbunden auch höhere Reeperkapazitäten aufweisen, die einen günstigeren Transport als die zumeist wesentlich kleineren Kühlschiffe erlauben. „Die Branche versucht zu sparen, da die Produktionskosten in den Herkunftsländern stagnieren oder gar steigen, während die Absatzpreise in Europa kontinuierlich sinken“,

erläuterte Zobel im Vorfeld der internationalen Messe für Früchte- und Gemüsemarketing „FRUIT LOGISTICA“, die vom 7. bis 9. Februar in Berlin stattfindet. Auch der weltgrößte Betreiber von Kühlschiffen, die niederländische Reederei Seatrade Shipmanagement, ist inzwischen von ihrer komplett auf Kühlschiffe ausgerichteten Unternehmensphilosophie abgewichen und lässt seit 2016 auch Containerschiffe bauen, die vorwiegend für Kühlcontainer ausgelegt sind. Im Zuge dieser Marktverschiebung attestiert Zobel auf der einen Seite den Containerreedereien das Bemühen, sich immer mehr auf die von der Fruchtbranche geforderte Flexibilität einzulassen und auch kurzfristige Änderungen des Löscharfens mit in das eigene Leistungsprofil aufzunehmen. Auf der anderen Seite besitzt seiner Ansicht nach aber auch die traditionelle Methode des Bananentransports Vorteile: „Kühlschiffe ermöglichen eine intensivere Kontrolle der Früchte und bieten Direktverkehre mit verlässlichen Ankunftszeiten. Deshalb lohnt sich ihr Einsatz vor allem für hochwertige Bananen, zum Beispiel Bio- und Fairtrade-Früchte oder für Ware mit Termingarantie.“

Beschleunigte Abfertigung

Auch in Wilhelmshaven hat man mit dieser TMR, von der es in Deutschland nur zwei Exemplare gibt, gute Erfahrungen gemacht. Wie in Bremerhaven befindet sich die mobile Anlage auf dem Gelände des Containerterminals, sodass eine Umfuhr der Boxen per Lkw zum Röntgen nicht mehr erforderlich ist. Stattdessen werden die Container durch den Terminalbetreiber per Van-Carrier direkt von ihren Stellplätzen zu den Durchleuchtungsflächen des Zolls und wieder zurückgebracht. „Das zeitaufwendige Entladen der Ware kann dadurch entfallen. Damit sorgt die TMR im Sinne eines risikoorientierten Kontrollansatzes für eine beschleunigte Abfertigung des internationalen Warenverkehrs“, so Frank Mauritz, Pressesprecher des für Wilhelmshaven zuständigen Hauptzollamts Oldenburg. Ein vollständiger Check inklusive aller Containerbewegungen dauert somit im Schnitt nur noch 90 Minuten statt wie früher mehrere Stunden. Die Entscheidung, welche Container einer Überprüfung unterzogen werden und welche nicht, basiert nach Auskunft von Mauritz auf Risikoprofilen, die durch die Erfahrungswerte des Zolls ständig aktualisiert werden.

Neben dem Zoll sind auch die Reedereien und die Terminalbetreiber an dem gesamten Abwicklungsprozess

rund um die beiden TMR beteiligt. Die dazugehörige Koordination und Information aller Beteiligten erfolgt durch die jeweilige Zollverwaltung per E-Mail und über das IT-Verfahren ATLAS (Automatisiertes Tarif- und Lokales Zollabwicklungssystem).

ANZEIGE



„Wilhelmshaven ist auf einem sehr guten Weg“

Fünf Jahre nach seiner Einweihungsfeier am 21. September 2012 nimmt Deutschlands einziger Containertiefwasserhafen, der JadeWeserPort, zunehmend an Fahrt auf. Nach Informationen des Terminalbetreibers EUROGATE hat sich der monatliche Containerumschlag im Linienverkehr seit Mai 2017 gegenüber den Vormonaten verdoppelt. Wesentlich daran beteiligt sind zwei Reederei-Allianzen, die mit ihren Containerriesen mit bis zu 22.000 TEU Transportkapazität ■■■

Der JadeWeserPort Wilhelmshaven ist mit Blick auf die nautischen Rahmenbedingungen und die moderne Hafensuprastruktur für die Abfertigung von Großcontainerschiffen prädestiniert.





Luftbild der neuen Gleisanlagen am Imsumer Deich in Bremerhaven.

■ ■ ■ regelmäßig Wilhelmshaven ansteuern: 2M, bestehend aus Maersk Line und MSC, und die Ocean Alliance mit den Partnern COSCO Shipping Lines, OOCL, CMA CGM und Evergreen. „Wilhelmshaven ist mit 2M und der Ocean Alliance auf einem sehr guten Weg. Unsere Kunden zeigen sich mit der Abfertigungsqualität unseres Containerterminals sehr zufrieden“, so EUROGATE-Geschäftsführer Mikkel Andersen. „Darüber hinaus sind wir zuversichtlich, dass wir in diesem Jahr auf einen neuen Liniendienst hoffen dürfen. Neue Liniendienste ziehen zusätzliche Angebote, zum Beispiel in den Bereichen Bahntransport und Logistik, nach sich.“

Die positive Entwicklung am JadeWeserPort hat auch dazu geführt, dass EUROGATE bis 2019 bis zu 200 zusätzliche Mitarbeiter in Wilhelmshaven einstellen will, um so die Zahl seiner dort Beschäftigten auf 600 zu erhöhen. Der Recruiting-Prozess dafür ist nach Aussage des Unternehmens schon in vollem Gange. Bereits zum 1. Dezember 2017 wurden die ersten Mitarbeiter eingestellt – und zwar

30 Lascher. Weiteres Personal für unterschiedliche Funktionen im gewerblichen Bereich soll folgen. „Die Performance eines Hafens ist immer nur so gut wie das Zusammenspiel all seiner Teile und seiner Mitarbeiter“, unterstreicht Andersen.

Hervorragende Hinterlandanbindung

Dabei verweist er auf die zahlreichen Standortvorteile in Wilhelmshaven: „Wir sind wasserseitig ebenso gut aufgestellt wie landseitig. Denn wir bieten ausreichend Flächen, um die zahlreichen Boxen, die die Großcontainerschiffe an Bord haben, reibungslos abfertigen zu können.“ Gleichzeitig betont Andersen die „hervorragenden Anbindungen“ an das Seehafenhinterland, sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene. So befindet sich auf dem Containerterminal auch ein Bahnhof für intermodale Verkehre mit einer 16-gleisigen Vorstellgruppe, der das schnelle Rangieren von Zügen sowie den Wechsel der Container von der Straße auf die Schiene



Premierenfahrt auf den neuen Gleisen am Imsumer Deich. Von links: Andrea Eck, BLG Vorstand Automobile, Dr. Monica Schmickler, Leiterin Weltweite Transporte/Fertigfahrzeug-distribution Daimler AG, Häfensenator Martin Günthner und bremenports-Geschäftsführer Robert Howe

und umgekehrt ermöglicht. „Seit die Ocean Alliance uns in ihr Netzwerk aufgenommen hat, haben viele Bahnoperateure Wilhelmshaven in ihren Fahrplan integriert und bieten regelmäßige Anbindungen von hier innerhalb Deutschlands und Europas an“, erläutert Andersen. Nach Angaben von EUROGATE werden am Standort gegenwärtig wöchentlich bis zu 25 Containerzüge abgefertigt – Tendenz steigend.

Trotz dieser Entwicklung tritt Andersen auf die Euphorie-Bremse: „Die Eine-Million-TEU-Marke werden wir in 2018 noch nicht erreichen. Der Markt für Containerverkehre hat sich konsolidiert, sodass keine hohen Wachstumsraten mehr zu erwarten sind.“ Deshalb werde es auch noch viele Jahre dauern, bis die zweite Ausbaustufe des Hafens ein Thema werden könnte. „Es ist aber gut, die Planungen in der Schublade zu haben“, so Andersen.

Die aktuellen Umschlagszahlen wird EUROGATE kurz nach Druck dieser LOGISTICS PILOT-Ausgabe im Januar vorlegen. 2016 lagen diese bei 482.000 TEU. Im ersten vollen Betriebsjahr 2013 gingen damals 76.000 TEU an der Jade über die Kaikante.

Neuer Hafenbahnhof in Bremerhaven

Der Eisenbahnhof Bremerhaven präsentiert sich seit dem Start des Winterfahrplans mit einem neuen Hafenbahnhof. Am Imsumer Deich, direkt an der Einfahrt zum Containerterminal, sind acht neue elektrifizierte Gleise mit Nutzlängen von bis zu 750 Metern entstanden. Diese sind komplett mit einer Oberleitung überspannt; die Weichen sind mit Weichenheizungen ausgestattet, und zur Vorbereitung der ausfahrenden Züge ist der Nordkopf mit einer

Bremsprobeanlage für alle Gleise ausgerüstet. Anlässlich der Eröffnung Anfang Dezember 2017, zu der zahlreiche Kunden der bremischen Häfen eingeladen waren, bezeichnete der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, Martin Günthner, den neuen Hafenbahnhof Imsumer Deich als zentralen Baustein, um das Dienstleistungsangebot für die Kunden des Hafens weiter zu verbessern. Günthner: „Die Botschaft lautet: Bremen arbeitet hart dafür, beste Voraussetzungen für die Hinterlandverkehre zu schaffen. Mit dem heutigen Tag wird der Überseehafen in Bremerhaven ein gutes Stück schneller, zuverlässiger und damit wettbewerbsfähiger.“

ANZEIGE



Erst vor zwei Jahren war die Eisenbahnanlage im Kaiserhafen umfassend modernisiert worden. Nachdem diese Investition dem Autoumschlag zugute gekommen war, wird jetzt auch für den Containerverkehr eine substantielle Verbesserung erreicht. Das Gleisbauprojekt begann Ende 2014 und kostete insgesamt rund 30 Millionen Euro. Die Europäische Union hatte den Bau mit insgesamt 3,7 Millionen aus dem TEN-T-Programm (Förderung des transnationalen Verkehrsnetzes) gefördert.

Ziel: bis zu 110 Züge täglich abfertigen

Bremerhavens Stärke als Eisenbahnhof zeigt sich an den Zahlen: Etwa jeder zweite Container verlässt Bremerhaven per Zug. Bei den Fahrzeugen liegt der Marktanteil noch höher: Rund 1,8 Millionen Fahrzeuge – das sind 80 Prozent der dort umgeschlagenen Einheiten – erreichen oder verlassen den Hafen über die Schiene.

bremenports-Geschäftsführer Robert Howe sieht durch die umgesetzten Ausbaumaßnahmen weiteres Wachstumspotenzial: „Durchschnittlich werden pro Tag über 80 Züge abgefertigt. Damit ist Bremerhaven der Seehafen Europas mit dem relativ höchsten Anteil an Schienenverkehren. Unser ambitioniertes Ziel ist es, perspektivisch bis zu 110 Züge täglich abfertigen zu können.“ Mit den Bahnhöfen Kaiserhafen, Nordhafen, Imsumer Deich und Weddewarder Tief sowie eigenen Gleisen in Speckenbüttel verfügt die Hafeneisenbahn in Bremerhaven über Gleisanlagen von über 70 Kilometer Länge, wobei knapp 50 Kilometer elektrifiziert sind. (bre/hb)



Digitalisierung für den Hafen der Zukunft

In der Containerlogistik sind zwar unzählige Unternehmen in die Supply Chain eingebunden – IT-Schnittstellen gibt es zwischen den Beteiligten allerdings nur zum Teil. Im Rahmen eines Bremer Forschungs- und Entwicklungsprojekts wird daher analysiert, wie die Datensätze und Informationen für den Hafenumschlag künftig mithilfe einer unternehmensübergreifenden Cloud miteinander verknüpft werden können.



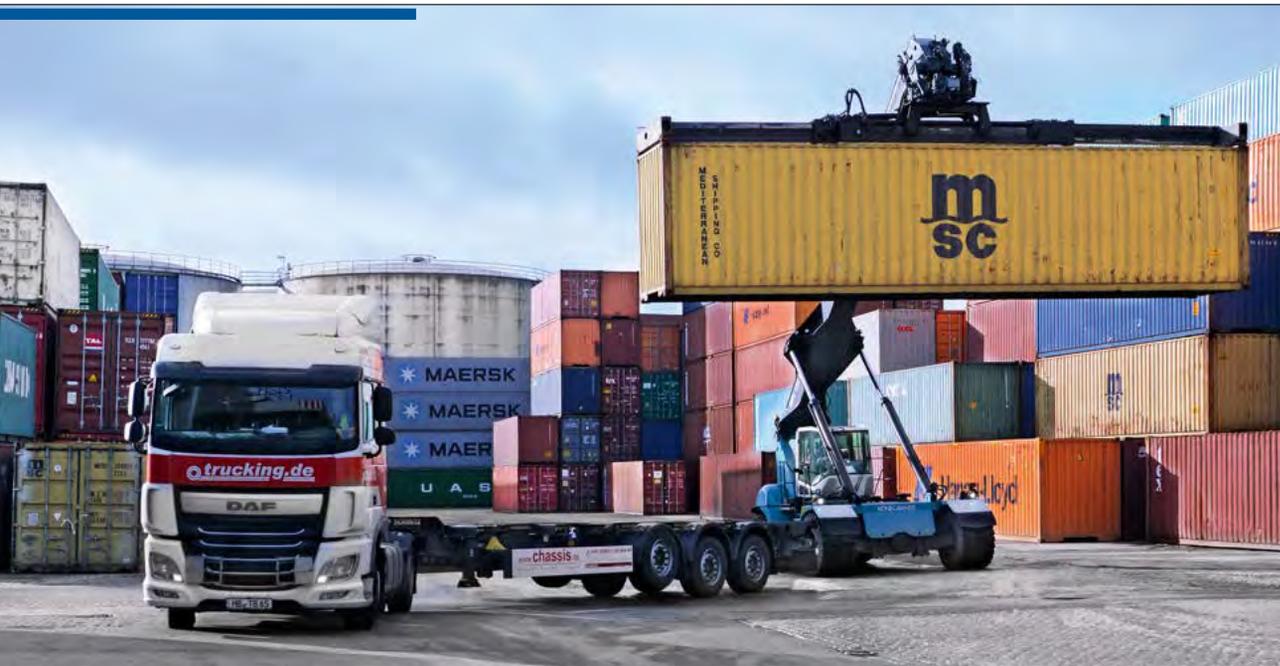
Immer größer, immer schneller: Zunehmend laufen Containerschiffe mit einer Ladekapazität von mehr als 20.000 TEU die deutschen Seehäfen an. Was vor wenigen Jahren noch die Ausnahme war, ist in Bremerhaven, Wilhelmshaven und Hamburg längst Alltag. Regelmäßig müssen hier pro Schiffsanlauf in kürzester Zeit weitaus größere Mengen an Containern umgeschlagen werden als in der Vergangenheit. Dies wirkt sich auf die Hafenbetriebe ebenso wie auf die Dienstleister aus. Über Jahrzehnte bewährte Abläufe müssen daher den neuen Entwicklungen angepasst werden.

Eine wesentliche Rolle spielt hierbei die Digitalisierung und konkret die IT-seitige Abbildung der Prozesse. Denn obwohl die Containerlogistik in großem Umfang standardisiert ist, sind viele Informationen der Logistikkette bislang nicht über Schnittstellen miteinander verbunden. Ein wichtiger Ansatz für mehr Effizienz ist es daher, die Daten aus den verschiedenen Systemen unternehmensübergreifend zusammenzuführen. In welchem Umfang und wie dies insbesondere für kleinere und mittlere Unternehmen (KMU) möglich ist, wird derzeit im Rahmen des Forschungsvorhabens „Prozessinnovation durch digitale Dienstleistungen für den Hafen der Zukunft (ProDiS)“ erarbeitet. Partner des vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) mit 1,9 Millionen Euro unterstützten Projekts sind sechs Unternehmen und Forschungseinrichtungen aus Bremen: das IT-Beratungs- und Dienstleistungsunternehmen Axtrion, das BIBA – Bremer Institut für Produktion und Logistik, der Logistikdienstleister Container-Service Friedrich Tiemann, das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL), die Kronschnabel & Franke Schwerlast Spedition sowie das Logistikplanungs- und Managementunternehmen LSA – Logistik Service Agentur. ■■■

FOTOS: FOTOLIA – KRUNJA, CLAUDIA BEHREND

Die Daten zu jahrelang bewährten Abläufen, wie hier beim Umschlag von Containern beim Hafenlogistikdienstleister Tiemann in Bremen, sollen künftig mit denen anderer Unternehmen digital verknüpft werden.





Täglich müssen bei Tiemann rund 400 Lkw-Bewegungen koordiniert werden.

FAKTEN

ProDiS

Projekthalt: Entwicklung digitaler Dienstleistungen für Unternehmen aus der Hafenlogistik für den Containerumschlag, insbesondere für Offshore-Projekte

Projektvolumen: 2,4 Millionen Euro

Projektlaufzeit: November 2015 bis April 2019

Projektpartner: Axtrion, BIBA – Bremer Institut für Produktion und Logistik, Container-Service Friedrich Tiemann, Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL), Kronschnabel & Franke Schwerlast Spedition, LSA – Logistik Service Agentur

Informationen bereitstellen

„Im Rahmen des Verbundvorhabens sollen drei Dienstleistungen entwickelt werden: eine informative, eine planerische und eine operative“, erläutert Ingo Starke, Geschäftsführer des Logistikdienstleisters Friedrich Tiemann. Die Hauptgeschäftsfelder von Tiemann sind der Betrieb von Containerdepots und -frachtstationen in Bremen und Bremerhaven sowie die seemäßige Exportverpackung. „Allein in Bremen haben wir für Depot und Frachtstation täglich circa 400 Lkw-Bewegungen. Pro Woche beladen wir rund 200 Container“, berichtet Starke. „Das Problem ist, dass uns die Speditionen, die die Container und die Ladung zum Packen anliefern, nur ein sehr grobes Zeitfenster für den Anlieferungstermin geben – etwa drei bis fünf Tage vor der Beladung.“ Das liegt unter anderem an den Vertragsbeziehungen der Beteiligten: Der Verloader beauftragt in der Regel einen großen Seefrachtspediteur, für den wiederum mittelständische Fuhrunternehmen die Transporte, beispielsweise zu Tiemann, durchführen. Dabei interessiert den Seefrachtspediteur nicht, wo sich ein Lkw befindet, solange die Ware beziehungsweise der Container rechtzeitig an Bord des gebuchten Schiffs gelangen. Zwischen dem Fuhrunternehmen und Tiemann gibt es hingegen mangels vertraglicher Vereinbarung ebenfalls keinen Datenaustausch. Für Tiemann wie auch seine Wettbewerber führt dies zu Herausforderungen bei der Personalplanung: „Wir sind zwar sehr flexibel, aber dennoch kann es sein, dass sich vor dem Betrieb Schlangen für die Abfertigung bilden oder wir mehr Mitarbeiter eingeplant haben, als dann tatsächlich benötigt werden“, sagt Starke.

Ein Ziel von ProDiS ist es daher, auf einer cloudbasierten Plattform allen Beteiligten am Hafenumschlag die relevanten

Daten zur Verfügung zu stellen. Das würde zu einer Verkürzung der Transportzeiten, einer kürzeren Verweildauer auf dem Terminal und damit auch zu einer Kostenreduktion und Wettbewerbsvorteilen gegenüber anderen Häfen führen.

Bessere Planung

Ein weiterer Ansatz ist neben der informativen Seite die planerische, beispielsweise beim „Cargo Closing“, dem Ladeschluss im Hafenterminal. Der Termin dafür – in der Regel zwei Tage vor Beginn der Verladung im Hafen – wird von der Reederei in Zusammenarbeit mit dem Terminal festgelegt. Dies geschieht auf der Basis von Schiffsfahrplänen, die von den meisten Reedereien auf ihrer Webseite veröffentlicht, aber nur zum Teil und nicht in Echtzeit aktualisiert werden. Das liegt daran, dass die Bewegungsdaten aus dem automatischen Identifikationssystem AIS (Automatic Identification System) bisher nicht mit den Fahrplänen verknüpft werden. „Eine Abweichungsanalyse gibt es nicht“, konstatiert Starke. „Oft ist aber anhand der AIS-Daten schon Tage im Voraus klar, dass das Schiff später im Hafen sein wird.“ Würden diese Informationen allen Beteiligten rechtzeitig vorliegen, könnten sie sich darauf einstellen und der Termin für das Cargo Closing könnte dynamisch festgelegt werden. Dies würde wiederum mithilfe einer cloudbasierten Plattform erfolgen, auf der die Daten und Informationen aus den Fahrplänen und den AIS-Daten miteinander verknüpft wären. „Das würde auch dazu beitragen, dass die Demurrage- und Detentiongebühren, das Warte- und Standgeld für die Container am Terminal, deutlich reduziert werden können“, resümiert Starke die Vorteile.

Effizientere Arbeitsabläufe

Eine präzisere und dynamischere Steuerung des Cargo Closings betrifft neben der Information und Planung auch die operativen Dienstleistungen. „Heute ist es so, dass ein Container zum Zeitpunkt des Verladeschlusses physisch am Terminal sein muss“, erläutert Starke. „Für den Prozess selbst ist das hingegen gar nicht erforderlich, solange klar ist, dass die Box rechtzeitig bis zur Beladung des Schiffs bereitsteht.“ Dass die Reedereien hieran nicht rühren wollen, hat einen einfachen Grund: Regelmäßig kommt es vonseiten der Spediteure und Verlader zu No-Shows. Das heißt: Die für ein Schiff gebuchten Container werden nicht rechtzeitig oder gar nicht angeliefert. Die Reedereien versuchen zwar, dies durch Gebühren einzudämmen, wirklich gelungen ist ihnen das allerdings bisher nicht. Auf der anderen Seite beschweren sich die Verlader und Spediteure darüber, dass Container trotz der entsprechenden Kontrakte nicht geladen werden, weil

regelmäßig Schiffe überbucht werden. Mehr Transparenz und ein homogener Informationsaustausch können daher eine bessere Planbarkeit für alle Beteiligten gewährleisten.

Noch keine Marktreife

Profitieren würden davon insbesondere die Terminalbetreiber, aber auch die Spediteure und Verlader. Die IT-Hafendienstleister wären dafür prädestiniert, solch eine Plattform zu schaffen. „Wie allerdings eine solche Lösung finanziert werden kann, ist noch offen. Schließlich können wir im Rahmen des Projekts lediglich Demonstratoren entwickeln, einer davon zum Cargo Closing“, sagt Heiko Duin, Wissenschaftlicher Mitarbeiter am BIBA und Projektleiter für ProDiS. „Wir gehen zudem davon aus, dass die Erkenntnisse aus ProDiS auf ähnlich geartete Branchen wie Güterverkehrszentren (GVZ) und die Baustellenfertigung übertragbar sind.“ (cb)

Weitere Informationen:
www.seehafen-der-zukunft.de

FOTO: CLAUDIA BEHREND



DAS GVZ JADEWESERPORT

MEHRWERT DURCH LEISTUNG, SERVICE UND FLÄCHE

Größer, höher, weiträumiger,

im GVZ JadeWeserPort ist alles möglich. Wir haben die Flächen für Ihr Business. Ob Multi-User-Halle, Hochregal, Kommissionier- und Verteilzentrum oder funktionale Gebäude für höchste logistische Anforderungen. Denken Sie groß, agieren Sie im GVZ JadeWeserPort.



Logistik mit Leuchtkraft

Seit der Gründung 1980 ist die Bremerhavener Spedition GCD Glomb Container Dienst auf den Transport von Seecontainern spezialisiert. In der zweiten Generation hat sich das Unternehmen zu einem Anbieter von passgenauen Logistikkonzepten und -dienstleistungen weiterentwickelt.

Auf der Straße fallen sie richtig auf: die pinkfarbenen Lkws von Glomb. „Das war auch die Idee dahinter“, erzählt Sigward Glomb junior, der zusammen mit seinem Bruder Matthias das von Sigward Glomb senior gegründete Unternehmen leitet. „Ursprünglich wollte mein Vater die Sattelaufleger zum Schutz vor Diebstahl im damals unbewachten Hafen einfach auffällig lackieren. Seit den 1990-er Jahren ist Pink nun auch unsere Firmenfarbe.“ Genauso soll das Firmenmotto „Think Pink“ auf den 60 speditionseigenen Lkws ein positives Denken und Image bewirken. Diese sind vor allem auf den Strecken im sogenannten nassen Dreieck, also von und nach Bremerhaven, Bremen und Hamburg, sowie zu den Seehäfen in Rotterdam und Antwerpen unterwegs. „Zu 90 Prozent fahren wir Container, jeweils fünf Prozent entfallen auf Schwertransporte und Entsorgungslogistik“, berichtet Glomb.

Die für den Familienbetrieb wichtigsten Relationen sind der Nah- und Fernverkehr innerhalb von Deutschland und in Osteuropa, wo rund 150 Lkws im Einsatz sind. Einen Schwerpunkt bilden dabei Seecontainertransporte von und nach Polen. Die hundertprozentige Tochtergesellschaft KGI Glomb Logistics in Gdynia, dem größten polnischen See-



hafen, steuert die Geschäfte vor Ort. Hierzu zählen die Abwicklung von Im- und Exportcontainern im innerpolnischen Verkehr aber auch klassische Speditionsdienstleistungen, wie Umschlag und Zollabwicklung zum Leistungsspektrum.

Flexibler Kundenservice ist unabdingbar

Ob in Deutschland oder in Osteuropa, eines ist immer gleich: „Besonderen Wert legen wir darauf, möglichst jeden Container pünktlich zu stellen und den Kunden proaktiv zu informieren“, sagt Glomb. Wichtige Bestandteile des Dienstleistungsumfangs sind dafür die elektronische Flottenführung über ein modernes Kommunikationssystem, Tracking and Tracing mit Fahrzeugortung in Echtzeit, sowie die elektronische Auftragsübermittlung in die Fahrzeuge mit gleichzeitiger Statusmeldung an den Kunden. Dies sind vor allem Reedereien und Seehafenspeditionen sowie, für die letzte Meile, Umschlagsunternehmen in den Seehäfen. Mit ihnen hat Glomb zwar Rahmenverträge – diese beinhalten allerdings weder Mengenzusagen noch Terminzusagen. „Zum Großteil vergeben unsere Kunden ihre Trampaufträge für den Im- und Export sehr kurzfristig, also mit einer Vorlaufzeit von durchschnittlich etwa einem Tag“, berichtet Glomb. „Unerlässlich ist daher viel Flexibilität.“

Transportiert werden neben Standardboxen auch Kühlcontainer mit Spezialchassis, die eine eigene Stromversorgung des Containers und damit eine durchgängige Kühlkette ermöglichen. Mithilfe der Flotte von fünf Tiefladern mit unterschiedlichen Ladehöhen, Nutzlasten und Ausstattungsmerkmalen werden zudem Großraumtransporte durchgeführt. Hier werden die Kunden bei der Verladung unterstützt. Zudem kümmert sich der Containerdienstleister um die Routenplanung, die Lastverteilungspläne und das Einholen behördlicher Genehmigungen bis hin zur Gestellung von Begleitfahrzeugen.

Gute Fahrer gesucht

Unabhängig davon, ob es sich um den Transport einer Standardbox oder um High-and-Heavy-Ladung handelt, zählt für das Unternehmen vor allem der Kundenservice. „Unentbehrlich sind dafür natürlich zuverlässige und gute Fahrer“, so Glomb. Diese zu finden wird trotz der in diesem Jahr sehr guten Auftragslage mit großem Mengenzuwachs jedoch immer schwieriger. Früher hatte das Unternehmen meist zwölf Auszubildende pro Jahrgang, heute sind es nur noch drei bis fünf. „Der Fahrermangel ist ein Riesensproblem“, bedauert Glomb. „Unser Fuhrparkleiter verbringt inzwischen mehr als die Hälfte seiner Arbeitszeit mit der



Als Geschäftsführende Gesellschafter leiten Sigward (rechts) und Matthias Glomb die von ihrem Vater gegründete Spedition.

Suche nach Fahrern.“ Einen Vorteil gebe es allerdings auch: Durch die entstandene Verknappung der Kapazitäten ist manch ein Kunde dann auch mal bereit, etwas mehr zu bezahlen. „Grundsätzlich aber ist in unserem Geschäft zu 99 Prozent der Preis entscheidend“, resümiert Glomb. Um einen attraktiven Preis anbieten zu können und auch die Umwelt zu schonen, hat das Unternehmen eine Höchstgeschwindigkeit der Lkws von 82 Stundenkilometer festgelegt. Zudem werden alle Fahrer regelmäßig geschult. „Dafür kommen einmal im Jahr die Trainer der Hersteller zu uns und zeigen den Fahrern mögliche Einsparpotenziale.“ Das Ergebnis kann sich sehen lassen: „Unsere Lkws benötigen im Nahverkehr für 100 Kilometer nur etwa 28 Liter, im Fernverkehr etwa 24 Liter und damit rund 4 Liter weniger als im Durchschnitt“, freut sich Glomb. Zuträglich ist dabei außerdem die mit einem Durchschnittsalter von unter zwei Jahren sehr junge Fahrzeugflotte. „All das rechnet sich für uns, denn pro Euro Kraftstoffeinsparung bedeutet das entsprechend weniger Verschleiß.“ Davon profitieren auch die Fahrer. Das von der Spedition eigens erarbeitete und im Laufe der Zeit weiterentwickelte Fahrerprämiensystem honoriert eine vorausschauende und energieeffiziente Fahrweise mit einer monatlichen Prämie von bis zu 300 Euro. Positiv ausgewirkt haben sich die Anstrengungen auch für das Unternehmen: Vor einigen Jahren erhielt Glomb den „Green Freight and Logistics Award“ der Metropolregion Bremen/Oldenburg.

Neben dem wichtigen grünen Aspekt bleibt auch die Farbe Pink ein wichtiger Bestandteil der Firmenphilosophie. Denn die Aussichten sind rosig: Aufgrund der positiven Mengenentwicklung in diesem Jahr und des damit verbundenen Personalzuwachses platzen die bisherigen Räumlichkeiten aus allen Nähten. Im ersten Quartal 2018 bezieht Glomb daher neue und größere Räumlichkeiten in der rund 300 Meter vom bisherigen Standort entfernten Nevadastraße. Und auch von dort wird es heißen: „Think Pink.“ (cb)

FAKTEN

GCD Glomb Container Dienst

Gründung: 1980

Unternehmenssitz: Bremerhaven

140 Mitarbeiter, davon rund 85 Fahrer

Fuhrpark: 60 eigene Lkws, davon 5 Tieflader und 120 Containerchassis

Transportleistung 2016: 120.000 TEU

Umsatz 2017: rund 30 Millionen Euro

Weitere Informationen: www.glomb.com



Ohne Kapitän, aber mit Perspektive

Rund um den Globus arbeiten Forscher und Techniker daran, dass der Traum vom autonomen Schiff bald Wirklichkeit wird. Der LOGISTICS PILOT sprach mit Professor Carlos Jahn über Schiffe ohne Kapitän sowie über realistische Zeitfenster und erhöhte Sicherheit.

Nachdem sich bereits auf der Straße, der Schiene und in der Luft verschiedene Verkehrsträger über längere Strecken unbemannt fortbewegen können, stellt sich die Frage, wann die ersten autonomen Containerschiffe ihre Fracht über die Ozeane bringen werden. „Die Vision von vollautomatischen Schiffen ohne Kapitän und ohne Besatzung könnte zwischen 2020 und 2040 Realität werden“, so Professor Carlos Jahn, Leiter des Instituts für Maritime Logistik (MLS) an der Technischen Universität Hamburg und des Fraunhofer-Centers für Maritime Logistik und Dienstleistungen (CML). Dabei unterscheidet der Experte zwischen zwei Szenarien: der Fahrt in Küstennähe und dem Einsatz im internationalen Schiffsverkehr. „Wenn, wie im Fall der ‚Yara Birkeland‘ in Norwegen, nur ein Flaggenstaat involviert ist und das Schiff nur an der Küste zwischen zwei Häfen operiert, lässt sich das einfacher umsetzen als bei einem Schiff, das rund um den Globus in einer Vielzahl unterschiedlicher Häfen unterwegs ist. Daher werden autonome Containerschiffe, die auf weltweiten Routen operieren, kaum

vor 2030 Wirklichkeit werden – auch wenn die wesentlichen Technologien dafür bereits vorhanden sind und erfolgversprechende Prototypen entwickelt wurden.“

Drei Komponenten, drei Arbeitsfelder

Ein vollautomatisches Schiff als System setzt sich neben dem Schiffskörper aus drei Komponenten zusammen: einer autonomen Brücke, einem autonomen Maschinenraum und einer Landkontrollstation. Dabei wird die Brücke mit entsprechender Navigationstechnik und Kameras ausgestattet, die im Zusammenspiel in der Lage sind, selbstständig ein nautisches Lagebild zu erfassen und Ausweichmanöver vorzuschlagen, falls zum Beispiel eine Kollision droht. „Wir haben das im Mai 2017 mit einem 3.000-TEU-Containerschiff im Mittelmeer getestet, und es hat reibungslos funktioniert“, erläutert Jahn.

Nicht ganz so weit wie die Entwicklung auf der Brücke ist der Stand der Dinge im autonomen Maschinenraum, wo Haupt- und Hilfsaggregate unter anderem für den Antrieb

„Autonome Containerschiffe, die auf weltweiten Routen operieren, werden kaum vor 2030 Wirklichkeit werden.“

Prof. Carlos Jahn, Leiter des Fraunhofer-Centers für Maritime Logistik und Dienstleistungen (CML)



und die Energieerzeugung verantwortlich sind. „Diese Maschinen sind bislang noch so konzipiert, dass sie nur im Zusammenspiel mit Menschen funktionieren, die für die Wartung und Montage verantwortlich sind. Hier gilt es Lösungen zu finden, wie die Technik zuverlässiger und ohne direkten menschlichen Eingriff arbeiten kann“, zeigt Jahn die wesentlichen Herausforderungen in diesem Arbeitsfeld auf.

Alle Zustandsdaten des autonomen Schiffs, sowohl von der Brücke als auch aus dem Maschinenraum, werden nach ihrer Erfassung via Satellit an die Landkontrollstation – die dritte Komponente des Systems – übermittelt. Dort sitzt erfahrenes Personal, das jederzeit in der Lage ist, in den Steuerungsprozess einzugreifen. „Das sind Abläufe, wie sie heute schon teilweise in den Fleet Operations Center erfolgen. Allerdings muss noch intensiv an der Optimierung der Kommunikationskanäle gearbeitet werden – vor allem, was die Themen Cyber-Sicherheit und weltweite Satellitenabdeckung betrifft“, gibt Jahn zu bedenken.

Sicherer, wirtschaftlicher, ökologischer

Für ihn wäre eine umfassende Automatisierung an Bord und eine lückenlose Überwachung von Land aus ein großer Schritt zu mehr Sicherheit auf den Weltmeeren, zumal der überwiegende Teil von Schiffsunfällen auf menschliches Versagen zurückzuführen ist. Und für den Fall, dass die Technik mal nicht so reagiert, wie sie sollte? „Dann muss der Mensch von Land aus in den automatisierten Schiffsbetrieb eingreifen“, so Jahn.

Unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit sehen zahlreiche Experten die Vorteile autonomer Schiffe vielmehr in der Reduktion des Treibstoffverbrauchs als in der Einsparung von Personalkosten. Da man auf Aufbauten und Hotelsysteme verzichten kann, reduziert sich neben den Baukosten auch das Gewicht. Dies sorgt für einen geringe-

ren Windwiderstand des Schiffes, was sich in einer Senkung des Treibstoffverbrauchs und damit auch in einer geringeren Umweltbelastung widerspiegelt. „Die Einsparpotenziale überwiegen in der Regel die Kosten für die Automatisierung an Bord“, so die Erfahrung von Jahn.

Plädoyer für mehrere Zwischenstufen

Er selbst arbeitet seit Oktober 2017 mit dem CML und fünf weiteren Partnern unter der Federführung des Technikkonzerns Voith an der Fernsteuerung von Hafenschleppern. Das Projekt schließt sich an vorausgegangene Forschungsarbeiten wie Maritime Unmanned Navigation through Intelligence in Networks, kurz MUNIN, an, in dem das CML zwischen 2012 und 2015 wichtige Erkenntnisse für die autonome Schifffahrt gewonnen hatte. Mit diesem Know-how im Gepäck vertritt Jahn den Standpunkt, dass der Schritt zur autonomen Schifffahrt nicht ad hoc mit komplett unbemannten Verkehrsträgern erfolgen sollte, sondern dass mehrere Zwischenstufen zweckmäßig wären, „in denen sich der Mensch und die Technik im Sinne einer sicheren und effizienten Logistik ergänzen“. Darüber hinaus sieht er vor allem bei Prozessen in und um die Häfen – von der Revierfahrt bis zum Bunkern – in absehbarer Zeit noch keine technische Lösung, die die Arbeit der Menschen, vor allem die der Kapitäne und Lotsen, gleichwertig und komplett ersetzen kann.

Eine besonders hohe Hürde gilt es für die Branche nach Jahns Meinung auch im rechtlichen Bereich zu meistern, da die internationale Gesetzgebung bislang nur auf bemannte und von einer Crew gesteuerte Schiffe ausgelegt ist und auch die Deutsche Bemannungsrichtlinie bislang für verschiedene Schiffsgrößen die Zahl der Crewmitglieder vorgibt. Hier sei vor allem die Weltschifffahrtsorganisation IMO gefordert, ein verbindliches, neues Regelwerk zu erstellen. (bre)



Container für alle Fälle

Vor über 50 Jahren revolutionierte der Container den weltweiten Güterverkehr. Inzwischen wird er jedoch nicht nur als eine reine Transportbox genutzt. Die CHS Container Group hat sich den wandelnden Marktanforderungen angepasst und bietet eine Vielzahl von Produkten und Dienstleistungen rund um den – zumeist eckigen – Behälter.

Der Startschuss für die CHS Container Group fiel 1978 mit gerade einmal einer Handvoll Mitarbeitern. „Zu dieser Zeit wurde der Container ausnahmslos für den Transport von Gütern, insbesondere auf dem See- und Landweg genutzt“, so Christian Leopold, Prokurist Marketing und Sales bei dem in Bremen ansässigen Containerspezialisten. Dementsprechend war das Unternehmen – damals noch als CHS Container Handel – zunächst auf den Verkauf, die Zwischenlagerung und die Reparatur von Reederei-Containern fokussiert. „Das bedeutete in erster Linie Entrostern, Beulen oder Dellen entfernen und Wind- und Wasserdichtigkeit herstellen“, beschreibt Leopold.

40 Jahre Erfahrung

Das ist heute, im Jahr des 40-jährigen Firmenbestehens, komplett anders. Denn das Familienunternehmen entwickelt, konstruiert und produziert inzwischen in der dritten Generation Boxen für nahezu jede Anforderung: ob Standardcontainer, Kühlcontainer, Raumelemente oder individuell angefertigte Spezialcontainer. Die Palette reicht von komplett ausgerüsteten Werkstattcontainern für Windenergieunternehmen, über Container mit ausgefeilter Umweltmesstechnik – die derzeit nordöstlich von Manaus mitten im Regenwald zum Einsatz kommen – bis hin zu Sanitär-, Küchen- und Kühlzellenboxen für das Münchener Oktoberfest. Parallel



Frank Pöser (links) und Christian Leopold steuern als Mitglieder der CHS-Geschäftsführung die Geschicke des Bremer Containerspezialisten.

dazu hat man in den vergangenen drei Jahren rund 1.800 Raumelemente für Kindergärten, Kindertagesstätten und Flüchtlingsunterkünfte im Raum Bremen-Hamburg schlüsselfertig abgeliefert. „Geht nicht, gibt's nicht! Aufgrund der vielfältigen Ausbildungen der Mitarbeiter sind wir im Prinzip in der Lage, jede Kundenanforderung zu realisieren“, so Leopold.

In der Vergangenheit hat die CHS Container Group zahlreiche Meilensteine gesetzt. So erfolgte 1994 die Übernahme der Geschäftsanteile durch Carsten Leopold und Werner Pöser von der Gründerfamilie Heinz-Dieter Feldhausen. Durch diesen Schritt wurden die Weichen für die heutige Gruppenstruktur mit drei operativ getrennten, aber kompetenzübergreifend zusammenarbeitenden Standbeinen gelegt. Vier Jahre später begann die internationale Ausrichtung des Unternehmens mit eigenen Niederlassungen in Deutschland sowie Tochter- und Beteiligungsgesellschaften und Depots in Europa und rund um den Globus. Dabei wuchs die Zahl der Mitarbeiter bis heute auf 170 in Deutschland und 240 weltweit. Zu ihnen gehören unter anderem Experten aus den Bereichen Spedition, Schifffahrt, Maschinen- und Schiffbau, Kfz-Technik sowie Industrie und Handel.

Bewährte Dreiteilung

Die heutige Aufgliederung in drei Unternehmensbereiche fand 2003 ihren Anfang. Damals erhielt CHS Container Handel

zunächst Verstärkung durch CHS Südcon, das auf das Know-how und Equipment für die Herstellung und den Vertrieb von Kühlcontainern und Tiefkühlzellen spezialisiert ist. 2004 folgte die Ausgründung des Bereiches Sonderbau der CHS Container Handel in das Unternehmen CHS Spezialcontainer, das funktionale und individuelle Containerlösungen aller Art umsetzen sollte – getreu dem Motto „Alles, nur kein Standard“. „Diese Aufteilung hat sich bewährt“, so Leopold: „Zum einen sind die Kompetenzen klar geregelt, zum anderen bietet uns diese Struktur auch die Möglichkeit, das Wissen der gesamten Gruppe in die jeweiligen Projekte einfließen zu lassen“.

Das Herzstück aller Gruppen-Aktivitäten ist das 55.000 Quadratmeter große Gelände in Bremen. In dem dortigen Depot werden jährlich nicht nur rund 10.000 zumeist gebrauchte Container repariert, sondern es stehen jederzeit auch über 1.000 Seecontainer für den sofortigen Einsatz zur Verfügung. Für die Vermietung kommen rund 7.000 Einheiten, die als Seecontainer, Raumelemente, Lager- oder Kühlcontainer ausgeliefert werden können, hinzu. Abgerundet wird die hiesige „Boxen-Flotte“ durch rund 500 Spezialcontainer, die jährlich am Standort fertiggestellt werden und das Firmengelände in alle Welt verlassen. „Trotz unserer internationalen Ausrichtung liegt der Schwerpunkt unserer Aktivitäten auf den deutschen Exporteuren, Speditions- und Transportunternehmen sowie Maschinen- und Anlagenbauern“, gibt Leopold einen Einblick in die Kundenstruktur.

Nicht immer quadratisch

Sie alle profitieren von der Vielseitigkeit der CHS Container Group. Dabei kann es auch mal vorkommen, dass die eine oder andere Box tatsächlich nicht quadratisch ist und auch nicht dem ISO-Standard entspricht. Leopold denkt in diesem Zusammenhang insbesondere an eine Lufttransportbox, die für Siemens gebaut und für den Transport von Spezialwerkzeugen benötigt wurde. Mit diesem Equipment können die Monteure weltweit Reparaturen und Instandhaltungen an Kraftwerken durchführen. „Dem Einsatz von Containern sind inzwischen kaum Grenzen gesetzt, sodass wir uns flexibel auf die individuellen Wünsche unserer Kunden einstellen müssen und können“, so Leopold. Und er verrät: „Die Kosten für einen Container sind ähnlich breit gefächert wie beim Kauf eines Autos – sie fangen bei rund 1.000 Euro für einen gebrauchten Standardcontainer an und können bis zu 350.000 Euro für einen Spezialcontainer reichen.“ (bre)

FAKTEN

CHS Container Group

Gegründet: 1978

Unternehmenssitz: Bremen

Niederlassungen in Deutschland: Bremerhaven, Hamburg, Memmingen, München-Parsdorf und Worms

Standorte weltweit: Dänemark, Großbritannien, Niederlande, Polen, Türkei, Ukraine und Taiwan

Depots außerhalb Europas: Argentinien, Bolivien, Brasilien, Paraguay und Uruguay

Mitarbeiter: 170 in Deutschland, 240 weltweit

Weitere Informationen: www.chs-containergroup.de

KOMPAKT

HANNOVER. In der Sitzung des Aufsichtsrats der Hafengesellschaft Niedersachsen Ports (NPorts) am 8. Dezember ist der Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung, **Dr. Bernd Althusmann**, zum Vorsitzenden des Gremiums gewählt worden. Er war am Vortag zusammen mit Frank Doods, Staatssekretär im Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz, von der Landesregierung in den Aufsichtsrat entsandt worden. Mit dieser Wahl hat Althusmann seinen Vorgänger **Olaf Lies** abgelöst, der inzwischen Umwelt- und Energieminister des Bundeslands ist.



ELSFLETH. Der Kapitän und Reeder **Horst Werner Janssen** ist im Oktober im

Alter von 84 Jahren gestorben. Als Ehrenbürger von Elsfleth hat er sich nicht nur um die Stadt verdient gemacht, sondern sich auch für die Schifffahrt und den nautischen Nachwuchs eingesetzt. 1992 erhielt Janssen das Bundesverdienstkreuz am Bande. Als 1. Vorsitzender des Nautischen Vereins Elsfleth konnte er regelmäßig prominente Gäste als Festredner zum Essen in der Stadthalle gewinnen. Dazu gehörten der frühere Bundespräsident Christian Wulff, Ex-Bundeskanzler Gerhard Schröder sowie zahlreiche Führungskräfte der maritimen Wirtschaft.

JadeWeserPort: Althusmann in Aufsichtsräte entsendet

HANNOVER. Die Niedersächsische Landesregierung hat im Dezember beschlossen, den Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung, **Dr. Bernd Althusmann**, in die Aufsichtsräte der Gesellschaften JadeWeserPort Realisierung, JadeWeserPort Realisierungs-Beteiligung und Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing zu entsenden. Umweltminister Olaf Lies wird seine Mandate in den Aufsichtsräten der Gesellschaften fortführen. Gegenüber der Hannoverschen Allgemeinen Zeitung sprach sich Althusmann für die geplante Erweiterung des Hafens aus und sagte: „Wir haben die Chance, den JadeWeserPort zu einer neuen Erfolgsgeschichte zu machen, und sollten diese als führendes Land im Bereich der maritimen Wirtschaft nutzen.“



BVL: Blackburn folgt auf Klinkner

BREMEN. Zum 1. Januar hat **Prof. Dr. Robert Blackburn** das Amt des Vorstandsvorsitzenden der Bundesvereinigung Logistik (BVL) übernommen. Er folgte auf Prof. Dr.-Ing. Raimund Klinkner, der dem gemeinnützigen Verein seit 2007 führte. Blackburn gehört dem BVL-Vorstand seit 2011 an und ist Vorsitzender des Vorstands und CEO der Hoffmann SE, München. „Ich freue mich darauf, unsere BVL in die Zukunft zu führen. Das Jubiläumsjahr 2018 wird dabei die erste große Herausforderung sein“, sagte Blackburn nach seiner Wahl.



Neuer Geschäftsführer bei Willenbrock

BREMEN. Am 1. November hat **Kai Froböse** die Geschäftsführung der Willenbrock-Gruppe übernommen. Der studierte Betriebswirt war zuvor über 14 Jahre in verschiedenen Führungspositionen in der Automobil- und Windenergiebranche tätig. Froböse folgt auf Frank Sturm, der die Willenbrock-Gruppe seit März 2017 als kommissarischer Geschäftsführer leitete. Das Bremer Unternehmen ist Vertragshändler von Linde Material Handling und bietet als Rundum-Dienstleister in der Intralogistik Komplettlösungen für den innerbetrieblichen Transport.

NHV-Vorsitzender Dirks wiedergewählt

OLDENBURG. Die Niedersächsische Hafenvertretung (NHV) hat im Dezember ihren Vorstand für die kommenden zwei Jahre gewählt. Dabei wurde **Karsten Dirks**, Emdrer Verkehrs und Automotive Gesellschaft, als Vorsitzender wiedergewählt. Ebenfalls im Amt bestätigt wurden Uwe Jacob, Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung, John H. Niemann, Wilhelmshavener Hafenwirtschaftsvereinigung, Hans-Peter Zint, Hafenwirtschaftsgemeinschaft Cuxhaven und Michael Appelhans, Rhenus Midgard, Nordenham.





Bürgermeister ehrt 13 Logistikbotschafter

BREMEN. Knapp 60 stolze Logistikbotschafter zählt das Land Bremen inzwischen. Die zuletzt gekürten **13 VIA BREMEN Logistics Ambassadors** nahmen am 15. November von Bremens Bürgermeister Dr. Carsten Sieling ihre Urkunden entgegen. Zuvor hatten die aus zwölf Nationen stammenden Studenten der Jacobs University Bremen und der Universität Bremen auf Exkursionen die logistische Kompetenz des Landes vermittelt bekommen. Jetzt wollen sie ihr Wissen als Botschafter weitergeben und so einen nachhaltigen Werbeeffect für den Logistikstandort Bremen erzielen.



Hailer übergibt DVF-Geschäftsführung

BERLIN. Fünf Präsidenten und über 100 Präsidiumsmitglieder hat **Thomas Hailer** in seiner 15-jährigen Amtszeit als Geschäftsführer beim Deutschen Verkehrsforum (DVF) erlebt. Zum Jahreswechsel übergab Hailer nun die Führung an **Heike van Hoorn**. Mehr als 180 Weggefährten aus Politik, Verwaltung, dem Verbandswesen, Unternehmen und dem DVF verabschiedeten ihn kurz vor Weihnachten mit einer Feier im Berliner Zollpackhof. Der 52-jährige Hailer schätzt seine Nachfolgerin als „erfahrene Netzwerkerin und Lobbyistin“.



Beste IHK-Abschlussprüfung in Deutschland

BERLIN. Als bester deutscher Prüfungsteilnehmer der IHK-Abschlussprüfung für den Ausbildungsberuf „Fachkraft für Hafentlogistik“ wurde **Sebastian Heinemann (links)** im Dezember von der Deutschen Industrie- und Handelskammer (DIHK) geehrt. Heinemann gelang es überdies, seine Ausbildung im Sommer 2017 nach nur zwei statt drei Jahren abzuschließen. Er ist auch nach seiner erfolgreichen Abschlussprüfung weiterhin für Weserport tätig. Die DIHK zeichnet jährlich die rund 200 besten Auszubildenden der IHK-Berufe aus.



Erster weiblicher Kapitän bei EMS-Fehn

LEER. Die EMS-Fehn-Group freut sich über ihre erste Kapitänin: **Pia Propfel** übernahm bereits im August 2017 das Kommando auf der „Fehn Luna“, die Stück- und Massengut sowie Projektladung an Bord nehmen kann. Propfel ist Absolventin der Seefahrtschule Emden/Leer und hat als 2. Offizier und Chief Mate bereits umfangreiche Erfahrungen auf Schiffen der EMS-Fehn-Group gesammelt. Matthias Hesse, Geschäftsführer Fehn Ship Management: „Propfel ist ein erfahrener nautischer Offizier. Sie hat alle Qualitäten, die wir von einem Kapitän erwarten.“

Bestellung zum Prokuristen

BREMEN. Zum Jahreswechsel haben **Christian Froelich (rechts)** und **Valerio Kreutzer** neue Aufgaben bei IPSEN LOGISTICS übernommen und wurden zu Prokuristen bestellt. Beide sind seit ihrer Ausbildung in der Spedition tätig. Froelich hat die Leitung der Importaktivitäten Seefracht für Gesamtdeutschland übernommen, während Kreutzer als Direktor Verkauf Deutschland für die Verkaufsaktivitäten in der Luft- und Seefracht verantwortlich ist. IPSEN LOGISTICS verfügt neben den Seefrachtniederlassungen in Bremen, Bremerhaven und Hamburg über Niederlassungen an wichtigen Flughäfen in Deutschland.





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

 Gemeinschaftlicher Messeauftritt unter der Dachmarke „German Ports“

In den kommenden Wochen stehen spannende Messetermini auf dem Programm, die nicht nur für die maritime Branche in Norddeutschland von Interesse sind: zum Beispiel die „Intermodal South America“, die „transport logistic China“ und die „Breakbulk China“. Ganz oben im Kalender der Experten für massenhaftes Stückgut und Projektladung steht 2018 die „Breakbulk Europe“ im Mai in Bremen.



Der Messestand der Seaports of Niedersachsen auf der „Breakbulk China“ war im vergangenen Jahr ein Publikumsmagnet.

FRUIT LOGISTICA

www.fruitlogistica.com

7. – 9.2.2018
Berlin, Deutschland

Intermodal South America

www.intermodal.com.br/en



13. – 15.3.2018
São Paulo, Brasilien

Breakbulk China

www.breakbulk.com

26. – 28.3.2018
Shanghai, China

MODEX

www.modexshow.com

9. – 12.4.2018
Atlanta, USA

transport logistic China

www.transportlogistic-china.com

16. – 18.5.2018
Shanghai, China

Breakbulk Europe

www.breakbulk.com

29. – 31.5.2018
Bremen, Deutschland

Kundenevents

Sie wollen uns besser kennenlernen und gemeinsam mit Branchenexperten die neuesten Marktentwicklungen diskutieren? Eine hervorragende Gelegenheit hierfür bieten unsere Veranstaltungsreihen „logistics talk“ und „Hafen trifft Festland“, die auch im Jahr 2018 in regelmäßigen Abständen stattfinden werden.



Die bremenports-Veranstaltungsreihe „logistics talk“ findet demnächst in Neuss, Prag, Budapest und Linz statt.

logistics talk

www.bremenports.de/veranstaltungen

1.3.2018
Neuss, Deutschland

Jahrespressekonferenz der niedersächsischen Seehäfen

www.seaports.de

5.3.2018
Oldenburg, Deutschland

logistics talk

www.bremenports.de/veranstaltungen

18.4.2018
Prag, Tschechien

logistics talk

www.bremenports.de/veranstaltungen

19.4.2018
Budapest, Ungarn

logistics talk

www.bremenports.de/veranstaltungen

14.6.2018
Linz, Österreich

Hafen trifft Festland

www.seaports.de, www.jadeweserport.de

28.6.2018
Ulm, Deutschland

Weitere Highlights

Im Vorfeld der „Breakbulk Europe“ kommen im Mai Projektladungsspezialisten aus der ganzen Welt zum dreitägigen Meeting des „Global Project Logistics Networks (GPLN)“ in Bremen zusammen.

Global Project Logistics Network (GPLN)

www.gpln.net

26. – 28.5.2018
Bremen, Deutschland

ShortSeaShipping Days

www.shortseashipping.de

20. – 21.6.2018
Lübeck, Deutschland

Review

In München, Berlin und Bremen tauschten sich Experten in den vergangenen Wochen über verschiedene Schwerpunkte der maritimen Wirtschaft aus.

logistics talk

MÜNCHEN. Die bremenports-Veranstaltungsreihe „logistics talk“ gastierte am 30. November in München. Nachdem Michael Skiba, Marketingleiter bei bremenports, in Vertretung seines terminlich verhinderten Geschäftsführers Robert Howe, die zahlreichen Gäste im Seehaus im Englischen Garten begrüßt hatte, zeigte Knut Sander, Vorstandsvorsitzender des ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (spc) in seinem gleichnamigen Vortrag „Gute Gründe für den Kurzstreckenseeverkehr“ auf. Darin wurde beschrieben, wie multimodale Logistikkonzepte dazu beitragen können, den Güterverkehr auf der Straße zu entlasten. Außerdem stellte CargoSoft, ein Bremer Anbieter für Transportmanagement-Lösungen, seine Leistungen im Rahmen eines kurzen Vortrags vor. Das anschließende Get-together wurde von den Teilnehmern genutzt, um bestehende Kundenbeziehungen zu pflegen und neue Kontakte zu knüpfen.



Die Veranstaltungsreihe „logistics talk“ war auch in München wieder ein Garant für angeregte Fachgespräche.

logistics talk-Neujahrsempfang

BERLIN. Das Kalenderjahr wird von bremenports traditionell mit dem Neujahrsempfang eingeläutet: Am 11. Januar folgten 150 Gäste aus Wirtschaft, Politik und Verwaltung der Einladung der Hafenmanagement-Gesellschaft in die Bremische Landesvertretung in Berlin. Dort wurden sie von Jörg Schulz, Staatsrat beim Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen in Bremen, und von bremenports-Geschäftsführer Robert Howe begrüßt. Im Anschluss zeigte Kerstin Covers, Geschäftsführerin TFG Transfracht, auf, welche Herausforderungen die Digitalisierung an den „Operateur der Zukunft“ stellt. Dabei ließ sie auch Erfahrungen aus dem TFG-Zugsystem „AlbatrosExpress“ einfließen, das die Häfen in Hamburg, Bremerhaven, Wilhelmshaven und Koper (in Slowenien) miteinander verbindet. Das nachfolgende Get-together bot die Gelegenheit, sich miteinander auszutauschen und zu vernetzen.



Nach der Begrüßung durch Robert Howe nahm Kerstin Covers die Gäste mit ihrem Vortrag auf eine spannende Reise in die „Welt der Digitalisierung“.

Fachforum Projektlogistik

BREMEN. Bereits zum vierten Mal fand in Bremen das Fachforum Projektlogistik statt, das in diesem Jahr erstmalig von der Bremischen Hafenvertretung organisiert wurde. Dabei tauschten sich zahlreiche Experten aus Wirtschaft, Wissenschaft, Politik und Verwaltung am 15. Januar im Haus der Bürgerschaft über aktuelle Trends und Entwicklungen beim Transport von Großanlagen aus. Nach der Begrüßung durch Klaus Platz, Geschäftsführer Bremische Hafenvertretung, und Jörg Schulz, Staatsrat beim Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen in Bremen, drehte sich alles um die Fragestellung: „Wie viel Industrie 4.0 steckt in der Projektlogistik?“ Hierzu standen insbesondere analoge und digitale Herausforderungen sowie End-to-End-Optimierungsansätze auf der Agenda des Branchentreffs, der unter anderem durch sieben spannende Kurzvorträge sowie eine facettenreiche Podiumsdiskussion zu überzeugen wusste.



Auch auf dem ersten Fachforum im Januar 2015 traf sich die Projektlogistik-Community im Haus der Bürgerschaft in Bremen, um sich über aktuelle Trends und Entwicklungen in der XXL-Logistik auszutauschen.



Alle Ausgaben sind auch als PDF-Datei auf Deutsch und Englisch verfügbar. Scannen Sie den Code oder gehen Sie auf www.bremenports.de/logistics-pilot

AUSGABE APRIL 2018

Themenschwerpunkt Breakbulk

Aktuelle Entwicklungen und zukünftige Herausforderungen rund um Massengut-, Schwergut- und Projektladung



Save the Space



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

Themenschwerpunkte der nächsten Ausgaben:

April 2018 Breakbulk Anzeigenschluss 23. 2. 2018	Juni 2018 Vernetzung Anzeigenschluss 27. 4. 2018	August 2018 Windenergie Anzeigenschluss 29. 6. 2018
---	---	--

Ihr Ansprechpartner:

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

Anzeigenverzeichnis

bremenports	Seite 31
bremenports	Seite 32
EUROGATE	Seite 2
JadeWeserPort	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

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. 16, gültig ab 2. Januar 2018
www.bremenports.de/logistics-pilot

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: kalafoto – Fotolia, 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 englischsprachiges PDF finden Sie unter www.bremenports.de/en/logistics-pilot

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.



bremenports

Bremen  Bremerhaven



Welthafen

in guten Händen

- Wir sind überall dort aktiv, wo die bremischen Häfen zuverlässig funktionieren müssen. Unsere Ingenieure, Techniker und Handwerker kümmern sich um den Betrieb, die Wartung und Reparatur der Hafenanlagen und entwickeln sie ständig weiter. Rund um die Uhr, 365 Tage im Jahr.

Diese Erfahrungen und unser Know-how aus zahlreichen internationalen Projekten geben wir weiter – zum Nutzen von Kunden rund um den Globus. Wir sind in jede Phase des Projektzyklus‘ involviert: in Planung und Entwicklung genauso wie in Finanzierung, Engineering, Betrieb und sogar Neugestaltung von maritimen Infrastrukturen. Wir machen aus Ideen konkrete Projekte, lange bevor die ersten Ingenieure ihre Arbeit aufnehmen. Und nach der Fertigstellung sorgen wir dafür, dass der Betrieb läuft. Dauerhaft und problemlos.



„World ports in good hands -
Consultancy services
for international clients“

Fordern Sie Ihr Exemplar an:
marketing@bremenports.de

marketing@bremenports.de
www.bremenports.de



CON TAIN NER



**BREMEN
BREMERHAVEN**
ZWEI STÄDTE. EIN HAFEN.

Mehr als fünf Millionen Standardcontainer schlagen die Terminals in Bremerhaven jährlich um. Fünf Kilometer Kaje, 14 Liegeplätze für Großcontainerschiffe und leistungsfähige Umschlagsbetriebe machen die Seestadt zu einer weltweit führenden Drehscheibe für intermodale Verkehre.

www.bremenports.de