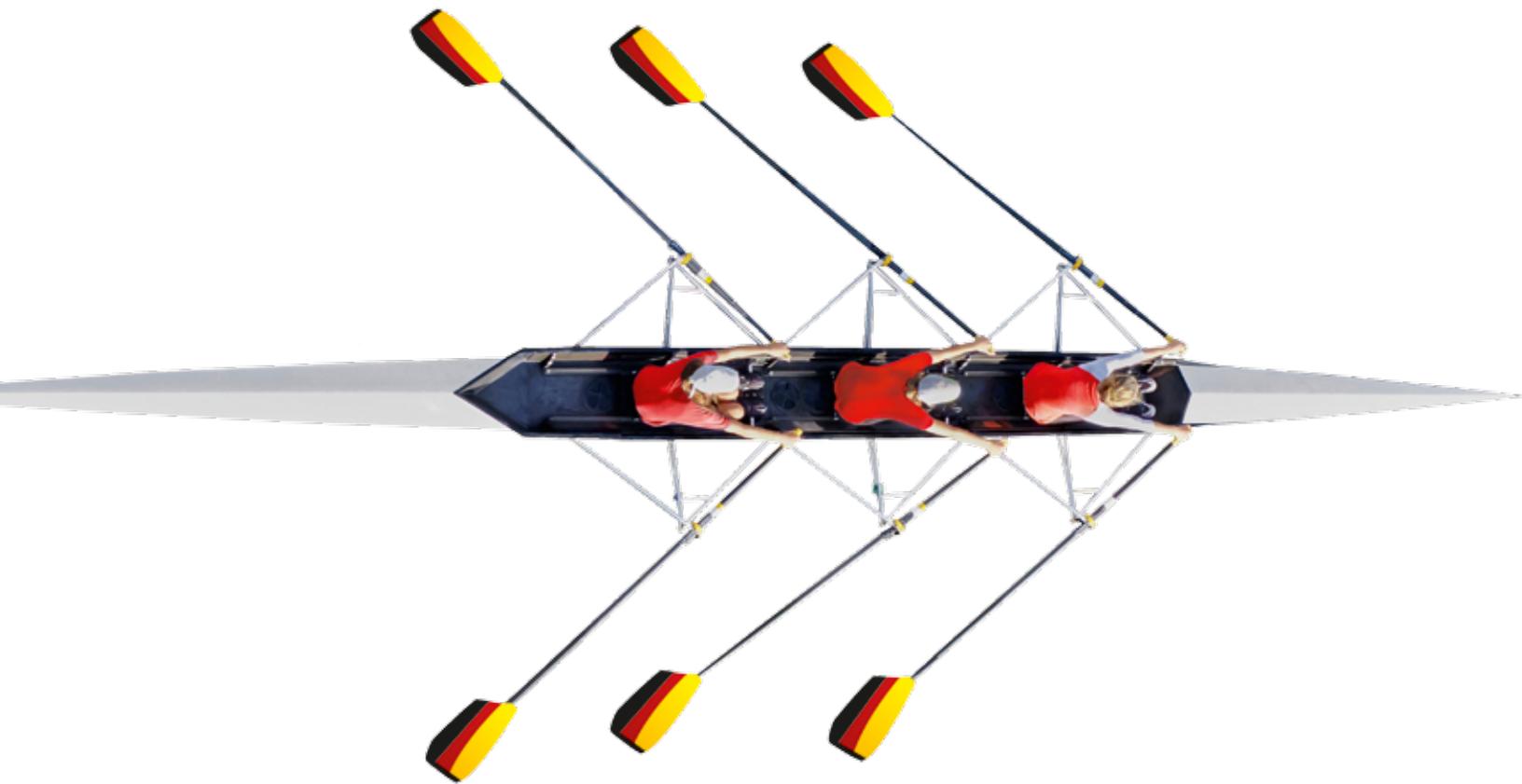


LOGISTICS PILOT

AUSGABE

APRIL 2023

 GERMAN PORTS



HAFENKOOPERATION: RUDERN ALLE IN DIESELBE RICHTUNG?

„ZU STANDORTFOKUSSIERT“

Wie weit sind Deutschlands Häfen bei der Umsetzung des Kooperationsgedankens? Zwei Einschätzungen.

Seite 12

AUS DREI UND ZWEI WIRD EINS

Fünf Beispiele für europäische Seehäfen, die sich zusammengeschlossen haben – und ihre Gründe dafür.

Seite 18

EINLADUNG ZUM MITDENKEN

Seit knapp drei Jahren setzt Hellmann auf „agiles Arbeiten“. Das neue Mindset hat viel verändert.

Seite 22

Themenschwerpunkt:
Hafenkooperation

INHALT

Ausgabe:
April 2023



14

Portrait

Die Zufall Logistics Group setzt mit Absicht auf eine Kombination aus weltweiter und regionaler Präsenz.

18

Logistics Story

Viele europäische Seehäfen haben sich bereits zusammengeschlossen – aus unterschiedlichen Gründen.

22

Digitalisation

„Agiles Arbeiten“ hat sich in der Praxis bewährt. Auch Hellmann Worldwide Logistics verfolgt diesen Ansatz.



06

Main Topic

Rudern beim Thema Hafenkooperation wirklich alle in dieselbe Richtung? Was theoretisch so selbstverständlich erscheint, erweist sich in der Praxis als nicht ganz unkompliziert.



03 Editorial

04 Big Picture

12 Point of View
„Deutschland denkt häufig zu standort-fokussiert“

16 Facts & Figures
Schon gewusst?

24 Community
Meldungen aus der Branche

26 Start-up
Planblue: Blaupause für grüne Lösungen

30 Events & Imprint

LOGISTICS PILOT digital!

Sie finden uns auch im Internet unter www.logistics-pilot.com

COVER: SHUTTERSTOCK/DMITRYDESIGN, INHALT: ISTOCKPHOTO/HERO IMAGES, ZUFALL LOGISTICS GROUP/CHRISTIAN WOLTER, VECTORSTOCK/SIRANAWONG, HELLMANN WORLDWIDE LOGISTICS, FOTO SEITE 3: ZDS



Daniel Hosseus, Hauptgeschäftsführer des Zentralverbands der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS)

EINE NATIONALE STRATEGIE FÜR NATIONALE AUFGABEN

Liebe Leserinnen und Leser,

Deutschland und seine Seehäfen stehen vor großen Herausforderungen. Nicht zuletzt mit den im Rekordtempo aufgebauten LNG-Terminals haben die Häfen gerade gezeigt, was sie können. An diesem Beispiel werden zwei Punkte deutlich, die auch für die Nationale Hafenstrategie zentral sind.

Zum einen ist da die nationale Relevanz, die die Seehäfen haben. Sie sind wesentliche Pfeiler der hiesigen Industrie und stützen Deutschland als Exportnation. Gleichzeitig muss Deutschland seine Energie importieren: aktuell mit Kohle und LNG, in Zukunft mit grün erzeugten Kraftstoffen wie Wasserstoff, Ammoniak oder Ethanol. Auch der geplante Ausbau der Windenergie ist ohne Häfen nicht zu schaffen. Die Seehäfen sind zentral, um Wohlstand, Wirtschaftskraft und Arbeitsplätze in ganz Deutschland zu sichern. Die Niederlande und Belgien, aber auch Polen und Dänemark zeigen uns, wie eine strategische Politik für die für ganz Europa wichtigen Häfen aussehen kann.

Gerade gegenüber den beiden Erstgenannten haben wir, und das ist der zweite Punkt, aber den Vorteil der Vielfalt der Hafenstandorte. Statt eines einzelnen Leuchtturms haben wir entlang der Nord- und Ostseeküste eine Vielzahl von Standorten mit ganz unterschiedlichen Leistungsangeboten. Das macht die deutsche Logistik stark und krisenfest. Auch eine Nationale Hafenstrategie bedeutet nicht, dass alle Häfen alles können müssen. Eine Nationale Hafenstrategie bedeutet, dass wir ein gemeinsames Zielbild entwickeln, das den ganz unterschiedlichen Anforderungen an der Nordsee, der Ostsee und im Binnenland gerecht wird.

Wichtig ist, dass der Bund sich hier ehrgeizige Ziele setzt und es schnell an die Umsetzung geht. Vor den deutschen Seehäfen liegen neue Aufgaben und ein ohnehin steigendes Güteraufkommen. Die Standorte müssen und werden sich hierbei ergänzen. Höchste Zeit, diese Aufgaben strategisch anzugehen.

Ihr Daniel Hosseus

GEMEINSAM STÄRKER

Orcas, auch Killer- oder Schwertwale genannt, jagen im Rudel. Dabei teilen sie sich unter Einsatz von Unterwasserlauten auf und kreisen ihre Beute ganz gezielt ein. Bei ihren ausgeklügelten Jagdtaktiken bringen oftmals auch einzelne Tiere ihre individuellen Stärken mit in die gemeinsame Strategie ein. Zum Beispiel die Fähigkeit, sich unauffällig einer Beute zu nähern, eine besondere Ausdauer zu haben oder einfach ihre pure Kraft einzusetzen. Auf diese Weise können sie zusammen neben Rochen, Seelöwen oder Delfinen auch Haie und Wale erlegen.

In gewisser Weise folgt die maritime Wirtschaft dem tierischen Vorbild einer gemeinschaftlichen Strategie, um Synergien zu schaffen und Kräfte zu bündeln. So setzen einige Länder in Europa bei ihrer „Jagd“ nach höheren Umschlagszahlen und neuen Kunden bereits auf Hafenkooperationen (siehe Seite 20). Die Zusammenarbeit der

Akteure läuft dabei auf unterschiedlichen Ebenen ab: Mal erstreckt sie sich über Marketingkooperationen oder den gemeinsamen Einkauf von Material und Ausrüstung, in anderen Fällen werden beispielsweise Hinterlandtransporte, Value-added Services oder IT-Infrastrukturprojekte gezielt miteinander abgestimmt.

Auch in Deutschland wird an Gemeinschaftslösungen gearbeitet, um die im Konkurrenzkampf mit den Westhäfen über die vergangenen Jahre verloren gegangenen Marktanteile zurückzugewinnen und Beschäftigung zu sichern. Für viele Experten besteht bei diesem Vorhaben aber noch Luft nach oben. Übrigens: Nach Recherchen der Tageszeitung taz geht die Idee einer norddeutschen Hafenkooperation auf den damaligen niedersächsischen Ministerpräsidenten Sigmar Gabriel und den aus Bremen stammenden ehemaligen Bundesumweltminister Jürgen Trittin zurück. (bre) ■

HAFENKOOPERATION: RUDERN ALLE IN DIESELBE RICHTUNG?

Kaum ein Gespräch über die maritime Wirtschaft in Deutschland kommt derzeit ohne die Begriffe „Nationale Hafenstrategie“ und „Hafenkooperation“ aus. Den Entwicklungsstand dazu bewerten die Hafenverantwortlichen in den Bundesländern und die Marktteilnehmer jedoch recht unterschiedlich. Einig sind sie sich aber darin, dass Berlin entscheidenden Einfluss darauf hat, in welche Richtung und mit welcher Geschwindigkeit zukünftig gerudert wird. Mit ins Reisegepäck wollen die Standorte vor allem ihre Universalhafen-Qualitäten packen.



FOTO: ISTOCKPHOTO/HERO IMAGE, JADEWESERPORT WILHELMSHAVEN (VON KSH/INPHOTOGRAPHY)

Vor diesem Hintergrund bekennt Olaf Lies, niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung: „Ich werbe leidenschaftlich gern für eine echte norddeutsche Hafenkooperation.“ Denn um im globalen Wettbewerb mittel- und langfristig bestehen zu können, sei es seiner Ansicht nach erforderlich, dass alle Beteiligten die vorhandenen Infrastrukturen, Ressourcen und Ideen bündeln und gemeinsam effizient nutzen. Beim Blick in den Rückspiegel und insbesondere auf die Häfen in Antwerpen und Rotterdam gibt sich Lies allerdings auch selbstkritisch: „Möglicherweise haben wir in der Vergangenheit zu viel Energie investiert, Nabelschau zu betreiben. Wir müssen uns darauf konzentrieren, wie wir als Hafen Norddeutschland der europäischen Konkurrenz begegnen und unsere Position gemeinsam stärken können. Von daher ist es an der Zeit, das alte Kirchturmdenken endgültig zu überwinden und eine intensivere Kooperation anzustreben. Letztlich sitzen wir alle im selben Boot.“

Als ein Beispiel dafür, dass auch in Deutschland eine gelebte Hafenkooperation möglich sei, führt er den Container-Tiefwasserhafen JadeWeserPort als Gemeinschaftsprojekt der Bundesländer Niedersachsen und Bremen an. Ebenso verweist er auf den Hafenentwicklungskatalog, der sich seit 2012 als Abstimmungsplattform für die norddeutsche Hafenpolitik etabliert habe, und auf die gemeinsamen internationalen Messeaktivitäten der Häfen, die über die Kommunikations- und Marketingplattform „German Ports“ erfolgen. Gleichzeitig stellt Lies klar: „Eine intensivere norddeutsche Hafenkooperation impliziert jedoch keine staatliche Ladungslenkung und kann allein nicht die Antwort sein.“

Die niedersächsischen Seehäfen können seiner Ansicht nach vielfältige Stärken und Kompetenzen mit in den Kooperationsprozess einbringen. „Jeder Standort hat unterschiedliche Schwerpunkte“, betont der Minister. So liege beispielsweise in Wilhelmshaven der Fokus auf Containerschifffahrt und Energie, während sich in Stade vieles um LNG und Chemieprodukte drehe. Parallel dazu sei Cuxhaven bei der Offshore-Windenergie vorn dabei, während Brake auf Agrarprodukte und Emden auf Fahrzeuge, Zellulose und Holzprodukte

„Letztlich sitzen wir alle im selben Boot.“

Olaf Lies, niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung



„Die Bedeutung der Häfen für die wirtschaftliche Zukunft des Landes war nie höher als heute.“

Dr. Claudia Schilling, Bremer Senatorin für Wissenschaft und Häfen

setze. „In Summe stellen die niedersächsischen Seehäfen schon heute einen großen deutschen Universalhafen dar“, resümiert Lies entsprechend.

Dicker Wunschzettel aus Bremen

Für Dr. Claudia Schilling, Bremens Senatorin für Wissenschaft und Häfen, ist die angestrebte Hafenkooperation eine wichtige Stellschraube, an der zwingend gedreht werden sollte: „Um international wettbewerbsfähig zu bleiben, müssen die Hafenstandorte stärker zusammenarbeiten und innovative und nachhaltige Lösungen anbieten.“ Dabei sieht sie keinesfalls nur die Politik in der Pflicht. „Politik hat die Aufgabe, für eine stärkere Zusammenarbeit der Häfen den Rahmen vorzugeben und die Bedeutung des Themas bei allen wichtigen Partnern zu verankern. Gleichzeitig brauchen wir für eine stärkere Kooperation aber auch die Unterstützung aller Akteure in diesem Feld. Dazu gehören für mich auf jeden Fall die Hafenwirtschaft und Akteure wie die Industrie- und Handelskammern“, so Schilling. →

Deutschlands einziger Container-Tiefwasserhafen, der JadeWeserPort, wird aufgrund finanzieller Beteiligung der Länder Bremen und Niedersachsen von vielen als Paradebeispiel für eine gelungene Kooperation angeführt.



Container prägen das Bild im Hamburger Hafen. Im Jahr 2022 gingen dort 8,3 Millionen TEU über die Kaikanten.



→ Mit den bremischen Häfen könne man aus ihrer Sicht „einen der wichtigsten Universalhäfen Europas“ bieten, der zum einen durch seine breit aufgestellte Ladungsgüterpalette von Containern über Autos bis hin zu Massengütern und Projektladung punkte. Zum anderen arbeite man im kleinsten Bundesland Deutschlands gerade intensiv daran, die dortigen Standorte für die Zukunft fit zu machen. „Wir erneuern die Containerkaje auf 2,6 Kilometern, damit die großen Containerschiffe weiterhin wettbewerbsfähig abgefertigt werden können“, nennt sie exemplarisch einen wichtigen Baustein der bremischen Hafenpolitik. Und mit Blick auf die aktuelle Weltlage und die Mitte September in Bremen stattfindende Maritime Konferenz ergänzt sie: „Die Bedeutung der Häfen für die wirtschaftliche Zukunft des Landes war nie höher als heute. Ich hoffe, dass die Bundesregierung dieser Entwicklung verstärkt Rechnung trägt und die Hafenstandorte künftig gemäß ihrer Bedeutung unterstützt.“

„Wir sehen die große Chance, die nationale Hafenpolitik für eine erfolgreiche Zukunft neu aufzustellen.“

Dr. Melanie Leonhard, Hamburgs Senatorin für Wirtschaft und Innovation



Bislang fördert der Bund alle deutschen Häfen mit insgesamt 38 Millionen Euro pro Jahr. An diese Summe wünsche ich mir hinten dran eine Null.“

Hamburg sieht „Effizienzgewinne“ als Antriebsfeder

Einige Kilometer weiter nordöstlich steht Dr. Melanie Leonhard, Hamburgs Senatorin für Wirtschaft und Innovation, gemeinsamen Entwicklungsschritten positiv gegenüber: „Hamburg begrüßt den Prozess zur Erstellung einer Nationalen Hafenstrategie nachdrücklich und bringt sich aktiv in die Erarbeitung ein. Wir sehen die große Chance, die nationale Hafenpolitik für eine erfolgreiche Zukunft neu aufzustellen.“ Dabei hat sie gelebte Kooperationen auf zahlreichen Ebenen ausgemacht und führt dafür als Beispiele insbesondere gemeinsame Digitalisierungsprojekte an. „Dort, wo unmittelbar Effizienzgewinne zu heben sind, erfolgt eine Zusammenarbeit in den meisten Fällen schon heute“, so Leonhard. Dann ergänzt sie: „Es wird aber für die kommenden Jahre auch von Bedeutung sein, die Rolle der Häfen für den Außenhandel und für die gesamte Bundesrepublik in einer Nationalen Hafenstrategie konkreter zu beschreiben, um so ein bundesweit klareres Vorgehen zu gewinnen. Daraus können weitere Ansätze der Zusammenarbeit erwachsen.“ Auch sie stellt in diesem Kontext die Vorteile heraus, die ihr Standort mit einbringen könne: „Hamburg ist der wichtigste deutsche Seehafen. Als Universalhafen mit herausragender Hinterlandanbindung vereint er logistische Vorteile damit, zugleich auch Industrie- und Produktionsstandort zu sein.“

FOTO: HIMMELMICHAEL LINDNER, DANIEL REINHARDT, BHV, TIMO JANN

„Wettbewerb auf engstem Raum macht wenig Sinn“

Das fest im Tagesgeschäft verankerte Akteure oftmals einen etwas anderen Blickwinkel auf die Thematik haben, liegt in der Natur der Sache. So sind für Christoph Holtkemper, Vorstandsmitglied der Bremischen Hafen- und Logistikvertretung (BHV) Kooperationen nur „eine mögliche Antwort, um im Wettbewerb besser zu bestehen“. Dabei verweist der Manager darauf, dass die Häfen an Elbe und Weser zwar seit jeher von einem starken Wettbewerbsgedanken geprägt seien, dass aber beispielsweise Verladere aus Asien die deutsche Küste oftmals als eine zusammenhängende Wirtschaftsregion betrachteten. „Deshalb macht ein Wettbewerb auf engstem Raum, vor allem im Containerumschlag, aus meiner Sicht wenig Sinn“, so Holtkemper. Überdies werde der Kooperationsgedanke bereits seit Jahren im Mittelstand in Bremen und Bremerhaven gelebt und habe sich von dort aus auch in anderen Häfen erfolgreich etabliert. „Ich kann



„Dem JadeWeserPort kommt eine zentrale Rolle zu.“

Christoph Holtkemper, Vorstandsmitglied der Bremischen Hafen- und Logistikvertretung (BHV)

hier vor allem für die Mitgliedsunternehmen der BHV sprechen, die ihre logistischen Leistungen nicht nur vor der Haustür erbringen, sondern mit ihrem Know-how längst auch in anderen Häfen erfolgreich Fuß gefasst haben“, so Holtkemper. Als ein weiteres Beispiel für eine gelungene Kooperation sieht auch er den JadeWeserPort. „Als einziger deutscher Hafen ist er in der Lage, auch voll abgeladene Großcontainerschiffe abzufertigen, was eben an den →

IM SINNE EINER NORDDEUTSCHEN HAFENSTRATEGIE

Die Staats- und Senatskanzleien, die Wirtschafts- und Umweltminister aus Hamburg, Schleswig-Holstein und Niedersachsen sowie der Bund haben sich im Dezember 2022 auf ein gemeinsames Vorgehen beim Sedimentmanagement verständigt. Dabei wurde festgelegt, dass neben den bisherigen Verbringstellen zunächst eine erhöhte Menge von Sediment in die Nordsee (Tonne E3) verbracht werden soll. Die Durchführung dieser Maßnahme erfolgt, bis eine Folgegenehmigung durch Schleswig-Holstein ab Mitte dieses Jahres ergeht. Diese Lösung soll die Verbringung im Bereich der Außenelbe zunächst ersetzen. Dazu sagte Niedersachsens Wirtschaftsminister Olaf Lies im Dezember 2022: „Es ist wichtig, dass wir die niedersächsische Position deutlich gemacht

haben: Wir wollen und dürfen Hamburgs Sedimentprobleme nicht zu unseren machen. Der Hamburger Hafen ist aber im Sinne der norddeutschen Hafenstrategie für Niedersachsen von großer Bedeutung. Deshalb ist es unser zentrales Anliegen, einen nachhaltigen Weg einzuschlagen, von dem alle Seiten profitieren.“ Gegenüber dem LOGISTICS PILOT bestätigte Lies jüngst noch einmal: „Die Vereinbarung zum Sedimentmanagement in der Tideelbe war ein wichtiger Schritt. Das unterstreicht, dass die betroffenen Länder Hamburg, Schleswig-Holstein und Niedersachsen gemeinsam mit dem Bund eine tragfähige, langfristige Schlicklösung in der Elbe erarbeiten wollen. Hierzu gab es bereits ein Treffen auf Arbeitsebene.“ (bre) □



Die Baggerarbeiten an der Elbe gehen weiter, um Hamburgs Hafen gut erreichbar zu halten.

„Es ist sicherlich
noch Luft
nach oben.“

Eduard Dubbers-Albrecht, Präses der
Handelskammer Bremen



→ Terminals an Elbe und Weser nicht möglich ist. Im Rahmen einer norddeutschen Hafenkooperation kommt ihm daher eine zentrale Rolle zu“, macht Holtkemper deutlich. Die Rolle der Politik ist für ihn dabei klar definiert: „Die Bundesregierung muss die neutrale Kooperation übernehmen und deutlich mehr Geld für die Infrastruktur der deutschen Häfen zur Verfügung stellen.“

Kein Eingriff in marktwirtschaftliche Mechanismen

Für Eduard Dubbers-Albrecht, Präses der Handelskammer Bremen, ist eine wesentliche Grundvoraussetzung für eine erfolgreiche Kooperation der norddeutschen Seehäfen, dass „der gemeinsame Wille auch über Partei- und Landesgrenzen hinweg vorhanden ist“. Mit Blick auf ein mögliches Zusammengehen der beiden großen Containerterminalbetreiber EUROGATE und HHLA, das derzeit offiziell wegen des Kriegs in

der Ukraine und anhaltender Logistikprobleme auf Eis gelegt ist, sagt er: „Aus Sicht der Handelskammer Bremen sollten ausschließlich unternehmerische Entscheidungen den Weg für eine solche Kooperation ebnen. Eine direkte politische Einflussnahme würde einen Eingriff in marktwirtschaftliche Mechanismen bedeuten.“ Parallel dazu sieht auch er eine finanziell stärkere Beteiligung Berlins an den Hafenkosten als zwingend erforderlich an. „Die deutschen Seehäfen liegen im außenwirtschaftlichen und energiepolitischen Interesse Deutschlands und haben deshalb nationale Bedeutung“, begründet Dubbers-Albrecht diese Forderung. Über den aktuellen Stand der Hafenkooperation in Deutschland sagt er: „Das ist hierzulande bereits gelebte Realität, auch wenn diesbezüglich sicherlich noch Luft nach oben ist.“ Für einen Entwicklungsschub in diesem Prozess könnte aus seiner Sicht die Einrichtung einer gemeinsamen Koordinierungsstelle der Küstenländer für die Angelegenheiten der norddeutschen Seehäfen sorgen. (bre) □

Mit seinem Areal von über einer Million Quadratmetern gilt der Neustädter Hafen in Bremen als größtes Terminal für Stückgut in Europa.

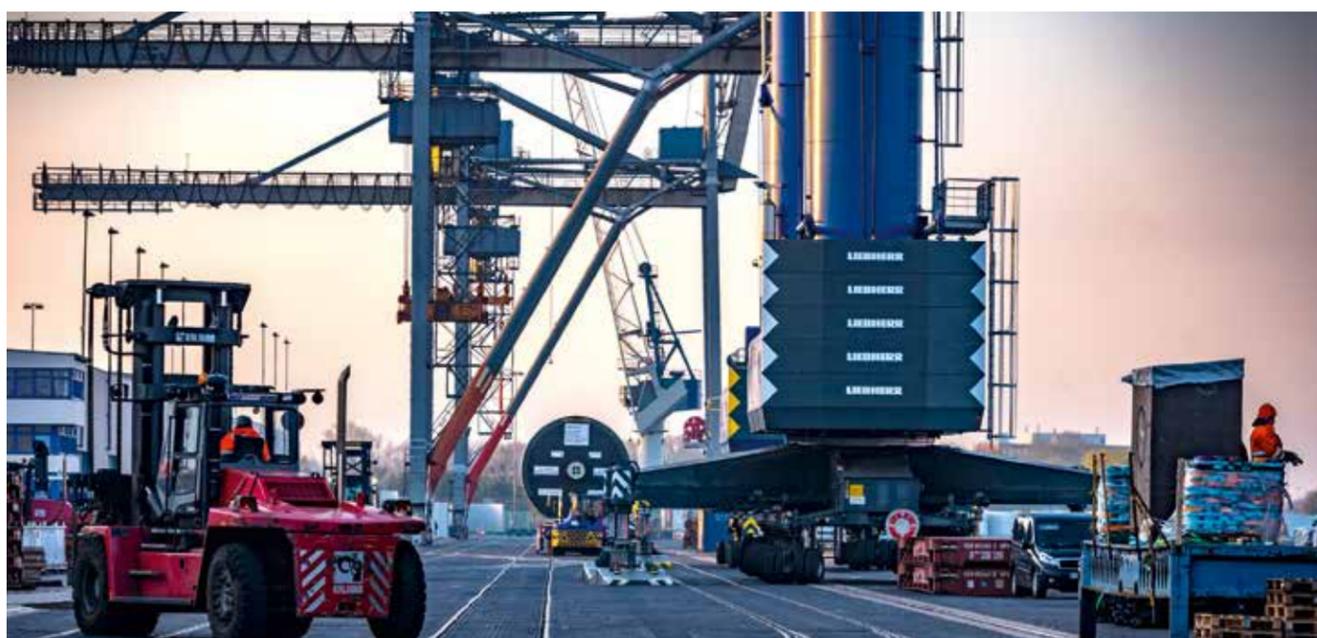
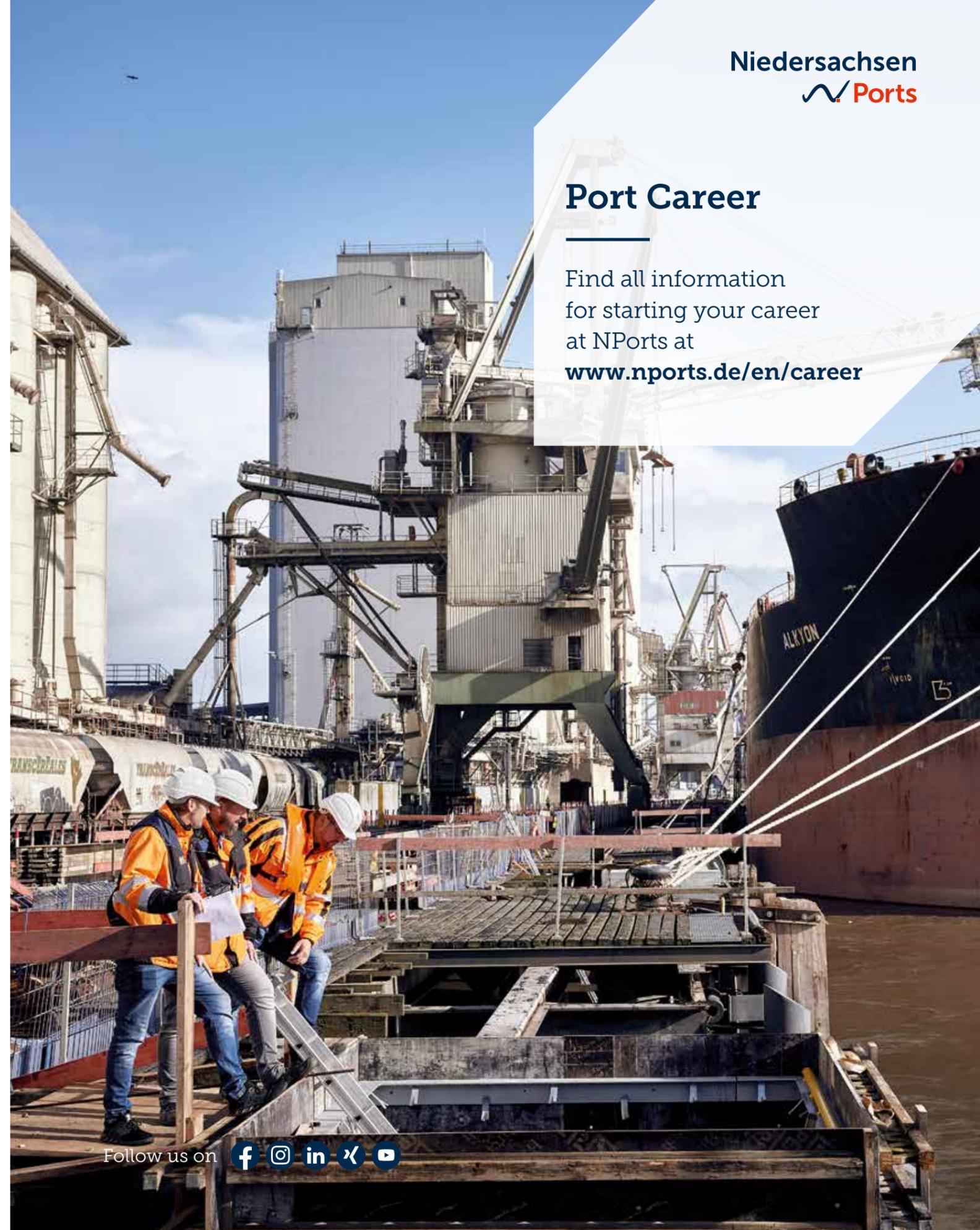


FOTO: BREMENPORTS, JÖRG SÄRBACH



Port Career

Find all information for starting your career at NPorts at www.nports.de/en/career

Follow us on



„DEUTSCHLAND DENKT HÄUFIG ZU STANDORTFOKUSSIERT“

Wie weit sind unsere Häfen bei der Umsetzung des Kooperationsgedankens? Professor Frank Ordemann und Professor Jan Ninnemann geben dazu ihre Einschätzungen.

LOGISTICS PILOT: Glauben Sie, dass eine Kooperation der norddeutschen Seehäfen die richtige Antwort auf den Verlust der Marktanteile gegenüber den Häfen in Antwerpen und Rotterdam ist?

ORDEMANN: Das ist aus meiner Sicht die einzig wahre Antwort.

NINNEMANN: Im Containersegment ist eine engere Kooperation der Häfen Hamburg, Bremen/Bremerhaven und Wilhelmshaven nur bedingt zielführend. Insbesondere Hamburg und Bremerhaven stehen hier vor vielfältigen Herausforderungen, denen sich allen voran die Terminalbetreiber zunächst allein stellen müssen. Dies betrifft unter anderem die im Vergleich zu den Konkurrenten in Rotterdam und Antwerpen deutlich höheren Umschlagskosten bei gleichzeitig geringerer Produktivität.

LOGISTICS PILOT: Wo ist für Sie der Kooperationsgedanke schon deutlich sichtbar und welche Maßnahmen müssten aus Ihrer Sicht in den nächsten Monaten verstärkt in Angriff genommen werden, um diese Zusammenarbeit weiter zu intensivieren?

ORDEMANN: Die Hafenkooperation, so wie ich sie verstehe, nämlich die operative Zusammenarbeit zwischen den Containerterminals unserer drei großen Containerhäfen, ist für mich überhaupt noch nicht sichtbar. Meines Wissens liegen die im Jahr 2020 begonnenen Gespräche zwischen den Terminalgesellschaften und den später hinzugezogenen zuständigen Politikern auf Eis. Der erste Schritt für eine solche Kooperation ist zunächst einmal die Erkenntnis der daran beteiligten Entscheider, dass dadurch alle drei Häfen profitieren würden und jeder einzelne Hafen im Wettbewerb zu den Westhäfen größere

„Die Hafenkooperation, so wie ich sie verstehe, ..., ist überhaupt noch nicht sichtbar.“

Marktanteile gewinnen wird, als wenn sie weiterhin im Sinne eines „business as usual“ jeder für sich weitermachen. Das ist zunächst einmal die wichtigste Erkenntnis, zu der die für die Häfen Verantwortlichen gelangen müssen. Ich habe da meine Zweifel, ob das inzwischen bei allen der Fall ist. Alles Weitere kann man so machen, wie ich es in meiner Studie zu diesem Thema aus dem Jahr 2020 in sieben Schritten skizziert hatte, oder auch anders. Das sind dann Details.

NINNEMANN: Der Kooperationsgedanke entwickelt sich vor allem in Ladungssegmenten abseits des Containers. Die deutschen Seehäfen gelten zu Recht als Motor der Energiewende. Um den hiermit einhergehenden Herausforderungen bestmöglich zu begegnen, ist es erforderlich, sämtliche Ressourcen an allen deutschen Standorten in engem Schulterschluss zu nutzen. Dies gilt unter anderem für den Import von grüner Energie –



PROF. DR. FRANK ORDEMANN

Leiter des Instituts für Logistikmanagement an der Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften in Salzgitter. Er hat im Jahr 2020 eine Studie zur Seehafenkooperation der norddeutschen Häfen mit dem Titel „Deutsche Häfen verpassen Wettbewerbschancen“ verfasst.

PROF. DR. JAN NINNEMANN

Professor für allgemeine Betriebswirtschaftslehre und Studiengangsleiter BSc Logistics Management an der Hamburg School of Business Administration (HSBA)



beispielsweise Wasserstoff oder Wasserstoffderivate wie Ammoniak – oder für die Schaffung von Kapazitäten, um die Ausbauziele im Bereich der Offshore-Windenergie zu erreichen.

LOGISTICS PILOT: Welche Aufgabe hat die Politik in diesem Kontext, und wie sollte sie die Kooperation der deutschen Seehäfen unterstützen?

ORDEMANN: Eine solche Hafenkooperation kann nur gelingen, wenn Politik und Wirtschaft entschlossen zusammenwirken und an einem Strang ziehen. Bei der HHLA und der BLG Group als den beiden großen Playern sind die Länder Mehrheitseigentümer. Mit ihren Mehrheiten in den Aufsichtsräten sind sie gefordert, ihre Interessen im Sinne der Hafenkooperation zu vertreten und diese zu begleiten. Ebenso sind natürlich auch vor allem die Vorstände dieser beiden Gesellschaften gefordert. Darüber hinaus gibt es das Land Niedersachsen als Miteigentümer des hierbei zu beteiligenden JadeWeserPorts. Inwieweit weitere Miteigentümer einzelner Terminals dabei gefordert sein werden, ist eine Frage der Ausgestaltung dieser Kooperation.

NINNEMANN: Die strategische Entwicklung und der Ausbau der Häfen sind heute meist Ländersache. Küstenländer wie Hamburg, Bremen und Niedersachsen stehen dabei vor der Herausforderung, die erforderlichen Investitionen in den Erhalt und den Ausbau der Standorte mehr oder weniger allein finanzieren zu müssen. Die hierfür verfügbaren Mittel reichen vielfach nicht aus, um die zum Teil ambitionierten Pläne der Bundesregierung zum Beispiel im Bereich der Energiewende unterstützen zu können. Gleichermaßen fehlen Planungskapazitäten sowie ein belastbarer Rechtsrahmen, um Projekte zügig zu realisieren. Hier sind die Häfen auf Unterstützung aus Berlin angewiesen.

LOGISTICS PILOT: In vielen unserer Nachbarländer sind Hafenkooperationen schon längst gelebte Realität. Hat man hierzulande diese Entwicklung verschlafen?

ORDEMANN: Meine Vermutung ist, dass sich insbesondere die Entscheider in Hamburg schwertun mit der Vorstellung, dass sie von der Hafenkooperation profitieren würden. Ich denke, dass es dort nicht wenige gibt, die glauben, dass sie mit der Elbvertiefung einen Vorteil haben, um im Wettbewerb gegenüber ihren deutschen Konkurrenten die Nase

vorn zu behalten. Das ist aber ein Irrglaube, so wie es überhaupt ein Irrglaube ist, dass man mit den Flussvertiefungen der Elbe und Außenweser dem eigenen Hafen eine Zukunftsperspektive bieten kann. Diese Maßnahmen sind dazu gänzlich ungeeignet. Sie sind lediglich ein Tropfen auf den heißen Stein, der ihnen etwas mehr Ladungsumschlag bringen kann. An den grundsätzlichen Strukturen, nämlich dass sie damit immer noch nicht in der Lage sind, voll beladene große Containerschiffe in den Häfen Bremerhaven und Hamburg ein- beziehungsweise auslaufen zu lassen, ändert das gar nichts. Das ist nur in Kombination mit dem JadeWeserPort möglich. Ich denke, dass Hamburg von der Hafenkooperation mengenmäßig am meisten profitieren würde, der JadeWeserPort würde relativ gesehen am meisten profitieren, und Bremerhaven läge irgendwo dazwischen. Also ja, man hat diese Entwicklung hierzulande bis heute verschlafen. Das Thema hätte man mit Überzeugung und Kraft bereits seit dem Jahr 2014 angehen müssen.

NINNEMANN: Mit Blick auf Belgien und die Niederlande muss man das definitiv mit Ja beantworten. Erfolgreiche Hafenkooperationen finden dabei vielfach insbesondere auf der Ebene der öffentlichen Hafenverwaltungen statt. Durch eine enge Zusammenarbeit gelingt es unseren Nachbarn, vielfältige Synergien, zum Beispiel durch die gemeinsame Nutzung von Equipment oder eine standortübergreifende Vermarktung, zu erzielen. Auch die Wahrnehmung auf nationaler wie internationaler Ebene kann hierdurch gesteigert werden. Grundvoraussetzung für eine erfolgreiche Kooperation bildet die Fähigkeit, Einflussmöglichkeiten auf die Hafenentwicklung zu teilen. Hier denken wir in Deutschland häufig noch zu standortfokussiert. (bre) □

„Es fehlen Planungskapazitäten sowie ein belastbarer Rechtsrahmen, um Projekte zügig zu realisieren.“

NICHT ZUFÄLLIG WELTWEIT UND REGIONAL

Die Zufall Logistics Group aus Göttingen ist als Marktführer in Südniedersachsen, Nord- und Osthessen sowie in Thüringen fest verortet. Mit Landverkehr, Luft- und Seefracht, Logistik, Zollservices, Kontraktlogistik und Nachtexpress setzt der Logistiker gleichermaßen auf starke Regionen wie auf starke Produkte und Zentralen.

Mit Regionalität ist man dieser Tage nicht nur in Ernährungsfragen am Puls der Zeit. Auch der mittelständische Logistikdienstleister Zufall Logistics Group setzt unter anderem auf diesen Faktor und sich dadurch von seinen Wettbewerbern ab. „Ursprünglich haben wir uns nach der Gründung 1928 in Kassel von dort aus in Hessen ausgebreitet“, berichtet Prokurist Sven Kollbaum, der bei Zufall das Seefrachtgeschäft verantwortet. Sukzessive kamen dann die Märkte in Südniedersachsen, Osthessen und Thüringen hinzu.

„Seitdem sind wir im Herzen von Deutschland aktiv“, so Kollbaum. Unter Kollegen und langjährigen Kunden wird die Region deshalb auch oft „Zufall-Gebiet“ genannt. Denn als eines der wichtigsten Familienunternehmen Deutschlands ist Zufall hier mit sieben seiner insgesamt zehn Niederlassungen vertreten. Zum Dienstleistungsportfolio zählen neben dem Kerngeschäft Landverkehr auch Luft- und Seefracht, Logistik, Zollservices, Kontraktlogistik und Nachtexpress.

„Bereits in der Vergangenheit waren die Niederlassungen in Göttingen, Fulda und Nohra sowie Haiger im Geschäftsfeld Seefracht aktiv. Nach der Übernahme von Team Trans aus Hamburg mit etwa 25 Mitarbeitern im Jahr 2016 hätte der strategische Ansatz damals sein können, das Seefrachtgeschäft komplett an der Elbe und damit in Hafennähe zu bündeln. „Natürlich wird Seefracht im Hafen

verladen, aber die Teams müssen dafür nicht mehr dort sitzen“, erläutert der Prokurist. „Kunden schätzen es, wenn sie regional angesprochen werden“, so Kollbaum weiter. Außerdem gebe es schlicht keinen zwingenden Grund dafür, alles zentral zu machen. Das Motto lautet vielmehr: „Starke Regionen, starke Produkte, starke Zentralen.“

Anders als viele andere Unternehmen sei Zufall deshalb bewusst sehr stark regional verwurzelt: Viele Kundenbeziehungen bestehen seit Jahrzehnten, und für die Bevölkerung rund um Göttingen und Fulda gehören die Lkws mit dem blau-orangefarbenem Logo zum Straßenbild. Gerade von den Niederlassungen aus könne man, so Kollbaum, die Stärke in der Region und die etablierte Marktstruktur dort optimal nutzen, zumal an den vier großen Speditionsstandorten neben dem Landverkehr auch das Luft- und Seefrachtgeschäft immer mehr an Bedeutung gewonnen habe.

Langjährige Kundenbeziehungen in der Region

Und so ist das Seefrachtgeschäft bis heute sowohl in der Region als auch in Hamburg Teil des Portfolios für den überregionalen Markt. Die rund 75 Mitarbeiter in diesem Geschäftsbereich haben für einen steilen Anstieg des Umsatzes gesorgt, vor allem mit Containern, aber auch mit etwas LCL (Less than Container Load)-Ladung, also Stückgut im Sammelcontainer, und Projektladung. Um wie viel Volumen in TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) es sich genau handelt, möchte das Unternehmen nicht veröffentlicht sehen. Kollbaum: „Unser Ziel ist es nicht, die Zahl der transportierten Container zu maximieren, sondern das Geschäft zu suchen und zu binden, das zu uns passt.“



Konkret bedeutet das, beispielsweise neben dem Vor- und Nachlauf von Containern auch Lagerlogistik und logistische Beratung anzubieten. „Auf diese Weise können wir durch mehr Arbeit und mehr Wertschöpfung für unsere Kunden auch mehr Umsatz generieren“, sagt der Prokurist. Das scheint sich zu rechnen. So lag 2022 – nach vorläufigen Zahlen – der Anteil der Seefracht am Zufall-Gesamtumsatz von 450 Millionen Euro bei rund 13,4 Prozent. Damit setzt sich die Entwicklung der Vorjahre fort: Von 6,7 Prozent im Jahr 2016 ist der Anteil der Seefracht kontinuierlich gestiegen – bei wachsendem Gesamtumsatz: 2020 war er noch einstellig (8,5 Prozent) und 2021 mit 11,6 Prozent erstmals zweistellig.

Allerdings sei angesichts der in der Speditionsbranche traditionell niedrigen Margen der Umsatz nicht allein entscheidend. „Es geht vor allem um Profitabilität“, unterstreicht der Prokurist. „Was wir können und tun, wollen viele Logistikkonzerne nicht und kann auch kein Reeder.“ Außerdem habe diese Strategie einen weiteren Vorteil: Das Unternehmen ist durch die Kombination von mehreren Dienstleistungen von Ratschwankungen weniger stark betroffen als andere Unternehmen der Branche. „Wenn man



FOTO: ZUFALL LOGISTICS GROUP, ZUFALL LOGISTICS GROUP/CHRISTIAN WOLTER

fünf Dienstleistungen abrechnet, rückt die reine Seefrachtrate in den Hintergrund“, erläutert Kollbaum.

Flexibel aufgestellt

Was die Länderschwerpunkte angeht, so liegt bei Zufall in Sachen Seefracht China vor den USA und Südostasien auf dem ersten Platz. Etwaige Produktionsverlagerungen aus dem Reich der Mitte in andere Regionen, beispielsweise als Folge der Pandemie oder möglicher politischer Verwerfungen, sieht Kollbaum aus mehreren Gründen relativ entspannt: „Da wir keine große Länderorganisation haben und auch unser Agentennetzwerk in den vergangenen Jahren geschäftsbereichsübergreifend ausgebaut haben, sind wir sehr flexibel aufgestellt und können uns an andere Produktionsstandorte unserer Kunden schnell anpassen. Auch Cross-trades, etwa von Indien in den Persischen Golf, könnten ein gutes Geschäft sein.“

Flexibilität braucht es auch beim Dienstleistungsportfolio. Denn während der Landverkehr mit einem Anteil von über 50 Prozent zwar nach wie vor das Kerngeschäft darstellt, nimmt die Bedeutung von Geschäftsfeldern wie der Seefracht zu. Zum Vergleich: Vor zehn Jahren waren es knapp über 70 Prozent Landverkehr. Kollbaum: „Deshalb ist es wichtig, auch an den anderen Produkten wie Zollservice, Luftfracht, Kontraktlogistik und Nachtexpress zu arbeiten sowie auf unser gesamtes Angebot und unsere Expertise zu setzen.“ Dadurch sei das Unternehmen mittlerweile mit mehreren Säulen auch viel breiter aufgestellt.

Das gilt ebenso in anderer Hinsicht: Im Unterschied zu früheren Zeiten ist es längst nicht mehr der Anspruch des Unternehmens, nur in den Regionen stark zu sein mit Niederlassungen, die übergreifend Dienstleistungen anbieten. Eine wichtige Rolle übernehmen auch die Zentralbereiche, die als gruppenweite Einheiten fungieren und übergreifende Themen wie Datenmanagement, Digitalisierung, Human Relations und Nachhaltigkeit strategisch betreuen und weiterentwickeln. Dank mobilem Arbeiten geht dies über Orte hinweg, es müssen nicht alle Teams von Göttingen aus arbeiten, wohin der Hauptsitz des Unternehmens 1942/43 verlegt wurde. Bei Zufall sieht man sich Kollbaum zufolge so am besten positioniert: „Wir sind da, wo die Ladung und unsere Mitarbeiter sind.“ (cb) □

Die Zufall Logistics Group setzt mit Landverkehr, Luft- und Seefracht, Logistik, Zollservices, Kontraktlogistik sowie Nachtexpress auf ein breites Produktportfolio.

FAKTEN

ZUFALL LOGISTICS GROUP
GRÜNDUNG
1928

HAUPTSITZ
Göttingen

GESCHÄFTSFELDER
Landverkehr, Luft- und Seefracht, Logistik, Zollservices, Kontraktlogistik und Nachtexpress

NIEDERLASSUNGEN IN DEUTSCHLAND
10

SENDUNGSVOLUMEN
5,25 Millionen Sendungen (2021)

MITARBEITER
2.224

UMSATZ
450 Millionen Euro (2022, vorläufige Zahl)

Weitere Informationen:

www.zufall.de

SCHON GEWUSST?

Rund um die deutschen Häfen tut sich eine Menge. Deshalb haben wir abseits der Schlickproblematik einige spannende Zahlen ausgebuddelt und an dieser Stelle für Sie aufbereitet. Vielleicht sind sie ja in dem ein oder anderen Gespräch eine willkommene Argumentationshilfe – egal ob es darum geht, wie viele Schiffe die deutschen Häfen abgefertigt haben oder welche Ziele primär durch eine Markenkooperation verfolgt werden.

107.769

SCHIFFE

WURDEN 2021 IN DEN DEUTSCHEN HÄFEN ABGEFERTIGT.

155

Hafenunternehmen an

20

Seehafenstandorten

vertritt der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS).

Welche Ziele werden mit Markenkooperationen verfolgt?



1.800

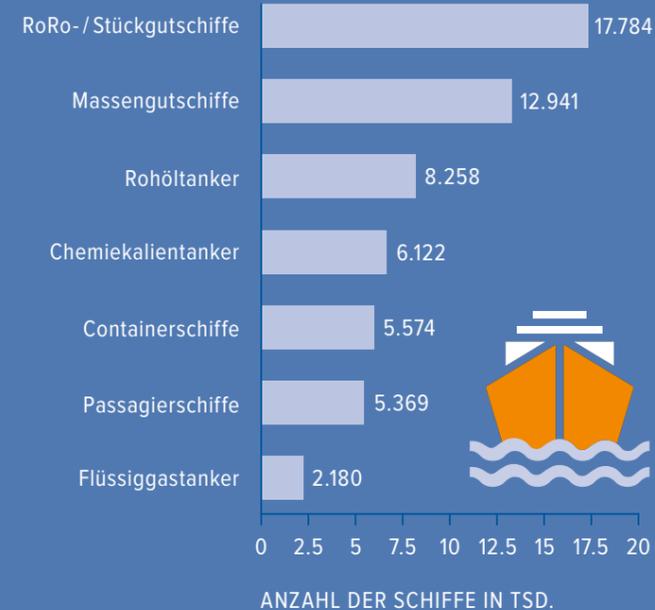
Fahrzeuge in unterschiedlichen Leistungsklassen waren zum Jahresende 2021 in den deutschen Seehafenbetrieben im Einsatz, davon 588 Portalhubwagen, 645 Stapler und 338 Zugmaschinen.

64

Mio. €

werden bis 2025 für das Förderprogramm für innovative Hafentechnologien (IHATEC II) des Bundesverkehrsministeriums auf den Weg gebracht.

Anzahl der Schiffe in der Welthandelsflotte im Jahr 2022 nach Schiffstypen



QUELLEN: STUDIE CONNECTING BRANDS; STATISTA; ZENTRALVERBAND DER DEUTSCHEN SEEHÄFEN (ZDS); GRAFIKEN: FIAT/ICON

288,7

MIO. TONNEN

GÜTER ALLER ART

schlugen die deutschen Seehafenbetriebe 2021 um – darunter:



Seeseitiger Güterumschlag im Jahr 2022 in Tonnen

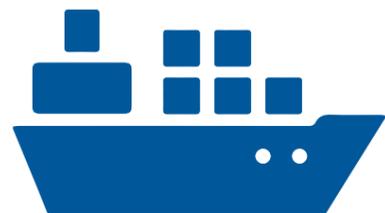


Niedersächsische Seehäfen 54 Mio.
 Bremische Häfen 64,5 Mio.
 Hamburger Hafen 119,9 Mio.

Addiert man diese Zahlen, hätte das Trio locker einen Top-Ten-Platz unter den größten Häfen der Welt sicher.

AUS DREI UND ZWEI WIRD EINS

In den vergangenen 20 Jahren haben sich viele europäische Seehäfen zusammengeschlossen. Warum haben sie sich dafür entschieden, und welche Hindernisse gab es auf dem Weg dahin? Der LOGISTICS PILOT hat nachgefragt.



PORT OF ANTWERPEN-BRUGES

HAROPA PORT

NORTH SEA PORT

COPENHAGEN MALMÖ PORT

PORT OF HAMINA-KOTKA

In etwa eineinhalb Jahren sollte Deutschland eine Nationale Hafenstrategie haben. Noch scheint diese nicht besonders konkret zu sein, und ob das Nachfolgepapier des Nationalen Hafenkonzepts von 2015 auch eine stärkere Kooperation der deutschen Seehäfen beinhaltet, ist derzeit offen. Fest steht, dass eine enge Zusammenarbeit in immer mehr europäischen Häfen bereits Realität ist. Fünf Beispiele im europäischen Ausland zeigen, wie unterschiedlich die Ausgangslagen waren und welche Ansätze sich jeweils bewährt haben.

CMP: Trotz Brücke zum binationalen Erfolg

Den Anfang machten im Jahr 2001 die Häfen von Kopenhagen (Dänemark) und Malmö (Schweden). Die Gründung des Unternehmens Copenhagen Malmö Port (CMP) erfolgte genau ein Jahr nach der Eröffnung der Öresundbrücke zwischen Dänemark und Schweden. „Alle sahen in der Brücke eine große Chance“, berichtet Ulrika Prytz Rugfelt, Chief Communications & Sustainability Officer bei CMP.

Allerdings wusste damals niemand, wie sich der Kurzstreckenseeverkehr, die Warenströme und die Häfen in Kopenhagen und Malmö mit der neuen Brücke entwickeln würden. Daher beschlossen beide Städte, ihre Kräfte zu bündeln, um sich dem neuen, unbekanntem Markt gemeinsam zu stellen, anstatt zu konkurrieren. Dabei ging es um weit mehr als nur eine Kooperation der beiden Häfen, denn im Unternehmen CMP wurden alle Hafentätigkeiten der beiden Städte aus zwei Ländern zusammengefasst.

„Zweifel gab es kaum, denn viele sahen in dem Zusammenschluss ein gutes Beispiel für grenzüberschreitende Zusammenarbeit, aber auch eine Möglichkeit für die Häfen, sich an einen neuen Markt anzupassen“, so die CMP-Vorständin. Dem Unternehmen wurde zwar dennoch eine Probezeit von drei Jahren eingeräumt, aber bereits nach eineinhalb Jahren war das Geschäft in vollem Gange. Der größte Vorteil? „Ein effizienter Hafenbetrieb“, unterstreicht Prytz Rugfelt.

Port of Hamina-Kotka: Viel Widerstand bis zum gemeinsamen Glück

Bis sich die finnischen Häfen Hamina und Kotka 2011 zusammenschlossen, war es hingegen ein langer Weg. „Es gab 40 Jahre lang Gespräche über eine Zusammenarbeit zwischen den beiden Häfen, aber immer war einer von den beiden dagegen – mal Kotka, mal wieder Hamina“, berichtet CEO Kimmo Naski.

Der Grund: Beide Häfen liegen nur etwa 20 Kilometer voneinander entfernt und hatten mit Containern, RoRo, General Cargo sowie flüssigem und trockenem Massengut das gleiche Profil. Zudem standen sie jeweils in kommunalem Eigentum und waren auch regionalpolitisch – unter anderem wegen der Beschäftigungseffekte – von Bedeutung. Überdies gab es einen Investitionswettkampf, da man befürchtete, dass sich nicht mehr beide Standorte entwickeln würden, legte man sie zusammen.

Die Stimmung änderte sich erst während der Finanzkrise 2008/2009, als beide Häfen jeweils etwa ein Drittel ihres jeweiligen Gesamtverkehrs verloren. „Gleichzeitig gab es Kommunalwahlen, und viele der gewählten Politiker waren für die Zusammenarbeit inklusive einer Hafenfusion“, erinnert Naski.

Die Kunden haben die Fusion von Anfang an begrüßt. Außerdem ist der Investitionsaufwand im Laufe der vergangenen Jahre kontinuierlich gesunken. Auch gibt es viele operative Synergien: „Verkehre werden dort umgeschlagen, wo es für die Kunden am besten ist. Alle acht Hafenteile haben heute ein eigenes Profil“, berichtet der CEO. →



FOTO: VECTORTOCK/SIRANAMWONG, FLATIRON, COPENHAGEN MALMÖ PORT, PORT OF HAMINA-KOTKA LTD.



North Sea Port: Niederländisch-flämischer Hafenverbund will hoch hinaus

Durch einen Kanal waren sie schon zuvor verbunden. Zum North Sea Port fusionierten die niederländischen Zeeland Seaports (Vlissingen und Terneuzen) und der flämisch-belgische Hafen Gent aber erst zum Jahresbeginn 2018.

Vergangenes Jahr folgte bereits der nächste Schritt des 60 Kilometer langen, grenzüberschreitenden Hafens: Im April 2022 unterzeichneten der North Sea Port und der Hafen von Göteborg eine Vereinbarung über eine enge Zusammenarbeit. Im Mittelpunkt steht dabei der Aufbau eines Netzes mittelgroßer europäischer Häfen und die Arbeit am Energiemanagement in den Häfen. Durch die Zusammenarbeit wollen die Häfen außerdem ihre kommerziellen Interessen stärken und die Ladungsströme untereinander fördern.

Port of Antwerp-Bruges: Gemeinsam zum Welthafen der Zukunft wachsen

Über eine etwaige Zusammenarbeit der belgischen Häfen Antwerpen und Brügge hatte es immer wieder Spekulationen gegeben. Nach jahrelangen Diskussionen und Verhandlungen einigten sich die Städte im Februar 2021 über die Fusion ihrer beiden Häfen unter dem Namen Port of Antwerp-Bruges. Ihr Ziel: eine Stärkung der Position der Häfen in der globalen Lieferkette und nachhaltiges Wachstum.



Von Vorteil ist dabei, dass beide in hohem Maße komplementär sind: So ist Antwerpen stark beim Transport und der Lagerung von Containern, Stückgut und chemischen Produkten, während Zeebrügge ein wichtiger Hafen für den RoRo-Verkehr, den Containerumschlag und den Umschlag von Flüssigerdgas ist.

Dadurch gibt es einige Synergien: „Container, die in Antwerpen nicht umgeschlagen werden konnten, wurden nach Zeebrügge umgeleitet, wo Kapazitäten vorhanden waren“, berichtet Lennart Verstappen, Corporate Communication Advisor beim Port of Antwerp Bruges. In Sachen Flüssigmassengut habe es in Zeebrügge ein starkes LNG-Volumen gegeben, während der Umschlag von Chemikalien in Antwerpen leicht rückläufig gewesen sei. Allerdings: „Auf der Ebene des Gesamtumsatzes zeigt sich, dass der Rückgang bei den Containern durch die guten Ergebnisse in anderen Sektoren kompensiert wird.“

Haropa Port: Logistischer Korridor an der Seine-Achse für Waren aus aller Welt

Im Zentralstaat Frankreich war es eine nationale Hafenstrategie, die den Ausschlag gab. Im Juni 2021 fusionierten die drei französischen Häfen an der Seine-Achse, Le Havre, Rouen und Paris, zu einer einzigen öffentlichen Einrichtung. 2012 hatten sie auch schon die wirtschaftliche Interessenvereinigung Haropa gegründet.

Ziel war es, unter anderem die Größendimension zu ändern, resilienter gegenüber konjunkturellen Veränderungen und externen Einflüssen zu werden, Marktanteile im gesamten Flusskorridor zurückzugewinnen und die Steuerung zu vereinheitlichen. Außerdem sollte Paris eine maritime Absatzmöglichkeit verschafft werden und durch nachhaltige Transporte ins Hinterland die Energiewende gefördert werden.

Auch wenn die drei Häfen zuvor keine Konkurrenten darstellten und jeweils ihre Spezialgebiete, Stärken und Schwächen (Container für Le Havre, Getreide und Agrarindustrie für Rouen, Binnenschifftransport von Baumaterialien und Stadtlieferungen für Paris) hatten: Befürchtungen, die eher historisch-kulturell als wirtschaftlich geprägt waren, gab es dennoch. Keiner der Standorte wollte seine jeweiligen Besonderheiten, seine eigene Identität und seine Organisation verlieren. Gelöst wurde diese Situation durch die Einführung einer neuen Unternehmensführung unter Einbeziehung aller Interessengruppen. (cb) □



FOTO: NORTH SEA PORT, PORT OF ANTWERP-BRUGES, HAROPA PORT

REGISTER NOW!

ESPO CONFERENCE 2023

01.-02.06.2023
PARKHOTEL, BREMEN

ESPO-CONFERENCE.COM



Ministry of Science and Ports



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

Free Hanseatic City of Bremen

EINE EINLADUNG ZUM MITDENKEN

Seit knapp drei Jahren setzt Hellmann Worldwide Logistics auf „agiles Arbeiten“. Schon jetzt wird deutlich, dass sich der Logistikdienstleister aus Osnabrück mit dieser Entscheidung nicht auf einen Kurztrip, sondern auf eine lange Reise begeben hat.

Gewissermaßen als Reiseleiter fungiert dabei Tobias Heuser, Head of Digital Products bei Hellmann. Er sieht das Anfang der 2000er-Jahre in der Softwareentwicklung entstandene Mindset des „agilen Arbeitens“ als optimale Vorgehensweise für das Unternehmen, um sich möglichst schnell auf Veränderungen einzustellen und sich erfolgreich im Markt zu etablieren. „Um unsere Qualität zu erhöhen, haben wir im Jahr 2020 in einer Abteilung mit rund 20 Mitarbeiter*innen damit angefangen, den Weg der agilen Transformation zu beschreiten. Heute sind bereits knapp 150 Mitarbeiter*innen verschiedener Abteilungen involviert, und es fühlt sich richtig gut an, auch wenn der Weg manchmal steinig ist“, bilanziert Heuser. Für diese Reise hat er Hellmann einen Sticker mit dem Motto „Sooner – Safer – Happier“ auf die Koffer geklebt: „Das heißt, wir wollen bessere Software bauen, unsere Liefersgeschwindigkeit erhöhen, unser Leistungsspektrum noch sicherer gestalten und damit sowohl unsere Kunden als auch unsere Mitarbeiter*innen glücklicher machen.“

Im Zuge des agilen Transformationsprozesses werden unter anderem regelmäßig die Bedürfnisse der internen und externen Nutzer hinterfragt. Dazu lädt Hellmann beispielsweise alle zwei Wochen Kunden und Mitarbeiter aus der ganzen Welt zu einem virtuellen Meeting ein. Dabei geht es darum, im gemeinsamen Gespräch zu eruieren, wie verschiedene digitale Lösungen optimiert werden können. Darüber hinaus gilt es, die entwickelten Lösungsansätze zeitnah in der Realität zu testen und gegebenenfalls erforderliche Kurskorrekturen vorzunehmen. Um die spezifische

Fragestellung eines Projekts unter möglichst vielen Aspekten zu beleuchten, bestehen die agilen Teams bei Hellmann aus maximal zehn Mitarbeitern aus unterschiedlichen Unternehmensbereichen. „Mit dabei sind immer ein Product Owner, ein Agile Coach und mehrere Developer. Der Product Owner ist für die Effektivität zuständig, der Agile Coach für die Effizienz im Team. Bei den Developern kann es sich je nach Zielrichtung um einen Softwareentwickler, einen Business-Analysten oder einen UX-Designer aus unserer Digital Unit handeln“, so Heuser. Wichtig ist es dem Head of Digital Products in diesem Kontext zu betonen, dass diese Teams abteilungsübergreifend arbeiten und ähnlich wie eine Fußballmannschaft agieren: „Wie Verteidiger oder Stürmer decken die Mitspieler unterschiedliche Aufgaben ab, die am Ende zu einem erfolgreichen Gesamtergebnis führen sollen.“

Kein Abarbeiten von Lastenheften

Dem Aspekt der schnellen Lösungsfindung tragen überdies das Timing und die Arbeitsweise der Teams Rechnung. Dazu setzt Hellmann unter anderem auf vier Typen von virtuellen Meetings, die die unternehmensinternen Bezeichnungen „Daily“, „Sprint-Planning“, „Sprint-Review“ und „Sprint-Retros“ tragen. Während die „Dailys“ täglich stattfinden und nur bis zu 30 Minuten lang sind, finden „Sprint-Planings“, „Sprint-Reviews“ und „Sprint-Retros“ alle zwei Wochen statt und dauern bis zu vier Stunden. „Mithilfe dieser regelmäßigen Meetingsvarianten wollen wir eben nicht wie früher monatlang



„Unsere agile Reise wird nie aufhören“.

Tobias Heuser, Head of Digital Products bei Hellmann

Lastenhefte abarbeiten, sondern frühzeitig unsere Stoßrichtung überprüfen, mögliche Sackgassen durch kundenorientierte Softwareentwicklung abklopfen und die Motivation des Teams hochhalten“, so Heuser. Dazu trage auch die dortige Diskussionskultur ohne Hierarchien bei. Diese habe sich bisher nicht nur als „echte Einladung zum Mitdenken“ entpuppt, sondern auch dazu beigetragen, dass die Teammitglieder vorbehaltlos ihre Sicht der Dinge kundtun. Der Gedanke der offenen Unternehmenskommunikation ist bei Hellmann übrigens auch in der Architektur der Unternehmenszentrale sichtbar. Dort wurde ein Getreidespeicher von 1934 zu einem innovativen Bürokonzept umgestaltet. „Der Speicher 3 ist ein Ort der Begegnung mit einem offenen Treppenhaus und ohne den üblichen Empfangsbereich. Hier treffen sich Mitarbeiter*innen zur bereichsübergreifenden Kommunikation in gemütlicher Atmosphäre“, so Heuser.

Blick auf den „Speicher 3“ in der Hellmann-Zentrale in Osnabrück. Hier wird offene Unternehmenskommunikation gelebt.



FOTO: HELLMANN WORLDWIDE LOGISTICS (3X)

Mit „Smart Ocean“ und „HITS“ auf der Erfolgspur

Die Fortschritte durch das agile Arbeiten macht er für Hellmann unter anderem an zwei Projekten fest: dem Quotierungstool „HITS“ und dem Tracking-Tool „Smart Ocean“. Bei HITS geht es darum, den Kunden ein Angebot für einen Luft- oder Seetransport von A nach B zu unterbreiten. Die agile Arbeitsweise sorgt mittels aller zwei Wochen stattfindenden Feedbackschleifen dafür, dass überprüft wird, inwieweit man die Nutzerbedürfnisse befriedigt. „Das Digitalprodukt HITS wird sehr gut angenommen und spiegelt sich in einer deutlich gestiegenen Abschlussquote wider“, erklärt Heuser. Im Zuge von „Smart Ocean“ ist es Hellmann hingegen gelungen, über einen kontinuierlichen Abstimmungsprozess mit dem Kunden seine diesbezügliche Software zur Sendungsverfolgung von Seefrachtcontainern zu optimieren. Das zeigt sich beispielsweise in der Funktion Container zu tracken – egal welcher Dienstleister die Beförderung durchführt. Denn der Kunde möchte seine gesamte Logistik in einer Weboberfläche managen und nicht verschiedene Applikationen von verschiedenen Dienstleistern ansteuern müssen.

Mit diesen Erfahrungen im Gepäck hat sich das agile Arbeiten für Heuser als wichtiger und richtiger Schritt gezeigt, um die bestehende Digitaleinheit von Hellmann weiter zu professionalisieren. Für den Start im Jahr 2020 hatte man sich unter anderem die Expertise der externen Digitalberatung Etribes eingeholt und mit deren Hilfe im Laufe der Zeit auch intern sogenannte Agile Coaches installiert. „Da ich an lebenslanges Lernen glaube, bin ich fest davon überzeugt, dass unsere agile Reise nie aufhören wird. Denn es wird immer wieder neue Technologien und neue Ideen geben, die einen Umdenkprozess und einen weiteren evolutionären Schritt erfordern. Auf welchem Weg wir ans Ziel kommen werden, kann ich aber nicht sagen“, macht Heuser mit einem Augenzwinkern den ergebnisoffenen Charakter des „agilen Arbeitens“ deutlich. (bre) □

FAKTEN

**HELLMANN
WORLDWIDE
LOGISTICS**

GEGRÜNDET
1871

HAUPTPRODUKTE

Airfreight, Seafreight,
Road & Rail, Contract
Logistics

MITARBEITER
über 12.300 in 264 Niederlassungen weltweit

HAUPTSITZ
Osnabrück

UMSATZ 2021
4,07 Milliarden Euro

Weitere
Informationen:

www.hellmann.com/de



SIEMENS GAMESA ZEIGT SICH SPRINTBEREIT

CUXHAVEN Ende Januar besuchte Bundeswirtschaftsminister Robert Habeck (l.) das Cuxhavener Werk von Siemens Gamesa, das 2018 offiziell eröffnet wurde und in dem Turbinen für Offshore-Windkraftanlagen hergestellt werden. Im Zuge seines Besuches, der mit einer Werksführung von Siemens-Gamesa-Chef Jochen Eickholt (r.) verbunden war, machte Habeck deutlich, dass er das Ausbauziel für Windenergie von 30 Gigawatt bis 2030 als realistisch ansehe. „Da hat sich Deutschland wirklich was vorgenommen“, sagte er. Eickholt signalisierte, dass sein Unternehmen zu dem damit verbundenen „Sprint“ bereit sei.



TO GROUP UNTERSTÜTZT BAHRI LOGISTICS

BREMEN Seit Kurzem bietet Bahri Logistics einen neuen Liniendienst mit RoRo-Schiffen an, der die asiatischen Häfen mit Indien und Nordeuropa verbindet. Anfang März hat dieser Dienst mit der 220 Meter langen „Bahri Yanbu“ erstmals auch am BLG Auto-terminal in Bremerhaven festgemacht. Unterstützt wird die saudi-arabische Staatsreederei dabei von der Transport Overseas (TO) Group. Das Bremer Logistikunternehmen fungiert als Generalagent der Araber und übernimmt zudem deren Vertrieb in Antwerpen (Belgien). Ende 2022 wurde die TO Group von Bahri Logistics als bester nordeuropäischer Agent ausgezeichnet.



STARTSCHUSS FÜR DREI NEUE PASSAGIERBRÜCKEN

BREMERHAVEN An der Columbuskaje begann im Januar der Aufbau der ersten neuen Passagierbrücke für das Kreuzfahrtterminal. Der spanische Engineering-Konzern Adelte hat im Auftrag der Hafenmanagementgesellschaft bremenports insgesamt drei neue Passagierbrücken gebaut. Deren Installation ergänzt den im November 2021 gestarteten Neubau der Columbuskaje. Die Kaje, über die in Bremerhaven die Passagierschiffahrt abgewickelt wird, wird bis zum Herbst 2023 auf einer Länge von 620 Metern neu gebaut und dabei 20 Meter in die Weser verbreitert. Die drei neuen Brücken vom Typ „Pegasus“ werden deutlich länger sein als ihre Vorgänger, die vor fast zwei Jahrzehnten errichtet worden waren. Mit den neuen Brücken kann das Kreuzfahrtterminal dann jedes große Kreuzfahrtschiff aufnehmen, auch solche mit überhängenden Rettungsbooten. Adelte will die erste Brücke bis April 2023 installieren. Zwei weitere Brücken sollen bis zum Herbst 2023 folgen.

OFFIZIELLER BAUSTART FÜR LNG-ANLEGER

STADE Nach der Eröffnung des ersten deutschen LNG-Terminals am 17. Dezember in Wilhelmshaven folgte im Januar der erste Rammschlag für den Bau des nächsten Flüssiggasanlegers in Niedersachsen. Für NPorts ist diese Maßnahme mit bis zu 300 Millionen Euro Investitionssumme das größte Bauprojekt seit Bestehen der Hafengesellschaft. Die Inbetriebnahme des Anlegers für verflüssigte Gase für eine schwimmende Speicher- und Wiederverdampfungseinheit FSRU (Floating Storage and Regasification Unit) ist im Winter 2023/24 geplant. Pro Jahr sollen dort dann rund 50 LNG-Tanker abgefertigt werden.



BLG LOGISTICS UND DEKRA BÜNDELN KOMPETENZEN

BREMEN Matthias Magnor, Chief Operating Officer und Mitglied des Vorstands bei BLG LOGISTICS (2. v. l.), und Dekra-Deutschland-Chef Guido Kutschera (2. v. r.) haben im Januar eine langfristige Partnerschaft ihrer Unternehmen vereinbart. Dabei wollen die Partner strategische Themen gemeinsam angehen und ihre Stärken in den Bereichen Digitalisierung, Nachhaltigkeit und Qualifizierung zusammenführen. Das gilt insbesondere für die Fahrzeuglogistik. Denn mit über vier Millionen transportierten Fahrzeugen pro Jahr ist BLG LOGISTICS nach eigener Aussage der führende Automobillogistiker in Europa.

FOTO: TO GROUP, ANDREAS BURMANN (2X), SIEMENS GAMESA, BREMENPORTS (2X), BLG LOGISTICS, SCHEER, PRIVAT, NORDFROST

BAUSTART FÜR MAERSK LOGISTIK CAMPUS

BREMERHAVEN Im Februar erfolgte der erste Spatenstich für den neuen Maersk Logistik Campus im Bremerhavener Fischereihafen: Auf knapp 70.000 Quadratmetern Fläche soll bis zum zweiten Quartal 2024 ein modernes und nachhaltiges Logistikzentrum für die Lagerung von Sportartikeln und weiteren Gütern sowie Platz für Büros und Verwaltung entstehen. „Der neue Standort von Maersk in Bremerhaven ist mit rund 300 Arbeitsplätzen ein wichtiger Beitrag zur langfristigen Stärkung unserer Region. Wir freuen uns sehr über dieses starke Bekenntnis eines der wichtigsten Partner unseres Hafens, der mit dieser Investitionsentscheidung seine Ambitionen für eine nachhaltige Unternehmensentwicklung unterstreicht“, sagte Bremens Hafensenatorin Dr. Claudia Schilling beim symbolischen Spatenstich. Vor Ort waren auch Maersk-Manager Jens-Ole Krenzien, Felix Zilling und Christoph Telker, beide von der Deutschen Logistik Holding (DLH), sowie Bremerhavens Oberbürgermeister Melf Grantz.



GROSSSCHIFFS-LIEGEPLATZ IN BRAKE EINGEWEIHT

BRAKE In Anwesenheit von Niedersachsens Minister für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung, Olaf Lies, und NPorts-Geschäftsführer Holger Banik wurde im Februar der erste Großschiffsliegeplatz am Südpier in Brake eingeweiht. Zuvor hatte NPorts die Anlage für rund zehn Millionen Euro saniert, damit sie modernsten Anforderungen entspricht. „Mit der Inbetriebnahme stärken wir weiter die Bedeutung des Braker Hafens als bedeutsamer Umschlagplatz für Agrarprodukte. Außerdem sichern wir mit diesen Investitionen den Hafen als bedeutenden Arbeitgeber in der Region“, so Lies bei der Einweihung.



LICHTBLICKE IM HAFEN NORDDEICH

NORDDEICH Mit digitalen Lösungen soll Licht künftig so gesteuert werden, dass ein sicherer Hafenbetrieb beim Warenumsschlag und den Passagierbewegungen gewährleistet ist sowie die Auswirkungen auf das Wattenmeer reduziert werden. Zu diesem Zweck kamen im Februar Vertreter von Umweltverbänden, Wattenmeer-Organisationen, Hafengesellschaften zum Wissens- und Erfahrungsaustausch in Norddeich zusammen. Als Ziel wurde eine smarte, am Bedarf orientierte Lichtsteuerung ausgegeben. Das senke den Energieverbrauch und trage durch reduzierte Lichtmengen zum Schutz von Tieren und Pflanzen bei.



INTERDISZIPLINÄRER EXPERTE FÜR JADE HOCHSCHULE

ELSFLETH Im Januar wurde Dr. Georgios Athanassiou auf eine Professur für Mensch-Maschine-Interaktion in autonomen Schiffsführungssystemen an die Jade Hochschule berufen. Der gebürtige Grieche arbeitete zuletzt am Leibniz-Institut für Arbeitsforschung im Fachbereich Ergonomie in Dortmund, wo er zwei EU-Projekte koordinierte. Parallel lehrte er am Fachbereich Seefahrt und Logistik der Jade Hochschule und an der Hessischen Hochschule für Polizei und Verwaltung. „Ich freue mich darauf, den Aspekt der menschenzentrierten Systemgestaltung als Weg in die Zukunft maritimer Arbeit voranzutreiben“, so Athanassiou.



PARTNERSCHAFT FÜR NACHHALTIGE ENERGIELOGISTIK

WILHELMSHAVEN/HAMBURG Um der steigenden Nachfrage nach nachhaltig erzeugter Energie und dem damit verbundenen Bedarf an ausgefeilten Logistikkonzepten für die Lagerung und den Transport von Komponenten gerecht zu werden, haben Deugro und Nordfrost im Januar ihre Stärken in einer Kooperation gebündelt. Mit dem neuen Green Energy Logistics Hub soll die Energiebranche von und nach Wilhelmshaven land- und wasserseitig bedient werden. Zielgruppen seien Kunden aus der On- und Offshore-Windenergiebranche sowie Produzenten und Lieferanten von Konverterstationen, Umspannwerken, Kabeln und Transformatoren.

BLAUPAUSE FÜR GRÜNE LÖSUNGEN

Von Bremen aus setzt sich Planblue für den Schutz der Ozeane ein. Das Start-up hat sich darauf spezialisiert, mit Unterwasserkameras eine Vielzahl von Daten über den Meeresboden zu sammeln und diese standardisiert, detailliert und in Verbindung mit georeferenzierten Daten seinen Auftraggebern zur Verfügung zu stellen. Denn während Landkarten problemlos verfügbar sind, ist der Meeresboden immer noch weitgehend unbekannt und unkartiert.

Mit Spezialkameras sammelt Planblue eine Vielzahl von Daten über den Meeresboden.



Diesen Zustand will Planblue möglichst zeitnah ändern. Sein Know-how und seine Technologie stellt das Start-up aber nicht jedem zur Verfügung. „Wir unterstützen keine Unternehmen, die dem Klima schaden“, stellt Gründer Joost den Haan klar und ergänzt: „Die Gesundheit der Ozeane ist für unseren Kampf gegen den Klimawandel von entscheidender Bedeutung, denn die Ozeane sind komplexe Ökosysteme, die in den kommenden Jahren auch als wichtige Kohlenstoffspeicher fungieren können.“ Die Daten sammelt Planblue mit Spezialkameras wie Hyperspektralkameras und verschiedenen Sensoren für Navigation, Lichtopazität und Tiefenschätzung, die das Start-up „DiveRay“ nennt. „Während eine normale Kamera nur sehen kann, um was es sich bei den Aufnahmen handelt, also zum Beispiel Seegrass, liefert eine Hyperspektralkamera Daten, die genauen Aufschluss über den Grad der Gesundheit eben dieses Grases geben“, erläutert den Haan. Nach dem Tauchgang werden die Aufnahmen mittels der Softwareplattform „SeafloorAtlas“ mit künstlicher Intelligenz und maschinellem Lernen kombiniert und analysiert. Das Ergebnis sind Daten, die in Bezug auf Quantität und Qualität neue Maßstäbe setzen und vielfältig genutzt werden können. So wurden bei Tauchgängen in den letzten Jahren auch Daten gesammelt, die Aufschluss darüber gaben, welche Mengen von Plastikmüll am Meeresgrund liegen.

Gegenwärtig nutzt Planblue seine Technologie vor allem zur Bewertung des Kohlenstoffspeicherpotenzials von Seegrasswiesen.

Dazu ist der DiveRay rund um den Globus im Einsatz, insbesondere aber in der Küstenregion im Mittelmeer. „Seegrass speichert bis zu 18-mal so viel Kohlendioxid wie ein Baum – und das nach aktuellem Forschungsstand nicht nur über 100, sondern über 1.000 Jahre“, umreißt den Haan die Bedeutung dieser Pflanzengattung für den Klimaschutz. Diesen nimmt Planblue derzeit mit 25 Mitarbeitern – vom Ingenieur über den Wissenschaftler bis zum Softwareentwickler – und mit reichlich Vorschusslorbeeren in Angriff. So wurde das Start-up 2022 mit dem „Geospatial Innovation Award“ ausgezeichnet und gewann Anfang 2023 die „Ocean Data Challenge.“ Zudem erhielt man jüngst eine prestigeträchtige Förderung durch die EU. [\(bre\)](#)



„Wir unterstützen keine Unternehmen, die dem Klima schaden.“

Joost den Haan,
Gründer von Planblue

FOTO: PLANBLUE



DIETER JANECEK FOLGT AUF CLAUDIA MÜLLER

BERLIN Seit Januar ist Dieter Janecek neuer Koordinator der Bundesregierung für die Maritime Wirtschaft und Tourismus. Er trat damit die Nachfolge von Claudia Müller an, die zuvor als Parlamentarische Staatssekretärin in das Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft gewechselt war. Bei einem Treffen mit Angela Titzrath, der Präsidentin des Zentralverbands der deutschen Seehafengebiete (ZDS), erklärte Janecek im Februar: „Häfen haben für Deutschland, für die Industrie und für die Bevölkerung eine Schlüsselrolle. Der überwiegende Teil des Imports und Exports von Energie, Rohstoffen und Konsumgütern läuft über Häfen. Hier haben Transformation, Energiewende und Green Deal eine große Bedeutung: die Schaffung der Umschlags- und Lagerungsstrukturen für moderne und klimafreundliche Energieträger. Darüber hinaus muss auch der Hafen klimaneutral und resilient werden, um selbst Sicherheits- und Umweltauflagen zu genügen und wie in der Vergangenheit verlässlicher Partner in Krisenzeiten sein zu können. Es gilt, das Potenzial von Digitalisierung und Automatisierung zu nutzen und die Wettbewerbsfähigkeit der Häfen zu stützen.“



FOTO: SDN ANDRYSZAK, BLG LOGISTICS, BREMENPORTS, BUNDESTAG



50 JAHRE SCHUTZGEMEINSCHAFT SDN

VAREL-DANGAST Im Januar blickte die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste (SDN) auf ihren 50. Geburtstag. Anlässlich des Jubiläums sagte der SDN-Vorsitzende Gerd-Christian Wagner: „Über 50 Jahre gibt es die Schutzgemeinschaft SDN mittlerweile. Dabei fällt auf, dass sich die Bedrohung der Nordsee durch eine zunehmende Industrialisierung nebst ihren Auswirkungen – trotz aller einzelnen Erfolge – nicht vermindert hat.“ Im Mai wird die Schutzgemeinschaft ihr Bestehen im Nationalpark-Haus Varel-Dangast mit einer öffentlichen Feier begehen – und dabei auch einen Blick in die Zukunft werfen.

BLG VERSENDET VAN-ZULIEFERTEILE IN DIE USA

BREMEN Im Februar hat BLG LOGISTICS die Versorgung des Van-Montagewerks von Mercedes-Benz Vans in Charleston (USA) übernommen. Den Projektstart hielt Marc-Oliver Nandy, Director Global Supply Chain bei Mercedes-Benz Vans, mit einem Selfie fest. Zum BLG-Aufgabenspektrum zählen neben der Abwicklung und dem Versand der Teile europäischer Zulieferer auch die Bündelung der Waren- und Informationsströme am Standort Düsseldorf. Ein eigenes Warenmanagementsystem mit Schnittstellen zu Mercedes-Benz Vans, dem Zoll und den Reedereien stellt die reibungslose Kommunikation zwischen allen Beteiligten sicher.



NEUES WASSERSTOFFPROJEKT FÜR DIE SCHIENE

BREMEN/BREMERHAVEN/HAMBURG Der Frage, wie sich der Betrieb von Rangierloks im Hafen klimaneutral umsetzen lässt, widmet sich seit Januar das neue Verbundprojekt „sH2unter@ports“. Insgesamt sechs Kooperationspartner – die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser (evb), das Smart Mobility Institute an der Hochschule Bremerhaven, das Institut für Energie und Kreislaufwirtschaft an der Hochschule Bremen (IEKrW), Alstom, bremenports und die Hamburg Port Authority – arbeiten an dem Ziel, Rangierlokomotiven in Bremer und Hamburger Hafengebieten auf den Betrieb mit Wasserstoff umzustellen.

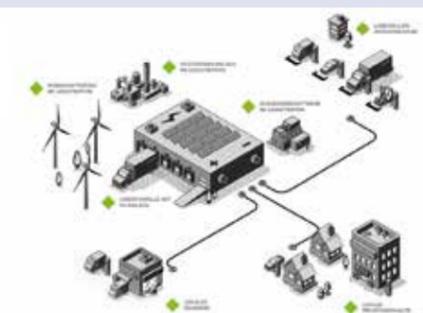
DOPPELTE VERSTÄRKUNG FÜR LS CARGO LOGISTICS

BREMEN Der Bremer Projektlogistik- und Schwergutexperte LS Cargo Logistics hat sein Managementteam im ersten Quartal mit den Geschäftsführern Thomas Meisner und Holger Hinrichs verstärkt. Hinrichs (COO) verfügt über 25 Jahre Erfahrung in der Projektlogistik und Schifffahrtsbranche und leitet das operative Geschäft im Logistikbereich federführend. Meisner wird als langjähriger Mitarbeiter die Position des Chief Commercial Officers (CCO) übernehmen. Beide komplettieren damit die Geschäftsführung um Ole Dammann bei dem zur Dettmer Group gehörenden Unternehmen.



JADEWESERPORT STÖSST ZUR INITIATIVE „POWER OF LOGISTICS“

WILHELMSHAVEN Deutschlands einziger Container-Tiefwasserhafen, der JadeWeserPort, gehört seit Januar zu den Mitgliedern der Initiative „Power of Logistics“. Zusammen mit Logistikdienstleistern, Entwicklern von Logistikimmobilien und Energieunternehmen will die Initiative insbesondere den Ausbau regenerativer Energien und die Nutzung von überschüssigen Kapazitäten aus der Logistik anstoßen sowie das Potenzial von Logistikimmobilien aufzeigen. Denn dort wird bis dato nur ein Bruchteil des möglichen nachhaltigen Energiepotenzials genutzt. Gegründet wurde die Initiative 2022 vom Themenkreis Logistikimmobilien der Bundesvereinigung Logistik (BVL).



LESCHACO ERÖFFNET CHEMIE-LOGISTIKCENTER IN MOERDIJK

BREMEN/MOERDIJK Nach der Eröffnung eines neuen Chemikalien- und Gefahrgutlagers in Malaysia im Januar 2022 hat Leschaco in diesem Januar mit dem Industrieflächenentwickler David Hart Beheer (DHG) einen Mietvertrag über den Bau eines neuen ADR Warehouse im niederländischen Moerdijk unterzeichnet. Die 290.000 Quadratmeter große Anlage soll im dritten Quartal dieses Jahres bezugsfertig sein. Der Standort Moerdijk, der zwischen den Häfen von Rotterdam und Antwerpen liegt, garantiert eine optimale Erreichbarkeit zum europäischen Hinterland, erklärte das Bremer Speditionsunternehmen.



VORBILDICHE UMWELTSTANDARDS

BREMEN Die ESPO hat die bremischen Häfen im Februar bereits zum sechsten Mal erfolgreich nach dem EcoPorts-Umweltmanagementstandard PERS zertifiziert. ESPO-Generalsekretärin Isabelle Ryckbost (r.) gratulierte den bremischen Häfen und ihrem Geschäftsführer Robert Howe (l.) zur Erneuerung ihrer Umweltzertifizierung und sagte: „Wir wissen, dass Nachhaltigkeit in den Genen von bremenports steckt und keine einmalige Leistung ist. Die bevorstehende ESPO-Konferenz in Bremen wird eine gute Gelegenheit für Europas Häfen sein, mehr über Bremens Nachhaltigkeitsbemühungen und -initiativen zu erfahren.“

NOSTA LOGISTICS ERNENNT HORNIG ZUM CSO

OSNABRÜCK Bei Nosta Logistics hat Sven Hornig erweiterte Zuständigkeiten erhalten. Rückwirkend zum 1. Januar ist er zum Chief Sales Officer (CSO) des Osnabrücker Logistikdienstleisters ernannt worden. In seiner vorherigen Position als Head of Sales verantwortete Hornig die nationalen Vertriebsaktivitäten der Geschäftseinheiten Road, Sea & Air und Warehousing sowie den Customer- und Salesupport. Zu seinen zusätzlichen Aktivitäten zählen nun auch die Bereiche Strategy Sales einschließlich Key-Account-Management und Customer Development sowie das Salesmarketing.



DLR ERÖFFNET INSTITUT FÜR ZUKÜNFTIGE MOBILITÄT

OLDENBURG Ende Januar eröffnete das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) in Oldenburg das Institut für Systems Engineering für zukünftige Mobilität. „Das Institut entwickelt Methoden, um komplexe Systeme effizient zu entwickeln und zu testen. Diese Forschung ist elementar für die Sicherheit und Zulassung von hoch automatisierten und autonomen Verkehrsmitteln“, betont Professorin Anke Kaysser-Pyzalla, Vorstandsvorsitzende des DLR. „Die wissenschaftlichen Arbeiten des neuen Instituts ergänzen in idealer Weise die interdisziplinäre und anwendungsorientierte Forschung des DLR, vor allem im Bereich der Schifffahrt.“



UMSCHLAGSPLUS IN DEN NIEDERSÄCHSISCHEN SEEHÄFEN

OLDENBURG Mit gut 54 Millionen Tonnen gingen 2022 rund sechs Prozent mehr Güter als 2021 über die Kaikanten der neun niedersächsischen Seehäfen in Brake, Cuxhaven, Emden, Leer, Nordenham, Oldenburg, Papenburg, Stade und in Wilhelmshaven. Dabei war das Jahr 2022 vor allem durch starke Entwicklungen im Bereich der festen Massengüter geprägt, deren Umschlag mit 14,93 Millionen Tonnen um 20 Prozent gestiegen ist (2021: 12,41 Millionen). Um zwei Prozent wuchs überdies auch der Umschlag von flüssigen Massengütern (2022: 25,88 Millionen Tonnen, 2021: 25,44 Millionen Tonnen), während der Umschlag von Stückgütern (inklusive RoRo und Containern) mit rund 19,60 Millionen Tonnen (2021: 21 Millionen Tonnen) leichte Verluste (minus sieben Prozent) einfuhr. Der Rückgang in diesem Ladungssegment konnte auch durch die guten Ergebnisse bei den Forstprodukten nicht aufgefangen werden. Der Umschlag von rund 1,43 Millionen Neufahrzeugen ergab einen Anstieg von knapp zwölf Prozent im Vergleich zu 2021 (1,27 Millionen).



DETRA ERWEITERT MIT STRUDTHOFF DIE GESCHÄFTSFÜHRUNG

BREMEN Mit Wirkung zum 1. Februar wurde Michael Strudthoff zum weiteren Geschäftsführer beim Schifffahrts-Kontor Detra bestellt. Seit Dezember 1991 ist Strudthoff, der im September 2015 Prokura erhielt, dort beschäftigt. Das Management von Detra besteht neben ihm, aus Andreas Niemeyer und Ann-Christine Dettmer. Als Kerngeschäft weist Detra die Klarierung von Seeschiffen rund um die Weser- und Elbehäfen sowie die Befrachtung von Massengütern, Stückgütern und Projektladungen aus. Das Unternehmen mit Hauptsitz in Bremen und einer Zweigniederlassung in Hamburg ist eine Tochterfirma der Dettmer Group.



TX LOGISTIK UND EGIM ERWEITERN HINTERLANDNETZ

WILHELMSHAVEN Im Januar hat TX Logistik eine neue Hinterlandverbindung zwischen Wilhelmshaven und Süddeutschland gestartet – mit einem Rundlauf pro Woche zwischen dem JadeWeserPort und den Bahnterminals in Nürnberg und Kornwestheim. Beide Relationen werden als direkte Verbindungen gefahren und über die Produktionsplattform BoxXpress angeboten. Zielort in Nürnberg ist das TriCon Container-Terminal und in Kornwestheim das Duss-Kombiterminal. Neben TX-Logistik bietet auch die EUROGATE Intermodal GmbH (EGIM) seit Januar Bahnverbindungen von Wilhelmshaven nach Kornwestheim, München, Nürnberg und Duisburg an.

MEILENSTEIN FÜR DIE DIGITALE TRANSFORMATION

BREMERHAVEN Das SAMS kommt an die Stromkaje im Überseehafen. SAMS steht als Abkürzung für „SchiffsAnlegeMess-System“ und soll Anlegemanöver an der Stromkaje digital unterstützen. Beim Kick-off im Februar für das vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr geförderte Projekt übergaben Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing (r.) und bremenports-Geschäftsführer Robert Howe (r.) den Förderbescheid für das SAMS an die Bremer Hafensensorin Dr. Claudia Schilling. „Die digitale Transformation der Häfen ist in vollem Gange, es wird immer smarter, effizienter und sicherer gearbeitet“, so Wissing.



BREMENPORTS LEGT FOKUS AUF SCHLEUSENSANIERUNG

BREMERHAVEN Mit einem vollen Auftragsbuch ist bremenports in das Jahr 2023 gestartet. Im Rahmen der zahlreichen Sanierungsprojekte ging es im Februar am Geeste-Tidesperrwerk in Bremerhaven los. Dort wurden ein Stemmtor repariert, die Dichtungsgummis erneuert und die Schütztäfel instand gesetzt. Ab Mitte April kommt an der Kaiserschleuse schweres Gerät zum Einsatz, um am Binnenhaupt die Unterwasserlaufschienen und den Unterwagen auszutauschen. Ende Juni wird dann die Nordschleuse gesperrt, an deren Binnenhaupt ebenfalls umfangreiche Sanierungsarbeiten an den Unterwagen vorgenommen werden.

GRAFIK: THEMENKREIS LOGISTIKIMMOBILIEN DER BVL - FOTO: DETTMER GROUP, LESCHACO, BREMENPORTS (3X), NOSTA LOGISTICS, RHEINUS MIDGARD, DETRA, JADEWESERPORT

2023			
APR	18. 4. 2023	BHV-Hafenclub www.bhv-bremen.de Bremen, Deutschland	
	20. 4. 2023	Logistics Talk www.bremenports.de/veranstaltungen Leipzig, Deutschland	
	25. – 27. 4. 2023	WindEurope www.windeurope.org/annual2023/ Kopenhagen, Dänemark	
MAI	2. 5. 2023	BHV-Hafenclub www.bhv-bremen.de Bremen, Deutschland	
	9. 5. 2023	Hafen trifft Festland www.seaports.de, www.jadeweserport.de München, Deutschland	
	9. – 12. 5. 2023	transport logistic www.transportlogistic.de München, Deutschland	
	11. 5. 2023	Bremen-Empfang www.bremenports.de München, Deutschland	
	14. 5. 2023	Exkursion auf der Luneplate www.bremenports.de/veranstaltungen Bremerhaven, Deutschland	
	23. 5. 2023	Hafen trifft Festland www.seaports.de, www.jadeweserport.de Duisburg, Deutschland	
	24. – 25. 5. 2023	Real Estate Arena www.real-estate-arena.com Hannover, Deutschland	
JUN	31. 5. – 2. 6. 2023	ESPO-Konferenz www.bremenports.de Bremen, Deutschland	
	6. – 8. 6. 2023	Breakbulk Europe www.europe.breakbulk.com/home Rotterdam, Niederlande	
	7. 6. 2023	World Congress of Dredging and Surveying www.bremenports.de/veranstaltungen Bremen, Deutschland	
	15. 6. 2023	German Ports Empfang www.bremenports.de/veranstaltungen Berlin, Deutschland	

SAVE THE DATE

Zahlreiche spannende Veranstaltungen sind angekündigt und geplant. Doch mitunter kann es nach Redaktionsschluss noch kurzfristige Verschiebungen geben. Deshalb sind diese Angaben ohne Gewähr. Wir bitten Sie, diese noch einmal zeitnah zu prüfen, zum Beispiel auf unsere Website www.logistics-pilot.com/event-kalender/



IMPRESSUM

LOGISTICS PILOT
ISSN 2195-8548

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

Projekt- und Anzeigenleitung:
Thomas Walbröhl
Telefon: +49 421 30901-616
E-Mail: marketing@bremenports.de

Gültig ist die Anzeigenpreisliste vom 1.1.2023
www.bremenports.de/logistics-pilot

Verlag:
DVV Media Group GmbH
Heidenkampsweg 73–79, 20097 Hamburg
www.dvmedia.com

Projektmanagement:
Thorsten Breuer, verantwortlich;
Ciska van der Schalk

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

Layout:
Monique Dobrzalak

Druck:
müllerditzten, Bremerhaven
www.muellerditzten.de
gedruckt auf 100% recyceltem FSC-Papier

LOGISTICS PILOT erscheint sechsmal im Jahr in einer Auflage von 5.000 Exemplaren (Deutsch). Die Inhalte sind auch online unter www.logistics-pilot.com abrufbar. Bitte scannen Sie dafür den QR-Code. Für mobile Geräte steht im App Store und bei Google Play die kostenlose LOGISTICS-PILOT-App mit allen Ausgaben zum Download zur Verfügung.

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 Hafen- und Logistikvertretung e. V.
JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG
Seaports of Niedersachsen GmbH



WAS WIR TUN, NENNT MAN LOGISTIK. WIE WIR ES TUN, LEIDENSCHAFT.

Seit über 145 Jahren sind wir Ihr verlässlicher Partner für Seehafen- und Logistikdienstleistungen!

www.blg-logistics.com

Jetzt Ticket sichern!

transportlogistic.de/ticket



MESSE
MÜNCHEN

Experience Connectivity



9.–12. Mai 2023
Messe München

transportlogistic.de

tl transport
logistic

the leading exhibition