GERMAN PORTS

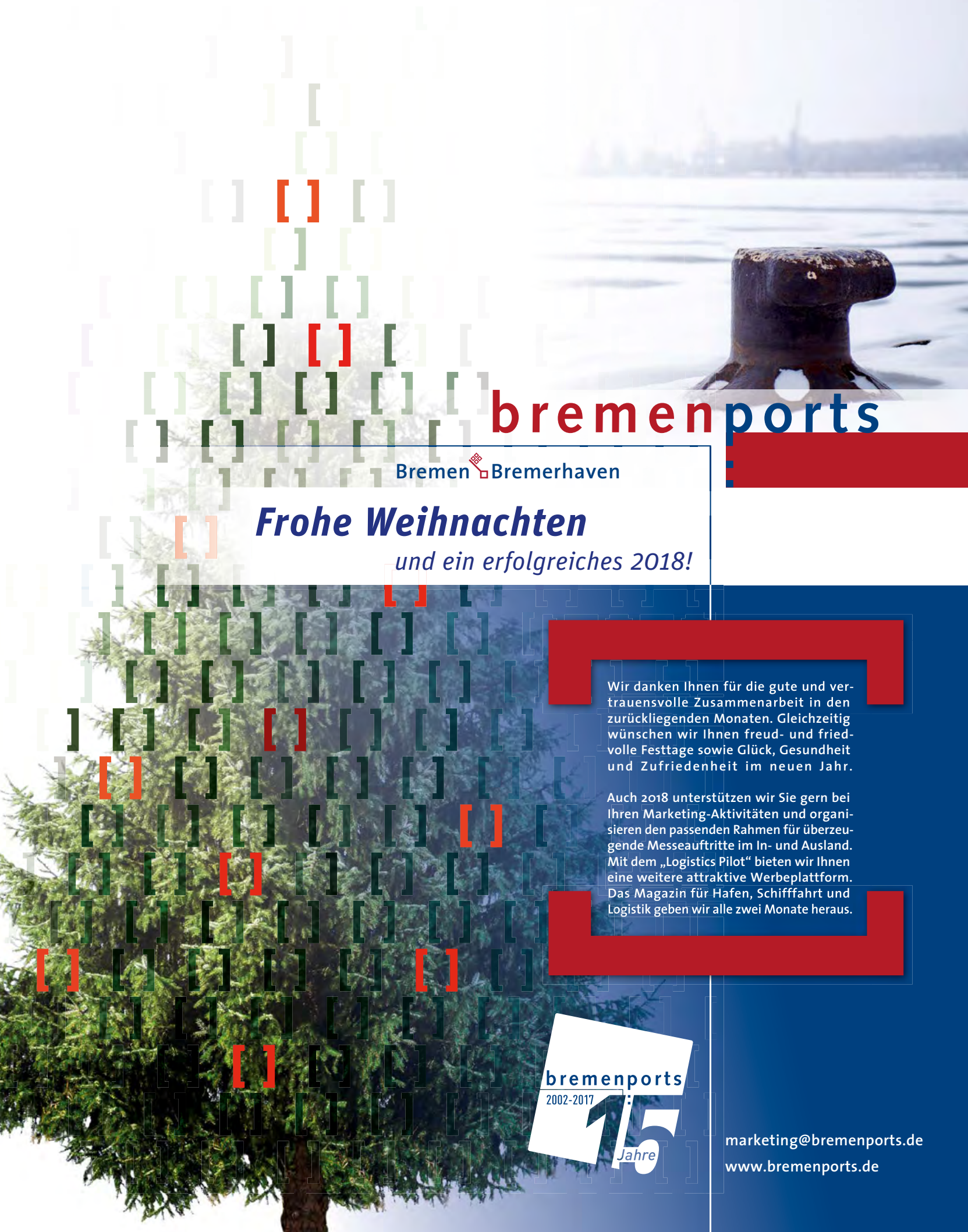
LOGISTICS PILOT

Magazin für Häfen, Schifffahrt und Logistik Dezember 2017

Rollen & Rampen

Schwerpunktthema: RoRo

Kontrolle bis zum Übermaß 16 | In Zukunft schön sauber 20



bremenports

Bremen Bremerhaven

Frohe Weihnachten

und ein erfolgreiches 2018!

Wir danken Ihnen für die gute und vertrauensvolle Zusammenarbeit in den zurückliegenden Monaten. Gleichzeitig wünschen wir Ihnen freud- und friedvolle Festtage sowie Glück, Gesundheit und Zufriedenheit im neuen Jahr.

Auch 2018 unterstützen wir Sie gern bei Ihren Marketing-Aktivitäten und organisieren den passenden Rahmen für überzeugende Messeauftritte im In- und Ausland. Mit dem „Logistics Pilot" bieten wir Ihnen eine weitere attraktive Werbeplattform. Das Magazin für Hafen, Schifffahrt und Logistik geben wir alle zwei Monate heraus.

bremenports
2002-2017
15 Jahre

marketing@bremenports.de
www.bremenports.de

AUSGABE
DEZEMBER 2017

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

„Kooperation auf Landesebene stärken“

Olaf Lies, Niedersächsischer Minister für Arbeit, Wirtschaft und Verkehr

Liebe Leserinnen und Leser,

die deutschen Seehäfen sind eine Lebensader im globalisierten Wettbewerb. Um hierfür gemeinsame Positionen zu entwickeln, sollte mittel- und langfristig ein Schulterschluss in der Hafenpolitik der norddeutschen Länder sichergestellt werden. Dies gilt auch ungeachtet des Wettbewerbs untereinander, damit das Bewusstsein für den Standort Norddeutschland geschärft wird.

Schon heute gibt es mit der Dachmarke „German Ports“, die von den Hafenmarketingorganisationen der Küstenländer koordiniert wird, ein wirksames Instrument, um auf internationalen Märkten für unsere Seehäfen in Deutschland zu werben. Ein Ziel muss es darüber hinaus sein, mit einer klugen Verzahnung und Vernetzung der Konkurrenz in Belgien und den Niederlanden etwas entgegenzusetzen und damit die internationale Wettbewerbsfähigkeit der norddeutschen Häfen weiterentwickeln zu können.

Dabei spielen auch die RoRo-Verkehre eine wesentliche Rolle. Insgesamt 22 RoRo-Anlagen an fünf Standorten machen Niedersachsen zu einem der wichtigsten Partner beim Automobilumschlag in Europa. Mit Emden, Cuxhaven und dem benachbarten Bremerhaven spielen gleich drei norddeutsche Häfen beim Automobilumschlag in der europäischen Spitzenliga mit. Das zeigt, dass unsere Seehäfen in Niedersachsen und Bremen attraktive Partner in der flexiblen Hafenlogistik sind.

Ihr Olaf Lies

News 6
People 26
Appointments 28
Preview 30
Imprint 30

FOTOS: THIEMO JENTSCH, VOLKSWAGEN AG, EVAG, HS BREMEN, HOEGH, HEINRICH HECHT, CLAUDIA BEHREND

Der größte Autotransporter der Welt

Die norwegische Reederei Höegh kann im wahrsten Sinne des Wortes mit einer Riesenfamilie aufwarten: Denn zu ihrer „New Horizon"-Flotte gehören mit der „Target", „Trigger", „Tracer", „Trapper", „Traveller" und „Trotter" die laut Unternehmensangabe in Bezug auf die Ladekapazität größten Pure Car and Truck Carrier (PCTC) der Welt. Alle sechs Schiffe sind jeweils 200 Meter lang und 36 Meter breit und können als schwimmendes Parkhaus auf 14 Decks bis zu 8.500 Autos aufnehmen. Dazu gehören nicht nur Pkws, sondern auch Lkws, Baufahrzeuge und andere Schwergewichte, die durch die 6,5 Meter hohe und 12 Meter breite Ladeluke passen.

FOTO: HOEGH

KOMPAKT

BREMEN. Zum August 2018 **bietet bremenports elf neue Ausbildungsplätze an** – unter anderem für die Fachrichtungen Industriemechanik, Bauzeichnung, Fachinformatik, Büromanagement und Elektronik. Derzeit stellt die Hafengesellschaft insgesamt 36 Ausbildungsplätze bereit. Bezogen auf die Zahl der Gesamtbeschäftigten liegt sie damit weit über dem bundesweiten Durchschnitt.

CUXHAVEN. Die Wirtschafts- und Energieminister und Senatoren der norddeutschen Bundesländer Niedersachsen, Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern, Hamburg und Bremen haben am 11. September mit Vertretern der Offshore-Städte sowie der Branche den **Cuxhavener Appell 2.0 unterzeichnet**. Darin fordern sie die Bundesregierung auf, die Rahmenbedingungen für den Ausbau der Offshore-Windbranche zu verbessern.

BREMEN/HAMBURG. Die Binnenschifffahrts-, Logistik- und Lagerhaltergruppe **Dettmer hat** im September mit **LHU Luft Hafen Umschlag** die größte Frachthandlings-Gesellschaft am Hamburger Flughafen **übernommen**. „Durch die Zugehörigkeit der LHU zur LUG Aircargo Handling eröffnen sich Chancen, die weltweiten Verbindungen der LUG zu den Fluggesellschaften zu nutzen und zusätzliche Fracht nach Hamburg zu akquirieren", so der Geschäftsführende Gesellschafter Heiner Dettmer.

FOTOS: BLG LOGISTICS, JADEWESERPORT, META PLAN ARCHITEKTEN, BREB, TARBIT SHIPPING AB, LESCHACO, LLOYD WERFT, NPORTS - CARMEN JASPERSEN

„Isabella" soll Automobillogistik optimieren

BREMERHAVEN. Die bislang überwiegend manuellen Betriebsabläufe auf dem Autoterminal Bremerhaven will die BLG Logistics zukünftig über Echtzeitstatusmeldung und mobile Datenerfassung steuern und abwickeln – das ist das Ziel des dreijährigen **Forschungsprojekts „Isabella". Das Kürzel steht für „Automobillogistik im See- und Binnenhafen:** Interaktive und simulationsgestützte Betriebsplanung, dynamische und kontextbasierte Steuerung der Gerät- und Ladungsbewegungen". Gefördert wird das Vorhaben durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Rahmen des Programms für Innovative Hafentechnologien (IHATEC) mit 2,6 Millionen Euro. Der Gesamtumfang beträgt 3,7 Millionen Euro. Drei Partner sind an dem Projekt, das die Planung und Steuerung des Autoumschlags optimieren soll, beteiligt: das **BLG AutoTerminal Bremerhaven** als Anwendungspartner und Gesamtprojektleiter, das **BIBA** bringt sein Wissen in den Bereichen der Planung und Steuerung logistischer Prozesse sowie der autonomen Entscheidungsfindung ein, und **28Apps** verantwortet die Entwicklung der Softwareanwendung für den geplanten Multitouch-Tisch.

NPorts und JadeWeserPort zeigen Fläche auf der EXPO REAL

MÜNCHEN. Gemeinsam präsentierten sich Anfang Oktober Niedersachsen Ports (NPorts) und die Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG auf der **Fachmesse für Immobilien und Investitionen EXPO REAL in München**. Unter dem Dach des Landes Niedersachsen standen die Immobilien und Flächenkapazitäten in Wilhelmshaven, in direkter Nachbarschaft zum Container Terminal, sowie in den weiteren niedersächsischen Seehäfen beider Gesellschaften im Mittelpunkt der Messepräsenz. Auch im Netz erhalten potenzielle Kunden auf der Website **www.komsis.de** einen schnellen Überblick über Gewerbeflächen und -immobilien in ganz Niedersachsen.

Baubeginn einer Lagerhalle im GVZ Wilhelmshaven

WILHELMSHAVEN. Mitte Oktober hat das **Unternehmen AE Trade Online** mit dem Bau einer rund 1.800 Quadratmeter großen Lagerhalle auf einem 1,1 Hektar großen Grundstück im GVZ Wilhelmshaven begonnen. Das Unternehmen aus Schortens **investiert rund eine Million Euro in die mit modernster Lagertechnik ausgestattete Halle**. AE Trade Online vertreibt im Internet Pflanzgefäße, Korbwaren, Gartenmöbel und Wohnaccessoires an über 50.000 Geschäfts- und Privatkunden. Die Waren kommen in Containern aus Asien direkt am Container Terminal Wilhelmshaven an und die künftige Nähe zum Terminal mit den damit verbundenen kürzeren Wegen verbessert die Logistikprozesse von AE Trade Online.

BREB: Schiffs-Quartett für den Flottenausbau

CUXHAVEN. Die Reederei BREB hat im Oktober vier 7.800-Tonner der „UBC M"-Klasse übernommen. Mit den 105 Meter langen **Multipurpose-Schiffen „BREB Cuxhaven", „BREB Countess", „BREB Courtesy" und „BREB Courageous"** will das 1951 als Bremer Reederei Eilemann & Bischoff gegründete Unternehmen seine Flotte weiter ausbauen. Die jeweiligen Schiffsgesellschaften „MS Cuxhaven", „MS Kugelbake", „MS Duhnen" und „MS Döse" sind im Seeschiffsregister Cuxhaven eingetragen. Für das nautisch-technische Management und Crewing greift BREB auf das Netzwerk der Leeraner Reederei Briese Schiffahrt zurück.

Deutsches Expertenwissen in Indien gefragt

MUMBAI. Die Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing Gesellschaft **nutzte die Messe „Maritime Nation India"**, die vom 14. bis 16. September in Mumbai stattfand, um sowohl bestehende **Kontakte zu Industrie- und Handelsunternehmen im indischen Markt zu intensivieren** als auch neue Kontakte zu knüpfen. Andreas Bullwinkel, Geschäftsführer von Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing, war mit in die Hauptstadt des Bundesstaats Maharashtra gereist, um im Rahmen der Messe eine Diskussionsrunde zur Weiterentwicklung der maritimen Infrastruktur Indiens mit seinem Know-how zu bereichern.

greenports Award geht an Bit Okland

BREMEN. Auf dem Kongress „Sustainable Shipping" hat bremenports zum vierten Mal ihren „greenports Award" vergeben. Der **Preis für das umweltfreundlichste Schiff, das die Hafengruppe Bremen/Bremerhaven im Jahr 2016 angelaufen hat**, ging an den Chemie- und Produktentanker „Bit Okland" der Reederei TBS Tarbit Shipping. Das schwedische Unternehmen wurde gleichzeitig auch als umweltfreundlichste Reederei geehrt. Die Auszeichnung in beiden Kategorien findet auf Grundlage des Environmental Ship Indexes (ESI) statt. Dies ist ein freiwilliges System, das Schiffe nach ihren Emissionswerten einstuft.

Doppeltes Leschaco-Jubiläum

SHANGHAI/SINGAPUR. Mit mehr als 200 geladenen Gästen feierte die Leschaco-Gruppe im August und September gleich zwei Jubiläen in der Asien-Pazifik-Region: zuerst ihr **25-jähriges Firmenjubiläum in Singapur,** dann ihre **10-jährige Präsenz in China**. Das Speditionsunternehmen, das seine Zentrale in Bremen hat, bietet interkontinentale Logistiklösungen in den Geschäftsbereichen Luft- und Seefracht, Kontraktlogistik und Tankcontainer.

Crystal Symphony umgebaut

BREMERHAVEN. Nach umfangreichen **Umbauarbeiten auf der Lloyd Werft** in Bremerhaven ist die „Crystal Symphony" seit dem 15. Oktober wieder auf Fahrt. Neben den regulären Wartungsarbeiten für den Schiffsbetrieb stand an dem 238 Meter langen und nun rund 850 Passagiere fassenden Kreuzfahrtschiff der Umbau einiger kleinerer Kabinen hin zu luxuriösen Penthousesuiten im Mittelpunkt. Außerdem erhielt das Schiff zwei neue Restaurants.

Sicher nach Juist

NORDEN/NORDDEICH. Die Hafengesellschaft Niedersachsen Ports (NPorts) und die Reederei Norden-Frisia vermeldeten im September den **erfolgreichen Abschluss ihres Bauprojekts** im Westhafen in Norddeich. Im Zuge der Arbeiten wurde die Verkehrsführung rund um den dortigen Juist-Fähranleger neu gestaltet und somit die Sicherheit der Fahrgäste erhöht. Gleichzeitig ist mit der neuen Zufahrt auf die Mole eine zusammenhängende Logistikfläche entstanden.

KOMPAKT

BREMEN. Etwa **jeder fünfte Arbeitsplatz im Land Bremen hängt an den bremischen Häfen**: Dies ist das Ergebnis einer Studie, die das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) im Auftrag der Hafengesellschaft bremenports erstellt hat. „Die Häfen sind das Herz und der Motor der bremischen Wirtschaft. Trotz leichter Veränderungen hat dieses Segment in den vergangenen Jahren zugelegt", so Martin Günthner, Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen in Bremen.

OLDENBURG. Im Oktober **feierte Rhein-Umschlag das Richtfest für sein neues Verwaltungsgebäude** an der Dalbenstraße im Oldenburger Hafen. Mit der Fertigstellung schließt die Unternehmensgruppe ein mehrjähriges Investitionsprogramm ab, in dessen Verlauf sie rund zwölf Millionen Euro in den dortigen Hafen investiert hat.

BREMERHAVEN. Am 26. September haben das Maritime Cluster Norddeutschland und die Handelskammer Bremen zum **4. Maritimen Marktplatz Nordwest** nach Bremerhaven geladen. Gemeinsam mit Vertretern des dortigen EUROGATE Container Terminals und des BLG AutoTerminals gab Moderator Dr. Iven Krämer, Referatsleiter beim Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen in Bremen, aktuelle Einblicke in die Abläufe des Container- und Automobilumschlags vor Ort.

FOTOS: JUMBO SHIPPING, CUXPORT GMBH, SEAPORTS OF NIEDERSACHSEN, SWAH, EUROGATE, NORDFROST – AXEL BIEWER, NPORTS – ANDREAS BURMANN

Strategische „Elefanten-Hochzeit"

LEER. Die Konsolidierung in der Projekt- und Schwergutschifffahrt schreitet weiter voran. Im Oktober haben **Jumbo und BBC Chartering eine strategische Kooperation vereinbart**. Die beiden Reedereien gründen dazu die **Global Project Alliance.** Dabei bleiben beide Partner rechtlich unabhängig, werden aber gemeinsam bei ausgewählten Projekten ihre Kapazitäten und Expertise anbieten. BBC soll sein Know-how als Vorreiter im Volumensegment einbringen, Jumbo seine Kompetenz im Super-Heavy-Lift-Segment.

Jede Menge Holzkompetenz am Start

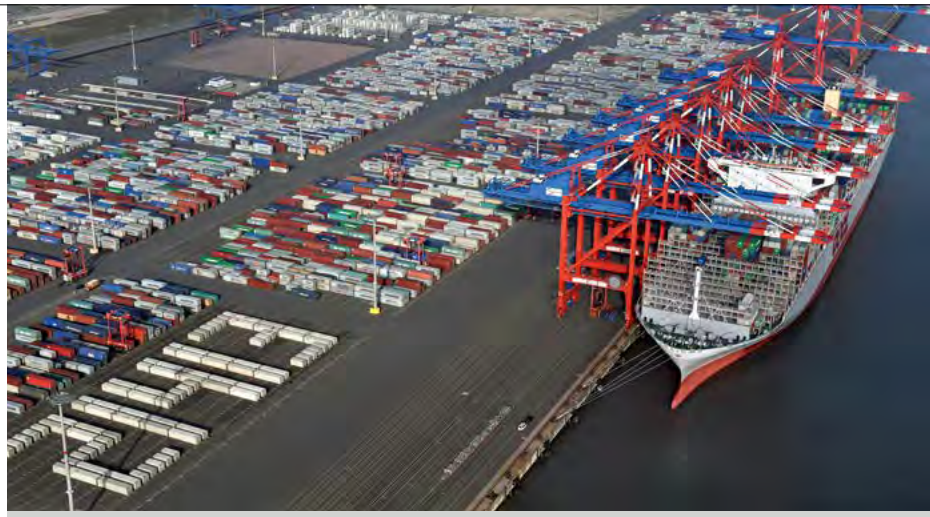
SAVANNAH. Sowohl die niedersächsischen Seehäfen aus Brake, Emden und Wilhelmshaven (J. Müller, ANKER, Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing) als auch bremenports (zusammen mit BLG Cargo Logistics und Alexander Global Logistics) zeigten mit **Gemeinschaftsständen auf dem 22. PPI (Pulp and Paper) Transport Symposium** Flagge, um ihre Kompetenzen beim Umschlag, der Lagerung und der Distribution von Forstprodukten zu unterstreichen. Auf dem dreitägigen Event, das vom 25. bis 27. September in Savannah stattfand, tauschten sich die Messeteams aus Niedersachsen und Bremen mit Experten aus der ganzen Welt über Holz- und Papierlogistik aus und knüpften neue Kontakte.

Breakbulk: Nach der Messe ist vor der Messe

HOUSTON/BREMEN. Die Hafenmanagementgesellschaft bremenports nutzte erneut die internationale Fachmesse „Breakbulk Americas" in Houston (17. bis 19. Oktober) für Gespräche rund um das Stückgut- und Projektladungsgeschäft – und um für ihre hohe Kompetenz in diesem Marktsegment zu werben. Dabei setzte bremenports erneut auf einen Gemeinschaftsstand mit BLG Cargo Logistics, Sloman Neptun und der Menzell & Döhle Group. Bereits direkt **nach der Rückkehr aus den USA richtete sich der Blick nach vorn zur „Breakbulk Europe", die vom 29. bis 31. Mai 2018 erstmalig in Bremen stattfindet**. Schon jetzt sind alle 28 Ausstellungsmodule am Gemeinschaftstand von bremenports vergeben. Und das, obwohl der Stand mit einer Größe von 192 Quadratmetern mehr als doppelt so groß ist, wie bei den bisherigen „Breakbulk Europe"-Auftritten in Antwerpen. „Die Nachfrage war erfreulich groß und überschritt unser Flächenangebot", so Michael Skiba, Leiter Marketing bremenports.

Für mehr Nachhaltigkeit

BREMEN. Am 20. und 21. November war Bremen zum dritten Mal Gastgeber des **Kongresses „Sustainable Shipping“**. Dabei legten die Veranstalter, der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, das Maritime Cluster Norddeutschland und die Hochschule Bremen, den Fokus auf Technologien und Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen zu mehr Nachhaltigkeit in der Schifffahrt. In der Hansestadt diskutierten zahlreiche Experten aus dem In- und Ausland in drei Workshops über die Themen Zukunft des Schiffsantriebs, Recycling nach der IMO-Hongkong-Convention und Ballastwasser/Bio-Fouling.



Erstanlauf der nächsten Ozeanriesen

WILHELMSHAVEN. Das **größte Containerschiff der Welt, die „OOCL Germany“**, hat am 16. Oktober in der Jadestadt festgemacht. „Obwohl mittlerweile wöchentlich die größten Containerschiffe der Welt in Wilhelmshaven anlegen, ist dieser Augenblick immer etwas Besonderes“, sagte Mikkel Andersen, Geschäftsführer des dortigen EUROGATE Container Terminals. „Wir freuen uns, dass das mit 21.413 TEU weltgrößte Containerschiff Wilhelmshaven anläuft. Das ist ein Zeichen, dass unser Kunde OOCL mit der Leistungsfähigkeit des Containerterminals sehr zufrieden ist“, fügte Andersen hinzu. Die „OOCL Germany“ ist der zweite Neubau einer Serie von sechs Schiffen der G-Klasse von OOCL. In der Zwischenzeit waren mit der „OOCL Hong Kong“, der „OOCL Japan“ und der „OOCL United Kingdom“ bereits drei ihrer Schwesterschiffe in Wilhelmshaven zu Gast.

Nordfrost erweitert das Leistungsportfolio

WILHELMSHAVEN. Während des Richtfests für das neue Nordfrost-Tiefkühlhaus in Wilhelmshaven überreichte der dortige Stadtrat Oliver Leinert eine weitere Baugenehmigung an den Logistikdienstleister für temperaturgeführte Lebensmittel. So konnten zeitgleich mit den Feierlichkeiten die Bauarbeiten für die General Cargo Division starten, die Nordfrost als neuen Geschäftsbereich entwickelt. Dafür entstehen **zwei Cargohallen und eine Schwerguthalle mit einer Größe von je 10.000 Quadratmetern**. Alle drei Hallen sollen bis Mitte 2018 fertiggestellt werden.

Fünfmillionste Tonne umgeschlagen

CUXHAVEN. „RailRoCargo“, das gemeinsame Produkt von Cuxport, DFDS Germany und der TRANSA Spedition, feierte im September einen Meilenstein: **Am Terminal in Cuxhaven wurde die fünfmillionste Tonne Fracht für den Weitertransport nach Großbritannien umgeschlagen**. Die Kooperation „RailRoCargo“ besteht seit 1982 und beinhaltet den Vorlauftransport der Güter, hauptsächlich per Schiene, bis nach Cuxhaven – durchgeführt von TRANSA. Am Cuxport-Terminal werden die Waren auf Mafi-Rolltrailer umgeschlagen und per RoRo-Frachtfähre nach Immingham verschifft. Dort übernimmt DFDS die Lagerung und die Distribution.

Offshore-Industrie-Zentrum wächst stetig

CUXHAVEN. Gemeinsam mit dem Niedersächsischen Wirtschaftsminister Olaf Lies feierte der Hafenbetreiber Niedersachsen Ports (NPorts) im Oktober in Cuxhaven gleich zwei Meilensteine. Zum einen wurde der **Liegeplatz 9.2 fertiggestellt**, zum anderen erfolgte **der erste Rammschlag am Liegeplatz 9.1**. Beide sind Teil des Deutschen Offshore-Industrie-Zentrums (OIZ) und gehören zum östlichen Erweiterungsplan. NPorts investiert rund 3,5 Millionen Euro in den Liegeplatz 9.1. Das Ziel: eine schwerlastfähige Kaianlage mit einer Länge von 142 Metern und einer Wassertiefe von 7,4 Metern.

Rock'n'Roll für den Fortschritt

Im RoRo-Markt ist reichlich Musik: Die Häfen in Niedersachsen und Bremen begegnen dem wachsenden Wettbewerb durch die Schaffung weiterer Kapazitäten und durch neue Wege zur Auslastung der RoRo-Schiffe.

In den zehn wichtigsten Häfen der Nordrange gingen 2016 rund 9,3 Millionen Fahrzeuge über die Kaikanten. Damit ist der Umschlag im Vergleich zu 2015 um 1,2 Millionen gesunken. Das geht aus der im August dieses Jahres veröffentlichten Analyse von Klaus H. Holocher, Professor für Hafenmanagement an der Jade Hochschule in Elsfleth, hervor. Die meisten Autos wurden seinen Recherchen zufolge 2016 im belgischen Zeebrügge (2,8 Millionen) umgeschlagen, vor Bremerhaven auf Platz zwei (2,1 Millionen) und Emden auf Platz drei (1,3 Millionen). Dabei hatten Bremerhaven und Emden einen leichten temporären Rückgang zu verzeichnen, den Holocher vor allem auf die gesunkene Nachfrage von Pkws aus Deutschland nach Übersee, insbesondere nach Amerika und Asien, zurückführt. Als Hauptgründe dafür sieht er die Dieselkrise und weltwirtschaftliche Unsicherheiten. Im Gegensatz dazu konnte Cuxhaven, das den sechsten Platz in diesem Ranking belegt, elf Prozent mehr Neufahrzeuge umschlagen als in 2015, nämlich fast 480.000. „Cuxhaven ist vor allem auf den Austausch mit Großbritannien spezialisiert. Und da der Wechselkurs

FOTO: HEINRICH HECHT

des Pfunds im Zuge der Brexit-Ankündigung abgesackt ist, wurden im vergangenen Jahr verstärkt englische Fahrzeuge über Cuxhaven in den Euro-Raum exportiert", erläutert Holocher die unterschiedliche Entwicklung an den drei führenden deutschen Standorten für das Automobilhandling.

BLG setzt auf technische Partnerschaft

Unabhängig von den aktuellen Entwicklungen im RoRo-Geschäft hat sich die BLG Logistics Group jüngst dazu entschlossen, ihr Fachwissen aus den drei Bereichen Cargo Logistics, Wind Energy und Autoterminal Bremerhaven in einem neuen Team zu bündeln. Dieses bietet den Kunden unter dem Arbeitsnamen „XXL-Logistik" komplexe Umschlagskonzepte für den Bereich High and Heavy an. „Wir wollen unser Know-how im Projekt- und Schwergutsegment fachübergreifend nutzen und so unser Spektrum über das eines reinen Hafenumschlagsunternehmens hinaus erweitern", erläutert Sven Riekers, Geschäftsführer BLG Cargo Logistics, die Idee, die hinter diesen – wie er es nennt – technischen Partnerschaften steht. Dabei sieht er es als vorteilhaft an, „dass sich die RoRo-Schiffe durch stärkere Rampen und höhere Decks mittlerweile auch für komplexe Projektverladungen wie Schwergut oder sogar komplette Zugsysteme eignen."

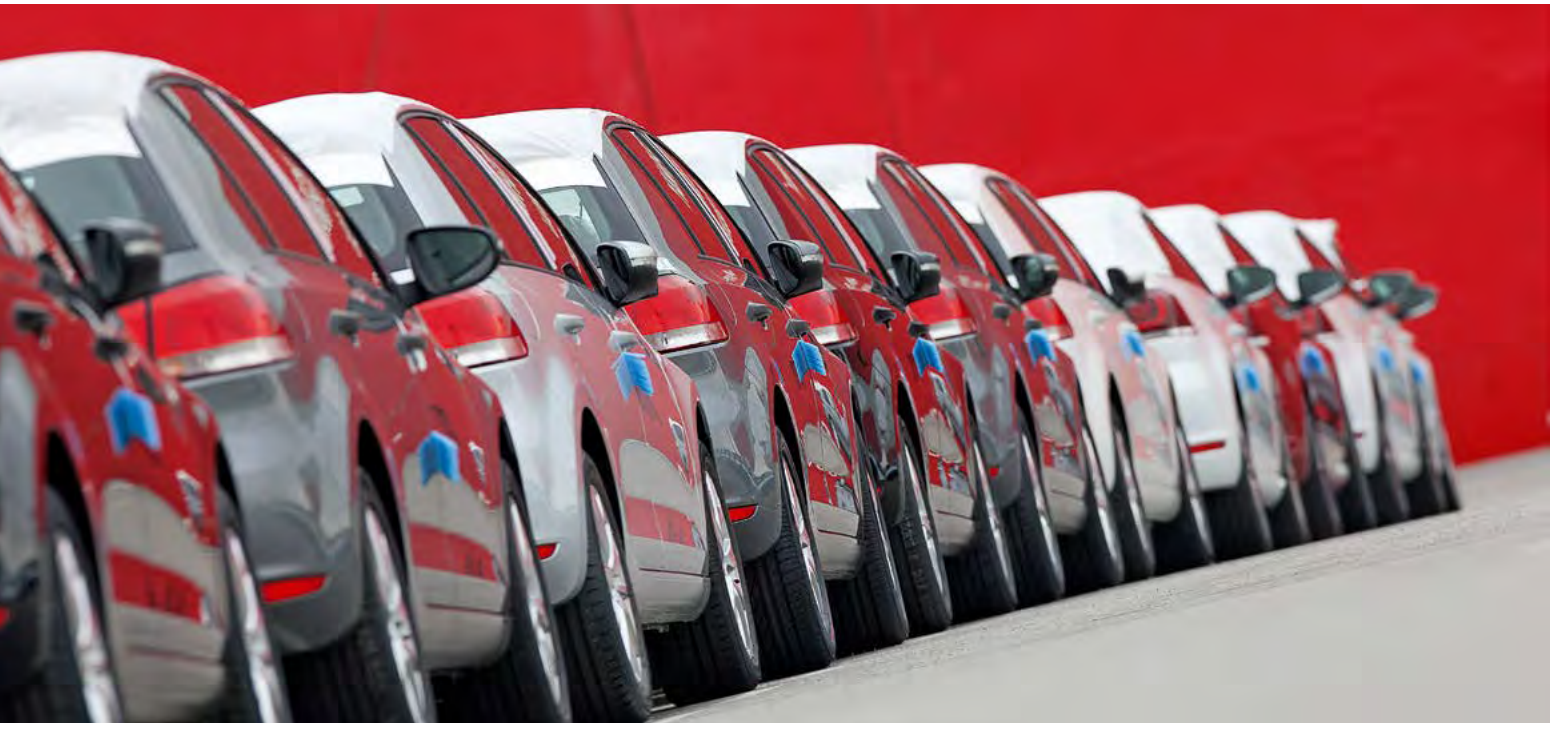
Wie so eine technische Partnerschaft aussehen kann, hat vor Kurzem die RoRo-Verschiffung einer über 200 Tonnen schweren Maschinenpresse für einen amerikanischen Autohersteller von Bremerhaven nach Port Hueneme im US-Bundesstaat Kalifornien gezeigt. Am Anfang stand die Kundenanfrage an den Customer Service des BLG Auto Terminals, der nach intensiver Prüfung grünes Licht für die Machbarkeit des Projekts gab und ein sogenanntes Methode Statement erstellte. In dieses fließen in der Regel alle Aspekte des Handlings für die geplante Transportkette ein. Dazu gehörten zunächst die Wahl des Verkehrsträgers zur Anlieferung und die Entlademöglichkeiten in Bremerhaven. In diesem Fall entschlossen sich die Projektbeteiligten für ein Binnenschiff und den Einsatz eines Schwimmkrans. Anschließend griffen ein Liftplan, der genau beschreibt, wie die betreffende Ladung an die Krankette gehängt wird, und ein Lagerkonzept, das zum Beispiel die Höhen- und

Umweltfreundliche Autotransporte

Am 7. Februar dieses Jahres wurde die „Auto Energy“ der Reederei United European Car Carriers (UECC) in Malmö getauft. Das 181 Meter lange und 30 Meter breite Schiff ist derzeit der weltweit größte Autotransporter, der sein Hauptaggregat mit Flüssigerdgas (LNG) betreiben kann. Zu diesem Zweck ist das Schiff mit einem Dual-Fuel-Motor ausgestattet, der den Einsatz von LNG, Schweröl und von Marinegasöl erlaubt. „Damit leistet UECC ökologische Pionierarbeit in der Seeschifffahrt“, sagte der Bremer Häfen-Staatsrat Jörg Schulz im Mai auf einer Kundenveranstaltung an Bord des Frachters im Überseehafen Bremerhaven. Denn LNG ist derzeit in der Schifffahrt der umweltschonendste Kraftstoff: Im Vergleich zum Schweröl reduziert sich der Ausstoß von Stickoxiden um 80 Prozent. Mit ihrem Antrieb kann die „Auto Energy“ bis zu 4.000 Pkws transportieren und eine Fahrtgeschwindigkeit von 18,6 Knoten erreichen. Zudem ist das Schiff für besonders hohe Frachtteile konzipiert: Zehn Decks, die sich bis auf 5,30 Meter Höhe verstellen lassen, bieten viel Raum für Ladung auf Mafi-Trailern und für schwere selbstfahrende Fahrzeuge, wie Mobilkrane, Landmaschinen und Kettenbagger. Im Europaverkehr von UECC bedient die „Auto Energy“ die Häfen in Southampton, Zeebrügge, Bremerhaven, Malmö, Hanko, St. Petersburg und Gdynia. Auch in Cuxhaven hat das Schiff bereits festgemacht, auch wenn es nicht fest in dem niedersächsischen Hafen gebucht ist. So wurden dort am 15. März innerhalb von sieben Stunden 800 BMW-Neuwagen für den Zielhafen Southampton an Bord genommen.

Gewichtsvorgaben des eingesetzten Modulfahrzeugs (SPMT) berücksichtigte, für das man sich anstelle eines Mafi-Trailers entschied. Abgerundet wurde das Leistungspaket durch eine Gefahren- und Risikobetrachtung, die im Rahmen eines Ampelsystems mögliche Schwachstellen und dazugehörige Lösungsoptionen aufzeigte, sowie eine abschließende Bewertung des „Methode Statements“ mit Kunden und Reedern. Diese erfolgt stets in der Rückwärtsbetrachtung der Transportkette. „Aus der Erfahrung heraus hat es sich gezeigt, dass es wenig hilfreich ist, wenn die Fracht zwar wohlbehalten im Zielhafen ankommt, dort aber nicht entsprechende Möglichkeiten für den Weitertransport existieren“, erläutert Matthias Witte, Manager Operations im Bereich High & Heavy Bremerhaven. Für das Autoterminal in Bremerhaven, das jedes Jahr mehr als 1.400 Car Carrier anlaufen, rechnet die BLG im laufenden Jahr mit einem Umschlag von rund 2,2 Millionen Autos und rund 1,3 Millionen Tonnen High-and-Heavy-Ladung. „Mit dem konstant hohen Umschlag von deutlich mehr als zwei Millionen Fahrzeugen pro Jahr ist Bremerhaven eine der größten Automobildrehscheiben der Welt. Hier machen sich die erheblichen Anstrengungen bemerkbar, die Infrastruktur für den Automobilumschlag kontinuierlich auszubauen“, so Holger Bruns, Pressesprecher bei bremenports.

Bremerhaven, Emden und Cuxhaven waren im vergangenen Jahr die deutschen Topakteure beim Fahrzeugumschlag.



FOTOS: EVAG, VOLKSWAGEN AG

Rund um das Regenrückhaltebecken im Emder Hafen hat Volkswagen 10.000 weitere Fahrzeugstellplätze geschaffen, um den Standort zu stärken.

Emden auf Wachstumskurs

Rund 900 Schiffe, 170.000 Waggons und 30.000 Lkws kommen pro Jahr nach Emden, um Autos anzuliefern oder abzuholen. „Der Hafen ist die wichtigste Drehscheibe in Europa für den Ex- und Import von Fahrzeugen unserer Marken", beschreibt Thomas Zernechel, Leiter Volkswagen Konzernlogistik die Bedeutung der größten Stadt Ostfrieslands. Seit Gründung des dortigen Werkes im Jahre 1964 hat der Automobilhersteller bereits über 11 Millionen Fahrzeuge dort produziert und in über 150 Länder verschickt.

Um den Standort zu stärken und die Voraussetzungen für weiteres Wachstum zu schaffen, hat die Volkswagen Konzernlogistik zusammen mit dem Werk Emden jüngst 10.000 weitere Stellplätze für Fahrzeuge geschaffen. Ihre Einweihung wurde am 27. September zusammen mit Vertretern der Volkswagen Konzernlogistik, der Landespolitik Niedersachsens und mit beteiligten Logistikpartnern gefeiert. „Das Volumen, das über den Hafen Emden importiert und exportiert wird, ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegen. Für 2017 erwarten wir einen neuen Umschlagsrekord von rund 1,4 Millionen Fahrzeugen", sagte Manfred de Vries, Volkswagen Konzernlogistik und Geschäftsführer Autoport Emden anlässlich der Feierlichkeiten. Mit den neuen Flächen verfüge der Emder Hafen insgesamt über 70.000 Stellplätze und sei damit auf weiter steigende Umschlagsvolumen vorbereitet.

Multipurpose-Strategie mit RoRo-Fokus

Auch in Cuxhaven stehen die Zeichen auf Expansion für die rollende Fracht. „Zum einen ist die Nachfrage in unserem Premium-Markt Großbritannien und in Skandinavien gewachsen, zum anderen haben wir schon einige Kunden aus der Automobilindustrie durch unsere Zusatzleistungen rund um die Pre-Delivery-Inspection überzeugen können", hat Oliver Fuhljahn, Head of Automobile Logistics bei Cuxport, wesentliche Gründe für diese Entwicklung ausgemacht. Jetzt will man mit dem neuen Liegeplatz 4, an dem ab Mitte 2018 Schiffe mit einem Tiefgang bis zu 14,30 Metern festmachen können, weitere Akzente setzen. „Mit dem Liegeplatz 4 erhält Cuxport 290 Meter zusätzliche Kaimauer sowie 85.000 Quadratmeter zusätzliche Terminalfläche und damit weitere Kapazitäten für Short- und Deep-Sea-Verkehre. Durch den neuen Einschnitt für Quarterrampen und das tiefe Fahrwasser der Elbe können hier bald Schiffe jeder Größe anlegen und Waren im RoRo- und Projektgeschäft umgeschlagen werden", so Fuhljahn weiter. Damit passt der neue Liegeplatz perfekt in die Multipurpose-Strategie von Cuxport, die auf eine vielfältige Nutzung der Terminals für unterschiedliche Ladungstypen ausgelegt ist – dabei aber stets den Fokus auf rollende Ladung wie Trailerverkehre und Neufahrzeuge legt.

Bereits seit 1997 verfügt Cuxhaven über eine Mehrzweckumschlagsanlage am Europakai, die zwei RoRo-Liegeplätze und zwei automatische doppelspurige RoRo-Rampen sowie eine Quarterrampe bietet. Diese Anlage ist jedoch häufig mit dem Umschlag und der Lagerung von Fahrzeugen, Containern, Schwergut- und Projektladung ausgelastet, sodass der Liegeplatz 4 eine sinnvolle Zusatzoption darstellt.

Ein ebenso wichtiges Standbein sind die zahlreichen Liniendienste, die Cuxhaven durch regelmäßige Abfahrten mit Großbritannien und verschiedenen Destinationen in Schweden, Norwegen, Dänemark, Estland, Finnland

Ob schwere Baumaschinen, Offshore-Komponenten oder Pkws – RoRo-Schiffe erlauben einen umfangreichen Ladungsmix.

und Island verbinden. Dazu gehört auch die Fährverbindung mit dem britischen Hafen Immingham, die bereits seit 1982 existiert. In Kooperation mit der Reederei DFDS Germany und der TRANSA Spedition bietet Cuxport auf dieser Route mit dem Produkt „RailRoCargo" den Transport, die Lagerung und die Distribution von Gütern wie Stahl, Papier, Baumaterialien, Holz und Projektladung als rollende Fracht an. Ein Erfolgsprojekt: Denn im September 2017 konnten die beteiligten Partner die fünfmillionste Tonne Fracht feiern, die seit dem Start 1982 per RoRo-Fähre nach Großbritannien umgeschlagen wurde.

Trend zu mehr Größe und Sicherheit

Andreas Mai ist seit Oktober 1996 in Bremerhaven und seit Oktober 2000 in Bremen als Hafenkapitän für die Sicherheit und den Umweltschutz in den Häfen zuständig. Dabei hat er täglich mit RoRo-Schiffen zu tun, von denen jährlich rund

„Im Logistics-Services-Bereich stehen die Zeichen auf Angriff"

Interview mit Axel Bantel, Geschäftsleitung Wallenius Wilhelmsen Logistics, Head of Sales Germany

Axel Bantel, Geschäftsleitung Wallenius Wilhelmsen Logistics, Head of Sales Germany

Im April 2017 haben Wilh. Wilhelmsen und Wallenius ihre Fusion zu Wallenius Wilhelmsen Logistics ASA abgeschlossen. Was hat sich seitdem verändert?

AXEL BANTEL: Die Zusammenführung beider Reedereien mit den drei Hauptmarken Wallenius Wilhelmsen Logistics, Eukor Car Carriers und American Roll-on Roll-off-Carrier ist ein proaktiver Schritt in Anbetracht der Marktlage und der stetig wachsenden Kundenanforderungen. Nach außen hin ändert sich dabei für unsere Kunden im Tagesgeschäft zunächst einmal nicht viel, auf Sicht stellen wir natürlich ein einzigartiges globales Netzwerk zur Verfügung. Intern erhoffen wir uns davon natürlich vor allem Synergieeffekte.

Ihre neue Strategie basiert auf der operativen Trennung der beiden Segmente Schifffahrt und Logistics Services sowie auf der Vereinheitlichung des Managements. Wie kam es zu dieser Entscheidung?

Die beiden Segmente bewegen sich in unterschiedlichen Umfeldern. Im RoRo-Markt, der durchschnittlich zwei bis drei Prozent Wachstum per annum aufweist und damit relativ gesättigt ist, befindet sich etwa ein Viertel der globalen Kapazität in unserer Verantwortung. Hier geht es für uns vor allem um eine kontinuierliche Optimierung und ein kontrolliertes Wachstum. Im Logistics- und Land-Based-Services-Bereich stehen wir trotz eines derzeitigen Umsatzes von über einer Milliarde US-Dollar noch am relativen Anfang. Kurzum: Hier stehen die Zeichen für uns auf Angriff, da wir starkes Wachstum anstreben. Strategisch definiert sich unsere Gruppe natürlich weiterhin über das gesamte Serviceportfolio.

Sind schon erste Synergieeffekte auszumachen? Was erwarten Sie in den nächsten Jahren?

Es gibt sicherlich einige „low-hanging fruits" die wir bereits geerntet haben, zum Beispiel bei der Optimierung der Tonnage und bei der Verschlankung der Strukturen. Alles in allem handelt es sich aber um einen kontinuierlichen Prozess. Bis zum Jahr 2019 erwarten wir uns Einsparungen zwischen 50 und 100 Millionen US-Dollar. Diese setzen sich aus den unterschiedlichen Bereichen, wie Flotte, operative Abwicklung, Finanzen und Organisation, zusammen.

Wie werden sich Ihrer Meinung nach die Frachtraten und Überkapazitäten im RoRo-Markt entwickeln?

Kurzfristig gehen wir von einer bedingten Überkapazität aus, durch die die Frachtraten unter Druck geraten. Auf längere Sicht erwarten wir aber, dass sich aufgrund der mangelnden Ertragslage in der Industrie die Kapazitätsbeschaffung stark reduziert. Was das Volumen anbelangt, sind wir zwar nicht in Partystimmung, aber die meisten unserer Kernmärkte entwickeln sich in die richtige Richtung, und wir als Gruppe sind gut aufgestellt.

80 Bremen und rund 1.800 Bremerhaven anlaufen. „Das Sicherheitsbewusstsein in diesem Marktsegment ist in den vergangenen Jahren weiter gestiegen, insbesondere bezüglich der Stauplanung und der Ladungssicherung“, sieht er eine positive Entwicklung. Gleichzeitig hat er, ähnlich wie in der Containerschifffahrt, einen Trend zu größeren Schiffen ausgemacht: „Bis zur Eröffnung des neuen Panamakanals im vergangenen Jahr wurden die Schiffe vor allem länger, RoRo-Schiffe bis zu rund 270 Metern und ConRo-Schiffe bis zu rund 300 Metern. Seitdem aber die neuen Dimensionen dieser künstlichen Wasserstraße bekannt sind, gibt es eine Tendenz zu breiteren RoRo-Schiffen – von rund 32 Metern auf 36 bis 38 Meter.“

Durch diese Entwicklung und die sowieso mit RoRo-Schiffen verbundene größere Windangriffsfläche erhöhen sich seiner Meinung nach die Anforderungen an die Umschlagsbetriebe und an alle weiteren beteiligten Unternehmen und Institutionen im Hafen, zum Beispiel Lotsen und Seeschiffsassistenzunternehmen. „Egal welche Dienstleistung erbracht wird, Sicherheit wird bei uns nicht als eigenständiger Geschäftsprozess, sondern als integraler Bestandteil des Hafenbetriebs begriffen. Nur so können wir eine hohe Planbarkeit der Abläufe und somit Wirtschaftlichkeit erreichen“, so Mai. Dies erfordere vor allem ein hohes Maß an „situativer Kompetenz“ bei allen Beteiligten. Dabei denkt er vor allem an kurzfristige Entscheidungen, wenn es zu Störungen in den geplanten Abläufen kommt – sei es durch ein RoRo-Schiff, das aufgrund eines technischen Defekts nur verzögert auslaufen kann, oder durch schwierige Wettersituationen wie plötzlich auftretende Nebellagen.

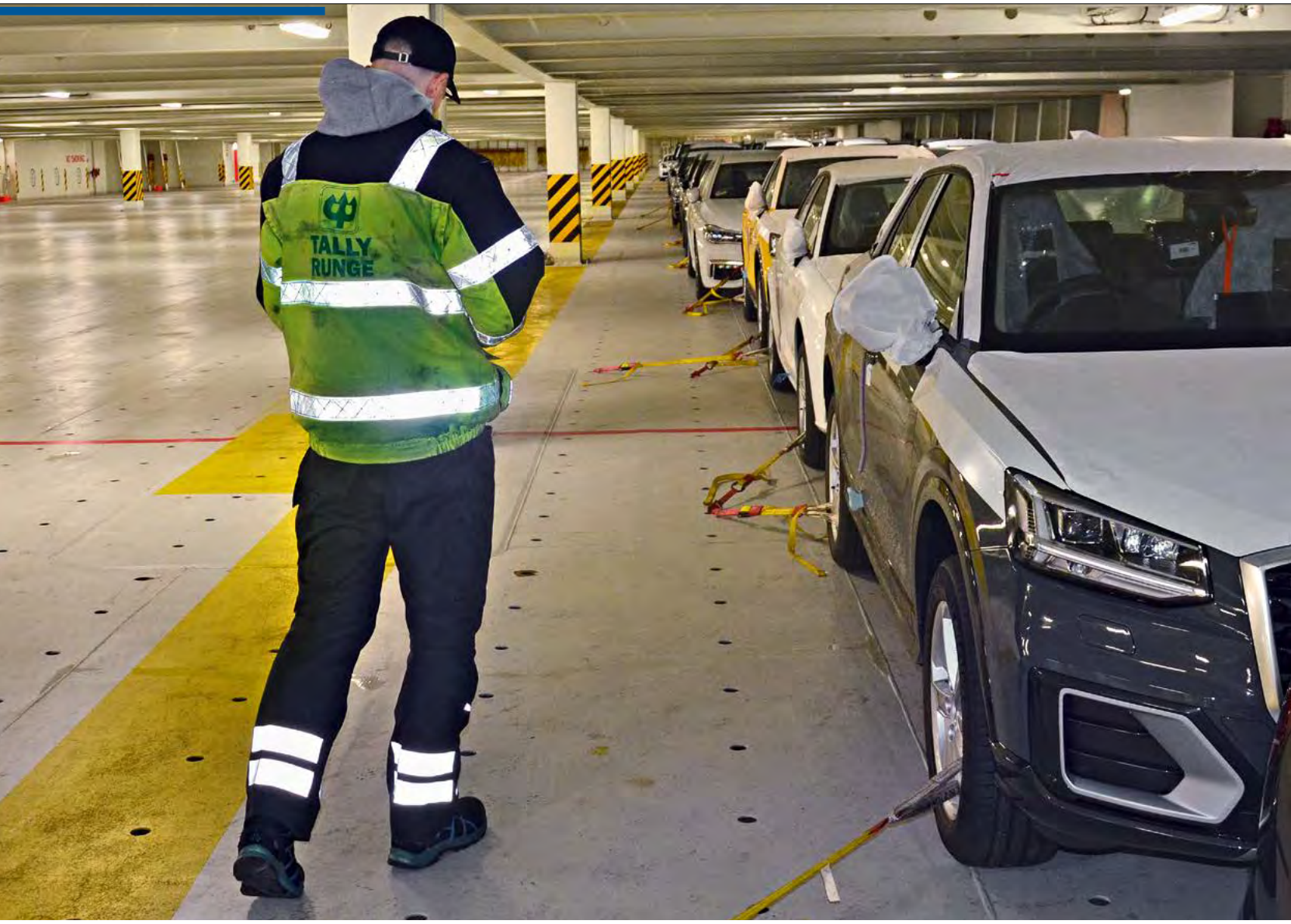
Prognose nach Dieselaffäre und Brexit

Wie Mai sieht auch Holocher eine klare Tendenz zu größeren RoRo-Schiffen. Diese führt er aber insbesondere auf die wachsende Nachfrage nach Pure Car and Truck Carriern (PCTCs) zurück, die durch höhere und höhenverstellbare Decks einen größeren Anteil an High-and-Heavy-Ladung aufnehmen können. Eine Entwicklung, die sich auch die BLG zunutze macht, wie das zuvor angesprochene Projekt technische Partnerschaft zeigt.

Parallel dazu bewertet Holocher das positive Image der europäischen Fahrzeughersteller durch die Dieselaffäre als „angekratzt“. Diese habe sowohl zu Einbrüchen bei den Fahrzeugverkäufen als auch im RoRo-Geschäft geführt. Dennoch blickt er positiv in die Zukunft des Automobilumschlags: „Kurzfristig wird diese Krise durch Preisreduktionen kompensiert, mittelfristig werden die Pkw-Käufer das Thema vielleicht vergessen. Wenn die europäischen Autohersteller aber darauf setzen, verbrauchs- und emissionsärmere Fahrzeuge mit neuen Antriebstechnologien zu entwickeln, kann der Umschlag wieder zunehmen“, ist sich der Professor sicher. Auch seine Sorgen in Sachen Brexit halten sich in Grenzen. Zwar schließt Holocher mögliche Härtefälle für die Autohäfen, die einen ihrer Schwerpunkte im UK-Geschäft setzen, nicht aus. Im Gegensatz dazu erwartet er aber Brexit-Vereinbarungen zwischen der EU und Großbritannien, „die die beidseitigen Außenhandelsbeziehungen und damit das RoRo-Geschäft nicht oder nur gering beeinträchtigen“. Ausschlaggebend für Letzteres sei die enge Verflechtung der Automobilindustrien in den betreffenden Ländern. Dort fahre man eher einen Schmusekurs statt eine Rock’n’Roll-Strategie. (bre)

FOTOS: CUXPORT GMBH, HEINRICH HECHT, WWL

Cuxhaven konnte sich zuletzt über steigende Umschlagszahlen bei den Neufahrzeugen freuen.



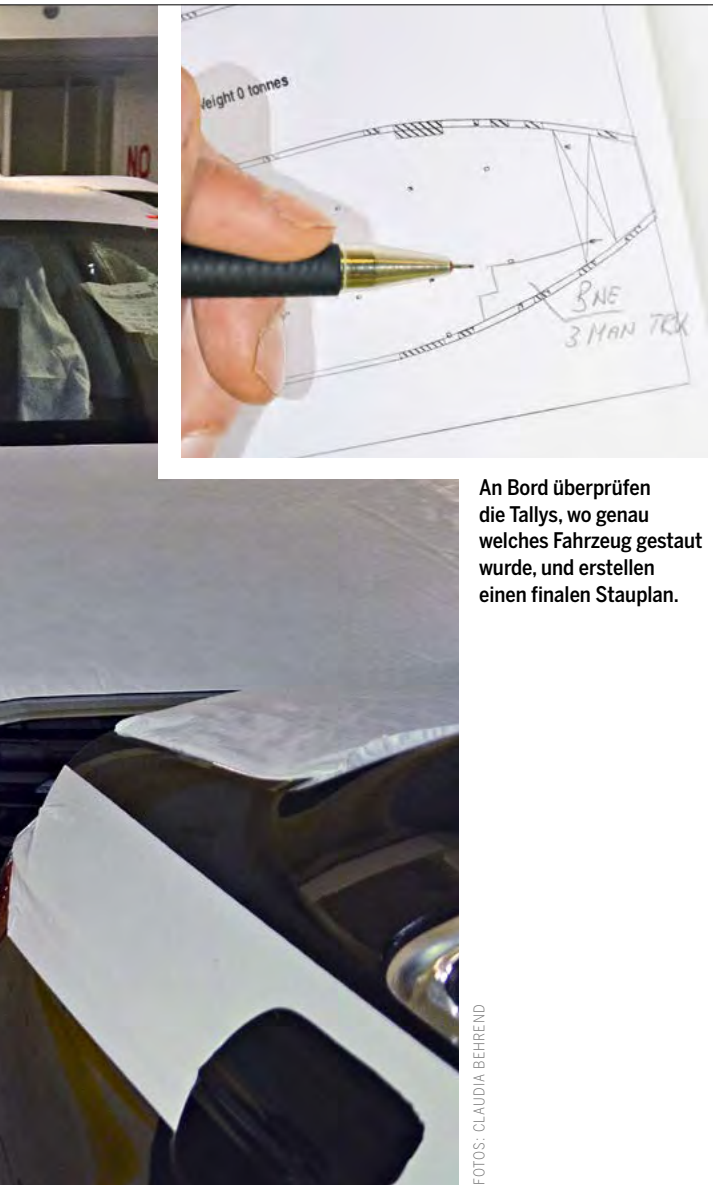
Kontrolle bis zum Übermaß

Für den Umschlag in den Seehäfen sind sie unverzichtbar: Tallys kontrollieren, messen und zählen die Ladung beim Laden und Löschen. Ein Besuch beim Tally Service Runge in Bremerhaven.

Im berühmten Banana Boat Song von Harry Belafonte rufen die Hafenarbeiter nach ihm: „Come, Mister tally man, tally me banana." Der Tallymann soll kommen, um die auf das Schiff verladenen Bananen zu zählen, damit sie ihre Schicht beenden können und ihren Lohn bekommen. Die Berufsbezeichnung hat sich inzwischen zwar mehrfach geändert – zeitweilig hieß sie Seegüterkontrolleur, inzwischen Fachkraft für Hafenlogistik. Nach wie vor möchten sie aber am liebsten Tallys genannt werden. „Den Namen versteht man in jedem Hafen der Welt", betont Björn Deis, Obertally vom 1644 gegründeten Bremerhavener Tally Service Hermann Runge, der zu den ältesten Hafenunternehmen Bremens zählt.

Vor der Verladung wird vermessen

Beim Umschlag von Fahrzeugen für den Transport auf einem RoRo-Schiff beginnt die Arbeit der Kontrolleure bereits vor



An Bord überprüfen die Tallys, wo genau welches Fahrzeug gestaut wurde, und erstellen einen finalen Stauplan.

FOTOS: CLAUDIA BEHREND

der Ankunft des Schiffs: „Drei bis vier Tage vorher fangen wir damit an, die High-and-Heavy-Ladung für das Schiff zu vermessen", berichtet Stauplanzeichner Lukas Neumann vom Tally Service Runge. Eine Vielzahl von Nutzfahrzeugen muss von Neumann und seinen Kollegen in ihrer Breite, Höhe und Länge auf dem Autoterminal vermessen werden. Hier ist Genauigkeit unerlässlich, denn die ermittelten Zahlen sind die Basis der Frachtberechnung durch die Reederei. Manchmal müssen sich die Tallymänner allerdings erst einmal auf die Suche nach den zu verladenen Fahrzeugen machen. „Wir bekommen zwar eine Platzliste von der BLG", sagt Neumann, „diese ist aber nicht immer vollständig aktuell, da sich oft noch kurzfristig Änderungen ergeben."

Wenn das Fahrzeug auf dem Terminalparkplatz lokalisiert ist, geht es ans Vermessen. Allein kann Neumann das jedoch für kaum ein Fahrzeug oder andere Ladung auf Mafi-Trailern durchführen, es sei denn, sie ist kastenförmig beziehungsweise man kann die Abgrenzungen vom Boden aus sehen. Ansonsten sind immer zwei Kontrolleure gemeinsam unterwegs.

„Unser wichtigstes Arbeitsmittel ist dabei nach wie vor das Maßband", berichtet Deis. Meist seien zehn Meter ausreichend, gelegentlich kommt auch eine Messlatte zum Einsatz. Anspruchsvoll wird es dann, wenn beispielsweise die Ladung bei Mafi-Trailern nicht kastenförmig und so voluminös ist, dass man den höchsten Punkt nicht sehen kann. Dann behelfen sich die Tallymänner damit, dass einer von ihnen auf ein anderes Fahrzeug steigt und eine Stelle zum Peilen suchen und finden muss.

„Einen Laser haben wir natürlich auch schon ausprobiert, aber das hat nicht gut funktioniert und dauert länger", berichtet Deis. „Im Schuppen und für Kisten geht das prima, aber hier draußen blendet zum Beispiel die Sonne oft zu stark." Auch wenn viele Hersteller Neufahrzeuge mit Maßangaben versehen, heißt dies noch lange nicht, dass diese auch hundertprozentig exakt und korrekt sind. Um das zu beweisen, muss Deis nicht lange suchen: Neuman und er vermessen einen Traktor, dessen Länge mit 660 Zentimeter Länge angegeben ist – tatsächlich sind es allerdings 664 Zentimeter. Bei Gebrauchtfahrzeugen fehlen diese Angaben in aller Regel ohnehin. „Gemessen wird daher immer", betont Deis. Hilfreich sind dabei natürlich die Erfahrungswerte von ähnlichen Fahrzeugtypen. Routine ist auch aus einem anderen Grund wichtig: Viel Zeit pro auszumessendes Fahrzeug haben die Tallymänner nicht. Am Schreibtisch muss zudem alles genau dokumentiert werden, was vor Ort mit Stift auf einem Zettel notiert wurde. Meist kommen allerdings auch ein paar Fahrzeuge verspätet an oder werden nachgebucht, sodass die Kontrolleure immer mal wieder von ihren Büroräumen im nahe gelegenen Gatehouse zum Terminal fahren.

Jeder Pkw wird gescannt

Wenn das Schiff dann am Pier liegt, wie am 2. Oktober der RoRo-Carrier „Höegh Trigger" der norwegischen Reederei Höegh Autoliners, haben die Tallymänner und -frauen ebenfalls gut zu tun. Vor einer Holzbude, die sie vor Wind und Regen schützt, steht Christina Froese und scannt mit einem Handgerät jeden Pkw, bevor er über die 45 Meter lange Rampe auf das 8.500 CEU (Car Equivalent Unit) fassende Schiff mit seinen 14 Decks fahren darf. Am Auto hat die BLG Logistics dafür auf der linken Seite der Windschutzscheibe einen Aufkleber mit einem 17-stelligen Barcode angebracht. ■■■

Das Wort **„tally"** stammt aus dem Englischen und bedeutet **Kerbholz**. Jahrhundertelang wurden Kerben als einfache Form der **Buchhaltung** zum Zählen in Holzleisten geschnitten. Wer seine Schulden nicht bezahlte, musste also „etwas auf dem Kerbholz haben".

Ob Nutzfahrzeug oder Pkw – vor der Verladung messen, zählen und kontrollieren die Tallys.

FAKTEN

„Höegh Trigger“

Reederei: Höegh Autoliners aus Norwegen

Baujahr: 2015

Ladungskapazität: 8.500 CEU

Decks: 14, 5 davon verstellbar

Bruttoraumzahl: 77.000 Megatonnen

Fahrtgebiet: Europa–Afrika und Europa–Australien

Weitere Informationen: **www.tallyservice.com**

Auf diesem befinden sich zudem die Tallynummer, die Chassisnummer des Fahrzeugs und sein Gewicht. Zusätzlich gleicht Froese zur Sicherheit auch noch die letzten sechs Ziffern, die ihr der Handscanner anzeigt, mit denen auf dem Sticker ab. Um 10:45 Uhr sind bereits 251 Autos an Bord, 193 weitere muss Froese bis 14 Uhr noch mit ihrem Scanner erfassen. Die Pkws verschiedener deutscher Automobilhersteller werden zu den Häfen von Durban (Südafrika), Le Port (La Réunion), Port Louis (Mauritius) und Toamasina (Madagaskar) transportiert. In welcher Reihenfolge sie an Bord gefahren und wo sie dort gestaut werden, hat der Port Captain der Reederei festgelegt, der für die Stauplanung verantwortlich ist.

Tallys erstellen Stauplan und Manifest

Dafür, dass die richtige Ladung auf dem richtigen Schiff verladen wird, müssen allerdings die Tallys geradestehen. Auf dem Car Carrier wiederum kümmert sich dann die BLG Logistics um das Einweisen und Laschen. Den Ladungskontrolleuren kommt freilich auch hier eine wichtige Aufgabe zu: Neumann muss als Stauplanzeichner die bereits verladenen Fahrzeuge und Mafi-Trailer sichten, mit seiner Liste abgleichen und danach auf einem Schiffsplan exakt einzeichnen, wo die Ladung gestaut wurde. Zudem notiert er bei den Pkws die Anzahl pro Destination und das sogenannte Schnittgewicht der Partie, bei High and Heavy ebenfalls die Menge, aber das tatsächliche Gewicht. Gefragt ist dabei neben dreidimensionalem Vorstellungsvermögen vor allem sicheres Rechnen, gutes Augenmaß und Zeichentalent, denn gerade die Nutzfahrzeuge stehen nicht immer ausschließlich in geraden Reihen. Was Neumann in seiner Skizze mit dem Bleistift bereits ziemlich akkurat eingezeichnet hat, überträgt er anschließend im Büro durch Abzeichnen noch einmal auf einen finalen Schiffsplan. Voraussetzung ist, dass man recht klein schreiben kann. „Wer als Stauplanzeichner arbeitet, sollte das ABC auf der Querseite einer Zigarettenschachtel notieren können“, so Neumann. „Mit dem Computer ginge es nicht schneller und besser, und außerdem möchte auch Höegh einen handschriftlichen Stauplan von uns bekommen.“ Bei anderen großen Reedereien, für die der Tally Service arbeitet, sei das auch so.

Nicht immer sind die an Bord vergebenen Stauplätze fix. Durch Umbuchungen oder den Wegfall von Ladung muss der Port Captain ab und zu auch sehr kurzfristig den Stauplatz für einzelne Fahrzeuge verändern. „Meist bekommen wir dazu eine Information, aber manchmal bleibt leider nicht genügend Zeit dafür, in jedem Fall müssen wir alle Änderungen genaustens berücksichtigen“, berichtet Neumann. Er muss also während des gesamten Verladungszeitraums die komplette Ladung im Blick behalten, immer wieder zählen und mit ein Auge darauf haben, dass die tatsächlichen Stauplätze mit seiner Skizze übereinstimmen. „Manchmal ist es ganz schön hektisch, dann muss man die Ruhe bewahren“, so Neumann. Heute ist nicht sicher, ob für neun Pkws, die sehr kurzfristig gebucht wurden, noch rechtzeitig die Zollformalitäten für den Export abgeschlossen werden können. Sollten diese am Nachmittag, wenn die Verladung für Pkws eigentlich bereits abgeschlossen ist und die Rampe für High and Heavy reserviert ist, noch an Bord gefahren worden sein, muss Neumann seine Skizze also kurzfristig wieder updaten. Er ist die Hektik allerdings gewohnt: „Bis zu zehnmal pro Tag fahre ich ohnehin zwischen unserem Büro und dem Terminal hin und her.“ Im Normalfall bringt Neumann als Stauplanzeichner – so ist es üblich – aber rechtzeitig vor Abfahrt des Schiffs die Skizze und die Manifeste für die komplette Ladung an Bord. (cb)

FOTOS: CLAUDIA BEHREND

SEAPORTS
niedersachsen

Upgrade your cargo flow

RoRo & automobile logistics? Seaports of Niedersachsen!

info@seaports.de
www.seaports.de

BRAKE ▪ CUXHAVEN ▪ EMDEN ▪ LEER ▪ NORDENHAM ▪ OLDENBURG ▪ PAPENBURG ▪ STADE ▪ WILHELMSHAVEN

In Zukunft schön sauber

Rund 50 Prozent der VW-Transporte erfolgen über den Seeweg. Künftig werden dabei auf der Strecke zwischen Europa und Nordamerika zwei mit Flüssigerdgas betriebene Car Carrier eingesetzt – ein wichtiger Baustein für eine grünere Logistik.

116

Schiffe – davon **5 RoRo-Schiffe** und **37 RoPax-Schiffe** – mit LNG-Antrieb sind weltweit im Einsatz.

STAND: 1. OKTOBER 2017, QUELLE: DNV GL

Im Jahr 2019 ist es so weit: Dann schlägt der Volkswagenkonzern ein neues Kapitel in puncto umweltverträglicher Fahrzeugtransporte auf. Als einer der ersten Automobilhersteller wird das Unternehmen mit LNG (Liquefied Natural Gas) angetriebene Schiffe für seine Logistik einsetzen. Thomas Zernechel, Leiter Konzernlogistik, erläutert: „Im Vergleich mit anderen Verkehrsträgern ist die Schifffahrt eine der effizientesten Transportmöglichkeiten." Der Konzern transportiere bereits die Hälfte seines Fahrzeugvolumens auf dem Seeweg und arbeite kontinuierlich an der weiteren Optimierung seiner Schiffstransporte. Die beiden bereits entschiedenen Charterschiffe seien dazu der erste Meilenstein.

Bisher werden die für die VW-Verkehre eingesetzten Car Carrier mit herkömmlichem Schweröl angetrieben. Flüssigerdgas bietet allerdings erhebliche Vorteile: Durch den Einsatz der mit LNG-betriebenen Autotransporter sinken im Vergleich zu herkömmlichen Antrieben pro Schiff und Jahr der CO_2-Ausstoß um bis zu 25 Prozent, die NO_x-Emissionen (Stickoxid) um bis zu 30 Prozent, der Ausstoß von Rußpartikeln um bis zu 60 Prozent und die SO_x-Emissionen (Schwefeloxid) um bis zu 100 Prozent. Zusätzlich werden die Emissionen durch den Einsatz eines hochmodernen Dual-Fuel-Schiffsmotors mit Direkteinspritzung und eine Abgasnachbehandlung reduziert. Die verwendeten Motoren von MAN Diesel & Turbo mit einer Leistung von jeweils 12.600 Kilowatt werden daher erheblich umweltfreundlicher als die bisher eingesetzten sein.

Kapazität für 4.500 Fahrzeuge

Beide LNG-Frachter, deren Bau voraussichtlich im Februar 2018 beginnen wird, sollen ab 2019 zwei der neun herkömmlichen RoRo-Schiffe ersetzen, die die Reederei bisher nutzt. Mit einer Länge von rund 200 Metern und etwa 36 Meter Breite haben sie eine Kapazität von jeweils 4.500 Fahrzeugen. Damit verfügen sie über vergleichbare Fahrzeugkapazitäten wie konventionell angetriebene Überseefrachtschiffe – trotz ihrer im Unterdeck verbauten Tanks mit einer Kapazität von 3.000 Kubikmeter Flüssigerdgas.

Die Neubauten sollen wie die aktuellen Car Carrier exklusiv für den Volkswagenkonzern in einem Rundlaufkonzept im Nordatlantik für die Märkte in Kanada, den USA, in Mexiko und in Europa verkehren. „Nach heutigem Planungsstand werden in Nordamerika die Häfen Halifax und Davisville (Kanada), Jacksonville (USA) und Veracruz (Mexiko) angelaufen sowie in Europa Emden", berichtet Klaus Mennenga, stellvertretender Leiter der Fahrzeuglogistik bei VW. Die Versorgung der Schiffe mit Flüssigerdgas in Emden soll dabei mit einer LNG-Barge aus Rotterdam erfolgen.

Denkbar ist aber auch ihr Einsatz auf anderen Diensten. „Bisher stehen noch keine weiteren Strecken fest. Es werden jedoch bei jeder Ausschreibung alternative Antriebskonzepte angefragt und bewertet", so Mennenga. Zernechel ergänzt: „Die Umstellung weiterer Volkswagen-Charterschiffe für den Fahrzeugtransport auf LNG-Betrieb auf anderen Strecken ist jedoch auch von der notwendigen Infrastruktur abhängig."

Logistik soll nachhaltiger werden

Neben Flüssigerdgas als alternativem Schiffsantrieb arbeitet der Konzern zudem an weiteren Projekten, um seine Logistikprozesse kontinuierlich umweltverträglicher zu gestalten. So soll die Fahrzeug- und Materiallogistik in Europa künftig verstärkt vom herkömmlich mit Diesel angetriebenen Lkw auf emissionsärmere Verkehrsträger wie das Schiff verlagert werden. „Der Volkswagenkonzern steht zu seiner Verantwortung für die Umwelt. Das gilt für unsere Autos, aber auch für unsere Produktion und Logistik. Unter

Vertragspartner für die neuen LNG-Schiffe ist die unter anderem auf RoRo-Ladung spezialisierte Reederei Siem Car Carriers mit Hauptsitz in London.

‚Green Logistics' bündeln wir sämtliche Maßnahmen zur Verbesserung der Umweltverträglichkeit in der Logistik", sagt Wolfram Thomas, Leiter Produktion Konzern bei VW. Ein Beispiel dafür sind Materialtransporte aus der Türkei für das Volkswagen-Werk Autoeuropa im portugiesischen Palmela, die seit Ende 2015 auf dem Seeweg von Izmir nach Lissabon versendet werden. Aufgrund der Verkehrsverlagerung von der Straße auf das Meer werden im Vergleich zum zuvor erfolgten Transport per Lkw pro Jahr 240 Tonnen CO_2 eingespart. Zudem sinken die Kosten für das Unternehmen. „Durch eine intelligente Bündelung können wir sowohl Fahrzeug- als auch Materialtransporte vom Lkw auf ressourcenschonende Transportmöglichkeiten wie das Schiff oder auch die Bahn verlagern und so die Umweltverträglichkeit in der Logistik weiter verbessern", resümiert Zernechel.

Bereits Anfang 2014 ist der Volkswagenkonzern als erster deutscher Automobilhersteller dem Clean Shipping Network beigetreten, in dem sich Verlader für eine emissionsärmere Schifffahrt zusammengeschlossen haben. Seitdem setzt VW das Bewertungstool CSI (Clean Shipping Index) ein, um die Umweltauswirkungen von Seetransporten zu analysieren und zu reduzieren. Betrachtet werden dort neben Chemikalien und der Abfallentsorgung auch Kohlendioxid, Stickoxid, Rußpartikel und Schwefeloxid.

100 LNG-Lkws für Norddeutschland

Da die Lkws ein unverzichtbarer Bestandteil der Logistikkette sind, möchte das Unternehmen auch hier künftig noch einen Schritt weitergehen: Gemeinsam mit der Volkswagen Konzernlogistik setzen sich die VW-Tochter Scania, mehrere Gasanbieter und 18 regionale Spediteure für eine nachhaltigere Logistik per Trucks ein. Dazu sollen den Transportunternehmen in Norddeutschland mehr als 100 Scania LNG-Lkws zur Verfügung gestellt werden. „LNG ist deswegen für Fernverkehr-Lkws von Interesse, da es eine größere Reichweite je Tankfüllung durch technischen Fortschritt ermöglicht und die nahezu sauberste Verbrennung aller fossilen Kraftstoffe bietet. Mit heutiger LNG-Technik kann ein Lkw bis zu 1.600 Kilometer fahren", erläutert Stefan Ziegert, Produktmanager für alternative Transportlösungen bei Scania.

Sowohl das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) als auch das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) unterstützen die Spediteure bei der Lkw-Anschaffung mit einem Förderpaket. Die beteiligten Gasbetreiber werden die benötigten LNG-Tankstellen in der Region einrichten. Im besten Fall werden künftig auch LNG-Trucks mit einem LNG-Car-Carrier zu ihren Kunden in aller Welt verschifft. (cb)

Weitere Informationen:
www.volkswagen.de

FOTO: VOLKSWAGEN AG

Bremer Studenten entwerfen sichere Fähren

Um die Zahl der Schiffsunfälle weiter zu reduzieren, arbeiten Experten rund um den Globus an neuen Sicherheitskonzepten. An der Hochschule Bremen (HSB) konzentrieren sich Studierende der Fachrichtung Schiffbau und Meerestechnik unter anderem darauf, sichere Fähren für Länder in der Dritten Welt zu designen.

In den Jahren 2000 bis 2014 waren rund 1.500 Todesfälle auf Fährschiffen zu beklagen, wovon 97 Prozent der Havarien auf Entwicklungsländer entfielen. „Besonders betroffen sind Bangladesch, Tansania, Indonesien, der Senegal und die Philippinen“, erläutert Professor Gregor Schellenberger. Als Dozent an der HSB hat er in den vergangenen Jahren mehrfach Gruppen von Studierenden bei ihren Designprojekten betreut. Hauptziel sei es, zum Abschluss des Studiums die erworbenen Kenntnisse miteinander zu verknüpfen und so Schiffe zu entwickeln, die mehr Sicherheit bieten, als dies bisher der Fall ist. „Denn Überladung, Kentern in schwerem Wetter und Feuer an Bord gehören zu den Schwachstellen der Fähren in den besagten Ländern“, so Schellenberger.

Die Schiffsentwürfe der Bremer Studierenden haben bereits mehrfach Früchte getragen. So wurden sie von der Worldwide Ferry Safety Association (WFSA) dreimal ausgezeichnet und mit entsprechenden Preisgeldern prämiert. Im Jahr 2015 entwarfen zwei Teams zwei RoPax-Fährschiffe für Indonesien, auf denen je 185 Passagiere sowie Autos, Busse und Lkws Platz finden. 2014 handelte es sich um eine RoPax-Fähre für Papua-Neuguinea, die für 200 Passagiere plus Ladung konzipiert war, und 2013 um eine Fähre für Bangladesch, die ausschließlich dem Transport von Passagieren dient. Schellenberger macht deutlich, dass es sich bei allen drei ausgezeichneten Modellen um maßgeschneiderte Designs und keinesfalls um Pauschallösungen handelte: „Die Projekte erfordern von den Studierenden eine intensive Beschäftigung mit den in den Einsatzgebieten vorherrschenden Wetter- und Seegangverhältnissen sowie der Struktur der dortigen Häfen. Darüber hinaus ist der Spagat zwischen der Sicherheit und der Bezahlbarkeit der eingereichten Konzepte stets eine der größten Herausforderungen dieses Wettbewerbs.“

Stabilitätssteigerung und Brandschutz

Als ein großes Sicherheitsproblem bei Fähren in Entwicklungsländern haben Experten die Überladung der Schiffe identifiziert. Daher achteten die Studierenden bei ihren Entwürfen zum Beispiel darauf, dass die Fähren möglichst wenige Freiflächen besitzen, die potenziellen Raum für eine

Die bereits mehrfach prämierten Schiffsentwürfe aus Bremen tragen den zum Teil sehr unterschiedlichen Sicherheitsanforderungen für Fähren Rechnung.

Dank jeder Menge Teamgeist haben die von Professor Gregor Schellenberger (hintere Reihe, rechts) betreuten HSB-Studierenden bisher immer eine passende Designlösung gefunden.

Überladung bieten. Ebenso setzten sie bei ihren Stabilitätsberechnungen die Fahrzeuggewichte und die mögliche Anzahl der Passagiere etwas höher an als in der Realität zugelassen. So schufen sie einen Puffer, der die Gefahren aus einer Überladung zusätzlich reduziert. „Das alles bleibt aber graue Theorie, solange in den betreffenden Ländern die Gesetze und Sicherheitsvorgaben nicht so eingehalten und umgesetzt werden, wie wir es in Europa kennen", gibt Schellenberger zu bedenken.

Wesentlich handfester sind dagegen die Elemente, die die Studierenden zur Brandabwehr an Bord eingeplant haben. Dazu gehören Rauchmelder, Videoüberwachung und Sprinklersysteme, die das Aufspüren von Bränden und das Ausbreiten der Flammen verhindern. Die Erfahrung zeige allerdings, dass erprobte Abläufe der Crew bei der Brandbekämpfung im Ernstfall mindestens genauso wichtig, wie diese technischen Einrichtungen sind. Um eine schnelle Evakuierung der Schiffe im Havariefall zu gewährleisten, haben die Bremer Studierenden die Dimensionierung von Gängen und Treppenhäusern sowie die Anordnung von Sammel- und Einbootungsstationen mithilfe von Simulationssoftware optimiert. Eine Gruppe entwickelte zudem ein Design, bei dem aufblasbare Auftriebskörper das Schiff im Falle eines Lecks für längere Zeit schwimmfähig machen und so die Evakuierungszeit erhöhen. Ein anderes Team setzte auf wartungsarme und in der Anschaffung kostengünstige Anti-Rolltanks. Diese sorgen dafür, dass die Schiffsbewegung bei schwerem Seegang reduziert wird. Für alle Projekte wurde ein Antrieb aus zwei unabhängig arbeitenden und räumlich getrennten Antriebssträngen eingeplant, um zu gewährleisten, dass die Fähren auch bei Wassereinbruch oder Feuer nicht antriebslos sind und einen sicheren Hafen erreichen können.

Impulsgeber für Entwicklungsländer

Inwieweit die Modelle der Bremer Studierenden tatsächlich in die Praxis umgesetzt werden, bleibt offen. „Die WSFA hält sich das Recht vor, die Konzepte an die entsprechenden Länder weiterzuleiten. Unsere Entwürfe sollen in erster Linie Impulse geben, wie die Fähren dort zukünftig sicherer gemacht werden können", bilanziert Schellenberger.

FOTOS & ILLUSTRATIONEN: HS BREMEN

Neben den Design-Wettbewerben der WFSA bringt die HSB ihre Expertise aber auch in andere internationale Projekte ein, um die Entwicklung in der Schifffahrt voranzutreiben. Ein aktuelles Beispiel ist die Teilnahme an dem europäischen Forschungsprojekt „HOLIstic optimisation of SHIP design and operation for life-cycle", kurz HOLISHIP, das von der Europäischen Union im Rahmen des Transportprogramms „Horizon 2020" gefördert wird. Eines der Ziele von HOLISHIP ist die Entwicklung und Erprobung einer Software für ein ganzheitliches Schiffsdesign, die den gesamten Lebenszyklus eines Schiffes bereits im frühen Konzeptionsstadium mitberücksichtigt. Ebenso beinhaltet dieses Forschungsprojekt neun Anwendungsbeispiele, mit deren Hilfe die entwickelten Tools unter der Leitung von europäischen Werften und Systemherstellern auf ihre Praxistauglichkeit hin erprobt werden. Hierbei ist die HSB unter anderem an der Entwicklung von Werkzeugen für den frühen Schiffsentwurf und am Design von RoPax- und Doppelendfähren beteiligt. Insgesamt beteiligen sich an dem Forschungsvorhaben HOLISHIP mehr als 40 Partner aus allen Bereichen der maritimen Wirtschaft in Europa – darunter die HSB als einzige deutsche Hochschule. (bre)

Weitere Informationen:
www.hs-bremen.de

Mit Automobilen auf der Erfolgsspur

Als der Reeder Albert Ballin die Emder Verkehrs und Automotive Gesellschaft, kurz EVAG, 1913 gründete, hatte er vor allem eine Vision: Er wollte den Emder Hafen zu einem wichtigen Umschlagsplatz für Emigranten in die neue Welt machen und mit seinem Unternehmen neue Beförderungskonzepte realisieren.

Inzwischen hat sich seine Strategie längst als Erfolgsrezept erwiesen. Denn die EVAG ist seit mehr als 100 Jahren im Hafenumschlag aktiv und hat sich als ein international operierendes Logistikunternehmen etabliert. Dabei bietet sie die komplette Dienstleistungspalette – von der Transportorganisation über die Be- und Entladung der Seeschiffe bis zur Depothaltung und termingerechten Distribution. Ein Umschlagsgut steht dabei ganz oben auf der Prioritätenliste: das Automobil. Mit ausschlaggebend dafür war die Fertigstellung des Volkswagen-Werkes in Emden im Dezember 1964.

Mehr als ein halbes Jahrhundert später sieht die aktuelle Marktsituation wie folgt aus: „2015 wurden im Emder Hafen erstmals über 1,4 Millionen Neufahrzeuge umgeschlagen, und die Tendenz ist weiter steigend. Damit liegen wir in Europa nach Zeebrügge und Bremerhaven auf dem dritten Platz“, sagt Manfred de Vries, Geschäftsführer Autoport Emden. 478.000 Fahrzeuge davon hat die EVAG im vergangenen Jahr für die Volkswagen Konzernlogistik nach Großbritannien auf Seeschiffe verladen. Denn Emden dient dem Automobilhersteller als Drehscheibe für den Import und Export, da dort nahezu alle Marken des Konzerns umgeschlagen werden – sowohl aus den europäischen Fertigungsstätten als auch aus Übersee. Dabei bietet die EVAG neben den oben genannten Kernkompetenzen, sozusagen als verlängerte Werkbank, auch ein eigenes Kfz-Servicecenter. Hier werden in vier Hallen nahezu alle Serviceleistungen rund um das Fahrzeug angeboten: von der Pre-Delivery-Inspection (PDI) bis hin zu Nachrüstarbeiten für individuelle Kundenwünsche. Abgerundet wird das „Automobilpaket“ der EVAG

Weitere Informationen:
www.evag.com
www.autoport-emden.de
www.volkswagen-konzernlogistik.de

Täglich verlassen bis zu 6.000 Pkw den Hafen in Emden auf den Verkehrsträgern Schiff, Bahn oder Lkw.

durch die Just-in-sequence-Versorgung der Montagelinien im benachbarten VW-Werk, in deren Rahmen sie jährlich die Bordliteratur für über 245.000 Fahrzeuge anliefert.

Zwei Standorte speziell für RoRo-Ladung

Im Emder Hafen verfügt die EVAG über fünf Standorte, an denen sie neben den Logistikdienstleistungen für die Automobilindustrie auch den Umschlag von Massen- und Stückgütern sowie von Projektladung und Windkraftkomponenten abwickelt. Für ihre Aktivitäten im RoRo-Geschäft mit der Volkswagen Konzernlogistik nutzt sie jedoch vor allem zwei Areale: das Terminal 1, zwischen dem Industriehafen und dem neuen Binnenhafen gelegen, und den Außenhafen. Dort stehen nach einem im August dieses Jahres fertiggestellten Ausbau jetzt 10.000 weitere Stellplätze für Fahrzeuge des Volkswagen-Konzerns und damit insgesamt 70.000 Stellplätze für den Automobilumschlag in Emden zur Verfügung. Zum Vergleich: Täglich verlassen bis zu 6.000 Pkws den Hafen in Emden auf den Verkehrsträgern Schiff, Bahn oder Lkw.

IT-Kompetenz seit 1985

Neben der Möglichkeit, alle Schiffstypen in Emden über RoRo Quarter-, Seiten-, und Heckrampen zu bedienen, sieht Jörg Tuitjer, Head of Operations bei der DB Schenker-Tochter EVAG, ein wichtiges Alleinstellungsmerkmal seines Unternehmens in ihrer IT-Kompetenz. „Wir verfügen nicht nur über jahrzehntelange Erfahrung im Umgang mit Automobilen, sondern wir haben auch eigene IT-Experten, die bereits 1985 erste maßgeschneiderte Datenaustauschlösungen präsentiert haben. Heute tauschen wir unter anderem EDI-Meldungen über den Status sämtlicher Fahrzeuge, vom Produktionsende im Herstellerwerk bis zur Verladung auf das jeweilige Seeschiff, permanent mit der Volkswagen Konzernlogistik aus. Den Mitarbeitern in Emden zeigt das IT-System zudem, wann welcher Neuwagen ankommt, wo Stellplätze belegt sind und wo – nach der Schiffsbe- bzw. -entladung – die für den weiteren Ablauf bestmöglichen Stellplätze frei werden. Zudem werden nach der Verladung automatisch die Staupläne und Ladelisten der Schiffe an die Reeder, Empfangshäfen und die jeweiligen Schiffsagenten weitergeleitet.

Blick nach Großbritannien

„Die Briten haben eine clevere Vertriebsstrategie entwickelt, denn sie holen das bereits produzierte Fahrzeug erst in ihr Land, wenn sie einen Käufer dafür gefunden haben“, lobt Tuitjer. „Sobald wir dann grünes Licht aus Wolfsburg erhalten haben, verschiffen wir das Auto nach UK, wahlweise nach Sheerness, Grimsby oder Port of Tyne.“ Inwieweit sich die derzeitigen Brexit-Verhandlungen auf das Geschäft der Autoport Emden, der EVAG und des Volkswagen Konzerns auswirken werden, bleibt offen. Die Verantwortlichen beobachten die Entwicklungen jedoch genau, wollen aber zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht über mögliche Konsequenzen spekulieren. Bei der EVAG ist man allerdings, trotz aller Konzentration auf das Automobilgeschäft, auf den Kunden Volkswagen und auf Großbritannien, bestrebt, auch weiterhin eine logistische Vielfalt anzubieten und für neue Geschäftsfelder offen zu bleiben – getreu dem Wahlspruch von Albert Ballin „Mein Feld ist die Welt“. (bre)

FAKTEN

EVAG

1913 von Albert Ballin gegründet

450 Mitarbeiter (inkl. Beteiligungsgesellschaften)

Gesellschafter: Schenker AG, Essen

Beteiligungsgesellschaften: Autoport Emden GmbH, Emder Lagerhaus und Automotive GmbH

Umsatz: 47,5 Millionen Euro in 2016

Teamwork bei Autoport Emden

Im Hafen Emden werden mehr als 250 verschiedene Fahrzeugmodelle nahezu aller Marken des Volkswagen Konzerns in über 150 Länder im- und exportiert. Rund 900 Schiffe, 170.000 Waggons und 30.000 Lkws kommen pro Jahr an die Emsmündung, um Autos anzuliefern oder abzuholen. Die Volkswagen Konzernlogistik verantwortet dabei zusammen mit der EVAG und der Anker Schiffahrts-Gesellschaft den Fahrzeugumschlag und -transport. Das Gemeinschaftsunternehmen der drei Gesellschafter ist die Autoport Emden. Über Emden verteilt die Autoport importierte Fahrzeuge aus Großbritannien, Portugal, Spanien, Mexiko, Argentinien und Südafrika in Europa. Ebenso exportieren Automobilhersteller weltweit ihre Fahrzeuge über den Standort, zum Beispiel in die USA, nach Kanada, Japan, Taiwan, Großbritannien, Spanien und Portugal sowie seit Neuestem auch nach Griechenland und in die Türkei.

FOTOS: VOLKSWAGEN AG, EVAG

KOMPAKT

BREMEN/HAMBURG. Seit Oktober ist **Oliver Kähler** neuer Leiter der Hamburger Niederlassung von DCP Dettmer Container Packing. Kähler arbeitet im Führungsteam der in Bremen beheimateten DCP mit den dortigen Geschäftsführern Arnold Bindemann und Herbert Wallner sowie den Niederlassungsleitern Stefan Hinderks (Bremen) und Kai Schwarte (Duisburg) zusammen. Der neue Hamburg-Chef ist mit dem Elbe-Hafen bestens vertraut, denn nach seiner Ausbildung zum Seegüterkontrolleur sammelte er Berufserfahrung als Cargo Inspector, Tally Foreman sowie als Vessel Operations und Port Manager.

BREMEN. In der Nacht zum 24. August verstarb **Oswald Brinkmann** im Alter von 87 Jahren. Brinkmann war von 1971 bis 1987 Mitglied des Bremer Senats und damit der bis heute am längsten amtierende Hafensenator in der Geschichte der Hansestadt. Brinkmann sei „der politische Motor für eine prosperierende bremische Hafen- und Logistikwirtschaft" gewesen, würdigte Bremens Bürgerschaftspräsident Christian Weber. Und Bremens Bürgermeister, Dr. Carsten Sieling (SPD) betonte: „Der Bremer Senat wird Oswald Brinkmann ein ehrendes Andenken bewahren."

FOTOS: DETTMER, VDA, HELLMANN AUTOMOTIVE LOGISTICS, AUERBACH SCHIFFAHRT, TRIMODAL, LOTSENBRÜDERSCHAFT, ERNST RUSS, BREMER RHEDERVEREIN

Bremer Rhederverein setzt auf Kontinuität

BREMEN. Auf seiner Mitgliederversammlung im September hat der Bremer Rhederverein (BRV) seine bisherigen Vorstandsmitglieder Achim Boehme (Lomar Deutschland) und Dirk O. Rogge (D. Oltmann Reederei) für eine weitere Wirkungsperiode in ihrem Amt bestätigt. Ihre Amtszeit wäre noch im gleichen Monat formal abgelaufen. Damit setzt sich das BRV-Führungsgremium jetzt wie folgt zusammen: **Michael Vinnen** (Vorsitzender, F. A. Vinnen), Peter Grönwoldt (stellvertrender Vorsitzender, Harren & Partner), Joachim Zeppenfeld (Bremer Bereederungsgesellschaft) sowie Boehme und Rogge. Michael Vinnen steht seit März 2013 an der Spitze des Traditionsverbands, der 1884 gegründet wurde. Zum BRV-Mitgliederkreis gehören 29 Firmen, die gemeinsam über 300 Schiffe im Bestand haben.

Landgrebe scheidet bei Ernst Russ aus

HAMBURG/BREMEN. Ende Oktober ist **David Landgrebe** aus dem Vorstand von Ernst Russ ausgeschieden. Seitdem wird der maritime Asset- und Investmentmanager mit Sitz in Hamburg und Bremen von den Vorständen Jens Mahnke und Ingo Kuhlmann geführt. Der Aufsichtsrat dankte Landgrebe „für seinen außerordentlichen Einsatz und die vertrauensvolle Zusammenarbeit". Nun will er sich neuen Aufgaben widmen, nachdem die Neuausrichtung von Ernst Russ auf einer soliden Basis stehe.

Janssen zum neuen 1. Ältermann gewählt

WILHELMSHAVEN/BREMERHAVEN. An der Spitze der Lotsenbrüderschaft Weser II/Jade gab es im September eine Veränderung: Kapitän **Jan-Helge Janssen** ist seitdem der neue 1. Ältermann dieser Lotsenbrüderschaft. Er folgt auf Kapitän Jörn Hase. In der Lotsenbrüderschaft Weser II/Jade sind aktuell 113 Lotsen zusammengeschlossen. Deutschlandweit gibt es insgesamt neun Lotsenbrüderschaften, die die Kapitäne so beraten, dass sie ihre Schiffe sicher durch das jeweilige Revier führen können.

VDA: Scheel folgt auf Lindemann

BERLIN. Zum Jahresbeginn 2018 wird **Kurt-Christian Scheel** neuer Geschäftsführer des Verbands der Automobilindustrie (VDA). Er folgt damit auf Kay Lindemann, der zur selben Zeit zur Deutschen Lufthansa wechselt und dort im März kommenden Jahres neuer Leiter Konzernpolitik wird. Der promovierte Rechtswissenschaftler Scheel verantwortet bislang die politische Arbeit des Mischkonzerns Bosch gegenüber Bundestag, Bundesregierung, Bundesländern und der Europäischen Union.

Briese steuert ohne Bunk

LEER. Ende September ist **Lucius Bunk** aus der Geschäftsführung der Briese Schiffahrt ausgeschieden. Nach Unternehmensinformationen erfolgte die Trennung einvernehmlich und freundschaftlich. Grund seien unterschiedliche Auffassungen über die künftige Ausrichtung der Leeraner Reederei. Bunk war erst im vergangenen Jahr in die Unternehmensleitung berufen worden. Weitere Geschäftsführer der auf Mehrzweck-, Schwergut- und Containerschifffahrt spezialisierten Reederei sind Firmengründer Roelf Briese und Frank Dreyer.

Prokurist im Doppelpack

BREMEN. Im September haben NWL Norddeutsche Wasserweg Logistik und Trimodal Logistik **Tim Böttcher** jeweils zum Prokuristen bestellt. Der Speditionskaufmann arbeitet seit 17 Jahren in dem Bremer Gemeinschaftsbetrieb, der auf den Binnenschiffstransport von Containern auf der Weser und auf den nordwestdeutschen Wasserstraßen spezialisiert ist. Parallel dazu bieten NWL und Trimodal einen täglichen Container-Binnenschiffsshuttle zwischen Bremen und Bremerhaven an.

Führungswechsel bei Hellmann

OSNABRÜCK. Ende Oktober verabschiedete sich der bisherige Leiter und Gründer von Hellmann Automotive Logistics, **Bernd Oevermann** (rechts), nach mehr als 30 Jahren im Unternehmen in den Ruhestand. **Martin Wehner** übernahm als Global Vice President die Leitung der Industry Solution für den Automobilsektor. Er ist bereits seit 15 Jahren für den Automobillogistik-Dienstleister tätig, der für Hersteller und Zulieferer Transporte auf allen Verkehrsträgern sowie die Lagerung, Beschaffung und Verzollung abwickelt. Während dieser Zeit trug Wehner unter anderem dazu bei, den Bereich Contract Logistics erfolgreich im Markt zu etablieren.

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

Gemeinschaftlicher Messeauftritt unter der Dachmarke „German Ports“

Zahlreiche spannende Messetermine, die nicht nur für die maritime Branche in Norddeutschland interessant sind, stehen im neuen Jahr auf dem Programm. Der Startschuss fällt mit der „FRUIT LOGISTICA“ ehe die „Intermodal South America“ folgt. Dort präsentieren sich die norddeutschen Küstenländer bereits zum zwölften Mal mit einem Gemeinschaftsstand unter der Dachmarke „German Ports“. Der Höhepunkt aus deutscher Sicht wird die „Breakbulk Europe“ sein, die im Mai in Bremen stattfindet.

Gemeinschaftlicher Messeauftritt der bremischen und niedersächsischen Seehäfen unter der Dachmarke „German Ports“ auf der „Intermodal South America“ in São Paulo im vergangenen Jahr.

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 Markentwicklungen diskutieren? Eine hervorragende Gelegenheit hierfür bieten unsere Veranstaltungsreihen „logistics talk“ und „Hafen trifft Festland“, die auch im Jahr 2018 in regelmäßigen Abständen stattfinden werden.

„Hafen trifft Festland“ ist das gemeinsame Veranstaltungsformat von Seaports of Niedersachsen und Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing.

logistics talk-Neujahrsempfang www.bremenports.de/veranstaltungen	**11.1.2018** Berlin, Deutschland
Jahrespressekonferenz der niedersächsischen Seehäfen www.seaports.de	**26.2.2018** Oldenburg, Deutschland
logistics talk www.bremenports.de/veranstaltungen	**1.3.2018** Neuss, Deutschland
logistics talk www.bremenports.de/veranstaltungen	**18.4.2018** Prag, Tschechien
logistics talk www.bremenports.de/veranstaltungen	**19.4.2018** Budapest, Ungarn
Hafen trifft Festland www.seaports.de, www.jadeweserport.de	**tba, 2018** tba, Deutschland

Weitere Highlights

Bremen ist im kommenden Jahr so etwas wie die heimliche Projektladungs-Hauptstadt. Denn neben der „Breakbulk Europe“ finden dort das „Fachforum Projektlogistik 2018“ sowie das dreitägige Meeting des „Global Project Logistics Networks (GPLN)“ statt.

Fachforum Projektlogistik 2018 www.bhv-bremen.de	**15.1.2018** Bremen, Deutschland
Global Project Logistics Network (GPLN) www.gpln.net	**26.–28.5.2018** Bremen, Deutschland

Review

In Duisburg, Berlin, München und Leipzig sowie in Graz und Wien diskutierten Experten in den vergangenen Wochen über verschiedene Schwerpunkte der maritimen Wirtschaft.

HTG-Kongress

DUISBURG. Vom 13. bis 15. September schaute die maritime Wirtschaft nach Duisburg, wo die Hafentechnische Gesellschaft (HTG) zum HTG-Kongress geladen hatte. Themenschwerpunkte waren unter anderem nationale und internationale Hafenbauprojekte sowie technische Verfahren. Karsten Kowal, Projektleiter „Kajensanierung Westseite Kaiserhafen III" bei bremenports, bereicherte die Veranstaltung mit einem Vortrag zu den neuen Sanierungsmaßnahmen in Bremerhaven. bremenports-Marketingleiter Michael Skiba lobte den Einsatz des vielköpfigen Messeteams vor Ort und resümierte: „Die Teilnahme am HTG-Kongress ist für uns ein Muss."

Auf dem diesjährigen HTG -Kongress in Duisburg tauschten sich zahlreiche Akteure aus dem Bereich Wasser- und Hafenbau aus.

Vorabendempfang zum 34. Deutschen Logistik-Kongress

BERLIN. Unter dem Motto „Neues denken – Digitales leben" fand vom 25. bis 27. Oktober der Deutsche Logistik-Kongress in Berlin statt. Erstmals präsentierten sich die Hafenstandorte Bremen und Hamburg mit der HANSE LOUNGE gemeinsam auf dem Kongress. Am Vorabend des Events folgten mehr als 120 Gäste aus Politik, Wirtschaft und Wissenschaft der Einladung von bremenports zum traditionellen Hafenempfang in die bremische Landesvertretung in Berlin. Nach der Begrüßung durch Martin Günthner, Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen in Bremen, und Robert Howe, Geschäftsführer bremenports, begeisterte Prof. Christoph Burmann, Inhaber des Lehrstuhls Innovatives Markenmanagement und Marketing an der Exzellenz-Universität Bremen, mit seinem Vortrag „Nix wie Schmuddelwetter, an der Weser? Wie Städte an einem guten Image arbeiten".

Für seinem spannenden Vortrag beim DLK-Vorabendempfang in Berlin erntete Prof. Christoph Burmann viel Beifall von den mehr als 120 Gästen.

Hafen trifft Festland

MÜNCHEN. Unter dem Titel „Bayern – Niedersachsen: Neue Wege in den Norden" haben die Marketinggesellschaften Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing und Seaports of Niedersachsen in Kooperation mit Eurogate und TFG Transfracht am 10. Oktober in München über das logistische Angebot in Niedersachsens Seehäfen informiert. Ein Fokus lag auf den aktuellen Entwicklungen in Deutschlands einzigem Tiefwasser-Containerterminal in Wilhelmshaven. Dort hat der Containerumschlag seit Mai durch die neuen Abfahrten der Ocean Alliance, die neben der Reedereiallianz 2M Wilhelmshaven regelmäßig anläuft, stetig zugenommen. Positive Auswirkungen hat dies auch auf die Nachfrage nach Ansiedlungsflächen im benachbarten GVZ JadeWeserPort.

V. l.: Christian Süß (Leiter Regionalbereich Süd TFG Transfracht), Oliver Bergk (General Manager Sales EUROGATE) und Michael Moehlmann (Vertriebsleiter Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing) referierten in München.

FOTOS: BREMENPORTS, JADEWESERPORT, THOMAS HAUSS, TRANSFRACHT

KOMPAKT

logistics talk

WIEN/GRAZ. Die bremenports-Veranstaltungsreihe kam am 12. Oktober nach Österreich. In Graz luden Christian Steindl, Geschäftsführer des Cargo Center Graz, und Alfred Wolfram, bremenports-Repräsentant in Österreich zum fachlichen Austausch ein. In Wien stellte Christoph Burmann seinen Vortrag, den er zwei Wochen später auf dem DLK (siehe links) präsentierte, erstmalig der Öffentlichkeit vor. Beim abschließenden Get-together zeigten die Bremer ihren Gästen in entspannter Atmosphäre das Leistungsspektrum ihrer Häfen auf.

Hafen trifft Festland

LEIPZIG. Am 8. November machte das gemeinsame Veranstaltungsformat von Seaports of Niedersachsen und Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing in Leipzig Station. Nach der Begrüßung durch den Vorstand des Kooperationspartners Netzwerk Logistik Leipzig-Halle wurde den zahlreichen Gästen in mehreren Vorträgen veranschaulicht, welche Möglichkeiten ihnen die niedersächsischen Seehäfen mit dem Container Terminal Wilhelmshaven zur Optimierung ihrer Logistikketten eröffnen.

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

AUSGABE
FEBRUAR
2018

Schwerpunktthema
Containerlogistik
Aktuelle Entwicklungen rund um die eckige Box: von neuen Allianzen bis zu Containerschiffen ohne Kapitän.

Save the Space

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

Schwerpunktthemen der nächsten Ausgaben:

Februar 2018	April 2018	Juni 2018
Containerlogistik	**Breakbulk**	**Vernetzung**
Anzeigenschluss	Anzeigenschluss	Anzeigenschluss
15.12.2017	23.02.2018	27.04.2018

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

Anzeigenverzeichnis

BLG	Seite 32
bremenports	Seite 2
bremenports	Seite 31
Cuxport	Seite 27
Seaports of Niedersachsen	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. 15, gültig ab 22. August 2017
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.artldesign.de
Titel: EVAG, 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/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.

FOTO: BREMENPORTS/BLG

WELTWEIT NAH AM KUNDEN

Die bremischen Häfen suchen den Kontakt zu Geschäftspartnern weltweit bei einer Vielzahl von Events. Auch 2018 organisiert bremenports wieder das maritime Standortmarketing für Bremen und Bremerhaven. Die Palette reicht vom Gemeinschaftsstand auf der asiatischen Logistik-Leitmesse in Shanghai bis zur Kundenveranstaltung in Österreich.

BREMEN
BREMERHAVEN
TWO CITIES. ONE PORT.

www.bremenports.de

BLG LOGISTICS

AUTOS BEWEGEN DIE WELT. WIR BEWEGEN DIE AUTOS.

BREAKBULK · MASCHINEN UND ANLAGEN · AUTOMOBILE · SCHIFFFAHRT UND SPEDITON · INLAN

Wenn es um maßgeschneiderte und nachhaltige Transportlösungen für Ihr Fahrzeug geht, sind wir Ihr zuverlässiger Partner. Warum Sie uns das glauben dürfen? Weil wir es täglich immer wieder aufs Neue beweisen – auf der Straße, auf der Schiene, auf dem Wasser und vor allem mit viel Erfahrung. Hand drauf. **Unser Wort hat Wert.**

www.blg-logistics.com