

AUSGABE
A P R I L
2019

LOGISTICS PILOT



Magazin für Häfen, Schifffahrt und Logistik

VERPACKUNG & VERLADUNG

Themenschwerpunkt: Breakbulk

Schwer auf Zack

Im Breakbulk- und Projektladungsmarkt konkurrieren vielfältige Geschäftsstrategien

Seite 10

Individuell und aufwendig

Die Logistik-Experten von Kühne + Nagel sind täglich aufs Neue gefordert

Seite 16

Maßanzüge aus Holz

Schutz und zweckmäßige Handhabung bestimmen das „Schnittmuster“

Seite 22



GUTE GRÜNDE
FÜR BLG LOGISTICS

BLG  LOGISTICS

**WIR SIND
FLEXIBEL.
DAMIT SIE
JEDE LOGISTISCHE
HERAUSFORDERUNG
MEISTERN.**



Logistik ist ständig im Wandel und wir bewegen uns mit. Wir erschließen Trends und Technologien, um Ihnen jederzeit die bestmögliche Lösung für Ihre Logistik zu bieten.

Mehr gute Gründe für BLG LOGISTICS unter



AUSGABE
APRIL
2019



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



Umkämpfter Markt mit Turbulenzen

Dr. Jürgen Sorgenfrei, Geschäftsführer der MWP GmbH

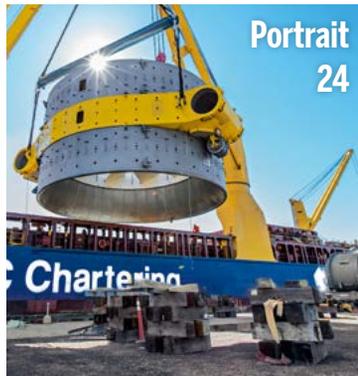
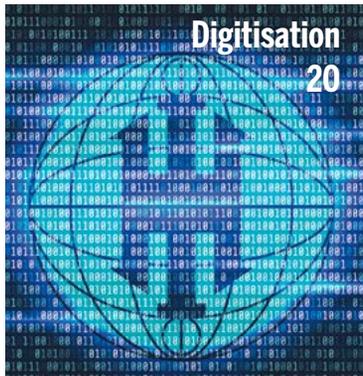
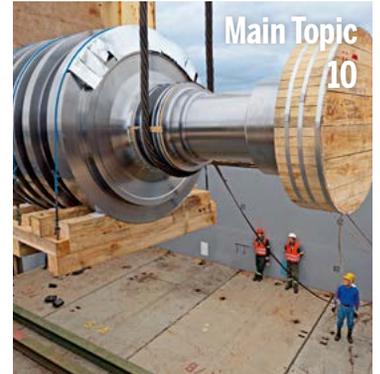
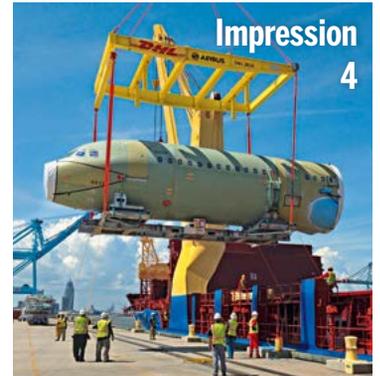
Liebe Leserinnen und Leser,

die bremischen Häfen sind nach Antwerpen Europas zweitwichtigster Umschlagsplatz für Breakbulk-Ladung, was auf der erstmalig im letzten Jahr in Bremen stattgefundenen Messe „Breakbulk Europe“ mit so großem Erfolg demonstriert wurde, dass sie dieses Jahr im Mai wiederholt wird.

Die mehr als zwei Jahrzehnte lange Periode mit überproportional stark wachsenden Umschlagszahlen im Containerverkehr neigt sich dem Ende zu. Bei zukünftig verstärktem Wettbewerb und gleichzeitig zunehmender Automatisierung des Containerumschlags besinnen sich viele Wirtschaftsvertreter und Politiker deshalb gern auf die Qualitäten des Breakbulks: starke Bindung an die lokale Kompetenz, hohe Zahl an Arbeitskräften pro umgeschlagener Tonne, qualifizierte Unternehmen mit hoher Fachkompetenz und spezialisiertem Equipment.

Allerdings ist auch dieser Markt stark umkämpft und von den Turbulenzen an den Weltmärkten betroffen – sei es dem Ratenverfall in der Schifffahrt, der sich abzeichnenden globalen Rezession oder aber den politischen Einflussnahmen auf verschiedensten Ebenen. Umso wichtiger ist es deshalb, diesem Markt die entsprechende Aufmerksamkeit auf allen Ebenen zukommen zu lassen. Die „Breakbulk Europe“ im Mai bietet dazu eine erneut gute Gelegenheit, die Leistungsfähigkeit der niedersächsischen und bremischen Häfen zu demonstrieren.

Ihr Jürgen Sorgenfrei



News	6
People	26
Appointments	28
Preview & Imprint	30

TITEL: BLG CARGO LOGISTICS
FOTOS: CARL GILJUD, BBC CHARTERING, MWP GMBH – JOST FINKE, ADOBESTOCK – FOTOMAY, KÜHNE + NAGEL, ZEABORN

„Fliegen“ ohne Flügel

Für nahezu jede Fracht finden Breakbulk- und Projektladungsexperten eine Lösung. Sei es für Transformatoren, Windkraftkomponenten, Yachten oder auch Forst- und Stahlprodukte. Da kann es auch schon mal vorkommen, dass Flugzeuge ohne Flügel „fliegen“. So wie hier bei einer Verladung von BBC Chartering mit der „BBC Fuji“ für den Kunden Airbus. Sie wurde im Rahmen des zweiwöchentlich fahrenden Trans-Atlantic-Service realisiert, um diverse Großkomponenten – von Rumpsegmenten über die Flügel bis hin zu den Leitwerken – von Deutschland in die USA zu bringen.





FOTO: BBC CHARTERING

KOMPAKT

BREMEN/BREMERHAVEN.

Für bremenports war das Hafenjahr 2018 ein gutes Jahr: Der Bremer Senat habe mit seinen Entscheidungen wesentliche Weichen gestellt und über **120 Millionen Euro für die Erneuerung der Hafeninfrastuktur** bewilligt. Dazu gehören unter anderem der Neubau der Columbuskaje (ab dem Jahr 2021), der Nordmole (ab 2021) und der Kaje 66 (ab 2020). Darüber hinaus stehen für dieses Jahr beispielsweise der Abriss der alten Westkaje, die Sanierung der Kaiserschleuse und Verbesserungen im Industriehafen auf der Agenda. Zudem will man die Aktivitäten zum Bau eines Hafens am isländischen Finnafjord weiter intensivieren.

BREMEN/BREMERHAVEN.

Ab Herbst 2020 soll ein **neues IT-System die Planung und Disposition der Zug- und Wagenbewegungen der Bremischen Hafeneisenbahn optimieren**. Dieses wird aus den Funktionsbereichen Betriebsplanung, Disposition, Abrechnung und Auswertung sowie einem Kundenportal bestehen. An dem Projekt sind bremenports, der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, die DB Netz AG sowie dbh Logistics IT beteiligt. „Angesichts der stetigen Steigerung des Zugverkehrs ist eine neue, leistungsfähigere IT-Struktur für die Betriebsführung der Hafeneisenbahn dringend erforderlich“, so bremenports-Geschäftsführer Robert Howe.

**Bilanz mit Licht und Schatten in Niedersachsens Häfen**

OLDENBURG. Auf der **Jahrespressekonferenz der niedersächsischen Seehäfen** im März in Oldenburg präsentierten die verantwortlichen Partner (siehe Seite 29) eine durchwachsene Bilanz für das Jahr 2018. So bedeutete der Seegüterumschlag von rund 50 Millionen Tonnen zwar einen Rückgang um 6,6 Prozent im Vergleich zu 2017, aber gleichzeitig das drittbeste Ergebnis der neun Seehäfen in den vergangenen neun Jahren. Dabei gingen die Massengüter 2018 um 11,7 Prozent auf 35,78 Millionen Tonnen zurück, während die Stückgüter infolge steigender Containervolumen um 9,7 Prozent auf 14,06 Millionen Tonnen anwuchsen. Für zufriedene Gesichter sorgte

vor allem der Containerumschlag in Wilhelmshaven mit einem Zuwachs um 18,3 Prozent auf 655.790 TEU. Der Automobilumschlag in Emden und Cuxhaven ging 2018 zwar zusammen mit 1,78 Millionen Neufahrzeugen um 7,5 Prozent zurück, gehört damit aber gleichzeitig zu den drei erfolgreichsten Jahren in der Geschichte des Standorts Emden. Die weiteren Seegüterumschlagszahlen 2018: Brake: 6,28 Millionen Tonnen, Cuxhaven: 2,65 Millionen Tonnen, Emden: 4,47 Millionen Tonnen, Leer: 56.246 Tonnen, Nordenham: 2,71 Millionen Tonnen, Oldenburg: 83.614 Tonnen, Papenburg: 599.105 Tonnen, Stade: 5,66 Millionen Tonnen und Wilhelmshaven 27,34 Millionen Tonnen.

**Flagge zeigen für Breakbulk und Co.**

DUBAI. Über 3.400 Breakbulk- und Projektladungs-Experten aus 70 Ländern trafen sich im Februar zur vierten Auflage der „**Breakbulk Middle East**“ in Dubai. Auch das Bundesland Bremen zeigte auf der arabischen Halbinsel Flagge, und zwar mit einem von bremenports organisierten Gemeinschaftsstand, auf dem sich zudem Bremeninvest und die BLG Cargo Logistics präsentierten. Bremens Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, Martin Günthner, war ebenfalls vor Ort, um unter anderem Gespräche mit der Außenhandelskammer, dem Generalkonsulat und mit dem Messeveranstalter ITE zu führen.

**BLG: Für den Puma auf dem Sprung**

BREMEN/GEISELWIND. Im Februar haben die **Bauarbeiten für das neue Logistik- und Distributionscenter des Mode- und Sportartikelherstellers Puma** in Geiselwind nordwestlich von Nürnberg begonnen. Betrieben wird es von BLG LOGISTICS. Auf einer Fläche von rund zwölf Hektar soll eine hochkomplexe Multichannel-Anlage mit hohem Automatisierungsgrad, Shuttletechnologie und Ware-zum-Mensch-Arbeitsplätzen entstehen. Die Zusammenarbeit von Puma und BLG begann 2017. Der Dienstleister setzte sich in einer Ausschreibung durch, um anschließend die Logistikanlage zu konzipieren und ab 2020 dann auch zu betreiben – so wie bereits seit Herbst 2018 das Puma-Logistikcenter in Schlüsselfeld.



Neue Sonnenstromquellen in Emden

EMDEN. Auf den Dächern der Werkstattgebäude von NPorts in Emden sind seit Februar Photovoltaikanlagen in Betrieb. Die auf einer Gesamtfläche von rund 600 Quadratmetern errichteten **311 Solarmodule können rund 90.000 Kilowattstunden Strom im Jahr produzieren**, was dem durchschnittlichen Energieverbrauch von 24 deutschen Haushalten entspricht. „Wir haben uns zum Ziel gesetzt, unsere Häfen nachhaltig auszurichten und die CO₂-Emissionen zu senken. Eine Möglichkeit, die wir hier nutzen, besteht im Ausbau der erneuerbaren Energien“, so Holger Banik, Geschäftsführer NPorts.



Tedi setzt auf JadeWeserPort

WILHELMSHAVEN. Seit Januar schlägt das Handelsunternehmen Tedi einen Teil seiner Importe am EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven (CTW) um. Der Non-Food-Anbieter mit Sitz in Dortmund wickelt rund 50 TEU pro Woche über Wilhelmshaven ab. Wesentliche **Standortvorteile** sieht Tedi in den **tideunabhängigen Schiffsanläufen und der Bahndirektverbindung** zwischen Wilhelmshaven und dem Container Terminal Dortmund. Die ersten Container mit Waren von Tedi wurden am 29. Januar von der „OOCL Germany“ gelöscht.



Prag und Bremen rücken näher zusammen

BREMEN. Mit einer neuen **Repräsentanz in Prag** wollen die bremischen Häfen ihre gute Marktposition in der Tschechischen Republik weiter ausbauen. Eine entsprechende Vereinbarung haben die Hafenmanagement-Gesellschaft bremenports und die Deutsch-Tschechische Industrie- und Handelskammer (DTIHK) im Februar unterzeichnet. Dazu Bremens Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, Martin Günthner: „Mit der Neuaufstellung des Hafenmarketings haben wir entschieden, in wichtigen Hinterlandregionen stärker aufzutreten. Neben Österreich ist Tschechien ein wesentlicher Markt.“

BRITISH AIRWAYS
Operated by SUN-AIR of Scandinavia A/S

**NONSTOP
BREMEN -
TOULOUSE**

Neu ab 26. März

Buchbar unter **ba.com**
oder in Ihrem Reisebüro

BRE BREMEN AIRPORT

oneworld

KOMPAKT

BREMEN. Unter dem Thema „Die Zukunft der Arbeit in der sich wandelnden maritimen Wirtschaft“ fand am 19. und 20. März im Speicher XI in der Überseestadt die 13. Auflage des „Bremer Schifffahrtskongresses“ statt. Im Mittelpunkt standen nationale und internationale Erfahrungen sowie für die Zukunft der Arbeit relevante Innovationen. Zu den Highlights des Events zählten neben Vorträgen von Dr. Heike Deggim (IMO), Anneliese Jost (BMVI) und Jan Willem Verhoef (Royal Association of Netherlands Shipowners KVNR) auch Workshops zu den Themen Offshore, Nautik und Schiffsbetriebstechnik.

CUXHAVEN. Royal Greenland betreibt bereits zwei Produktionsstätten in Cuxhaven. Mit der Verarbeitung von Shrimps soll bald ein dritter Bereich hinzukommen. Dazu wird das Fischerei- und Fischverarbeitungsunternehmen ein **Gebäude im Fischereihafen als Betriebsstätte ausbauen.** Vertragspartner ist die Hafengesellschaft Nports. Bis zum Herbst sollen die Räume der Produktion bedarfsgerecht hergestellt, die Verarbeitungsmaschinen in Betrieb genommen sowie eine Verbindung zu den Gebäuden Heringshalle und Fischereihalle hergestellt werden.



Zusätzliche Flächen für den Automobilumschlag

BREMERHAVEN. Im Bereich des Osthafens ist Anfang des Jahres eine **Fläche von knapp über zwei Hektar** von Gehölzen befreit worden. In Kürze wird bremenports die Flächen aufsanden und für die endgültige Herrichtung baureif vorbereiten. Benötigt wird das Gelände von der BLG LOGISTICS GROUP, **um ihre kajennahen Operationsflächen für den Automobilumschlag zu erweitern.** Da durch die Rodung der Fläche auch Naturgüter beseitigt werden, erfolgt eine Kompensation in der Gemeinde Debstedt im Landkreis Cuxhaven.

Gleisanlagen erstrahlen jetzt in neuem Licht

EMDEN. Im Rahmen des EU-INTERREG-Projekts „DUAL Ports“ hat NPorts ein innovatives Beleuchtungskonzept an einem Gleisfeld im Hafen Emden realisiert. Dieses wird zum Rangieren, Abstellen sowie zum Be- und Entladen von Autozügen genutzt. Herzstück der neuen Anlage ist eine **intelligente Steuerung mit Bewegungsmeldern sowie Licht- und Gleissensoren**, die die unterschiedlichen Lichtsituationen erfassen. So ist im betriebslosen Zustand eine mittlere Beleuchtungsstärke von fünf Lux ausreichend, während für den Entladebetrieb eine durchschnittliche Stärke von 30 Lux notwendig ist.



Doppelter Offshore-Einsatz für Rhenus

EMDEN. Ende Januar hat Rhenus Offshore Logistics die Ausschreibung für die **Versorgungslogistik der Umspannplattform „BorWin gamma“** gewonnen. Diese wurde im Oktober 2018 vor der Küste Borkums installiert und soll den Strom der Windkraftanlagen in der Nordsee für die Versorgung von einer Million deutscher Haushalte in Gleichstrom umwandeln. Vom Offshore-Basishafen in Emden aus führt Rhenus dafür die Versorgungsfahrten mit der „Eurus Express“ durch. Kurz zuvor hatte der Logistikdienstleister in Kooperation mit A1 Offshore Solutions **das neue Versorgungsschiff „Connector Express“ in Betrieb genommen.** Dieses wird, ebenfalls von Emden aus, für Versorgungsfahrten zu mehreren von TenneT betriebenen Umspannungsplattformen in deutschen Gewässern sowie für Überprüfungen und Reparaturen von Strukturen und Seekabeln eingesetzt.



Großer Schritt zum Lückenschluss

CUXHAVEN. NPorts hat die Vorbereitungen für den geplanten **Lückenschluss zwischen dem Europakai und der Offshore-Basis** getroffen. Die Hafengesellschaft überreichte dem Niedersächsischen Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz im Februar die Antragsunterlagen zur Vollständigkeitsprüfung. Jetzt geht man davon aus, den Planfeststellungsbeschluss innerhalb der nächsten zwei Jahre zu erhalten. Am Standort soll mehr Umschlagsfläche entstehen, da am Europakai die Liegeplätze 1 bis 3 ebenso ausgelastet sind, wie der im vergangenen Herbst eingeweihte Liegeplatz 4.



Oslebshauer Schleuse soll „intelligent“ werden

BREMEN. Seit 110 Jahren dient die Oslebshauer Schleuse als verlässliche Zufahrt zum Bremer Industriehafen. Derzeit werden die Schleusentore grundsaniert und an die veränderten Hochwasserprognosen angepasst. Im Zuge des vom Bundesverkehrsministerium geförderten Forschungs- und Entwicklungsvorhabens „Tide2Use – Intelligente Pumpwerk- und Schleusensteuerung im Hafen“ ist geplant, die **Schleuse zukünftig mit moderner Informations- und Kommunikationstechnologie auszustatten**. Mit einer intelligenten, durchgängigen Vernetzung des Schiffsverkehrs, des Schleusenbetriebs und der dazugehörigen Pumpwerke soll die Energieeffizienz gesteigert werden. Unter der Koordination von bremenports beteiligen sich das BIBA, SCHULZ Systemtechnik und Aimpulse an dem Verbundprojekt.



Kick-off-Event für „WASH2Emden“

EMDEN. 140 Teilnehmer folgten Ende Februar der Einladung zur Auftaktveranstaltung „WASH2Emden – innovative und umweltfreundliche Wasserstoffanwendungen im Seehafen Emden“. Im Zuge des **18-monatigen, von Nports koordinierten Projekts** werden Möglichkeiten untersucht, Überschusswindstrom in Form von Wasserstoff zu speichern und in unterschiedlichen Anwendungsfeldern im Hafen nutzbar zu machen. Ziel ist es, durch den intelligenten Einsatz von CO₂-neutralen Technologien die Emissionen im landseitigen Hafenbetrieb, in der Logistik und auf im Hafen liegenden Schiffen zu reduzieren.



EUROGATE Gruppe hält Umschlagsmenge stabil

BREMEN. Im Geschäftsjahr 2018 ist es der EUROGATE Gruppe gelungen, die Containerumschlagsmenge nahezu konstant zu halten. Die insgesamt **14,1 Millionen TEU**, die an zwölf Standorten in und um Europa umgeschlagen wurden, bedeuten allerdings ein Minus von 2,2 Prozent. Auch an den deutschen Terminals in Bremerhaven, Hamburg und Wilhelmshaven konnte der Containerterminalbetreiber die Umschlagszahlen von 2017 in etwa beibehalten. Hier gingen insgesamt 7,76 Millionen TEU (0,2 Prozent) über die Kaikanten, wobei nur Wilhelmshaven ein Plus von 18,3 Prozent einfuhr.



Bündelung der Kompetenzen

BRAKE/MINDEN. Die **L.I.T. Gruppe** mit Hauptsitz in Brake **hat im Januar die Hölkemeier Spedition** in Minden sowie deren Niederlassungen in Porta Westfalica, Bad Oeynhausen und Vlotho **in ihre Unternehmensgruppe integriert**. Beide Firmen bündeln mit diesem Schritt ihre Kompetenzen, um ihr Wachstum gemeinsam voranzutreiben. Die L.I.T. Gruppe stärkt dadurch ihre Präsenz in Ostwestfalen. Die Spedition Hölkemeier arbeitet auch weiterhin unter eigenem Namen als eigenständige Geschäftseinheit der L.I.T. Gruppe.



Schwer auf Zack



FOTOS: ZEABORN – MICHAEL HOLZ STUDIO, HAMBURG

Wer im Breakbulk- und Projektladungsgeschäft bestehen will, muss flexibel und „schwer auf Zack“ sein. Einige Unternehmen setzen dabei auf neue Kooperationen und neue Schiffe, andere bündeln ihre Kompetenzen. Wieder andere setzen auf eine Multipurpose-Strategie.

Pünktlich zum Debüt der „Breakbulk Europe“ in Bremen, der größten internationalen Messe für Stück- und Schwergutlogistik, holte sich Zeaborn im vergangenen Jahr das US-Unternehmen Intermarine als Partner mit ins Boot – und stieg so zu einem der weltweit führenden Reedereien in der Schwergutschifffahrt auf. Derzeit rangieren die Bremer nach der beförderten Tonnage bei Mehrzweckschiffen auf Platz Drei, hinter BBC Chartering aus Leer und der chinesischen Cosco-Reederei. Auch im Vorfeld der diesjährigen Messe ist klar: die Expansionsstory von Zeaborn wird definitiv fortgeschrieben.

„Die Krise ist längst vorüber“

Was die aktuelle Marktentwicklung betrifft, so findet Zeaborn-Co-Chef Ove Meyer deutliche Worte: „Die Schifffahrtskrise ist längst vorüber. Manchem scheint es aber gut ins Konzept zu passen, so zu tun, als ginge sie noch weiter. Denn wenn man die Krise verbal am Leben hält, überdeckt das auch, dass Schifffahrtsunternehmen und deren Management heutzutage anders und intensiver als früher arbeiten müssen, um Erfolg zu haben.“ Sein Pendant in der ■■■

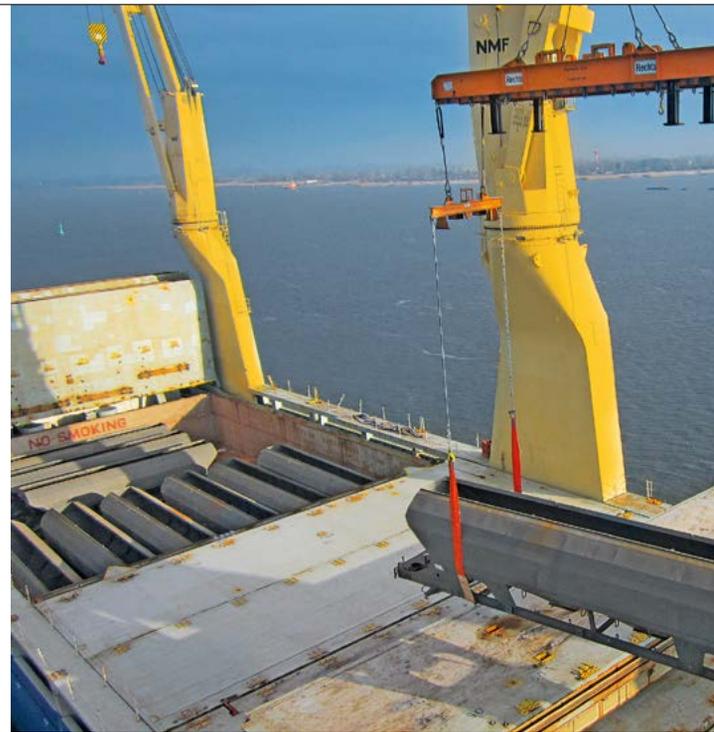


Jan-Hendrik Többe (links) und Ove Meyer leiten gemeinsam als geschäftsführende Gesellschafter die Geschicke der Reederei Zeaborn.

„Nicht auf innovatives Storytelling verzichten“

„Das Marktumfeld in der Projektlogistik ist stabil bis wachsend“ – das gaben rund 90 Prozent der Befragten an, die Anfang des Jahres am „5. Fachforum Projektlogistik“ in der Bremer Bürgerschaft teilnahmen. Anlässlich des Events führten die Bremische Hafenvertretung, das Maritime Cluster Norddeutschland, die NBS Northern Business School und das Beratungsunternehmen ProLog Innovation eine Befragung durch, um die Stimmung in der Branche zu ermitteln. Die größten Wachstumschancen für die Projektlogistik ergeben sich demnach in der NAFTA-Region (Kanada, Mexiko, USA), in Südostasien und in Südamerika. „Bestätigt hat sich im Vergleich zur Vorjahresbefragung der Kostendruck als weitaus größte Herausforderung für die Unternehmen. Erst mit Abstand folgen die Digitalisierung, die Suche nach Mitarbeitern und Talenten sowie gesteigerte Kundenanforderungen“, fasst Professor Sven Hermann, Geschäftsführer ProLog Innovation und Professor an der NBS Northern Business School, zusammen. Um dem Aspekt der digitalen Transformation und dessen Umsetzung mit geeigneten Mitarbeitern Rechnung zu tragen, werden die Veranstalter das Fachforum im nächsten Jahr um einen zusätzlichen Themenblock Recruitment und Personalentwicklung ergänzen.

Ebenfalls befragt wurden die Besucher, wer aus ihrer Sicht innovativer ist – die Industrie- oder Logistikdienstleisterseite? „Hier agieren die Industrieunternehmen, insbesondere vor dem Hintergrund der von ihnen angestoßenen Digitalisierungsprojekte, deutlich fortschrittlicher“, resümiert Dr. Patric Drewes, Managing Partner der Carl Polzin Seehafenspedition und Vorstand der Bremischen Hafenvertretung, das Umfrageergebnis. Das sich Innovationen aber auch für die Dienstleisterseite lohnen, ist dabei für die Teilnehmer unbestritten. Ihrer Ansicht nach scheint derzeit kein anderes Merkmal besser geeignet, um sich im Markt zu differenzieren. Erst danach folgen Prozess- und Preistransparenz sowie Qualität als Wettbewerbsfaktoren. Der Nachhaltigkeitsaspekt spielt dagegen zurzeit augenscheinlich keine Rolle. Das Marketing der Dienstleister bewerteten zwei Drittel der Befragten als befriedigend oder ausreichend. Hier braucht es aus ihrer Sicht dringend mehr Bewegung. „Wer innovativ sein will, sollte dazu eine Geschichte erzählen können. Am besten eine, die Kunden und Mitarbeiter begeistert und sie mit auf die Reise in Richtung Projektlogistik 4.0 nimmt“, schlägt Hermann vor: „Denn, machen wir uns nichts vor, mehr Bewegung brauchen wir alle in Zeiten des schnelleren Wandels. Und wer Gutes tut, sollte auch darüber berichten und bei allen Technologiethemen nicht auf ein innovatives Storytelling verzichten.“

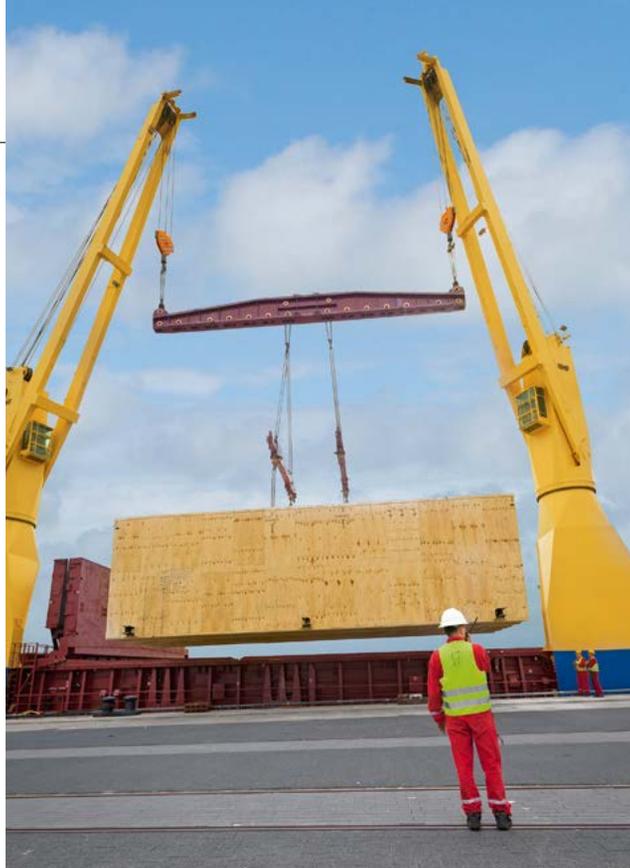


Diese Eisbahnwaggons aus Fernost wurden jüngst in Brake für den Weitertransport nach Deutschland umgeschlagen. Dabei brachten es die einzelnen Zugelemente auf 9.000 Frachttonnen.

■ ■ ■ Geschäftsführung, Jan-Hendrik Többe, schätzt die derzeit aktive Flotte von Mehrzweckfrachtern am Markt auf 450 Schiffe. Gleichzeitig hat er als Auftragsbestand der Werften gerade einmal zehn Multipurpose-Neubauten ausgemacht: „Das Angebot an solchen Schiffen wird in den kommenden Jahren schrumpfen. Denn die Flotte in diesem Segment ist im Durchschnitt 15 Jahre alt – bei einer üblichen Lebensdauer der Schiffe von 20 Jahren. Deshalb werden wir nicht nur weitere Mehrzweckfrachter chartern, sondern auch selbst neue bauen lassen und auf diese Weise mit dem Markt wachsen.“ Aufgrund der ab dem Jahr 2020 geltenden strengeren Grenzwerte für den Schwefelgehalt im Treibstoff von Schiffen werden seiner Ansicht nach die ältesten Mehrzweckfrachter davon bereits in den kommenden Jahren nicht mehr eingesetzt werden. Ausschlaggebend dafür sei ihr hoher Brennstoffverbrauch. „Sie müssen ersetzt werden“, so Többe. Parallel dazu sieht Meyer eine Rückbesinnung im Markt: „Viel Schwergutladung, beispielsweise Bauteile für die Windkraftbranche, werden derzeit noch auf Containerschiffen mitgenommen. Da diese Bauteile aber immer größer werden, wird ein wesentlicher Teil davon in absehbarer Zeit wieder in den Markt der Mehrzweckfrachter zurückkommen“, ist er sich sicher.

J. MÜLLER – Konzentration auf mehr Effizienz

Mit einem Doppelschritt erfolgte im vergangenen Jahr die Verschmelzung mehrerer operativer Gesellschaften unter dem Dach der J. MÜLLER AG. Zunächst wurden im Januar



Für manche Frachttypen, beispielsweise Industriefilteranlagen, ist die Holzkiste die beste Option für einen effizienten Transport und zum Schutz vor Beschädigungen.

Bei der Verladung von Anlagen für die Windkraftindustrie sind Stückgewichte von über 100 Tonnen und Längen bis zu 67 Metern an der Tagesordnung.

2018 J. MÜLLER Agri + Breakbulk Terminals in Brake und J. MÜLLER Weser in Bremen zusammengeführt, dann stießen im April 2018 J. MÜLLER Stahl + Projekt Terminal in Brake und J. MÜLLER Service dazu. Unter der jetzigen Firmierung J. MÜLLER Weser ist daraus ein Unternehmen mit sechs verschiedenen Geschäftsfeldern – Stückgut, Getreide, Futtermittel und Agrarprodukte, Kaffee, Maritime Proteine, Ship Services, sowie Technik und Betrieb – entstanden, das an beiden Standorten auf den Betrieb von Seehafenterminals und die dazugehörigen hafen- und schiffahrtshafen Dienstleistungen spezialisiert ist. „Die mit diesen Schritten verbundene organisatorische Zusammenlegung der drei Bereiche Forstprodukte, Eisen und Stahl sowie Windkraft und Projekte zum Geschäftsbereich Stückgut hat neue Synergien geschaffen. Die Flächennutzung, der Geräteeinsatz und die Abläufe wurden optimiert und die Umschlagskapazität erhöht. Jetzt können wir flexibler auf den Markt reagieren“, fasst Jens Ripken, Mitglied der Geschäftsführung von J. MÜLLER Weser, die Entwicklung der letzten zwölf Monate zusammen.

Als Verantwortlicher für den Geschäftsbereich Stückgut fällt das gesamte Breakbulk-Geschäft in seine Zuständigkeit. Das sind vor allem Zellstoff und Papier, Rund- und Schnitt-hölzer, Eisen und Stahl, aber auch komplette Windkraft- und Industrieanlagen. „Bei den Transporten von Generatoren, Rotorblättern und anderen Großkomponenten für die Windkraft-industrie sind Stückgewichte von über 100 Tonnen und Längen bis zu 67 Metern für uns längst Standard“, so Ripken. Aber auch andere Partner wissen die Umschlags- und Lagermög-

lichkeiten sowie die umfangreichen Flächen und das Spezial-equipment von J. MÜLLER Weser zu schätzen. So wurden jüngst in Brake Eisbahnwaggons aus Fernost für den Weitertransport nach Deutschland umgeschlagen. Dabei brachten es die einzelnen Komponenten auf 9.000 Frachttonnen. Für beachtliche 9.800 Frachttonnen sorgten indes mehrere bis zu 140 Tonnen schwere Bauteile für zwei Zementmühlen, die via Binnenschiff in Brake angeliefert wurden, ehe sie von dort sicher verpackt auf die Reise in den Golf von Mexiko geschickt wurden. Zu den besonderen Herausforderungen der vergangenen Monate gehörte darüber hinaus die Endmontage und die Verschiffung von Industriefilteranlagen nach Südamerika. Auch hier brachten es die bis zu 15 Meter langen und sieben Meter breiten Einzelteile auf ein Stückgewicht von bis zu 140 Tonnen. „Diese Struktur wollen wir in den kommenden Jahren festigen und ausbauen, um den Hafen Brake auch im Bereich Stückgut weiterhin zu etablieren“, gibt Ripken die Richtung vor.

Cuxport im „Multi“-Modus

In Cuxhaven steht in diesem Jahr verstärkt „Multi“ auf der Agenda: Erst vermeldete der Terminalbetreiber Cuxport im Rahmen seiner Multipurpose-Strategie im Januar den Projektabschluss der Fundamentlogistik für die Offshore-Windparks „Deutsche Bucht“ und „Borkum Riffgrund 2“, dann wurde im Februar ein multimodaler Schwerlastumschlag für die Luftfahrtindustrie erfolgreich umgesetzt. Bei letzterem Projekt ging es um eine 95 Tonnen



Jens Ripken, Mitglied der Geschäftsführung von J. MÜLLER Weser, will den Hafen Brake im Bereich Stückgut weiter voranbringen.



Erfolgreicher Einsatz: Hilfspolizeibeamte begleiten GST

Interview mit dem niedersächsischen Landespolizeipräsidenten Axel Brockmann

Als erstes Bundesland hat Niedersachsen von März 2016 bis Juni 2018 ein Forschungsprojekt initiiert, das die Polizei bei Schwertransporten entlasten soll. Dafür wurden mehr als 60 Mitarbeiter von privaten Begleitfirmen zu Hilfspolizeibeamten bestellt. Wie viel Großraum- und Schwertransporte, kurz GST, wurden im Testzeitraum begleitet, und wie lautet Ihr Fazit?

Um das Wesentliche vorwegzunehmen: Das war ein rundum erfolgreiches Projekt. Mit der Unterstützung der Hilfspolizeibeamtinnen und -beamten, kurz HiPos, ist es uns gelungen, die niedersächsische Landespolizei von mehr als der Hälfte aller begleitungspflichtigen GST in Niedersachsen zu entlasten. Die HiPos haben von den insgesamt 55.722 GST in diesem Zeitraum 31.303 GST selbstständig begleitet und es so ermöglicht, dass die Polizei sich ihren Kernaufgaben widmen konnte. Daher wurde bereits Ende 2017 durch Innenstaatssekretär Stephan Manke die Entscheidung getroffen, nach Ende des Projektzeitraums die Möglichkeit zur Begleitung von GST durch HiPos fortzuführen und noch auszuweiten. Um diese zu gewinnen, haben wir noch im Dezember 2017 Qualifizierungsplätze ausgeschrieben, für die sich 150 Personen beworben haben. So haben wir nach dem Projekt 107 ausgebildete HiPos gewonnen, die uns seit Juli 2018 als Begleitung von GST unterstützen. Sie sind dabei Angestellte der begleitenden Unternehmen und nicht des Landes Niedersachsen, sodass ihr Einsatz auch nur über die Unternehmen koordiniert werden kann.

Sind Hilfspolizeibeamte aus Ihrer Sicht und nach den Erkenntnissen des Forschungsprojekts ein Sicherheitsrisiko?

Hier kann ich ganz klar sagen: Die Begleitung von GST durch HiPos stellt kein Sicherheitsrisiko dar. Ein Ziel des Forschungsprojekts war es, Erkenntnisse darüber zu erlangen, ob diese Art der Begleitung von den anderen

Verkehrsteilnehmern akzeptiert wird und ob die Ausbildung der HiPos ausreichend ist, die Sicherheit der anderen Verkehrsteilnehmern einerseits und des GST andererseits zu gewährleisten. Im gesamten Projektzeitraum wurden keine Beschwerden von Verkehrsteilnehmern bekannt. Auch die Polizei hat sich in ihren Erfahrungsberichten zufrieden mit der Arbeit der HiPos geäußert. Während des gesamten Projekts gab es nur einen Verkehrsunfall unter Beteiligung eines von HiPos begleiteten GST – und dabei handelte es sich um einen sogenannten Spiegelklatcher, also nichts Gravierendes.

Über welchen Zeitraum und wie werden die Hilfspolizeibeamten ausgebildet? Was unterscheidet ihre Kompetenzen von denen der Polizei?

Die Qualifizierung der HiPos wurde durch die Polizeiakademie Niedersachsen vorgenommen. Bewerben konnten sich ausschließlich Personen, die unter anderem bereits über mindestens drei Jahre praktische Erfahrung bei der Begleitung von GST verfügten und berechtigt waren, ein Begleitfahrzeug der Generation BF3, BF3plus oder BF4 zu führen.

Wie hat sich die Zahl der Schwertransporte in Niedersachsen in den vergangenen Jahren entwickelt, und welche Anforderungen erwachsen aus dieser Entwicklung?

In den letzten zehn Jahren ist die Anzahl der begleitungspflichtigen GST in Niedersachsen von 12.000 auf bis zu 20.000 angestiegen. Im Jahr 2017 waren es sogar über 28.000 GST. Auch wenn es im letzten Jahr erneut knapp 20.000 waren, zeigt die konstant hohe Zahl, dass es richtig ist, an der dauerhaften und vollständigen Entlastung der Polizei von dieser Aufgabe zu arbeiten. Niedersachsen geht als einziges Bundesland den Weg, selbstständig agierende HiPos für die Begleitung von GST einzusetzen, was allerdings nur als Übergangslösung bis zur bundesweiten Einführung der Begleitung von GST durch die sogenannten Beliehenen vorgesehen ist.

Welche Weichen muss der Bund stellen, damit diese möglich wird und damit sich die Polizei wieder auf Ihre Kernaufgaben konzentrieren kann?

Vom Bund erwarten wir, dass dieser zügig die Straßentransportbegleitverordnung erlässt. Diese gibt den Ländern dann den Rahmen für Ausbildung, Überwachung und Einsatz von Beliehenen vor. Denn erst, wenn die Straßentransportbegleitverordnung vorliegt, können die Länder damit beginnen, die notwendigen Regelungen zu schaffen. Deshalb wird Niedersachsen noch einige Zeit auf die bewährte Begleitung von GST durch HiPos setzen.



Erfolgsbilanz: 31.303 GST haben HiPos während des Projekts selbstständig begleitet – und damit die Polizei erheblich entlastet.

■■■ schwere Maschine, die zunächst per Binnenschiff von Plochingen nach Cuxhaven gebracht worden war. Am dortigen Mehrzweckterminal erfolgte der Umschlag auf einen Zehn-Achsen-Auflieger mit vierachsiger Zugmaschine. Der beladene Lkw mit einem Gesamtgewicht von 150 Tonnen fuhr die wertvolle Fracht dann auf den RoRo-Frachter „Ville de Bordeaux“ der Reederei LD Seaplane. Dieser läuft Cuxhaven seit Mai 2018 regelmäßig für Projektladung im Verkehr mit dem französischen Hafen Saint-Nazaire an. Die Route über Cuxhaven hatten die Verantwortlichen gewählt, da strenge Auflagen und aufwendige Genehmigungen eine Überführung auf der Straße nicht sinnvoll erscheinen ließen. „Bei Schwertransporten dieser Größe ist es oft notwendig, Alternativen zum reinen Straßentransport zu finden – sei es aufgrund der Ausmaße der Ladung, wegen der Straßenverhältnisse oder zur Zeitersparnis“, so Roland Schneider, Leiter Business Development bei Cuxport.

Zuvor hatten die beiden weltgrößten Installationsschiffe „Scylla“ und „Innovation“ regelmäßig in Cuxhaven festgemacht, um die oben genannten Offshore-Projekte umzusetzen. Die „Innovation“ nutzte den Standort als Basishafen für die Installation von 20 Suction-Bucket-Jacket-Fundamenten. Die 50 Meter hohen und 950 Tonnen schweren Bauteile wurden dort teilweise montiert und gelagert, um anschließend etwa 40 Kilometer nordwestlich der Insel Borkum errichtet zu werden. Die „Scylla“ legte am neuen Cuxport-Liegeplatz 4 an, um dort insgesamt 31 Transition-Pieces – jeweils mit einem Gewicht von rund 300 Tonnen – und die etwa 1.100 Tonnen schweren Monopiles für den Windpark „Deutsche Bucht“ zu laden. „Diese Projekte haben gezeigt, dass Cuxhaven im Rahmen seiner Multipurpose-Strategie sowohl für den Umschlag von Offshore-Segmenten als auch für Schwergutverladungen bestens geeignet ist“, erläutert Schneider.

Vorfreude auf die zweite Auflage

Vom 21. bis 23. Mai wird die Branchenleitmesse „Breakbulk Europe“ zum zweiten Mal ihre Pforten in Bremen öffnen. Nach dem großen Erfolg der letztjährigen Premiere wollen die Verantwortlichen am zweitwichtigsten Umschlagsplatz für Stückgut- und Schwergutladung in Europa in diesem Jahr noch einmal zulegen. „Ich bin optimistisch, dass wir die Vorjahreszahlen mit 10.000 Gästen aus aller Welt und 500 Ausstellern in diesem Jahr toppen werden“, so Michael Skiba, Leiter Marketing bremenports. Bereits im Vorfeld sei dafür die Ausstellerfläche im Messe- und Kongresszentrum um weitere 2.500 Quadratmeter auf nun insgesamt 22.500 Quadratmeter aufgestockt worden.



Cuxport fährt nach eigenen Aussagen eine Multipurpose-Strategie und realisierte zum Beispiel im Februar einen multimodalen Schwerlastumschlag für die Luftfahrtindustrie.

„Bremen kann Hafen, und Bremen kann Messe. Und in der Kombination ist unser Leistungspaket unschlagbar“, resümierte Bremens Häfen- und Wirtschaftssenator Martin Günthner (SPD) in Vorfreude auf die zweite Auflage der „Breakbulk Europe“. Für die Freie Hansestadt spreche dabei nach Meinung von Skiba eine Vielzahl von Standortfaktoren. Dazu gehöre insbesondere die gute Erreichbarkeit auf allen Verkehrswegen – vom ausgebauten Fernstraßennetz über den Bahnhof, der nur 200 Meter von den Messehallen entfernt ist, bis zum international angebundenen Flughafen, der innerhalb von 15 Minuten mit dem Auto zu erreichen ist. Auch die leise Kritik aus dem Vorjahr, was die zu geringe Anzahl der vor Ort vorhandenen Taxis betrifft, hat man sich zu Herzen genommen. „Das war eine Ausnahmesituation. Bei der Hitzewelle 2018 wollte einfach niemand zu Fuß gehen“, so Skiba. „Wir haben derzeit 600 Taxilizenzen in Bremen vergeben, das müsste eigentlich reichen. Parallel arbeiten wir daran, dass die Eintrittskarte zur Messe gleichzeitig als Fahrkarte genutzt werden kann, um den öffentlichen Nahverkehr kostenlos nutzen zu können.“ Das habe es seines Wissens an anderen Messestandorten bisher noch nicht gegeben.

Als weitere Trümpfe im Ärmel sieht Skiba die große Auswahl an Hotels, die sich direkt in Fußwegnähe zur Messe befinden, und die Vielzahl der attraktiven Locations rund um den Marktplatz. „Eine bessere Möglichkeit, um in lockerer Atmosphäre geschäftliche Gespräche zu führen und Kontakte zu intensivieren, gibt es nicht“, weiß er aus seiner langjährigen Erfahrung. Wie im Vorjahr wird die Hafenmanagement-Gesellschaft bremenports auch bei der „Breakbulk Europe 2019“ wieder auf die Unterstützung der Messe Bremen und der Bremer Touristik-Zentrale (BTZ) zählen können. (bre) ■

Ein Beispiel für eine Projektverladung von K + N: der Transport eines Schaufelrads von Bremerhaven nach Australien

In 129 Jahren vom Stückgut zur Projektlogistik

Seit vielen Jahrzehnten ist Kühne + Nagel in der Projektlogistik tätig. Bis heute gilt: Eine detaillierte Vorbereitung und ein Höchstmaß an Flexibilität sind grundlegende Voraussetzungen, um in diesem anspruchsvollen Spezialbereich bestehen zu können.

Obwohl Breakbulk-Verladungen schon seit der Unternehmensgründung im Jahr 1890 zu den Dienstleistungen des inzwischen drittgrößten deutschen Logistikunternehmens zählen, sind die Spezialisten von Kühne + Nagel (K + N) logistisch immer wieder aufs Neue gefordert. So auch bei dem für die zweite Jahreshälfte geplanten Seetransport eines Schiffsverladers mit stattlichen 81.000 Frachttonnen auf einem Schiff von China nach Russland. Das größte Packstück ist mit Abmessungen von 37 Metern Länge, 25 Metern Breite und einer Höhe von etwa 47 Metern ein wahrer Koloss. Das Gewicht liegt bei knapp 700 Tonnen. „Bei

der Planung waren neben unseren Logistikern von Anfang an auch eigene Ingenieure dabei, um die Anforderungen an die Beschaffenheit des Schiffs zu prüfen, beispielsweise hinsichtlich der Laschkonzepte an Bord“, berichtet Matthias Knicky, für die Seefracht verantwortliches Mitglied der Geschäftsleitung von Kühne + Nagel Deutschland. Ebenso anspruchsvoll war der Abbau eines kompletten Sägewerks in der Schweiz, das unter Einsatz von 1.500 Lkw und einigen Ganzzügen nach Bremen in den Neustädter Hafen transportiert und dort sortiert, verpackt und konserviert wurde. Anschließend erfolgte der Weitertransport bis zur Baustelle in den USA.



Daniel Lange, verantwortlicher Prokurist für Projektladung, Öl & Gas sowie Schiffslogistik bei K + N

„An der Zusammenarbeit mit den bremischen Häfen schätzen wir insbesondere die Flexibilität bei Projektverladungen und die schnellen Reaktionszeiten.“

Auch wenn die Ladung nicht immer so voluminös und schwer wie bei diesen Projekten ist, unterscheidet sich die Nische Projektlogistik erheblich vom standardisierten Containertransport. Das beginnt bereits mit der Angebots-erstellung und der Quotierung. „Beides ist viel individueller und oft sehr aufwendig, da wir teilweise im Vorweg Machbarkeitsstudien vornehmen müssen, das Zerlegen von Maschinen und die Verpackung planen sowie verschiedene Szenarien prüfen und rechnen müssen“, erläutert Daniel Lange, verantwortlicher Prokurist für Projektladung, Öl & Gas sowie Schiffslogistik. Ein Grund dafür ist, dass meist verschiedene Möglichkeiten für den Seetransport möglich sind, die dann unterschiedliche Vor- und Nachläufe sowie den Einsatz verschiedener Verkehrsträger mit sich bringen. Dabei sind konventionelle Schiffe nicht immer das Maß der Dinge für Breakbulk. Bei K + N werden oder überhaupt nur noch 20 Prozent der Transporte auf diese Weise abgewickelt. Jeweils 40 Prozent erfolgen auf Containercarriern als OOG (Out of Gauge)-Ladung, die die normalen Standardgrößen der Boxen überschreitet, und auf RoRo-Schiffen. Welcher Schiffstyp für das Ladegut am besten geeignet beziehungsweise möglich ist, hängt von vielen Faktoren ab: Welche Tramp- oder Linienschiffe kommen für die jeweilige Strecke in Betracht, und welche davon haben zum geplanten Zeitpunkt die entsprechende Transportkapazität? Welcher Hafen hat die erforderliche Infrastruktur? Wie schnell muss die Laufzeit sein? Was ist beim Vor- und Nachlauf zu bedenken?

Viele Varianten erfordern viel Vorbereitung

Jeder Schiffstyp bietet Vor- und Nachteile, die im Einzelfall gegeneinander abgewogen werden müssen. „Konventionelle Schiffe können beispielsweise (fast) alles mitnehmen, haben aber nicht unbedingt verbindliche und planbare Laufzeiten wie RoRo- und Containerschiffe“, so Lange. RoRo-Schiffe können mittlerweile auch schwere und voluminöse Ladung transportieren. Der zunehmende Einsatz von großen Containerschiffen mit Ladungskapazitäten von derzeit bis zu 22.000 TEU bedingt, dass weniger Häfen angelaufen werden, sodass mehr Transhipment erforderlich wird. Das wiederum ist für Breakbulk-Ladung oft vertraglich ausgeschlossen,

da die Risiken für Transportschäden durch die damit verbundene Umladung zu groß sind. Die Preise unterscheiden sich ebenfalls: „Wir prüfen im Einzelfall, welche Verschiffungsmöglichkeit für unsere Kunden am sinnvollsten ist. Die schnellste ist meistens nicht die günstigste – und umgekehrt,“ so Lange.

Vielfach gibt bereits der Standort der Ware den Ladehafen vor. Denn bei Breakbulk gilt meist: Je größer die Ladung, desto näher muss der Ladehafen sein. „In Bremerhaven sind wir mit den RoRo-Liniendiensten für High and Heavy ebenso gut aufgestellt wie im Neustädter Hafen für konventionelle Ladung“, so Lange. „Entscheidend ist zudem die Kundennähe“, ergänzt Knicky. „Sitzt der Kunde in Hamburg, erfolgt der Transport entsprechend von der Elbe oder dorthin.“ Anders sieht es für Ladung aus Süddeutschland aus. „Hier nutzen wir für den Vorlauf gern die Binnenschiffe auf dem Rhein und verschiffen dann ab den Westhäfen, da aufgrund der Höhenbeschränkung ein Transport auf der Straße gar nicht möglich wäre“, berichtet Lange.

Viel Flexibilität und Kreativität gefragt

Die Abwicklung von Projekten an immer neuen Orten rund um die Welt führt auch dazu, dass es für das Team bei K + N abwechslungsreich bleibt. „Man lernt zwar mit den Kunden, aber die Rahmenbedingungen ändern sich ständig, zum Beispiel die Einfuhrbestimmungen und die

FAKTEN

Kühne + Nagel

gegründet: 1890

Hauptgeschäftsfelder:
Seefracht, Luftfracht,
Landverkehre,
Kontraktlogistik und
integrierte Logistik

Hauptsitz in Deutschland:
Bremen

Mitarbeiter: global
knapp 82.000,
davon 873 in der
Niederlassung Bremen



Matthias Knicky, für die Seefracht verantwortliches Mitglied der Geschäftsleitung von K + N Deutschland

„Projektladung, Öl & Gas sowie Schiffslogistik sind und bleiben eine wichtige Säule unseres Produktportfolios.“



FOTO: ULRICH MERTENS, ATELIER FÜR KUNST UND FOTOGRAFIE

Turmsegmente für Windkraftanlagen werden von K + N per Seeschiff von Bremen in die USA transportiert.

Infrastruktur“, berichtet Knicky. Und auch die Fahrtgebiete variierten in Abhängigkeit von den Märkten: „2018 waren Bergbauprojekte in Westafrika und Australien stark“, sagt Lange. Wichtigster und sehr stabiler Einzelmarkt für K + N sei jedoch Nordamerika, insbesondere mit Maschinen für die US-amerikanische Automobilindustrie und die kanadische Öl- und Gasindustrie.

„Der Markt ist derzeit zwar sehr umkämpft“, so Lange, „aber in Ordnung – mit steigender Tendenz.“ Allerdings gründet ein Großteil der Breakbulk-Ladung in sehr langfristigen Projekten, sodass eine etwaige Rezession erst mit Verzögerung zu spüren wäre. Einfach sei das Geschäft aber auch im Fall der gegenwärtig guten Auftragslage nicht: „Die

Margen sind stark unter Druck, und es gibt eine sehr breite Konkurrenz“, berichtet Lange. „Auf dem Markt bewegen sich ja nicht nur die breit aufgestellten Dienstleister wie wir, sondern auch spezialisierte Unternehmen“, so Knicky. Diese würden sich zunehmend zusammenschließen, was den Druck erhöhe.

Das Breakbulk-Geschäft wird digitaler

Was sich aufseiten der Kunden, zu denen neben den Herstellern auch EPCs (Engineering, Procurement, Construction) gehören, verändert hat, ist eine zunehmende Standardisierung. „Wir bekommen immer mehr Onlineausschreibungen aus der Kundschaft“, so Lange. „Allerdings haben sich Onlineplattformen zur Vermittlung von Frachtraum im Chartersegment noch nicht durchgesetzt. Dennoch beobachten wir die Bewegungen sehr genau, um nicht den Anschluss zu verlieren, sofern sich das People-Business in Richtung Digitalisierung verschieben sollte.“

Das bedeutet allerdings nicht, dass die Digitalisierung nicht auch für dieses Ladungssegment zu erheblichen Veränderungen geführt hat. So können je nach Kundenwunsch webbasierte Statusmeldungen versendet werden, was gerade bei Großprojekten mit eng getakteten Zeitplänen und Abhängigkeiten der jeweiligen Bauabschnitte und voneinander mit unzähligen Einzelteilen sehr hilfreich sei. Zudem seien die relevanten Informationen zur Abwicklung auf diese Weise auch vor Ort verfügbar.

„Für die Kunden mit richtig großen Projekten und vielen Monteuren auf der Baustelle kann auf diese Weise eine vernünftige Planung sehr viel Geld sparen“, betont Lange. „Dafür muss koordiniert werden, wann welche Teile wohin müssen und ob beispielsweise eine sortenreine oder eine stauoptimierte Verladung zielführender ist.“

All das erfordert eine gute Vorabstimmung und eine sehr enge Zusammenarbeit mit dem Kunden, der letztlich auf der Basis der vorgestellten Optionen die Entscheidung trifft. „Dabei kann zwar vieles im Vorweg geplant werden, aber zugleich gibt es in unserem Geschäft immer Unwägbarkeiten, die vom Wetter bis hinzu anders gebauten als ursprünglich geplanten Maschinenteilen reichen“, so Knicky. Und das koste Zeit und damit Geld. „Bei der operativen Abwicklung unterstützt uns unsere webbasierte IT-Plattform OGS (One Global System) ungemein. Auch unsere Kunden schätzen die Visibilität und viele weitere Informationen, die auf Knopfdruck verfügbar sind“, so das Resümee von Lange. (cb)

Weitere Informationen:
www.kuehne-nagel.com

Unsere Häfen. Ihre Zukunft.

www.nports.de





Auf dem Weg zum digitalen Transportarchitekten

Mit Breakbulk wird oft vor allem manuelles Handling verknüpft. Dass auch in diesem Ladungssegment viel Innovationspotenzial steckt, zeigt der Bremer Projektlogistiker Hansa Meyer Global mit seiner Beteiligung am Beratungsunternehmen Prolog Innovation.

Es gibt viele Möglichkeiten, sich als Logistikdienstleister gut für die Digitalisierung aufzustellen. Hansa Meyer Global hat sich dafür entschieden, mit Prof. Dr. Hermann als geschäftsführendem Gesellschafter eine eigene Firma für den technologischen Wandel zu gründen und sich mehrheitlich daran zu beteiligen. Bereits seit 2016 begleitet und unterstützt Prolog Innovation (Prolog), ein Beratungsunternehmen aus Bremen, Hansa Meyer Global und andere Unternehmen bei der Gestaltung von Veränderungsprozessen und der Entwicklung digitaler, zukunftsfähiger Geschäftsmodelle. „Ein Innovationstreiber in der Branche waren wir aber schon immer“, betont Marc Höhne, Director Business Development bei Hansa Meyer Global. Der Vorteil des Modells mit Prolog und in der Zusammenarbeit mit Hermann liegt für Höhne auf der Hand: „Wie ein Think Tank bietet uns die Prolog einen offen Innovationsraum der Digitales mit New Work verbindet und viel Kreativität zulässt. Dabei kann das Team der Prolog wertschöpfend und methodisch versiert

für sich arbeiten, ohne in unsere Geschäftsprozesse eingebunden zu sein, ist aber auch nicht zu weit von uns weg.“ Ideen aus dem Tagesgeschäft könnten so aufgegriffen, aber auch Neuerungen mit Blick von außen angestoßen werden. Lügen solche Themen allein bei Hansa Meyer Global selbst, gäbe es zu schnell Konflikte mit dem Tages- und Projektgeschäft, das immer vorgehe.

Branche muss Wandel vollziehen

Das Potenzial, von der Digitalisierung zu profitieren, ist auch für die Projektlogistik groß, glaubt Marc Hauswald, Geschäftsführer der Hansa Meyer Global. Wichtig dabei sei festzuhalten, dass die Digitalisierung nicht erst zwischen 2010 und 2019 entstanden, sondern in vielen Unternehmen bereits seit Langem integraler Bestandteil der Geschäftsprozesse sei, ergänzt Höhne. Gleichwohl werde oft eins nicht verstanden: „Jetzt geht es um die Transition – und da hinkt unsere Branche hinterher.“

Bei Hansa Meyer Global sei die Umsetzung der Organisations- und Digitalisierungsstrategie ein andauernder Prozess, der unter anderem von Prolog kontinuierlich begleitet wird. Wichtig sei dabei eine funktionierende Schnittstelle zwischen beiden Unternehmen. „Auch dafür wurde unser Business Development gegründet, das in diesem Kontext eine Mittlerfunktion übernimmt und zugleich als strategischer Berater für die Geschäftsführung fungiert“, so Hauswald. Das sei insbesondere aufgrund der Rollenverschiebung notwendig, die neben dem Handlungsdruck aus der Digitalisierung einen Verstärker in der Wirtschaftskrise im Jahr 2008 hatte: „Reedereien bieten verstärkt auch expeditionelle Leistungen umfassende Services an, und umgekehrt. Zudem steuern beispielsweise EPCs (Engineering, Procurement and Construction) und andere Generalunternehmer zunehmend die Logistik.“ Ein Beispiel sind Öl- und Gaskonzerne, die allein oder im Konsortium Komplettpakete einkaufen, was unter anderem zu einer Verschachtelung von Rollen führt. „Das Projektgeschäft ist dadurch für Expeditionen komplexer geworden, die Wertschöpfung wird schwieriger“, resümiert Höhne.

Digitalisierung essenziell für neues Rollenverständnis

Auch deshalb ist Hansa Global grundsätzlich „Asset-light“ angelegt, erbringt seine Dienstleistungen also ohne kapitalbindende, eigene Transportmittel, sondern erarbeitet individuelle Konzepte für weltweite Logistik- und Transportprojekte über alle Verkehrsträger inklusive der Vor-, Haupt- und Nachläufe. „Wir bezeichnen uns daher auch als Transportarchitekten“, sagt Hauswald. Was das heißt? „Wir setzen auf Qualität, Service und Expertise sowie innovative Ideen, um für unsere Kunden kleine und große Projekte problemlos und zuverlässig abzuwickeln und ihnen einen sehr guten Customer Journey zu bieten.“

Ein zunehmend bedeutender Bestandteil ist die Digitalisierung der Projektlogistik. „Für uns bedeutet das, dass wir uns vom Projektspediteur über den Projektlogistiker zum Projekthost entwickelt haben.“ Zum Einsatz kommt dabei IT-seitig alles, was die Entwicklung und unsere Rollentransformation unterstützen kann. „Wir wollen mehr sein, als nur der Transporteur und Organisator“, betont Höhne. Ziel sei es, durch eine optimierte Datenlogistik die Risiken und Kosten zu minimieren und die Leistungsfähigkeit der Supply Chain und des Workflows zu steigern. „Wir denken das End to End.“

Kollaborationsplattform soll Akteure vernetzen

Ein wichtiger Baustein im Rahmen der Digitalisierungsstrategie soll künftig eine Plattformlösung sein. Dabei handelt



Marc Hauswald, Geschäftsführer
Hansa Meyer Global



Marc Höhne, Director Business
Development Hansa Meyer Global

es sich um ein Datenaustausch- und Auskunftssystem, das alle Akteure möglichst früh einbindet. „Sehr wahrscheinlich werden wir uns für den Einsatz privater Blockchaintechniken entscheiden, die einem definierten Kreis von Akteuren offen stehen, auf der Public Ledger-Technologie basieren, und dabei Smart Contracts einsetzen“, berichtet Höhne. „So können wir regelkonform, transparent und selbstregulierend alle relevanten Informationen zusammenführen und Prozesse ergebnisorientiert steuern.“ Geplant sind dabei unterschiedliche Lizenzierungsmodelle und Grade der Zusammenarbeit, um die jeweiligen Interessen zu berücksichtigen.

Die Kollaborationsplattform richtet sich im ersten Schritt an Kunden aus dem Anlagenbau. „Das Projekt ist bereits initiiert und wir sind mit ersten Pilotkunden im Gespräch“, berichtet Hauswald. „Das Interesse ist groß, da sich jedes Unternehmen herausgefordert fühlt, irgendetwas zu tun. Aber es gibt auch noch viel Unsicherheit im Zusammenhang mit der Digitalisierung.“ Ein Grund dafür ist, dass für die Plattform die wichtigsten Kennzahlen der unterschiedlichen Akteure benötigt werden. Das seien bezogen auf die Zielsetzung eines reibungslosen Ablaufs End to End zwar gar nicht viele, aber einige Kunden müssten noch überzeugt werden, dass davon letztlich alle Beteiligten profitierten. „Gerade der Mittelstand muss sich Strategien überlegen und darf keine Angst davor haben, sich mit den Wettbewerbern auseinanderzusetzen“, meint Höhne. Ein erstes Erfolgserlebnis kann er bereits verbuchen: „Wir haben die vorläufige Zusage eines Kunden für ein Pilotprojekt mit einer Laufzeit von einem Jahr.“ Das Ziel ist schon klar formuliert: „2022 wollen wir die Plattform auf dem Markt positionieren“, sagt Hauswald. „Und bis jetzt gibt es noch keinen Wettbewerber, der an einer vergleichbaren Lösung arbeitet.“ (cb)

FAKTEN

Hansa Meyer Global

gegründet 1988

Geschäftsfeld:
Transport- und
Logistikdienstleistungen
für Breakbulk und
Projektlogistik

Hauptsitz: Bremen

22 Niederlassungen
weltweit

240 Mitarbeiter
weltweit

Umsatz 2018:
140 Millionen Euro

Weitere Informationen:
www.hansameyer.com



1878 gründeten die Brüder Heinrich und Carl Gluud in Bremen eine Kistenfabrik. Heute gilt das Unternehmen unter anderem als Experte für Schwergutverpackungen aus Holz.

Verpackungen erfüllen eine Vielzahl von Funktionen: Sie dienen dem Schutz der Ware vor Beschädigungen, Verschmutzungen und meteorologischen Einflüssen wie Temperatur, Luftfeuchtigkeit und Sonneneinstrahlung. Gleichzeitig werden sie aber auch entwickelt, um eine zweckmäßige Handhabung für den Transport und die Lagerung zu gewährleisten, was hohe Anforderungen an ihre Festigkeit und Dichtigkeit stellt. „Gerade bei Verladungen für Schwergut auf Breakbulk-Schiffen ist eine gute Exportverpackung von größter Bedeutung. Schließlich ist sie an Bord oft Wind und Wetter ausgesetzt und muss teils heftigen Erschütterungen beim Laden und Löschen sowie bei Lkw-Transporten auf schlechten Straßen standhalten“, erläutert Jens Dörken, Geschäftsführer von Carl Gluud. Das Unternehmen hat sich in seiner mehr als 140-jährigen Geschichte neben dem Kerngeschäft des Holzgroßhandels darauf spezialisiert, Holzverpackungen für die unterschiedlichsten Anforderungen zu fertigen: von kleinen Weinkisten bis zu Schwergutkisten für den Anlagenbau. Letztere können bis zu 60 Tonnen auf die Waage bringen. „Unsere Philosophie ist es, Sonderprojekte zu realisieren, die alles andere als Standard sind“, umschreibt Dörken die Maßanzüge aus Holz, die er und seine 65 Mitarbeiter von Bremen aus auf den Weg bringen.

Fertigungszettel als „Schnittmuster“

Dabei beginnt alles mit einer Besichtigung der Breakbulk-Ware vor Ort, wo genau Maß genommen und überlegt wird, welche Verpackung für die jeweiligen Anforderungen am effizientesten ist. Aus den generierten Daten werden im Konstruktionsbüro zum Beispiel die mechanische Belastung und der Festigkeitsnachweis ermittelt, auf deren Basis ein Fertigungszettel für die gewünschte Schwergutkiste entsteht. Dort ist unter anderem aufgeführt, ob die Außenkufen der Transportkiste aus Stabilitätsgründen einfach oder doppelt gesetzt werden, wo Schwergutecken benötigt werden, um



Schwergutverpackungen aus Holz müssen auf ihren Reisen vielfältigen Belastungen standhalten. Jens Dörken, Geschäftsführer von Carl Gluud (links), kann bei ihrer professionellen Fertigung auf seinen staatlich geprüften Holztechniker Markus Neumann und dessen Expertenteam zählen.

Beschädigungen durch Anschlagmittel zu verhindern, oder ob ein sogenannter Hamburger Rahmen zusätzlich zu den Deckelhölzern eingesetzt wird, um das Packgut noch sicherer in der Kiste zu verstauen. Darüber hinaus ist in dem Dokument festgeschrieben, wie und wo Ringaugen, Lagerhölzer und mögliche Stützen zum Einsatz kommen.

„In Anbetracht aller Sicherheitsaspekte für Mensch und Maschine versuchen wir den Kundenwunsch und die technischen Möglichkeiten unter einen Hut zu bringen“, erklärt Markus Neumann. Er ist bei Carl Gluud in dreifacher Funktion tätig: als staatlich geprüfter Holztechniker, als öffentlich bestellter und vereidigter Besichtiger für seemäßige Exportverpackung und als Luftsicherheitsbeauftragter. Mit diesem umfangreichen Fachwissen überwacht Neumann alle Arbeitsschritte im Produktionsprozess – von der besagten Erstbesichtigung bis zur Übergabe der verpackten Ladung für den Transport. Als vereidigter Besichtiger für seemäßige Exportverpackung steht er aber auch Gerichten und Behörden als neutraler Sachverständiger zur Verfügung, wenn es um die Beratung, Überwachung und Erteilung von Bescheinigungen für Seeverpackungen sowie um Gutachter-tätigkeiten geht.

„Der kniffligste Moment ist, wenn die Kiste in die Luft gehoben wird, um verladen zu werden“, räumt Neumann ein. Denn dann wirkt die komplette Last inklusive Packgut auf die Verpackungskonstruktion ein. Sind beispielsweise zuvor Balkendimensionen mit zu niedrigen Stärken einge-

setzt worden, kann es aufgrund der hohen Biegebelastung zu Brüchen kommen. Ebenso durch falsch positionierte Futterhölzer, wenn die Querdruckbelastung zu hoch wird. „Da jeder Fachbetrieb mit unterschiedlichen Erfahrungswerten arbeitet, gibt es auch mehrere Wege, um eine sichere Verpackung herzustellen. Zudem ist jeder Auftrag fast so etwas wie ein Unikat“, so Neumann.

Mangel an gutem Holz

„Ich bin sehr froh, dass ich auf die Expertise von Markus Neumann und von unserem Verpackungsteam zurückgreifen kann. Gemeinsam tragen sie maßgeblich dazu bei, den seemäßigen Export noch sicherer zu machen“, freut sich Dörken, wohlwissend, dass es derzeit nur eine Handvoll öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger mit diesem Schwerpunktgebiet in Deutschland gibt. Deutlich mehr Sorgen bereitet dem Geschäftsführer hingegen die gegenwärtig schlechte Holzqualität im Markt, die er insbesondere auf den Jahrhundertsummer 2018 zurückführt. Durch die Hitze sei das Immunsystem der Bäume stark geschwächt worden, sodass viele Äste vertrocknet sind und Schädlinge oft leichtes Spiel hatten. Aus diesem Grund herrsche derzeit ein Mangel an gutem Holz, welches zwingend nötig ist, um hochwertige Verpackungen für Industrie- und Exportgüter sicherzustellen, die dem HPE-Standard entsprechen, zu dem sich auch Carl Gluud verpflichtet hat. (bre)

FAKTEN

Carl Gluud

Gegründet 1878

Holzimport und -handel, Fertigung von kompakten Holzverpackungen, Logistikberatung und Kommissionierung für Export- und Importgüter

65 Mitarbeiter

Weitere Informationen:
www.gluud.de



Befrachtung auf breiter Basis

BBC Chartering setzt auf Flexibilität durch ein weltweites Befrachtungsnetzwerk, eine vielseitige Flotte und strategische Partnerschaften.



Svend Andersen, CEO von BBC Chartering, einem Unternehmen der Briese Gruppe

Mit mehr als 6.000 Hafenanläufen im Jahr und mit rund 160 Mehrzweckfrachtern, Projekt- und Schwergutschiffen ist BBC Chartering der Marktführer, wenn es um globale Transporte von schweren und sperrigen Gütern und Projektladungen aller Art geht. Dazu zählen beispielsweise Stahlprodukte, Windenergiekomponenten, Großanlagen für die Energiewirtschaft und den Bergbau sowie Ausrüstungen für die Öl- und Gasindustrie. Das Schwesterunternehmen der Leeraner Briese Gruppe versteht sich dabei als Befrachter, dessen Hauptaufgabe darin besteht, die speziellen Transportanforderungen der Kunden mit den passenden Schiffskapazitäten zusammenzubringen. Zu diesem Zweck hat BBC Chartering sein weltweites Netzwerk in den vergangenen

Jahren sukzessive ausgebaut. „Es war schon immer unsere Überzeugung, dass unser Erfolg untrennbar mit einer breiten Marktabdeckung und unserem System von Bündnissen und Partnerschaften verbunden ist. Dies ist das Rückgrat unserer Strategie“, macht Svend Andersen, CEO von BBC Chartering, deutlich.

„apac service“ als Hauptstandbein

Das Kernelement der Aktivitäten bildet der „apac service“. Die Abkürzung „apac“ steht für „any port, any cargo“ und bezeichnet eine Kombination aus Linien- und Trampdiensten. Mit ihrer Hilfe kann, laut BBC Chartering, jeder Hafen auf der Weltkugel mit jeder Ladung angelaufen werden. Das

Konzept sieht vor, dass der gebuchte Auftrag dann in Kombination mit anderen Frachten auf einem Schiff realisiert wird, welches in die entsprechende Region fährt. Auf diese Weise haben die Kunden die Sicherheit, dass ihr Produkt im avisierten Zeitfenster am gewünschten Bestimmungsort ankommt, während BBC Chartering gleichzeitig eine optimale Auslastung seiner Flotte sicherstellt. „Wir buchen primär Ladung – das ist unser Fokus. Schiffe sind unsere Werkzeuge, die effizient genutzt werden“, so Andersen. „Manche Abfahrten sind mehr als Liniendienst organisiert, andere weniger. Entscheidend ist aber, dass wir jederzeit eine Transportlösung für unsere Kunden und deren Ladung anbieten können“, fügt er hinzu.

Kompetenzen, die sich ergänzen

Zur Markterweiterung und zur Weiterentwicklung seines Serviceangebots setzt BBC Chartering auf verschiedenste Kooperationen. „Hierdurch erzielen wir eine verbesserte Versorgung geografischer und kundenspezifischer Nischenmärkte“, erläutert Andersen. Im Breakbulk-Segment zählt dazu beispielsweise die 2018 gegründete „Global Projekt Alliance“. BBC Chartering und der niederländische Schwerlastspezialist Jumbo arbeiten dabei projektbezogen zusammen, um ihre sich ergänzenden Angebote als volumenorientierter Marktführer und als führender Super Heavy Lift Operator gemeinsam zu vermarkten, wo dies sinnvoll ist. Weitere Beispiele für erfolgreiche Kooperationen sind der regionale Breakbulk-Service „CaytransBBC“, der zusammen mit Dan-Gulf Shipping an der US-amerikanischen Golfküste betrieben wird, sowie der „West Coast South America Service“ mit Seaboard Marine, der nach Aussagen der Partner zu einer verbesserten Marktabdeckung in Südamerika geführt hat. Zudem hat BBC Chartering Anfang dieses Jahres zusammen mit niederländischen Partnern die neue Marke „BBC Yacht Transport“ am Markt eingeführt. Hierdurch werden die Transportwünsche dieses speziellen Kundensegments durch die BBC Chartering Flotte bedient.

Vielseitig aufgestellt

Um ein Höchstmaß an Flexibilität zu gewährleisten, greift BBC Chartering auf eine Flotte unterschiedlicher, zumeist langfristig eingekaufter Schiffe zurück. Sie besitzen eine Ladekapazität von 4.300 bis 56.000 DWT und verfügen



Transport eines Deckhauses für FPSO Units auf der „BBC Greenland“. Die Ladung brachte es auf ein Gewicht von rund 830 Tonnen.

über eigene Krane, von denen die leistungsstärksten, nach Flottenzuwachs zum Jahreswechsel, bis zu 1.400 Tonnen heben können. „Damit sind wir problemlos in der Lage, 95 Prozent des Marktes an Generatoren, Turbinen, Modulen und Kraftwerkteilen zu transportieren“, führt Andersen aus. So hat BBC Chartering beispielsweise im vergangenen Jahr zwischen Februar und September eine Serie von Deckhäusern für Floating Production Storage and Offloading Units (FPSO) von Masan (Indonesien) nach Suape (Brasilien) verschifft. Dabei brachte es eines der FPSO-Deckhäuser auf eine Länge von 44 Metern und ein Gewicht von rund 830 Tonnen. Diese Verladungen wurde durch die hauseigenen Experten aus dem Heavy-Lift- und Transport-Engineering geplant, die dafür allerdings die Hilfe eines externen Schwimmkrans benötigten.

It's a People-Business

Trotz der wachsenden Zahl internationaler Handelskonflikte blickt Andersen optimistisch in die Zukunft: „Wir agieren global und sind nicht von der Entwicklung einzelner Handelswege abhängig.“ Soll heißen: Wenn aufgrund aktueller politischer Entwicklungen bestimmte Regionen oder Häfen temporär weniger oder gar nicht angelaufen werden können, ist BBC Chartering dank seines weltweiten Netzwerks jederzeit in der Lage, auf veränderte Marktbedingungen zur reagieren. Dabei betont Andersen: „Unser Geschäft ist zwar im Wandel, aber es ist und bleibt trotz allem eines: ein People-Business. Jede Breakbulk-Verschiffung, jedes Projekt ist einzigartig und erfordert maßgeschneiderte, nicht zu standardisierende Lösungen. Eine vertrauensvolle Zusammenarbeit und höchste Verlässlichkeit ist daher elementar für zufriedene Kunden.“ (bre)

FAKTEN

BBC Chartering

Gründung:
1997 in Bremen

Sitz: Leer

Kernkompetenz:
Verfrachtung von
Stückgut, Schwergut
und Projektladungen

Mitarbeiter:
weltweit 400 in
33 Büros – davon ca.
150 in Leer (Ostfriesland) und Bremen

Weitere Informationen:
www.bbc-chartering.com

KOMPAKT



OSNABRÜCK.
Seit Januar
verantwortet
Gerald Mayrhofer
als Global Head

of Seafreight bei Hellmann Worldwide Logistics den gesamten Seefrachtbereich. Mayrhofer weist mehr als 20 Jahre Berufserfahrung im internationalen Transportbusiness auf und war in unterschiedlichen Managementpositionen für Schenker, Red Bull und die Senator International Spedition tätig. Das Geschäftsfeld Seefracht trug 2017 rund ein Viertel zum Gesamtumsatz der Hellmann Gruppe bei und verzeichnete auch 2018 ein profitables Wachstum.



HAMBURG. Mit Wirkung zum 1. Mai 2019 hat der Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG

Maximilian Rothkopf in den Vorstand berufen. Ab dem 1. Juli wird er als neuer COO auf Anthony J. Firmin folgen, der in den Ruhestand geht. Der promovierte Diplomkaufmann Rothkopf ist seit 2014 Partner bei McKinsey & Company sowie Mitglied des globalen Travel-, Transport- und Logistikführungsteams. In seiner neuen Funktion wird er die operative Verantwortung für das weltweite Schifffahrtsgeschäft von Hapag-Lloyd übernehmen.

Strack übernimmt Ruder bei Zeaborn Ship Management

BREMEN. Seit Anfang des Jahres ist **Holger Strack** alleiniger CEO von Zeaborn Ship Management und verantwortet alle Schifffahrtsaktivitäten des Third Party Ship Managers. Sein Vorgänger Nils Aden hat das Unternehmen Ende 2018 auf eigenen Wunsch verlassen, um sich einer neuen Herausforderung zu stellen. Ende Mai wird Managing Director Isabelle Rickmer ebenfalls auf eigenen Wunsch aus der Gruppe ausscheiden. „Wir bedanken uns bei beiden für ihr außergewöhnliches Engagement und wünschen ihnen privat und beruflich alles Gute. Gleichzeitig wissen wir das Unternehmen bei Holger Strack mit seiner hohen Kompetenz und langjährigen Erfahrung in den besten Händen“, so Ove Meyer, geschäftsführender Gesellschafter der Zeaborn-Gruppe. Strack werde die Gruppe „weiterhin sicher durch die Integrationsphase steuern.“



Neuer Ländervertreter im MCN-Vorstand

NORDDEUTSCHLAND. Wechsel der Ländervertretung im Vorstand des Maritimen Clusters Norddeutschland (MCN): Auf Hanns Christoph Saur aus dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Gesundheit Mecklenburg-Vorpommern folgte Ende Januar **Hans-Georg Tschupke**, Abteilungsleiter Innovation beim Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen Bremen. Damit hat das Bundesland Bremen die jährlich wechselnde Vertretung der fünf Küstenbundesländer im Vorstand des MCN sowie den Vorsitz im Länderkoordinierungsgremium übernommen.



Kokkelink übernimmt NPorts-Niederlassung

CUXHAVEN. Seit März ist **Knut Kokkelink** neuer Leiter der Niederlassung Cuxhaven von NPorts. Der Diplom Bauingenieur hat nach einer zweimonatigen Übergangszeit die Aufgaben von Hans-Gerd Janssen übernommen, der nach über 33 Jahren in der Häfen- und Schifffahrtsverwaltung des Landes Niedersachsen und bei NPorts in den Ruhestand verabschiedet wurde. Seit Juni 2017 leitete Kokkelink die Abteilung Technik in Cuxhaven und Stade und war dort für die Neubauprojekte an den Standorten zuständig.

Digital-Experten für die Röhlig Gruppe

BREMEN. Zum Jahresbeginn hat die Röhlig Gruppe ihren Beirat erweitert und die beiden Digital-Experten **Verena Pausder** und **Jan Brorhilker** in das Beratungsgremium berufen. Pausder ist unter anderem Gründerin der Kinder-App-Schmiede Fox & Sheep, Brorhilker Partner bei Ernst & Young. „Ihre langjährige Erfahrung mit digitalen Geschäftsmodellen bedeutet wertvolle Impulse, um unsere Wachstumsstrategie mit den Digitalisierungsprojekten erfolgreich weiterzuentwickeln“, so der Beiratsvorsitzende Thomas W. Herwig.





Dettmer Group erweitert ihr Führungsteam mit Arnd Dunse

BREMEN. Seit Februar verstärkt **Arnd Dunse** als Chief Commercial Officer das Führungsteam der Dettmer Group. Als ehemaliger Aufsichtsrat der TUI AG und Mitglied der Geschäftsführung der TUI Deutschland verfügt Dunse über umfassende Kenntnisse in der Weiterentwicklung operativer Controllingssysteme und im Beteiligungsmanagement. Für die Dettmer Group wird er die Ressorts Controlling, Informationstechnologie sowie Merger & Acquisition verantworten und somit die Wachstumsstrategie maßgeblich begleiten.



Imperial Logistics International setzt auf Sandro Knecht

DUISBURG. Der Logistikdienstleister Imperial Logistics International hat **Sandro Knecht** im Januar auf die neu geschaffene Position des Chief Commercial Officer berufen. Er ist unter anderem für die Leitung des Business Developments, Marketings und Customer Relationship Managements verantwortlich. Knecht, der zuvor in leitenden Managementpositionen bei Ceva Logistics tätig war, berichtet von seinem Standort in Zürich aus an den CEO von Imperial Logistics International, Hakan Bicil.



Neues Trio verantwortet die Geschicke von NSB

BUXTEHUDE. Mit Jahresbeginn hat die Reederei NSB einen Generationswechsel im Führungsteam vollzogen: Helmut Ponath übergab seine Aufgaben als CEO an seinen Sohn **Tim Ponath (Mitte)**, der nun zusätzlich zu seiner Verantwortung als Chief Operating Officer auch Sprecher der Geschäftsführung ist. In das neu zusammengesetzte Führungsteam wurden ebenfalls **Markus Thewes (rechts)** als Chief Commercial Officer und **Dirk Kleinekampmann** als Chief Financial Officer berufen. Thewes leitet die Geschäftsfelder mit kommerzieller Ausrichtung wie Marketing und Vertrieb, Außendarstellung und Neuprojektierung. Kleinekampmann kümmert sich um die Weiterentwicklung der Bereiche Financial Engineering, Projektfinanzierung und Automatisierung.

26 Unternehmen der bremischen Hafen- und Logistikwirtschaft laden ein zur
BREKBUK EUROPE PARTY
22. MAI AB 18 UHR
MARKTHALLE ACHT
DOMSHOF 8-12

BRE AKB ULK

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

Spezialisierte Unternehmen, ausgedehnte Arbeits- und Lagerflächen sowie beste Hinterlandverbindungen: Das macht Bremen zu einem der führenden Projekt- und Breakbulk-Terminals in Europa.

www.bremenports.de

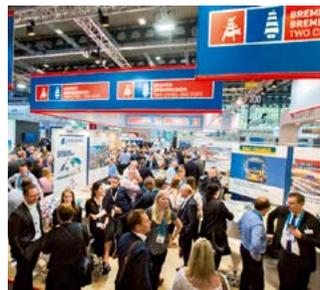


Save the Date

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

In den kommenden Monaten stehen zahlreiche interessante Messetermini mit sehr unterschiedlichen Schwerpunkten auf dem Programm: Auf der „Breakbulk Europe“, die zum zweiten Mal in Bremen stattfindet, geht es um Projektladung, während bei der „transport logistic“ in München die komplette Palette rund um Logistik, Mobilität, IT und Supply Chain Management im Mittelpunkt steht. Die „HUSUM Wind“ haben vor allem Unternehmen auf der Agenda, die in der Windenergiebranche aktiv sind.



Drei Tage Schwerlast und Hafen in den Bremer Messehallen: Nicht nur am Bremen-Stand herrschte im vergangenen Jahr Hochbetrieb.

Breakbulk Europe
www.breakbulk.com **21. – 23. 5. 2019**
Bremen, Deutschland

transport logistic
www.transportlogistic.de **4. – 7. 6. 2019**
München, Deutschland

HUSUM Wind
www.husumwind.com **10. – 13. 9. 2019**
Husum, Deutschland

EXPO REAL
www.exporeal.com **7. – 9. 10. 2019**
München, Deutschland

Breakbulk Americas
www.breakbulk.com **8. – 10. 10. 2019**
Houston, USA

CIIE China International Import Expo
www.ciie.org/zbh/en **5. – 10. 11. 2019**
Shanghai, China

Kundenevents

Sie wollen uns besser kennenlernen und gemeinsam mit Branchenexperten die neuesten Entwicklungen diskutieren? Hervorragende Gelegenheiten dafür bieten die beiden Veranstaltungsreihen „logistics talk“ und „Hafen trifft Festland“, die demnächst in Bielefeld und Neuss beziehungsweise in Salzburg und Kassel stattfinden. Oder Sie kommen im Rahmen der „transport logistic“ nach München, wo wir Sie gern zum „Niedersachsen-Abend“ und zum „Bremen-Empfang“ begrüßen würden.



„Hafen trifft Festland“ informiert über die neuesten Entwicklungen in den niedersächsischen Seehäfen mit dem Container-Tiefwasserhafen Wilhelmshaven.

Hafen trifft Festland
www.seaports.de, www.jadeweserport.de **11. 4. 2019**
Salzburg, Österreich

16. 5. 2019
Kassel, Deutschland

logistics talk
www.bremenports.de/veranstaltungen **9. 5. 2019**
Bielefeld, Deutschland

27. 6. 2019
Neuss, Deutschland

Niedersachsen-Abend transport logistic
www.seaports.de **5. 6. 2019**
München, Deutschland

Bremen-Empfang transport logistic
www.bremenports.de/veranstaltungen **6. 6. 2019**
München, Deutschland

Weitere Highlights

Zur „IAPH World Ports Conference“ in Guangzhou werden in diesem Jahr wieder zahlreiche Vertreter von Hafenverwaltungen und -unternehmen aus der ganzen Welt erwartet. Beim „PPI Transport Symposium“ in Tarragona dreht sich alles um den Transport und die Distribution von Forstprodukten.

IAPH World Ports Conference
www.iaphworldports.org/iaph-conference **5. – 11. 5. 2019**
Guangzhou, China

PPI Transport Symposium
events.risiinfo.com/transport-symposium/ **16. – 18. 9. 2019**
Tarragona, Spanien

Review

Bei der „Intermodal South America“ in São Paulo präsentierten sich bremenports und Seaports of Niedersachsen gemeinsam mit ihren Partnern auf einem Gemeinschaftsstand unter der Dachmarke „German Ports“. In Berlin, Regensburg, Leipzig und Oldenburg agierten sie ebenso erfolgreich in eigener Sache.



EUROGATE empfängt chinesische Delegation

WILHELMSHAVEN. Der neue chinesische Generalkonsul Du Xiaohui besuchte im März gemeinsam mit Vertretern der chinesischen Wirtschaft das EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven. Die achtköpfige Delegation wurde unter anderem von Michael Blach, Vorsitzender der EUROGATE-Gruppengeschäftsführung und Mikkel Andersen, Geschäftsführer des Terminals, begrüßt. Zur Delegation zählten auch Captain Xiao Buzhou, Vizepräsident von Cosco Shipping Lines (Europe) und Vertreter chinesischer Unternehmen. Sie alle zeigten sich davon beeindruckt, dass der JadeWeserPort in 2018 zum dritten Mal in Folge ein zweistelliges Wachstum bei den Umschlagszahlen verzeichnete.



Jahrespressekonferenz der niedersächsischen Häfen

OLDENBURG. Im März präsentierten die niedersächsischen Seehäfen ihre Leistungsdaten für das Jahr 2018. Neben einem Rückgang des Gesamtvolumens beim Seegüterumschlag (siehe Seite 6) konnte auch eine positive Entwicklung der Containermengen in Wilhelmshaven und ein weiterhin hoher Automobilumschlag in Emden vermeldet werden. Darüber hinaus informierten Dr. Bernd Althusmann, niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung, Timo A. Schön, Geschäftsführer Seaports of Niedersachsen, und Holger Banik, Geschäftsführer Niedersachsen Ports, über anstehende Investitionen und die Perspektiven des Hafens Niedersachsen.



Fruit Logistica

BERLIN. Mit über 3.200 Ausstellern aus mehr als 90 Ländern erfreute sich die „FRUIT LOGISTICA“, auch in diesem Jahr eines großen Zuspruchs. Auf der Leitmesse der internationalen Obst- und Gemüsebranche, die vom 6. bis 8. Februar in Berlin stattfand, zeigte bremenports gemeinsam mit den Mitausstellern DAL Deutsche Afrika Linien, Fruit Insurance und Heuer Logistics auf einem 90 Quadratmeter großen Gemeinschaftsstand die logistische Kompetenz der bremischen Häfen beim Umschlag, der Versicherung und der Verschiffung von Frischeprodukten. „Die Messe schafft exzellente Kontaktmöglichkeiten zu den wichtigsten Zielgruppen im Fresh Produce-Geschäftsbereich“, so Michael Skiba, Leiter Marketing bei bremenports.



Hafen trifft Festland

REGENSBURG/LEIPZIG. Die Seaports of Niedersachsen, der JadeWeserPort, EUROGATE und TFG Transfracht stellten am 14. Februar in Regensburg und am 12. März in Leipzig das logistische Portfolio vor, das die niedersächsischen Häfen mit Deutschlands einzigem Container-Tiefwasserhafen Wilhelmshaven zu bieten haben. In Regensburg war „Hafen trifft Festland“ mit einer BMW-Werksführung unter dem Motto „Faszination Produktion“ verknüpft, in Leipzig gehörten ein Blick hinter die Kulissen der Porsche-Fertigung und eine Entdeckungsreise durch die Geschichte des Sportwagens mit zum Programm. Anschließend nutzten die Logistikdienstleister aus den beiden Wirtschaftsregionen das Get-together zu einem intensiven Informationsaustausch.



Intermodal South America

SÃO PAULO. Brasilien ist Deutschlands wichtigster Handelspartner in Südamerika, insbesondere was den Umschlag von Fahrzeugen, Maschinen und Forstprodukten sowie von Rohstoffen und Produkten aus der Agrar- und Lebensmittelbranche betrifft. Dementsprechend breit aufgestellt war das Team auf dem „German Ports“-Gemeinschaftsstand auf der „Intermodal South America“ (19. bis 21. März). Dort präsentierten sich bremenports und Seaports of Niedersachsen gemeinsam mit Vertretern von BLG Cargo Logistics, EUROGATE, J. MÜLLER Weser, Anker Schifffahrt und der Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing. Einmal vor Ort, nutzten die Partner den Termin zu weiteren Kundenbesuchen in der Metropolregion.

AUSGABE JUNI 2019

Themenschwerpunkt Messen

Deutschland ist der größte Messestandort. Hersteller und Verkäufer aus aller Welt kommen hierher, um ihre Waren und Dienstleistungen zu präsentieren und Kontakte zu knüpfen.



Point of View

Andreas Bullwinkel, Geschäftsführer Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG, zum Schwerpunktthema Messe

„Beteiligungen an den unterschiedlichsten nationalen und internationalen Messen sind für die niedersächsischen und bremischen Häfen selbstverständlich und lange gelebte Bestandteile des Standortmarketings. Ob es nun um die Themen Projektlogistik, Windenergie oder das weite Feld der Containertransporte geht – von Husum bis Houston oder München bis Mumbai sind die norddeutschen Häfen von Emden über Bremerhaven bis nach Stade präsent, um der Logistikbranche ihr Leistungsportfolio und ihre Lösungen für die vielfältigen Herausforderungen zu offerieren. Was sich an dieser Stelle eher distanziert und überaus businessorientiert anhört, ist vielerorts mit einer Art kleinem „Familientreffen der Branche“ zu vergleichen. Gerade auf der Leitmesse transport logistic in München trifft man – ob nun ganz gezielt vereinbart oder per Zufall – allzu oft „Angehörige“ der großen Logistikfamilie wieder, die man über einen längeren Zeitraum nicht gesprochen oder gesehen hat. Im Vordergrund bei dem jeweiligen Gedankenaustausch in lockerer Messeatmosphäre stehen die direkten Dialoge über aktuelle und zukünftige Projekte, das gegenseitige Ausloten von möglichen Synergieeffekten und Geschäftsmodellen sowie das Vernetzen von Kunden mit Dienstleistern. Alle Aktivitäten – ob vor, während oder auch im Nachgang zum Messegeschehen – dienen der Generierung von mehr Umschlag und Ansiedlungen in den niedersächsischen und bremischen Häfen, was wiederum auch einen positiven Impuls für den Arbeitsmarkt auslöst.“



FOTO: JADEWESERPORT

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

Projekt- und Anzeigenleitung:

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

Gültig ist die Anzeigenpreisliste vom 1. November 2018
www.bremenports.de/logistics-pilot

Verlag:

DVV Media GmbH
Heidenkampsweg 73-79, 20097 Hamburg
www.dvmedia.com

Projektmanagement:

Thorsten Breuer, verantwortlich;
Karin Kennedy

Redaktion:

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

Layout:

Christine Zander, www.artl4design.de

Druck:

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

LOGISTICS PILOT erscheint sechsmal im Jahr in einer Auflage von 5.000 Exemplaren (Deutsch). Alle Ausgaben sind auch als PDF-Datei auf Deutsch und Englisch verfügbar. Scannen Sie den QR-Code oder gehen Sie auf 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.

Dieses Magazin ist ein Gemeinschaftsprojekt von

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

BREAKBULK EUROPE

21. BIS 23. MAI 2019
MESSE BREMEN

BESUCHEN SIE UNS!
HALLE 5, STAND H30

Almet

RELIA CWM#2
PTM2M-002
GIN: SWEDEN
L: 873 x 562 x 572
GROSS: 145 000 KGS

LIFT HERE

LIFT HERE

NO SUPPORT
AGAINST THE HEADS

NO SUPPORT
AGAINST

NOT TO BE BUMP

NOT TO BE BUMP

BRE AKB ULK



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

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

www.bremenports.de



Upgrade your cargo flow



Breakbulk? Seaports of Niedersachsen!

E-Mail info@seaports.de
Web www.seaports.de

Visit us at
Breakbulk Europe 2019
Stand H5 J60