

Erneut Stillstand in den Seehäfen

Warnstreik noch bis Sonnabend

Bremen/Hamburg. Mit der größten Streikaktion seit Jahrzehnten haben Tausende Hafendarbeiter am Donnerstag erneut die Abfertigung von Frachtschiffen in den deutschen Nordseehäfen blockiert. Damit geraten die seit Beginn der Pandemie zunehmend gestörten Abläufe in den weltweiten Lieferketten unter zusätzlichen Druck. Vor diesem Hintergrund wollten Logistikunternehmen den Arbeitskampf nun per Gerichtsbeschluss stoppen, waren damit aber weitgehend nicht erfolgreich.

„Wir lassen die Verhältnismäßigkeit von Streiks rechtlich überprüfen“, hieß es in Branchenkreisen. Arbeitsgerichte in Bremen, Oldenburg und Wilhelmshaven lehnten Anträge auf einstweilige Verfügungen von mehreren Hafenlogistikern ab, den Warnstreik zu stoppen. Lediglich in Hamburg endete der Streit mit einem Vergleich, wie eine Sprecherin des Gerichts am Abend auf Anfrage mitteilte. Details zu den Inhalten dieser Entscheidung wurden zunächst nicht bekannt.

20 Frachter warten auf Abfertigung

Die Beschäftigten traten an allen wichtigen Häfen mit der Frühschicht in den Ausstand, erst am Samstagmorgen soll die Arbeit nach 48-stündiger Unterbrechung weitergehen. Neben dem größten deutschen Seehafen in Hamburg als zentralem Drehkreuz für Import und Exporte sind vor allem die Häfen in Bremerhaven, Bremen sowie Emden und Wilhelmshaven betroffen. Die Gewerkschaft Verdi will nach sieben ergebnislosen Gesprächsrunden im Tarifstreit um die Entlohnung der Hafendarbeiter nochmals den Druck auf die Arbeitgeber erhöhen.

Die Auswirkungen des Warnstreiks auf die Abfertigung der Container- und Frachtschiffe dürften erheblich sein und das Be- und Entladen weitgehend zum Erliegen bringen. Damit verschärft sich die ohnehin angespannte Lage mit einem Schiffsstau auf der Nordsee weiter und die Abläufe an den Kaikanten dürften noch weiter aus dem Tritt geraten. Die größte deutsche Containerreederei Hapag-Lloyd hatte ihre Kunden bereits am Vortag gewarnt, dass an den Containerterminals für zwei Tage voraussichtlich nichts mehr gehen wird.

Coronabedingt herrscht im globalen Verkehr von Container- und Frachtschiffen ohnehin schon lange großes Durcheinander. Nach jüngsten Berechnungen am Kiel Institut für Weltwirtschaft stecken in der Nordsee rund zwei Prozent der globalen Frachtkapazität im Stau. Derzeit warten rund 20 Frachter auf Ankerplätzen in der Deutschen Bucht auf Abfertigung, die meisten mit Ziel Hamburg. Vor diesem Hintergrund beantragten die Logistiker am Donnerstag bei mehreren Arbeitsgerichten einstweilige Verfügungen gegen den Ausstand. „Die Arbeitgeber waren der Auffassung, der Streik sei rechtswidrig“, sagte ein Sprecher des Bremer Arbeitsgerichtes. Unter anderem bemängelte die Arbeitgeberseite einen fehlenden Streikbeschluss der Gewerkschaft und eine nicht hinreichend konkrete Arbeitskampfforderung. Zudem führten sie an, dass das Gemeinwohl unverhältnismäßig belastet und beeinträchtigt werde und dass ein Schlichtungsverfahren hätte durchgeführt werden müssen. „In allen vier Punkten waren die Kammern anderer Meinung“, sagte der Bremer Sprecher. DPA

REDAKTION HAFEN

Telefon 0421 / 36 71 34 40

Mail: hafen@weser-kurier.de



Der Schiffsstau im April vor Schanghai: Mit digitalen Lösungen können die Logistikunternehmen ihren Kunden jederzeit sagen, wo sich deren Ware befindet. Das Beispiel des Bremer Unternehmens Brelog zeigt aber, dass mit höheren Budgets für die Digitalisierung die Firma für künftige Mitarbeiter wesentlich interessanter wird. FOTO: DPA/PICTURE-ALLIANCE

Digitalisierte Routen und Warenströme

Wie sich bei einem Bremer Hafenlogistiker Investitionen in neue Web-Lösungen auszahlen

VON FLORIAN SCHWIEGERSHAUSEN

Bremen. Alle reden von der Digitalisierung, doch was bedeutet das konkret für Unternehmen, und was haben sie davon? Zuerst bedeutet es Geldsummen, die man so bisher noch nicht in die Technik gesteckt hat. So ist es auch beim Bremer Logistikunternehmen Brelog gewesen, doch nun trägt es offenbar erste Früchte – auch wenn es darum geht, neue Beschäftigte zu finden.

Die geschäftsführenden Gesellschafter Thorsten Dornia und Arne Luecken können bei der Entwicklung ihres Unternehmens in den vergangenen Jahren auf eine positive Bilanz blicken. Das Unternehmen hat nun etwas mehr als 40 Beschäftigte, im kommenden Jahr wollen sie vom Tiefer in der Bremer Altstadt auf die andere Seite der Weser ins Tabakquartier umziehen, um dort mehr Platz zu haben.

Das Unternehmen hat verschiedene Spezialfelder: Über ihren Transport von Borkenkäfer-Holz aus deutschen Wäldern nach China berichtete sogar die Deutsche Welle, nachdem der WESER-KURIER darüber geschrieben hatte. Doch trotz des eigenen Wachstums gilt es, mit den Großen der Branche mitzuhalten. Und so begann Brelog vor einhalb Jahren, massiv in die Digitalisierung zu investieren. „Wir haben dabei unser Budget verdoppelt“, sagt Thorsten Dornia, der auch Vorstandsmitglied im Verein Bre-

mer Spediteure ist.

Dabei haben sie in Programme und in Web-Lösungen investiert, die es jedem Mitarbeiter ermöglichen, von jedem Ort mit Internetanschluss aus arbeiten zu können. Für diesen Schritt gebe es zwei wichtige Gründe. Auf der einen Seite verlangen die Kunden danach: „Sie wollen heutzutage jederzeit per „track and trace“ informiert sein, wo sich ihre Ware befindet“, sagt Arne Luecken. Dornia sieht inzwischen einen anderen Vorteil, der sich bereits auszahlt: „Wir haben jetzt zwei neue Mitarbeiter, die aus der Nähe von Hamburg arbeiten und eigentlich gar nicht bei uns hier im Büro.“

Vollbeschäftigung in Bremer Branche

Das spiegelt die allgemeine Situation der Branche wider. Nicht nur in Bremen herrscht hier seit mehr als einem Jahr Vollbeschäftigung: Die Suche nach Mitarbeitern ist schwierig. Nur wer digital gut aufgestellt sei, sei für künftige Beschäftigte interessant, ist sich Dornia sicher: „Erst recht die Jüngeren erwarten für die Arbeit ein Notebook oder iPad.“ Er nennt ein konkretes Beispiel für die digitalen Vorteile: „Wer die Frachtrate für einen Container braucht, kann das einzeln bei jeder Reederei über deren Web-Plattformen abfragen. Dafür braucht man etwa 30 Minuten. Wir greifen nun auf eine Plattform zu für all diese Plattformen. Die fragt wie eine Art Metasuchmaschine die Raten ab und

listet die sofort auf.“

Mit den Investitionen in neue digitale Lösungen ist Brelog auch weg von stationären Lösungen nur für das Büro. Bei der Finanzierung konnte die Firma auch auf Fördermittel des Bremer Mittelstandsprogramms „Restart“ zugreifen. „Anfang Januar hatten wir den Kontakt zur Bremer Aufbau-Bank, nach nur vier Tagen wurde uns der Förderantrag bewilligt“, berichtet der Brelog-Geschäftsführer und lobt ausdrücklich das schnelle Miteinander. Bis Mai konnten Bremer Unternehmen Anträge für diesen Fondertopf stellen, der speziell dafür gedacht war, Betriebe digitaler zu machen.

Die Logistikbranche ist bei der Digitalisierung führend. Das zeigt der Digitalisierungsindex, den die Deutsche Telekom zusammen mit dem Analystenhaus Techconsult seit sechs Jahren erhebt. Der Indexwert sank zwar verglichen zum Vorjahr um einen Punkt, mit 65 von 100 möglichen Punkten liegt er aber deutlich über dem branchenübergreifenden Durchschnitt von 59 Punkten. Thomas Spreitzer, Telekom-Vertriebschef für die Geschäftskunden, sagt: „87 Prozent der Unternehmen in der Logistikbranche wollen auch künftig in ihre Digitalisierung investieren. Die Anforderung, immer schneller reagieren zu müssen bei gleichzeitig steigender Komplexität – sei es durch Covid-19-Lockdowns, Containerstaus oder verändertes Kaufverhalten – machen die Digi-

talisierung notwendiger denn je.“

Bei Brelog ist zu beobachten, dass den jüngeren Kollegen, die digital aufgewachsen sind, die Technikoffensive leichter fällt als den Älteren. Die Brelog-Geschäftsführer stellen fest: „Da helfen die Jüngeren den Älteren im Alltag.“ Und die Logistiker merken: Trotz der digitalen Möglichkeiten sind die Mitarbeiter weiterhin gern im Büro.

Fortbildung auch für Ältere

Thorsten Dornia ist aus heutiger Sicht froh über die Investitionen in die Digitalisierung. Bei den immer noch durcheinandergeratenen Lieferketten profitiere das Unternehmen: „Analog von Hand ließe sich das doch kaum bewerkstelligen.“ Und auch aus einem weiteren Blickwinkel sollten die Logistikunternehmen in ihre Digitalisierung investieren: „Ich war vergangene Woche bei der Eröffnung von Bremens neuer Berufsschule für den Groß- und Außenhandel dabei. Dort werden die jungen Leute ab jetzt mit neuester Technik ausgebildet. Diesen Technikschrift müssen nun auch die Betriebe machen, um mithalten zu können.“

Dornia gefällt die Idee, dass an der neuen Berufsschule vielleicht auch ältere Beschäftigte Fortbildungen machen können, um sich mit digitalen Lösungen vertrauter zu machen: „Ich würde mich freuen, wenn sie dafür irgendwann nicht mehr nach Hamburg fahren müssen.“

ANZEIGE

Meer Sommer geht nicht!

Die perfekte Ergänzung für den Sommerurlaub:

- > Auch im Urlaub bestens informiert dank 24 Monate WK+ Premium inkl. E-Paper
- > Die perfekten Urlaubsbegleiter: iPad 9 ab 1 € Zuzahlung sowie wasserdichter Lautsprecher von JBL



Bereits ab
19,90 €
mtl.

Weitere Informationen und Bestellung unter:

[weser-kurier.de/sommeripad](https://www.weser-kurier.de/sommeripad)

0421 / 36 71 66 77

WESER
KURIER

DIGITAL

Schifffahrt wird sicherer

Neue Gefahr durch Cyber-Angriffe

VON ECKART GIENKE

München/Hamburg. Die internationale Schifffahrt ist deutlich sicherer geworden. Im vergangenen Jahr verloren Reedereien weltweit 94 größere Schiffe mit mehr als 100 Tonnen, geht aus einer Analyse von AGCS hervor, dem Industrie- und Spezialversicherer des Allianz-Konzerns. Das sei ein Rückgang von vier Prozent gemessen am Vorjahr, teilte das Unternehmen jetzt in München mit. In einem Zeitraum von zehn Jahren seien die Schiffsverluste sogar um 38 Prozent gefallen. Die meisten der verlorenen Schiffe sind den Angaben zufolge gesunken, andere gestrandet oder so stark beschädigt, dass sie nur noch abgewrackt werden können.

Der positive Trend der vergangenen Dekade habe sich damit fortgesetzt, erklärte AGCS-Experte Volker Dierks. Bei fast einem Viertel der Schiffsverluste sei schlechtes Wetter die Ursache gewesen, etwa Taifune in Asien oder Hurrikans in den USA. Sie hätten allein mehr als 20 Schiffe gekostet. Schiffe von deutschen Reedern waren nicht betroffen. Den letzten Totalverlust in der deutschen Handelsflotte gab es Anfang Januar 2015, als der Betonfrachter „Cemfjord“ der Reederei Brise vor der Küste Schottlands bei schwerem Wetter unterging und die acht Besatzungsmitglieder ums Leben kamen.

Bei fast allen Unglücken, Havarien und Totalverlusten sind nach der Analyse der Versicherung menschliche Fehler im Spiel. So war es wohl auch beim Verlust des Öltankers „Sanchi“ vor der chinesischen Küste zu Beginn dieses Jahres: Er kollidierte mit einem chinesischen Getreidefrachter, geriet in Brand und sank. 32 Tote und riesige Ölteppiche im Ostchinesischen Meer waren die Folge. Mehr als die Hälfte der verlorenen Schiffe sind Frachter. Fischerei und Passagierschifffahrt sind weniger stark betroffen.

Durch die zunehmende Automatisierung und Digitalisierung der Schifffahrt kämen neue Risiken auf die Schiffe zu, heißt es in der Analyse. Dazu gehören auch die Gefahr möglicher Cyber-Angriffe. „Die weltweit einheitlichen Ausbildungsstandards für Seeleute und technische Innovationen machen die Schifffahrt immer sicherer“, erklärte Ralf Nagel, geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des Verbands Deutscher Reeder (VDR) in Hamburg. „Je besser Schiffe mit dem Internet vernetzt sind, desto größer werden allerdings auch Cyber-Gefahren.“ Reedereien und Schifffahrtsverbände weltweit hätten deshalb in den vergangenen Monaten ihre Anstrengungen noch einmal verstärkt, um ihre Unternehmen vor Angriffen zu schützen.

Kieler Hafen investiert in Landstrom-Versorgung

Kiel. Der Kieler Hafen hat seine Pläne für die Versorgung von Schiffen mit Landstrom konkretisiert. Demnach sollen zunächst die Fähren der norwegischen Color Line vom nächsten Jahr an während der Hafenerleisezeit zu 100 Prozent mit Ökostrom versorgt werden. Dafür ist eine Investitionssumme von gut einer Million Euro veranschlagt. „Am Norwegenkai entsteht die Pilotanlage für den Kieler Hafen“, sagte Geschäftsführer Dirk Claus. In den nächsten Jahren würden dann auch das Kreuzfahrtterminal am Ostseekai und der Schwedenkai für die Göteborg-Fähren mit Landstromanlagen ausgestattet. DPA

Celebrity Cruises modernisiert die Flotte

Miami. Die Kreuzfahrt-Reederei Celebrity Cruises investiert mehr als 500 Millionen Dollar in die Flotte. Unter anderem soll das Design der Kabinen und Suiten aufgewertet werden. Die „Celebrity Edge“ wird Ende 2018 in Dienst gestellt. Auch die anderen Schiffe der Flotte sollen einen eigenen Suiten-Bereich mit Sonnendeck und Lounge erhalten. Der Umbau soll 2019 beginnen und 2023 abgeschlossen sein. Celebrity Cruises gehört zum US-Konzern Royal Caribbean Cruises. DPA

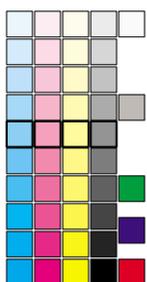
REDAKTION HAFEN

Telefon 0421/36713440

Mail: hafen@weser-kurier.de

WESER
KURIER

Eine Auswertung dieser Messfelder ermöglicht es uns, täglich die Druckqualität der Zeitung zu überprüfen.



Mit Holz Boote entmagnetisieren

Wie sich das Bremer Logistikunternehmen Brelog seine Marktnischen für die Zukunft sucht



Hier auf diesem Beispielfoto des U-Boots USS Jimmy Carter sieht man die Leitungen für die Entmagnetisierung oberhalb – getragen von den Stangen aus Hartholz.

FOTO: US-NAVY

VON FLORIAN SCHWIEGERSHAUSEN

Bremen. Um Schiffe zu entmagnetisieren, braucht man Holz. Wer sich an seinen Physikunterricht in der Schule erinnert, weiß, dass die magnetischen Eigenschaften von Holz gegen null gehen. Aber um eine Magnetisierungsanlage für Marineboote zu bauen, ist ein bestimmtes Holz notwendig. Und das hat das **Bremer Logistikunternehmen Brelog** transportiert. Denn bei Kiel lässt die Deutsche Marine gerade eine neue Entmagnetisierungsanlage bauen. „Dafür braucht es ein ganz besonderes Hartholz, das es nur in Surinam gibt“, sagt Arne Luecken, einer der geschäftsführenden Gesellschafter von Brelog. „Von dort geht das Holz überall dorthin, wo Entmagnetisierungsanlagen gebaut werden.“

Ein Marinesprecher in Rostock erklärt, warum Schiffe entmagnetisiert werden müssen: „Die Entmagnetisierung dient dem Eigenschutz des Schiffs gegen Minen.“ Die Schiffe haben normalerweise entsprechende Vorrichtungen zur Entmagnetisierung an Bord. Aber zuvor muss das Magnetfeld vermessen werden. „Die Stromgeneratoren an Bord einer Fregatte könnten ein ganzes Dorf versorgen und haben ja auch ein eigenes Magnetfeld“, so der Marinesprecher. Auch das muss entmagnetisiert werden, ebenso wenn das Schiff von der Reparatur aus dem Dock kommt. So reagieren

Grundminen auf Akustik, auf Druck und auf Magnetfelder. Der Sprecher der Marina ergänzt: „Bei der Elektronik von Grundminen lässt sich einprogrammieren, auf welche Parameter eine Mine reagieren soll.“ Ein entmagnetisiertes Schiff soll am besten unsichtbar für die feindliche Grundmine werden.

Das Holz für die Anlagen muss wiederum robust sein gegen alle Arten von Bohrwürmern – unter und über Wasser. Die Leitungen, mit deren Hilfe die Vermessung zur Entmagnetisierung erfolgt, können oberhalb und unterhalb verlaufen. Bei Marineschiffen befinden sie sich unterhalb und werden vom Holz getragen. Sowohl oberhalb als auch unterhalb werden die Leitungen von dem Holz getragen, das aus Surinam kommt. Der Bau der neuen Anlage bei Kiel soll im kommenden Jahr fertig werden. Dort sollen dann auch die Boote der niederländischen Marine entmagnetisiert werden. Für Brelog war die Beschaffung des Hartholzes etwas nicht Alltägliches, allerdings gehört der Transport von Forstprodukten zu ihrem Angebotsportfolio.

Neues Geschäftsfeld in China

Das Unternehmen mit seinen 26 Mitarbeitern will sich nun auf ein neues Geschäftsmodell wagen. Thorsten Dornia, ebenfalls geschäftsführender Gesellschafter von Brelog, erläutert: „Die chinesische Mittelschicht kauft sehr

gern deutsche Qualitätsprodukte. Die wollen keine Kopien kaufen, sondern Originale. Und immer mehr deutsche und europäische Hersteller wollen in den chinesischen Markt einsteigen.“ Das sei beispielsweise für deutsche Modemarken ebenso interessant wie auch für deutsche Lebensmittelhersteller. Brelog verfügt mit seinem chinesischen Partner Cargo Services Far East in Hongkong über eine Distributionsstruktur in großen Teilen Asiens und kann die Märkte direkt beliefern. Genauso gibt es auf Luxusmarken spezialisierte Standorte, die eine Rücknahme-Logistik haben. „All diese Strukturen hat unser chinesischer Partner schon“, so Dornia. Brelog dockt also an dessen Plattform an. So will die Bremer Firma den Warenexport auf den asiatischen Markt forcieren. Dabei geht es um das Business-to-Business-Geschäft.

Das soll Brelogs bisheriges Import-Geschäftsfeld ergänzen: Was deutsche Hersteller in Asien produzieren lassen, schafft die Bremer Firma auf die Märkte in Europa. Die Steuerung der Warenflüsse läuft unter anderem mithilfe von Order Management Software. Durch die Auswertung bisheriger Daten sei es auch möglich, den Bedarf vorherzusagen. Brelog transportiert auch fertig gepackte Aktionspaletten für Verbrauchermärkte in Europa und speziell in Deutschland. Der Partner in Asien verpackt an seinen Standorten

die Paletten marktfertig für die Verschiffung. „Die gelieferte Palette können die Mitarbeiter direkt im Markt platzieren. Sie müssen nur noch die Hülle entfernen“, ergänzt Dornia.

Was Brelog hier macht, ist ein Beispiel für die Zukunft der Logistik in Zeiten der Digitalisierung. Zuletzt hatte beim Jahrestreffen des Vereins Bremer Spediteure der Hamburger Wirtschaftswissenschaftler Henning Vöpel gesagt, die Betriebe müssten sich zu Plattformen zusammenschließen, um bestehen zu können. Denn der, der die Daten habe, dem gehöre die Zukunft. So könne es passieren, dass branchenfremde Akteure in die Logistikbranche einträten, weil sie die Plattformen übernehmen könnten.

Allerdings gehört auch der richtige Kontakt dazu. „Wir arbeiten viel mit anderen Partnern zusammen, weil da jeder seine Kompetenz einbringen kann“, sagt Thorsten Dornia. „Aber gerade auf dem asiatischen Markt muss man sich regelmäßig treffen und austauschen.“ Auf diesem Weg kann Brelog trotz der überschaubaren Unternehmensgröße alles aus einer Hand anbieten. „Das wollen auch die Kunden“, sagt der Geschäftsführer. Dass er dabei auch mit Konkurrenz zu tun haben wird, weiß er auch. Aber wer Hartholz aus Surinam importiert, und mit einer überschaubaren Unternehmensgröße klein und wendig ist, der mag auch hier den Wettbewerb aufnehmen.

Die „Branddirektor Westphal“ setzt neue Maßstäbe

Fassmer-Werft baut für den Hamburger Hafen ein hochmodernes, leistungsstarkes Feuerlöschboot

VON HANNELORE JOHANNESDOTTER

Motzen. Wer in diesen Tagen mit der Fähre von Blumenthal nach Motzen übersetzt, staunt über den 86-Meter-Schiffsrohbau auf dem Hebewerk der Firma Fassmer. Weniger ins Auge fällt dagegen ein Neubau mit knallrotem Rumpf, der kürzlich nebenan in Bardenfleth eine weitere Fassmer-Werft halle verlassen hat und dort an der Ausrüstungspier liegt. Es ist ein neues Löschboot für die Hamburger Feuerwehr.

Mit 43 Metern Länge, zehn Metern Breite und einem Tiefgang von 2,80 Meter ist es das größte Einsatzboot in der Geschichte der Hamburger Feuerwehr. Auch hinsichtlich seiner Ausstattung setzt das Spezialschiff neue Maßstäbe. Es verfügt über drei Wasserwerfer, die bis zu 180 Meter weit und 110 Meter hoch spritzen können. Das entspricht der dreifachen Leistung der vorhandenen Löschboote. Dabei können bis zu 120 000 Liter Löschwasser pro Minute gepumpt werden.

Mit dieser Ausstattung ist das Löschboot an die moderne Schifffahrt angepasst. Die Schiffe, die Hamburg heute anlaufen, werden immer größer. Bei 110 Metern Wurfhöhe kann ein Container, der in der obersten Lage eines Containerschiffs brennt, noch vom Löschwasser erreicht werden. Das Löschboot hat acht Motoren erhalten: zwei für den Schiffsantrieb, drei für den Feuerlöschbetrieb, und drei Generatoren, um das Schiff für den Bordbetrieb und die Bugstrahlruder mit elektrischer Energie zu versorgen. Zwei um 360 Grad drehbare Ruderpropeller und zwei Bugstrahlruder ma-

chen das Löschboot sehr wendig. Es erreicht bis zu zwölf Knoten Geschwindigkeit.

Auftraggeber für das Löschboot ist die Hamburg Port Authority (HPA). Nach deren Angaben liegen die Arbeiten an dem Schiff im Zeitplan. Es soll im Spätsommer nach Hamburg überführt werden. Dort werden dann die beiden Crews sehr umfangreich eingearbeitet werden müssen, weil dieses Schiff in seiner Form ganz neu und einzigartig ist. Es ist mit zwei bis vier Besatzungsmitgliedern besetzt und kann bis zu 32 Einsatzkräfte der Feuerwehr an Bord nehmen. Erst wenn das Personal gut geschult ist, soll das Schiff in Dienst genommen werden. Nicht nur in puncto Si-

cherheit, auch hinsichtlich seiner Ökobilanz setzt das neue Löschboot Maßstäbe. Das Schiff ist mit einem Filter für Dieselrußpartikel und einem Katalysator ausgestattet. Durch diese Abgasnachbehandlung kann es die voraussichtlich ab 2020 vorgeschriebenen Abgasgrenzwerte nach EU 5-Norm bereits bei der Inbetriebnahme, die für das vierte Quartal 2018 vorgesehen ist, erreichen.

Neues Flottenmanagement

Das Hochleistungs-Feuerlöschboot ist Teil eines neuen Flottenmanagements der Hamburg Port Authority. Als weitere Bausteine werden Ende 2019 noch zwei kleine Lös-

boote von rund 30 Metern Länge das Sicherheitskonzept des Hamburger Hafens vervollständigen.

Zwar noch nicht getauft, trägt das Löschboot aber bereits seinen zukünftigen Namen „Branddirektor Westphal“. Der erinnert an den ersten Hamburger Branddirektor, dem ab August 1945 die Leitung der Berufsfeuerwehr von der britischen Militärregierung übertragen wurde. In seine kurze Amtszeit fallen der Wiederaufbau der Einsatzbereitschaft in der vom Krieg schwer zerstörten Hansestadt und die Eingliederung des Krankentransportwesens in das Feuerwehramt. Westphal starb 59-jährig im März 1949.



Das neue Feuerlöschboot „Branddirektor Westphal“, das gerade auf der Fassmer-Werft gebaut wird, verfügt über drei Wasserwerfer.

FOTO: JOHANNESDOTTER

HHLA will weiter die Kooperation

Nichts Negatives über Eurogate

VON PETER HANUSCHKE

Hamburg/Bremen. Seit die beiden in Deutschland marktbeherrschenden Terminalbetreiber – das Bremer Unternehmen Eurogate und der Hamburger Logistikdienstleister HHLA – vor ein paar Wochen bekannt gegeben haben, über eine Kooperation zu sprechen, ist wenig über den Stand der Verhandlungen an die Öffentlichkeit gedrungen. Passt es trotz dem was – zumindest bei Eurogate, dem Tochterunternehmen von Eurokai aus Hamburg und der Bremer BLG Logistics Group: In einer internen Videobotschaft hatte die Eurogate-Geschäftsführung mitgeteilt, dass das Unternehmen bis 2024 die jährlichen Gesamtkosten um 84 Millionen Euro senken müsse. In den ersten sechs Monaten dieses Jahres machte das Unternehmen demnach einen Verlust von 23 Millionen Euro. Schwächt das die Verhandlungsposition von Eurogate? HHLA-Chefin Angela Titzrath ging auf die Situation des möglichen Partners auf jeden Fall nicht ein. Vielmehr machte sie auf der HHLA-Hauptversammlung am Donnerstag noch einmal deutlich, weshalb eine solche Kooperation sinnvoll sei.

Corona als Brandbeschleuniger

Und das stehe nicht im Zusammenhang mit den durch die Corona-Pandemie bedingten Beeinträchtigungen, so Titzrath. Corona habe die Strukturkrise in vielen Märkten nicht herbeigeführt. Der Virus wirke vielmehr wie ein Brandbeschleuniger in den volatilen Märkten. Es habe sich zudem gezeigt, dass es kein grenzenloses globales Wirtschaftswachstum gebe. Ganz unmittelbar aufs Geschäft wirkten sich die Veränderungen bei den Reedern aus. Seit 2015 sei die Zahl der eigenständigen Reedereien durch Übernahmen und Insolvenzen von 21 auf elf zurückgegangen. „Diese wiederum haben sich im Wesentlichen in drei Allianzen zusammengeschlossen. Durch diese starke Konzentration verfügen unsere Kunden über eine große Marktmacht, die sie in Verhandlungen mit Terminalbetreibern um Mengen und Preise einsetzen.“ Angesichts des sich verschärfenden Wettbewerbs zwischen den Häfen der Nord-Range erhalte die Frage nach der Bündelung von Kräften neue Aktualität. „Um die Zukunftsfähigkeit des maritimen Standorts Deutschlands zu stärken, sondern die HHLA, die BLG Logistics Group und die Eurokai die Möglichkeiten einer engeren Kooperation im deutschen Containergeschäft.“ Die Gespräche seien in einem frühen Anfangsstadium. „Sie werden ergebnisoffen geführt.“ Ein Ergebnis dürfe aber nicht zulasten der HHLA gehen. „Es wäre wirtschaftlich unverantwortlich, wenn wir uns im eigenen Land im Wettbewerb verkämpfen würden.“ Die Konkurrenz sitze in Antwerpen und in Rotterdam sowie zunehmend auch in Häfen des Mittelmeerraums.

Angela Titzrath sei Hamburgs Wirtschaftsminister Michael Westhagemann (parteilos) dankbar, weil er sich am Wochenende im „Hamburger Abendblatt“ dahingehend geäußert habe, dass man anfangen müsse, bei den Häfen norddeutsch zu denken. Ähnlich habe sie sich vor drei Jahren bei einer Veranstaltung in Bremen (Es war der Kapitänstag, Anm. d. Red.) geäußert.

Weser bis 2027 ohne Kalisalze

Umweltminister tagen in Kassel

VON FLORIAN SCHWIEGERSHAUSEN

Kassel. Bis 2027 soll das Weserwasser wieder „süß“ werden und keine Kalisalze mehr enthalten. So sieht der Plan aus, über den am Donnerstag in Kassel die Weser-Ministerkonferenz unter Vorsitz von Hessens Umweltministerin Priska Hinz (Grüne) getagt hat. Mit dabei war auch Bremens Umweltsenatorin Maike Schaefer (Grüne). Beim Treffen ging es um die aktuelle Sachlage. Ab Ende 2021 soll die Versenkung von Salz in der Werra enden, von der das Wasser dann in die Weser fließt. Die Kalisalze werden für die Düngerproduktion abgebaut. Führend darin ist das Unternehmen K+S. Laut Bremer Umweltsenator hat K+S jedoch mitgeteilt, dass es mit Ende 2021 wegen technischer und wirtschaftlicher Risiken eng werden könne. Der Bergbaukonzern soll nun bei einer Anhörung seine Probleme darlegen.

EU will bis 2027 saubere Gewässer

Dennoch begrüßte Schaefer die bisherigen Fortschritte: „Mit der Einstellung der Versenkung von Salz Ende 2021, der Realisierung der Kainit-Kristallisations-Flotationsanlage, der vorgesehenen Maßnahmen zur Haldenabdeckung und dem Beginn der Einstapelung unter Tage werden die wichtigen Maßnahmen aus dem bisherigen Bewirtschaftungsplan und dem Maßnahmenprogramm Salz für Werra und Weser umgesetzt.“ Allerdings sieht die EG-Wasserrahmenrichtlinie vor, dass bis 2015 alle Gewässer in einem guten chemischen Zustand hätten sein sollten. In Ausnahmefällen sei die Umsetzung erst bis 2027 möglich.



VON FLORIAN SCHWIEGERSHAUSEN

Bremen. Die vergangenen zwei Sommer waren heiß und trocken. Die Folgen davon bedeuten für das Bremer Logistikunternehmen Brelog ordentlich Arbeit. Es verlädt so viel Fichtenholz und andere Rundhölzer wie noch nie zuvor. Und der Borkenkäfer ist daran schuld. Die geschäftsführenden Gesellschafter Arne Lücken und Thorsten Dornia hätten nicht gedacht, dass der Baumschädling so viel Einfluss auf ihr Geschäft nehmen wird. „Aber irgendwo muss das Holz von den befallenen Bäumen ja hin“, sagt Lücken.

Holz habe für das Bremer Logistikunternehmen, das gerade erst sein zehnjähriges Jubiläum gefeiert hat, eine große Bedeutung. Seit knapp fünf Jahren stellt es bei Brelog eine wichtige Säule unter den Geschäftsfeldern dar. Inzwischen gibt es eine eigene Abteilung für diesen Bereich. Zu ihnen gehört Marcel Cäsar. Im Harz oder im Sauerland, aber auch in anderen Wäldern: „Da gibt es Flächen, da steht kein Baum mehr.“ Die Fichten dort wurden alle abgeholzt. Vieles dort sind Monokulturen. Durch die heißen Sommer der letzten zwei Jahre fehlte den Bäumen das Wasser. Dadurch waren sie weniger widerstandsfähig, und der Borkenkäfer konnte sich unter der Rinde einnisten. Die befallenen Fichten werden gefällt. So will man im Wald verhindern, dass die Borkenkäfer auf die gesunden Nachbarbäume überspringen.

Würde es sich bei den Flächen um Mischwälder handeln, hätte es das Insekt schwieriger. „Die Rinde von der Eiche ist dem Borkenkäfer zu hart. Da geht er nicht durch“, ergänzt Cäsar. Die Logistiker bei Brelog haben sich durch das Geschäft mit dem Holz auch in die Wald-Eigenheiten eingearbeitet. „Wir lernen die botanischen Namen der Bäume und Wissen über alle notwendigen Abwicklungsprozesse für Forstprodukte bestens Bescheid.“

Die Rundhölzer gehen zu 95 Prozent nach China und zu einem kleinen Teil nach Korea.

Sie haben eine gute Qualität. Denn das Tier geht nur in die Rinde, indem es kleine Löcher hineinbohrt, um hinter der Rinde die Eier abzulegen. „Dadurch, dass der Käfer die Rinde zerstört, bekommt der Baum nicht mehr ausreichend Wasser und kann dadurch nicht genug Harz produzieren, um die Borkenkäfer abzuwehren.“ Entsprechend hat Cäsar inzwischen ein Auge dafür entwickelt, welche Bäume befallen sind und welche nicht.

Wenn die Bäume gefällt sind, schaut jemand vom Pflanzenschutzamt oder vom Forstamt nochmals darüber, bevor es in den Container verladen wird. Cäsar erklärt: „Bei der Begutachtung wird untersucht, ob das

„Irgendwo muss das Holz von den befallenen Bäumen ja hin.“

Arne Lücken, Geschäftsführer Brelog

Holz vor der Verschiffung nochmals behandelt, also begast, werden muss. Zu 99 Prozent ist das inzwischen der Fall.“ Die Begasung der Stämme ist notwendig, damit die Tiere nicht nach China oder in andere Länder eingeschleppt werden.

Durch die riesige Zunahme der Borkenkäfer-Population geht Cäsar davon aus, dass viele Fichten in Deutschland dies nicht überleben werden. „Die Wälder werden es auf alle Fälle schwer haben.“ Durch die Flut an Fichtenhölzern seien die Preise stark gesunken. Brelog lädt neben den Rundhölzern auch Schnitthölzer aller großen Sägewerke deutschlandweit. Es kommt auch zum extremen Export, weil die heimischen Sägewerke bereits jetzt am Kapazitätslimit sind und die zusätzlichen Stämme national einfach nicht mehr verarbeitet werden können.

Der logistische Prozess ist komplex. Im Wald werden die Bäume per Greifer in die Container geladen. „Die Maschine, die die Fichten fällt, kann diese zum Teil auch direkt in den Container schieben“, weiß Cäsar. Spätestens zwei bis drei Wochen nach Fällung müsse das Holz auch aus dem Wald, damit die Borkenkäfer sich nicht ein neues Zuhause suchen. Es kann passieren, dass an einem Tag bis zu 40 Container an nur einem Ladeort im Wald abtransportiert werden.

Vom Harz, aber auch deutschlandweit gehen die Container dann per Lkw, Bahn oder Binnenschiff zur nächsten Etappe. „Sie werden bei einem Unternehmen 24 Stunden begast und dann nochmals 24 Stunden entlüftet, um die Gaskonzentration entsprechend wieder auf 0,00 ppm, also parts per million, zu bringen.“ Durch die hohen Volumina sind laut Cäsar allein in Hamburg in den letzten drei Jahren drei neue Firmen hinzugekommen, die die Begasung übernehmen können. Brelog selbst hat schon ganze Binnenschiffe nur mit Containern belegt, in dem sich die Stämme befinden, um sie zu den Seehäfen zu schaffen. In einen 40-Fuß-Container passen je nach Größe 19 bis 34 Stämme. Bei Großvolumen kann aber auch ein ganzes konventionelles Seeschiff zum Einsatz kommen.

Laut Nationalpark Harz wurden 2019 mehr als 3030 Hektar vom Borkenkäfer befallen. 2018 waren es 400 Hektar. Seit 2006 werden dafür Luftbilder ausgewertet. Der Harz hat insgesamt eine Fläche von 25 000 Hektar.

Für Brelog und seine 30 Mitarbeiter hat sich das Holzvolumen gegenüber 2019 mehr als verdoppelt. Die Rede ist von mehreren 10 000 Containern in diesem Jahr. Wenn Cäsar mit Kunden wie Holzhändlern und Sägewerken spricht, sagt man ihm, dass das Aufkommen bei Fichtenhölzern noch mindestens drei bis vier Jahre so weitergehen werde. Der Nationalpark Harz reagiert, indem er weg von Monokulturen hin zu Mischwäldern möchte. Im vergangenen Herbst haben die Verant-

wortlichen rund 400 000 junge Laubbäume pflanzen lassen. Neben Rotbuchen wurden vermehrt auch andere, schnell wachsende Arten in den Boden gebracht. Dadurch solle erreicht werden, dass die Borkenkäfer-Flächen in den Randbereichen des Nationalparks schneller wieder grün werden, sagte Nationalparksprecher Friedhardt Knolle.

Doch Cäsar sieht für die Forstämter auch ein wirtschaftliches Problem: „Dadurch, dass die Preise für Fichtenholz so sehr im Keller sind, nehmen die Forstämter weniger Geld ein, das ihnen später fehlen kann, um neue Bäume für die Aufforstung zu pflanzen.“ Da brauche es also zusätzliche Mittel. Entsprechend will der Bund dem Land Niedersachsen bis 2023 insgesamt knapp 69 Millionen Euro zur Verfügung stellen. Das Bundesland selbst steuert zusätzlich noch 48 Millionen Euro bei.

In China landen die Bäume zum Großteil in der Möbelverarbeitung, oder sie kommen in die Bauindustrie. Brelog-Geschäftsführer Arne Lücken sagt, dass das für die Reeder auch durch Corona zu einem interessanten Geschäft geworden sei: „Das ist coronunabhängig, wir haben kontinuierlich gleich hohe Volumina.“ Brelog musste auch keine Kurzarbeit beantragen.

Laut Lücken gibt es nicht viele in der Logistik mit Holz. Man kenne sich auch ganz gut untereinander. Cäsar ergänzt: „Es gibt in Deutschland gut acht Spediteure, die da bekannt sind, und wir gehören dazu.“ Sie werden vor allem durch Mundpropaganda weiter empfohlen. „Es haben andere versucht, in den Markt reinzukommen – aber die Komplexität und das Netzwerk werden oft unterschätzt.“

Brelog macht sich in diesem Geschäft für die kommenden Jahre keine Sorgen. Dabei sagt Cäsar realistisch: „Wenn es weiter so bei diesen Dürre-Sommern bleibt, wird es in spätestens drei Jahren eine andere Baumart treffen, die dadurch so in Mitleidenschaft gezogen wird, dass auch diese Bäume Probleme bekommen werden.“

Plantours sorgt für Planungssicherheit

Bremer Veranstalter nimmt mit der MS „Hamburg“ erst im März das Kreuzfahrtgeschäft wieder auf

VON PETER HANUSCHKE

Bremen. Das Kreuzfahrtgeschäft kommt nicht in Gang: Erst wurden von verschiedenen Reedereien häppchenweise die Fahrten abgesagt. Und auch der Soft-Start leidet unter den Folgen der Corona-Pandemie: Er wurde verschoben und teilweise auch ganz abgesagt. Es gab ein Hin und Her. Bei diesem Zickzack-Kurs möchte Plantours Kreuzfahrten nicht mitmachen. Der Bremer Veranstalter bietet in diesem Jahr keine Kreuzfahrten mehr an: Erst am 17. März 2021 legt die MS „Hamburg“ wieder zur ersten Reise durch das Mittelmeer nach Piräus ab. Das kleinste Hochseekreuzfahrtschiff Deutschlands setzt damit den aktuellen Fahrplan für die geplanten Winter-Routen 2020/21 nach Kanada, USA, Kuba, Karibik, Südamerika und in die Antarktis aus.

Hinter Plantours steht die italienische Ligabue Group. Und der Mutterkonzern wird nach Angaben von Plantours die mehrmonatige Unterbrechung des Kreuzfahrtgeschäfts ermöglichen. Die Ligabue Group hatte trotz der plötzlichen Reiseabsagen durch die Covid-19-Pandemie bereits die Modernisierung der MS „Hamburg“ auf der Werft Blohm+Voss in Hamburg im Frühjahr ermöglicht.

„Jetzt sind sämtliche Optionen für die Durchführung unseres attraktiven Winterprogramms nacheinander unmöglich geworden“, sagt Oliver Steuber, Geschäftsführer Plantours Kreuzfahrten. Alternative Routen über den gesamten Winter hinweg wären nicht ausreichend attraktiv gewesen. Dabei sei die Akzeptanz für diese Vorgehensweise bei Geschäftspartnern sehr hoch, Passagiere hätten

nach ersten Gesprächen ebenfalls sehr positiv reagiert: „Jetzt geben wir größtmögliche Planungssicherheit“, sagt Steuber.

Es hätte nicht zur Philosophie von Plantours gepasst, wenn das Unternehmen wie andere Reedereien versucht hätte, die geplanten Reisezielen durch Fahrten zu ersetzen, bei denen es nicht einmal einen Hafentopp gegeben hätte, sagt Steuber. „Das Programm von

Plantours Kreuzfahrten besticht indes durch außergewöhnliche Ziele, mehrfach wurde die MS „Hamburg“ deshalb für das Routing ausgezeichnet.“

„Unsere beiden Herzstücke des Winterfahrplans, nämlich die Reisen zu den Großen Seen in den USA und Kanada sowie die Expeditionen in der Antarktis, sind wegen der Beschränkungen und auch Fluganbindungen nicht realisierbar“, sagt Steuber. „Unsere Kunden zeigen absolutes Verständnis, buchen bereits die Reisen des Programms 2021.“ Für die Buchungen der gesamten Saison 2021/22 zeige sich im Vergleich zum Vorjahr ein Plus. „Hier spüren wir verstärkt die Nachfrage auch wegen der Schiffsgröße mit maximal 400 Gästen.“

Während Plantours Kreuzfahrten für die Hochsee-Kreuzfahrten eine Pause einlegt, sei die Nachfrage nach Flussreisen enorm hoch: Der erst Ende Juni getaufte Neubau „Lady Di-letta“ werde auch kurzfristig sehr gut gebucht. Gleiches gelte für die anderen Flussschiffe. „Die Hygienemaßnahmen werden sehr gut akzeptiert, und die Passagiere wissen gleichzeitig, dass sie quasi stündlich von Bord gehen und nach Hause reisen könnten“, sagt der Plantours-Geschäftsführer.



Plantours wurde in den vergangenen Jahren mehrfach fürs Routing ausgezeichnet. Die MS „Hamburg“ führt es dabei auch in die Antarktis. FOTO: PLANTOURS

Hendricks fordert Schweröl-Verbot

Ministerin will weniger Schadstoffe

Osnabrück. Um „Dreckschleudern“ auf See zu stoppen, will Bundesumweltministerin Barbara Hendricks (SPD) den erneuerbaren Energien auch auf Schiffen zum Durchbruch verhelfen: „Langfristig sind strombasierte Kraftstoffe im Seeverkehr nötig, und zwar auf Basis erneuerbarer Energien“, sagte Hendricks der „Neuen Osnabrücker Zeitung“.

Hendricks beklagte, auch wenn die gesetzlichen Umweltschutzbestimmungen im Seeverkehr deutlich verbessert worden seien, bleibe bei den Emissionen der Seeschiffahrt noch viel zu tun. „Es kann ja nicht sein, dass wir an Pkw zu Recht harte Maßstäbe anlegen, bei Schiffen, die schließlich nicht etwa Benzin oder Diesel, sondern Schweröl tanken, nachsichtiger sind.“ Die Ministerin betonte, eine Minderung von Schadstoffen im Seeverkehr sei unbedingt erforderlich. „Dazu gehört letztendlich ein weltweites Verbot von Schweröl auf Schiffen.“ Schweröl gilt als hochgiftig. Bei seiner Verbrennung entsteht nicht nur das klimaschädliche Kohlendioxid, sondern es werden auch Luftschadstoffe wie Rußpartikel und Stickstoffoxide ausgestoßen.

„Für Schiffe müssen dieselben Abgasstandards wie an Land gelten, ansonsten würde der wachsende Seeverkehr die Fortschritte an Land bis 2030 zunichtemachen“, sagte Leif Müller, Bundesgeschäftsführer des Naturschutzbundes Deutschland der „Neuen Osnabrücker Zeitung“. Dazu Ralf Nagel, geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des Verbandes Deutscher Reeder: „Da Handelsschiffe im Gegensatz zu Autos vor allem auf offener See unterwegs sind, stellt sich die Frage nach vergleichbaren Abgasgrenzwerten wie an Land nur für die Häfen und Küstengebiete.“

Nagel plädierte zudem dafür, an der Pier alle Dieselmotoren auszuschalten und Strom durch ein Kabel von Land oder ein schwimmendes Gaskraftwerk zu beziehen. Zudem setzt die Schifffahrt nach den Worten von Nagel auf alternative Brennstoffe wie das Flüssiggas LNG. Das LNG-Förderprogramm der Bundesregierung werde ein wichtiger Treiber für den sauberen Brennstoff. **WK**

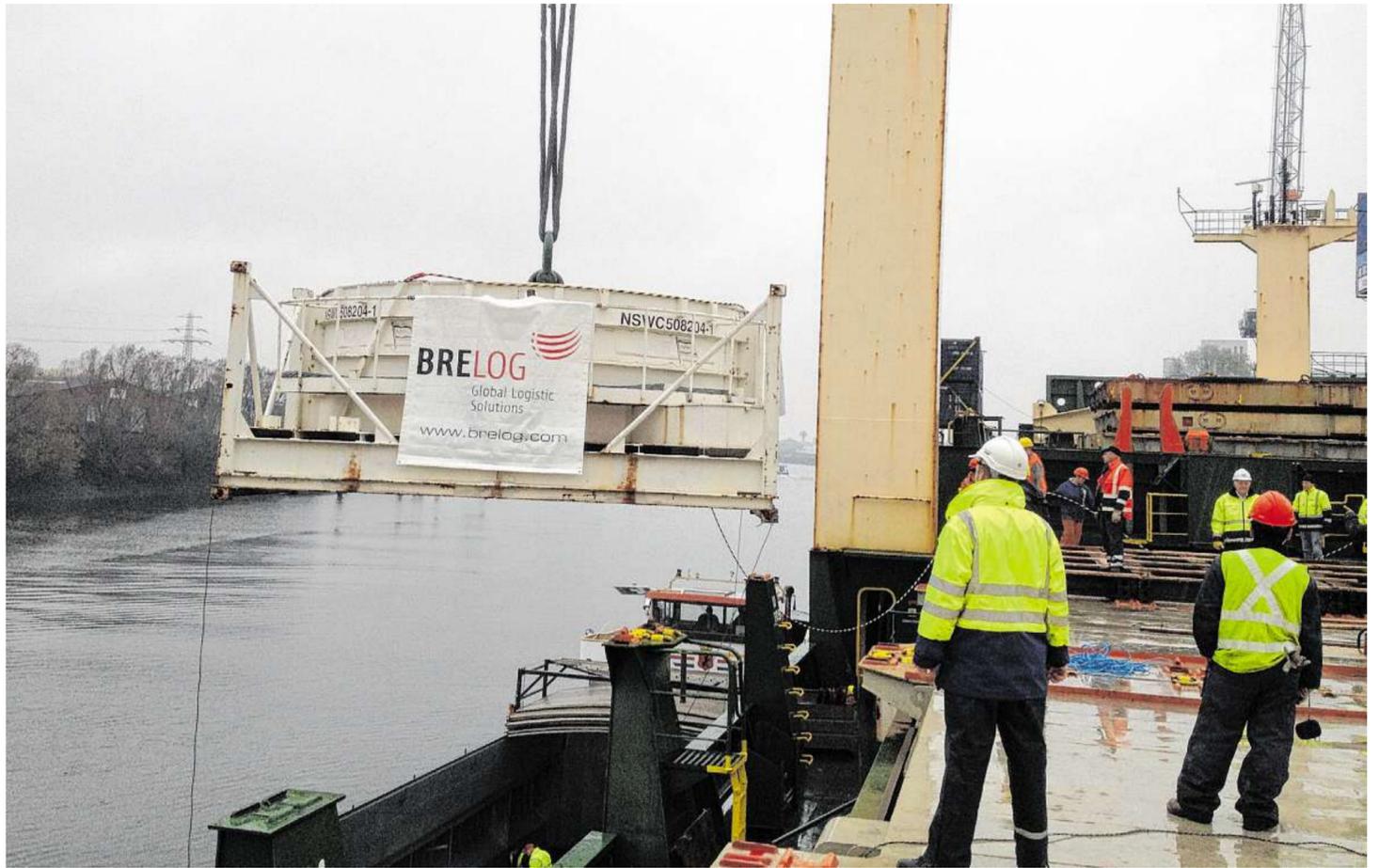
Weltweiter Handel wächst

Bremen. Der Containerumschlag-Index des Bremer Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) und des RWI Leibniz-Instituts für Wirtschaftsforschung ist im Juli revidiert von 127,4 auf 128,6 gestiegen und erreicht damit einen neuen Höchstwert. Der Index deutet auf eine inzwischen recht kräftige Ausweitung des Welthandels hin, so das Fazit. Denn auch der Wert für Mai sei leicht und der für Juni deutlich nach oben korrigiert worden. Da der internationale Handel im Wesentlichen per Seeschiff abgewickelt wird, lassen die Containerumschläge zuverlässige Rückschlüsse auf den Welthandel zu. Weil viele Häfen bereits zwei Wochen nach Ablauf eines Monats über ihre Aktivitäten berichten, gilt der RWI/ISL-Containerumschlag-Index als ein zuverlässiger Frühindikator der Entwicklung des internationalen Handels mit verarbeiteten Waren und damit auch der weltwirtschaftlichen Aktivität. In den Index gehen die Angaben zum Containerumschlag in 82 internationalen Häfen ein, auf die etwa 60 Prozent des weltweiten Containerumschlags entfallen. Die Schnellabschätzung für Juli stützt sich auf Angaben von 41 Häfen, die rund 73 Prozent des im Index abgebildeten Umschlags tätigen. Seit Anfang 2012 werden die Containerumschlag-Indizes monatlich veröffentlicht. Das Jahr 200 **PHA**

Bremenports mit neuem Internetauftritt

Bremen. Die Hafengesellschaft Bremenports präsentiert sich und die bremischen Häfen unter www.bremenports.de. Im Internet mit einem neuen Auftritt: Dank technischer Neuerungen passe sich die Webseite ganz automatisch an die Anforderungen des jeweiligen Endgerätes an, teilt die stadtbremische Hafengesellschaft mit. Neu ist auch, dass auf der Startseite nicht mehr zwischen „Standort Bremen/Bremerhaven“ oder „Unternehmen Bremenports“ gewählt werden muss. Stattdessen landet der Besucher direkt auf der Standortseite und kann sich dort wiederum mit einem Klick auch über das Unternehmen Bremenports sowie dessen Arbeitsbereiche und Ausbildungsmöglichkeiten informieren. „Damit haben wir das Handling für die Nutzer deutlich verbessert und eine klarere und übersichtlichere Struktur geschaffen“, erklärt Geschäftsführer Robert Howe. Für einen besseren Überblick über wichtige Themen im Hafen und im Unternehmen sorgt die vereinfachte, optimierte Navigation, über die leicht zwischen den einzelnen Seiten gewechselt werden kann. An Bedeutung gewonnen haben interaktive Inhalte wie „Schiffe im Hafen“ und das Firmenverzeichnis der bremischen Häfen. **PHA**

REDAKTION HAFEN
Telefon 0421/36713440
Fax 0421/36713441
Mail: hafen@weser-kurier.de



Neben dem neueren E-Commerce hier Brelogs klassisches Projektgeschäft: Hier werden Spulen mit Seekabeln verladen, die nach Malaysia verschifft werden.

FOTO: BRELOG

Seekabel, Fischöl und nun E-Commerce

Wie die Bremer Firma Brelog den Schritt vom klassischen Logistiker zum Onlineshop-Anbieter gewagt hat

VON FLORIAN SCHWIEGERSHAUSEN

Bremen. Ein Tankschiff aus Norwegen legt in Bremerhaven an. Es ist voll beladen mit Öl. Dabei handelt es sich allerdings nicht um Brennstoff, sondern es ist zum Verfüttern gedacht. Denn dieses Fischöl ist reich an Omega-3-Fettsäuren und soll jetzt von Bremerhaven weiter zu den Fischfarmen nach Griechenland und der Türkei. Dort wird das Öl zu Fischfutter weiterverarbeitet. Für den Weitertransport erhält es nun eine besondere Verpackung: Es wird in einen 20-Fuß-Container umgepumpt, und zwar in einen Tank aus einer strapazierfähigen reißfesten Spezialfolie.

Auf diese Art und Weise arbeitet das Bremer Logistikunternehmen Brelog bereits seit fünf Jahren. „Alle zwei Wochen geht das so, wenn ein Tanker ankommt“, sagt Geschäftsführer Arne Lücken. „Das erspart es uns, das Öl in ein Lager zu pumpen und dann wieder zurück.“

Die Folientanks wurden extra für solche Transporte entwickelt. Es komme auf die richtige Folie an, die reißfest sein muss, allerdings flexibel genug, um sich in den Container einpassen zu können. Die Kunststoff-Tank-Variante habe außerdem beim Umpumpen den kürzeren Weg. Das Risiko, dass etwas platzen könnte und eine komplette Kaimauer mit einem Fischölfilm bedeckt, sei geringer.

Da die Containerschiffe regelmäßig zu den gleichen Zeiten fahren, können die Kunden entsprechend zuverlässig planen. So gehen etwa 1500 Container pro Jahr von Bremer-

haven nach Südosteuropa, wo die großen Fischfarmen liegen.

Vor sieben Jahren hat sich Brelog gegründet und befindet sich an der Tiefer direkt zwischen Schnoor und Weser. Angefangen hatten sie damals mit 14 Angestellten. „Einer von uns hatten zuvor in einem anderen Unternehmen gearbeitet, das dann verkauft wurde. Für uns war das dann damals ein guter Zeitpunkt, etwas Eigenes zu machen“, erinnert sich Lücken. So starteten sie zum einen mit klassischer Projektlogistik, ein anderes Standbein war von Anfang an die Beschaffungslogistik für Baumärkte. Aus Asien kommen beispielsweise Gartenmöbel. Brelog sorgt dafür, dass sie fachgerecht verpackt in den Heimwerker-Tempeln stehen – ohne Probleme auch im Karton der Eigenmarke des Baumarkts. In China haben sie dafür Partner, aber auch in anderen Ländern.

Über die Full-Service-Logistik ist das Unternehmen nun auch zum E-Commerce-Anbieter geworden. Das passierte anfangs aber eher zufällig. Lücken: „Einer unserer Kunden ist der Marktführer bei Schulmöbeln. Der wollte aber seine 300 bis 400 Händler nicht vor den Kopf stoßen, indem er selbst einen Webshop eröffnet. Das könnten die langjährigen Geschäftspartner schließlich als Konkurrenz auffassen. Und so haben wir dann für das Unternehmen im Internet einen Shop aufgebaut, den wir auf eigene Rechnung betreiben.“ Damit war Ontori geboren. Tori ist finnisch und bedeutet übersetzt „Marktplatz“. Wichtiger Aspekt für den Kunden: „Wir bieten im Onlineshop genau die gleichen Preise, wie sie auch die Händ-

ler haben. Damit soll es für sie eine Ergänzung sein und keine Konkurrenz.“

Ähnlich ging es mit einem anderen Kunden, für den sie nun fast fünf Jahre Klickparkett an Baumärkte liefern. Dort habe es eine ähnliche Konstellation gegeben, sodass Brelog über seine Webshop-Tochter nun auch zum Klickparkett-Anbieter geworden ist. „Was neben unserem klassischen Logistik-Geschäft erst eine Nische war, gewinnt nun immer mehr an Bedeutung“, so Brelog-Geschäftsführer Lücken. Inzwischen hat das

„Durch den Online-Handel binden wir als Logistiker die Kunden enger an uns.“

Arne Lücken, Geschäftsführer Brelog

Logistikunternehmen 26 Angestellte und peilt für dieses Jahr einen Umsatz an, mit dem es die Marke von 30 Millionen Euro an passieren will.

Bundesweit wächst der Bereich E-Commerce seit Jahren im zweistelligen Bereich. Der zuständige Bundesverband der Internetwirtschaft (eco) und die Unternehmensberatung Arthur D. Little gehen im Bereich Business-to-Business von einem jährlichen Wachstum bei mindestens 15 Prozent aus. Für dieses Jahr prognostizieren die Analysten einen Umsatz von 35 Milliarden Euro und für das Jahr 2019 mehr als 46 Milliar-

den Euro. Im Bereich Business-to-Consumer, also im Direktverkauf an den Kunden, prognostizieren die Analysten ein jährliches Wachstum von zwölf Prozent. Die Konkurrenz ist allerdings knallhart. Was Onlineshops manchmal zum Verhängnis wird, ist die Logistikkette, die sich immer wieder nicht so flexibel erweist, wie sie es für den Onlineshop sein müsste. Allerdings gehen der Bundesverband eco und die Unternehmensberatung Arthie D. Little allein bei den verkaufs- und handelsorientierten Marktplätzen für die kommenden Jahre von einem Wachstum bei neun Prozent jährlich aus.

Das Beispiel von Brelog zeigt, dass dort noch weiterhin Platz ist für Nischenmärkte. Geschäftsführer Arne Lücken sieht den Vorteil: „Auf der einen Seite können wir unseren Kunden so einen zusätzlichen Service bieten, auf der anderen Seite können wir den Kunden so auch noch enger an uns binden.“

So soll der Bereich auch in Zukunft wachsen. „Aber genauso bremisch bodenständig, wie das bisher bei uns der Fall gewesen ist“, so Lücken. Um sich erst mal personell zu verstärken, wird ab Oktober Thorsten Dornia die Geschäftsführung bei Brelog verstärken. Er ist bisher bei Kühne + Nagel verantwortlich gewesen für das Key Account Management im Automotive-Bereich für Europa. Ab Herbst wird sich Dornia also auch verstärkt mit Klickparkett und Schulmöbeln beschäftigen – und natürlich mit Fischöl. Aber am wichtigsten ist es für einen Logistiker ja, wenn die Ware pünktlich und heil am Zielort ist. Egal, welche.

Wenn das Leben an Bord die Psyche belastet

Studie der Berufsgenossenschaft Verkehr: Seeleute leiden häufig unter Stress und der Trennung von der Familie

VON JANET BINDER

Bremerhaven. Peter Geitmann ist lange zur See gefahren. Er kennt deshalb den Mythos des gestandenen Seemanns, der mit seinen breiten Schultern alles ertragen kann. „Seeleute, die sich für den Beruf entscheiden, wissen natürlich, worauf sie sich einlassen“, räumt Geitmann ein, der inzwischen Schiffsarztsekretär der Gewerkschaft Verdi ist. Aber von ihnen werde oft mehr abverlangt, als sie seelisch verkraften könnten. Sie sind mehrere Monate am Stück unterwegs, arbeiten an sieben Tagen die Woche täglich mindestens zehn Stunden, sind immer abrufbar, haben kaum Kontaktmöglichkeiten zu ihren Familien und leben auf engstem Raum mit Menschen unterschiedlichster Kulturen zusammen. „Man kann nicht zur Entspannung ins Kino oder ein Bier trinken gehen“, so Geitmann.

„Das Bordleben bedeutet eine Extremsituation“, sagt auch Manuel Burkert. „Gerade wenn man jung ist und noch nicht so häufig von Zuhause weg war.“ Der Arzt berät über Funk von Cuxhaven aus männliche und weibliche Seeleute, die auf den Weltmeeren unterwegs sind. Drei Mal musste der Mediziner schon Psychosen diagnostizieren, ausgelöst durch den Schiffsalltag. „Das kommt aber nur ganz selten vor“, betont Burkert. Typisch sind dagegen Symptome, für die der Arzt an Land in der Regel nicht angefragt wird. Eine aktuelle Studie der Be-

rufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (BG Verkehr), für die über 300 Seeleute befragt wurden, zeigt, dass die Betroffenen ihren Stress an Bord durch zu viel ungesundes Essen und vermehrtes Rauchen kompensieren. In schlimmeren Fällen kommt es zu Gemütschwankungen bis hin zu Depressionen und Schlafstörungen. Viele Seeleute leiden unter chronischer Müdigkeit, wodurch schneller Unfälle passieren.

Das zeigte sich auch bei der ersten Augensprechstunde der Hilfsorganisation Mehrblick in Kooperation mit der Seemannsmission in Hamburger Hafen. Die Resonanz

überraschte die Organisatoren. „Wir hatten einen Riesenzulauf“, erzählt die Hamburger Diakonin Maïke Puchert. Viele Seeleute dachten, sie hätten einen Sehfehler, weil sie unter Lidzucken und tränenden Augen litten. Tatsächlich waren es Symptome von Erschöpfung.

„Vielen Crew-Mitgliedern steht die Müdigkeit ins Gesicht geschrieben“, sagt auch Seemannspastor Werner Gerke, der im Bremerhavener Überseehafen regelmäßig an Bord von Schiffen geht. Denn der Schiffsbetrieb hat immer Vorrang. Für die einfachen Seeleute, die meist von den Philippinen oder

aus Indien kommen, sind die Fahrtzeiten mitunter doppelt so lang wie für die nautischen Offiziere aus Europa oder Russland. „Hinter ihnen stehen oft große Familien, die abhängig von ihren Einkommen sind“, so Gerke. Viele sagen: Sie opfern ihr Leben für das der Familie.

Manche verlieren ihren Antrieb, ziehen sich sozial zurück. „Es verändert jemanden, wenn er lange Zeit an Bord ist, einen eingeschränkten Radius hat und wenig selbst gestalten kann“, betont Gerke. Die Seeleute gewöhnten sich daran, auf kleinstem Raum zu leben, würden lethargisch und ängstlich neuen Situationen gegenüber. So blieben sie in Häfen selbst bei längeren Liegezeiten lieber an Bord.

Andere nutzen einen Hafenstopp wenigstens für einen Besuch in der Seemannsmission, um dort mit der Familie zu telefonieren. „Es gibt etliche Schiffe, die kein Internet für die Besatzung anbieten“, sagt Gewerkschafter Geitmann. Vielen Reedereien sei das zu teuer, weil eine Verbindung nur über Satellit möglich ist. Nicht wenige litten stark unter Heimweh. Die Studie der BG Verkehr kommt so auch zu dem Schluss, dass sich ein preisgünstiger Internetzugang, möglichst auf der eigenen Kabine, positiv auf die Psyche der Seeleute auswirken könnte. „Die meisten Besatzungsmitglieder wünschen sich lieber einen besseren Kontakt zur Familie und kürzere Fahrtzeiten als eine höhere Heuer“, so Geitmann.



Peter Geitmann ist selbst viele Jahre lang zur See gefahren und kennt die Belastungen für die Seeleute. Die Abwesenheit der Familie, die Enge an Bord, die langen Fahrten, die harte Arbeit – all das wirkt sich auf die Psyche aus.

FOTO: DPA

Nabu warnt vor Stickoxidbelastung

Hafenanwohner gefährdet

VON MARTIN FISCHER

Hamburg. Der Naturschutzbund Nabu warnt vor einer erheblichen Stickoxidbelastung durch Schiffe im Hamburger Hafen. Zwar werde der gesetzlich in der EU zulässige Jahresmittelwert am Nordufer der Elbe zwischen Teufelsbrück und dem Grasbrook nach Nabu-Messungen nicht überschritten, sagte der Leiter für Umweltpolitik, Malte Siegert, bei der Präsentation der Ergebnisse eines eigenen Luftmessnetzes. Dies sei aber kein Grund für Entwarnung. „Die Belastungen sind punktuell gewaltig und in der Summe unserer Einschätzung nach gesundheitlich für die Anwohner und Anwohnerinnen besorgniserregend.“

Der Nabu gehe davon aus, dass die „extrem hohen Einzelbelastungen“ fast immer auf Schiffsdurchfahrten zurückzuführen sind. Siegert forderte die Stadt auf, selbst mehr Messdaten zu erheben und die Anwohner über die Belastungen zu informieren. Zwar gebe es in Hamburg Verkehrsmessstationen beispielsweise in der Max-Brauer-Allee und der Stresemannstraße. Für den Schiffsverkehr fehlten diese aber. „Die Stadt weiß eigentlich, was sie tun muss. Aber sie verzögert das seit vielen Jahren.“

Seit April vergangenen Jahres betreibt der Nabu am nördlichen Hafenrand acht eigene Messstationen zwischen Teufelsbrück und dem Grasbrook, die zwar von der Messgenauigkeit nicht an die professionellen Stationen heranreichen, wie Projektleiter Sönke Diesener einräumte, „aber die liefern zumindest einen Trend.“ Der EU-weit vorgeschriebene Jahresmittelwert von 40 Mikrogramm Stickstoffdioxid sei allerdings an keiner Station überschritten worden, auch der von der Weltgesundheitsorganisation empfohlene Grenzwert von 40 Mikrogramm nicht.

In Spitzen seien für kurze Zeit bis zu 1000 Mikrogramm Stickstoffdioxid gemessen worden. „Solche Werte kommen an Straßen fast nie zustande“, erläuterte Diesener. Schiffe, „die extrem große Motoren haben und sehr, sehr große Treibstoffmengen auf einmal verbrennen“, könnten aber durchaus für solche Stickoxidwerte sorgen. „Das macht uns große Sorge um die Gesundheit.“ Gerade in Corona-Zeiten müssten Belastungen der Atemwege vermieden werden.

Saubere Luft koste zwar Geld, sei im Vergleich mit den Kosten für gesundheitliche Schäden aber vergleichsweise günstig, sagte Siegert. Neben langfristigen Bestrebungen wie dem Landstromausbau forderte er auch kurzfristige Maßnahmen. So müsse die Stadt bei den eigenen Schiffen von Polizei, Feuerwehr und städtischen Unternehmen für eine Schadstoffreduzierung sorgen. „Da könnte man erst einmal alle dazu verdonnern, sauberen Kraftstoff zu tanken.“

Probleme beim Kreuzfahrt-Neustart

Rostock. Die Kreuzfahrtbranche fährt langsam wieder hoch: Zwei Schiffe der Reederei Aida Cruises sind am Wochenende in Rostock-Warnemünde eingelaufen - jedoch noch ohne Passagiere. „Es ist alles planmäßig gelaufen“, sagte ein Sprecher am Samstag der Deutschen Presse-Agentur. Bei Mitbewerber Tui Cruises läuft nicht alles nach Plan.

Die beiden Kreuzer sowie die Crews werden nun auf die ersten Abfahrten seit der Corona-Pandemie vorbereitet. „Bis zum 24. Juli bleiben wir in Rostock und bringen die Crew an Bord, die zu den neuen Hygienebedingungen geschult wird.“ Mit Passagieren starten die Schiffe am 5. und 16. August in Hamburg und Kiel (Aidabu) sowie am 12. August in Rostock (Aidamar) zu Kurz-Kreuzfahrten.

Politik und Reedereien hatten sich auf einen dreiphasigen Plan für den Neustart geeinigt. In der ersten Phase sind Kreuzfahrten ohne Landgang und nur mit 60-prozentiger Auslastung möglich. In den beiden Aida-Schiffen werden dem Sprecher zufolge bis zu 800 Menschen arbeiten. Die ersten Touren werden mit einer Auslastung von etwa 50 Prozent angeboten. Bis Ende August seien mehrere dreibis viertägige Kurzreisen geplant.

Noch bevor die Branche ihren Betrieb wieder richtig aufnehmen konnte, gab es erst einmal Probleme. Die Reederei Tui Cruises musste die erste sogenannte Blaue Reise der „Mein Schiff 1“ wieder absagen. Die dreitägige Ostseereise sollte am 31. Juli von Kiel starten. Aber: Die Crew, die zum Großteil aus Filipinos besteht, schafft es nicht rechtzeitig an Bord zu kommen.

„Aufgrund der Reisebeschränkungen ist die Startmannschaft noch nicht komplett“, heißt es in einem Statement. Nun soll die „Mein Schiff 1“ am 3. August starten. Anschließend sind siebentägige „Panoramafahrten“ nach Norwegen geplant - ebenfalls ohne Landgang. Das Schwestschiff „Mein Schiff 2“ legt am heutigen Freitag in Hamburg ab. DPA/ARN



Bis 2011 Flugzeugträger, jetzt Bar

Ein früherer Mini-Flugzeugträger ist an der Küste von Manhattan zur Bar umfunktioniert worden. Der „Baylander“, auf dem jahrzehntlang US-Hubschrauberpiloten geübt hatten, sei seit Kurzem der „Baylander Steel Beach“, teilten die Betreiber mit. Derzeit darf auf dem Schiff, das auf der Westseite Manhattans im Hudson River vor der Küste Harlems liegt, aufgrund der Corona-Beschränkungen nur der Außenbereich genutzt werden. Später soll es auch einen Innenbereich für Getränke und einige Snacks geben. Der Ende der 60er-Jahre in Betrieb genommene „Baylander“ war 2011 aus dem Dienst des US-Militärs entlassen und verkauft worden, danach hatte er zunächst als Museumsschiff gedient.

TEXT: DPA/FOTO: HORSTEN/DPA

Mehr Ladung für die deutschen Seehäfen

Was Akteure durch die veränderte Einfuhrumsatzsteuer erhoffen, für Spediteure aber mehr Aufwand bedeutet

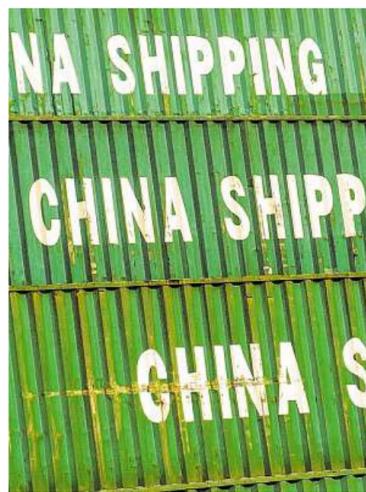
VON FLORIAN SCHWIEGERSHAUSEN

Bremen/Hamburg. Aus dem Hamburger Hafen ist bereits Jubel über die neue Regelung zur Einfuhrumsatzsteuer zu hören. Manch einer will deshalb auch schon das Knallen eines Sektorkorks vernommen haben. Im Rahmen des Corona-Konjunkturpakets haben Bundestag und Bundesrat beschlossen, dass die Einfuhrumsatzsteuer später fällig wird - und zwar erst zum 26. des zweiten Monats, der auf die Einfuhr folgt. Das Bundesfinanzministerium schrieb dazu im Juni in seiner Presseerklärung: „Dadurch wird eine Angleichung der Wettbewerbsbedingungen an andere Mitgliedstaaten der EU erreicht, in denen eine unmittelbare Verrechnung von Einfuhrumsatzsteuer und Vorsteuerguthaben möglich ist.“

Die Einfuhrumsatzsteuer musste in Deutschland bisher auch dann sofort bezahlt werden, wenn Waren hier nur Zwischenstation machten - also in andere Länder weitertransportiert wurden. Die Steuer wurde den Firmen zwar später zurückerstattet, doch für den Hamburger Hafen war das ein Wettbewerbsnachteil. „Das hat uns Ladung und Arbeitsplätze gekostet“, sagt Ingo Eglöf von Hafen Hamburg Marketing. Für Daniel Hosseus Empfinden ist der Jubel im Hamburger Hafen etwas zu groß ausgefallen. Er ist der Hauptgeschäftsführer des Zentralverbands der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS): „Natürlich freuen wir uns über den Schritt aber eine absolute Angleichung ist das noch nicht.“

Aber zumindest auf einen solchen Schritt musste die Branche lange warten. Robert Völkl, Geschäftsführer vom Verein Bremer Spediteure (VBSp), beschäftigt sich seit 1993 mit dem Thema - seit Einführung des Euro-

päischen Binnenmarkts. Wenn ein deutscher Importeur beispielsweise Ware aus den USA über Rotterdam oder Antwerpen in die EU einführt, muss er den Erwerb in seiner Umsatzsteuervoranmeldung als Steuerschuld anmelden. Am Ende erfolgt das dort ohne Einsatz von Liquidität, wenn sich dort eine innergemeinschaftliche Lieferung nach Deutschland anschließt. Völkl erläutert: „Wenn die Einfuhr über Bremerhaven erfolgt, muss er dort direkt die Einfuhrumsatzsteuer zahlen. Da werden also reale Zahlungsströme ausgelöst, auch wenn die Steuer später wieder erstattet wird.“



Die Einfuhrumsatzsteuer soll künftig später fällig werden. FOTO: SPATA/DPA

Aber Rotterdam und Antwerpen machen es dem Importeur am Ende einfacher.

Grundsätzlich begrüßen die Spediteure diesen Schritt, mit dem das Ministerium den Importeuren Liquidität verschaffen wollte. Den Spediteuren macht es aber nun mehr Aufwand, wie Thorsten Dornia erläutert. Er ist einer der Geschäftsführenden Gesellschafter beim Bremer Logistikunternehmen Brelog und seit Kurzem auch VBSp-Vorstandsmitglied. Er sagt: „Auf der einen Seite bedeutet die Verschiebung der Fälligkeit eine seit Langem geforderte Verbesserung der Wettbewerbssituation der deutschen Häfen im Vergleich zu der Fiskalzollabfertigung über die Häfen in den Niederlanden und Belgien. Auf der anderen Seite sind zukünftig zwei Fristen (unterschiedlich für Zölle und Einfuhrumsatzsteuer) zu administrieren, sodass der Arbeitsaufwand für die Logistikunternehmen steigt. Insgesamt wird die Fristverlängerung aber sehr begrüßt.“

Bremens Häfensensorin Claudia Schilling (SPD) freut sich ebenso über die veränderte Fälligkeit: „Gemeinsam mit anderen Ländern hat sich der Bremer Senat seit langer Zeit dafür eingesetzt, bestehende Wettbewerbsnachteile deutscher Unternehmen gegenüber europäischen Wettbewerbern in diesem Bereich abzusenken.“ Schilling sieht dies als Grundlage dafür, um die Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer so schnell wie möglich auf das sogenannte Verrechnungsmodell umzustellen. „Ich bin aber überzeugt davon, dass wir mit der jetzigen Änderung bereits erste positive Effekte für importierende Unternehmen erreichen werden.“ Dem schließt sich Bremens Hafengesellschaft Bremenports an.

Zuvor hatte sich Hamburgs Wirtschaftssekretär Michael Westhagemann (parteilos) da-

rüber hinaus geäußert: „Die Lösung gibt Unternehmen einen Liquiditätseffekt von circa fünf Milliarden Euro und ermöglicht den Unternehmen in Deutschland eine Gleichstellung im Wettbewerb mit unseren europäischen Nachbarn.“ Wie hier Hamburgs Wirtschaftssenator auf fünf Milliarden Euro kommt, kann Robert Völkl nicht ganz nachvollziehen. Der Geschäftsführer vom Verein Bremer Spediteure hat den Taschenrechner gezückt, um die Zahlen nachzuvollziehen: „Wenn es fünf Milliarden wären, dann hätten wir im vergangenen Jahr in Deutschland eine Wareneinfuhr im Wert von mehr als zwei Billionen Euro haben müssen.“ In Wirklichkeit lag der Wert aber bei mehr als 1,1 Billionen Euro. Daher hält Völkl eine Summe bei weniger als die Hälfte für realistisch.

Mit der Umsetzung dauert es aber noch. Das Bundesfinanzministerium will per Brief mitteilen, ab wann damit zu rechnen ist. ZDS-Hauptgeschäftsführer Hosseus hat vernommen, dass das bis Januar 2021 der Fall sein soll. Von Bremens Finanzsenator Dietmar Strehl (Grüne) ist zu hören, dass er und seine Kollegen aus den anderen Bundesländern das Thema weiter verfolgen werden. Das kann auch Hosseus so bestätigen. Was die absolute Angleichung an die Praxis in Belgien und den Niederlanden angeht, brauche es Zeit, gibt Hosseus zu bedenken: „Sie müssen schon realistisch zwei bis drei Jahre für eine solche Umsetzung rechnen.“ Auch bei der Erfassung der Einfuhrumsatzsteuer brauche es in den Bundesländern eine entsprechende kameralistische Erfassung: Hosseus weiß allerdings von dem Zeitplan, dass die Minister 2023 überprüfen wollen, wie sich die Umstellung ausgewirkt hat, und 2024 wollen sie dann schauen, wie es mit den nächsten Schritten weitergeht.

Tag der Seenotretter im Internet statt an der Kaimauer

Dieses Jahr verzichtet die Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger auf Veranstaltungen an der Küste und kommt in die Wohnzimmer

VON FLORIAN SCHWIEGERSHAUSEN

Bremen. Für die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS), die ihren Verwaltungssitz in Bremen hat, ist es seit mehr als 20 Jahren Tradition: Am letzten Sonntag im Juli ist der Tag der Seenotretter. Das wird auch in diesem Jahr so sein und damit am kommenden Sonntag, also am 26. Juli. Wegen der Corona-Pandemie haben die Veranstalter in diesem Jahr aber auf Veranstaltungen entlang der Nordsee- und Ostseeküste verzichtet.

Nun wollen die Seenotretter über das Internet zu den Menschen daheim kommen. Sprecher Christian Stipeldey sagt: „Wir haben von jeder Station ein Video, das am Sonntag gezeigt wird.“ Insgesamt werden es dann 60 Filme sein, die dabei auch etwas mehr zeigen sollen, als Teilnehmer einer gewöhnlichen Führung auf einem Seenotrettungskreuzer zu sehen bekommen. „Im Film geht es beispielsweise auch in den Maschinenraum, wo man sonst mit einer Besuchergruppe nicht hingehen würde“, sagt Stipeldey. Es handelt sich dabei um Videos, die in den vergangenen Jahren

entstanden sind. Zusätzlich wird es einige Überraschungen geben, wie der Sprecher erläutert - und die werden hier noch nicht verraten. Filme und Infos werden am Sonntag im Internet auf Facebook unter www.facebook.com/seenotretter zu sehen sein, auf Instagram unter www.instagram.com/seenotretter und auf Twitter unter den Hashtags #Team-Seenotretter und #TagderSeenotretter.

Gleichzeitig hoffen die Seenotretter im Internet auf die gleiche Spendenbereitschaft wie sonst in den vergangenen Jahren beim Aktionstag vor Ort. Stipeldey erklärt die große Bedeutung: „Allein im vergangenen Jahr haben wir 400 neue Fördermitgliedschaften hinzubekommen.“ Wer also von den Videos begeistert ist, muss anschließend im Internet die Seite spenden.seenotretter.de/foerderer für die weiteren Informationen anklicken. Dies sei für die Finanzierung der Arbeit elementar. Natürlich helfe auch jeder Euro im Spendenschiffchen, die in Geschäften, Kneipen oder Arztpraxen stehen. „Damit nehmen wir jedes Jahr eine Million Euro ein“, sagt der Sprecher.

Im vergangenen Jahr zählten die Seenotretter an ihren Aktionsorten mehr als 10000 Be-

sucher. Stipeldey weiß zu berichten, dass es inzwischen eine ganze Reihe von Touristen an Nord- und Ostsee gibt, die ihren Sommerurlaub entsprechend so planen, dass sie zum Tag der Seenotretter auf alle Fälle vor Ort sein werden. Vielleicht wird es im kommenden Jahr ja wieder etwas.

Wer dann Kraft seines neuen Amtes mit dabei sein wird, ist der Kapitän Michael Ippich. Der erfahrene Nautiker und Diplom-Wirtschaftsingenieur für Seeverkehr übernimmt ab Oktober die Leitung des Geschäftsbereichs Rettungsdienst/Inspektion der Seenotretter an Nord- und Ostsee. Der 62-Jährige hat zuletzt bei der Hartmann-Gruppe weltweit den Bereich Informationstechnik des Schiffahrtsunternehmens geleitet, nachdem er acht Jahre lang Geschäftsführer der Hartmann-Reederei in Leer war. Der Kapitän auf Großer Fahrt hat laut DGzRS umfangreiche Erfahrungen in der Geschäftsführung und Betriebsleitung verschiedener Reedereien sowie Hafenumschlags- und

Logistikunternehmen. Außerdem sei er im maritimen Bereich bestens vernetzt und international erfahren.

Den Seenotrettern ist Ippich bereits seit vielen Jahren verbunden. Zudem ist er seit 2012 Mitglied des beschlussfassenden Gremiums

der DGzRS, gewissermaßen des Parlamentes der Seenotretter, und seit 2016 Mitglied des Beirates. Diese Ehrenämter wird Ippich während seiner Zeit als Geschäftsführer ruhen lassen. Der Kapitän wird die DGzRS vier Jahre lang gemeinsam mit Nicolaus Stadler führen, der seit 2011 den Geschäftsbereich Finanzen verantwortet. Ippich folgt auf den Kapitän Udo Helge Fox. Er begann 1995 bei der DGzRS als Leiter der Seenotleitung und wurde 2001 Mitglied der Geschäftsführung, damals zuständig für den Rettungsdienst. 2021 wird der 60-Jährige über eine Regelung zur Altersteilzeit in Ruhestand gehen und damit bildlich gesprochen bei den Seenotrettern die Brücke verlassen.



Michael Ippich
FOTO: DGZRS/STÖVER

Arbeitnehmer legen Zukunftskonzept vor

Airbus-Mitarbeiter und IG Metall fordern den Fortbestand der Flügelausrüstung am Standort Bremen

VON MAREN BENEKE

Bremen. Gut ein halbes Jahr hat es gedauert, nun haben die Betriebsräte der fünf Luft- und Raumfahrtsparten am Bremer Airbus-Standort und die IG Metall ihr Zukunftskonzept für das Werk in der Hansestadt vorgelegt. Kern des Papiers ist dabei die Forderung nach dem Fortbestand der Flügelausrüstung.

Wie berichtet, war um diesen Teil der Produktion in Bremen zuletzt ein Konflikt zwischen Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertretern entbrannt. In die Politik und in die Öffentlichkeit wurde dieser im Februar von Betriebsräten und Gewerkschaft getragen.

Sie wollten darauf aufmerksam machen, dass ein möglicher Abzug der Flügelausrüstung erhebliche Nachteile für den Standort mit sich bringen könnte. Bremer und Berliner Politiker haben sich zwischenzeitlich ebenfalls eingeschaltet und für einen Verbleib der Produktion ausgesprochen.

„Bis heute ist diese Bedrohungslage nicht entschärft“, heißt es im Zukunftsbild des IG-Metall-Aktionsbündnisses, in dem sich Gewerkschaft und die Betriebsräte der Airbus-Unternehmen mit mehr als 5000 Mitarbeitern am Bremer Standort zusammengeschlossen haben. Die Flügelausrüstung sei nach wie vor nicht abgezeichnet.

„Jetzt wissen alle, wofür wir sind – und nicht wogegen.“

Jens Brüggemann, Betriebsratsvorsitzender

Ziel der Überlegungen im Papier, das den Standort im Jahr 2035 beleuchtet, sei, sowohl auf aktuelle Prognosen zur Entwicklung der Luft- und Raumfahrtindustrie Bezug zu nehmen, als auch auf die sich mittel- und langfristig entwickelnden Zukunftsmärkte zu blicken. Dabei geht das Aktionsbündnis demnach unter anderem davon aus, dass es in Zukunft neue Technologien sowie emissionsfreie Fliegen sowie veränderte Antriebe und damit auch veränderte Produktionsprozesse geben muss. In den vergangenen Monaten haben die Arbeitgebervertreter nach eigenen Angaben die fünf Sparten darauf hin beleuchtet, nach Stärken geschaut und für jede Zukunftsfelder am Standort ausfindig gemacht.

Eine Kernforderung des Konzepts ist, dass es auch in Zukunft mehrere Airbus-Standorte in Europa gibt, auf die sich die systemrelevanten Arbeitspakete, zu denen die Flügelausrüstung gehört, verteilen: „Bremen bleibt weiterhin ein systemrelevanter Standort“, entsprechend müsse die Verzahnung von technischer Entwicklung (Engineering) und Produktion erhalten bleiben. „Wir stellen die Prozesskette High-Lift in den Mittelpunkt“, sagt der Airbus-Betriebsratsvorsitzende Jens Brüggemann. Das Thema Wartung und Reparatur, das der Konzern zuletzt für die Hansestadt ins Spiel gebracht hatte, kann laut Papier ein „komplementäres“, also zusätzliches, Arbeitspaket sein.

Das Papier sieht vier zentrale Eckpfeiler vor, an denen in Bremen gearbeitet werden sollte: das Flugzeug von morgen, der militärische Flugzeugbau, Europas Zugang zum Weltall sowie dessen Erkundung und Erschließung.



Beim Warnstreik Mitte März ging es nicht nur um die Tarifverhandlungen, sondern auch um die Zukunft des Standorts.

FOTO: CHRISTINA KUHAUPT

In Bezug auf die Flügelproduktion bedeutet das laut Konzept, dass Bremen aufbauend auf dem schon vorhandenen Wissen „zentrale, systemrelevante Elemente des Flügels von morgen liefern“ könne. Als weiteres Beispiel nennt das Bündnis die Kompetenz im Umgang mit Wasserstoff, auf deren Basis beispielsweise auch Tanksysteme entwickelt werden könnten. Im Militärbereich sieht das Aktionsbündnis am Standort unter anderem die Entwicklung und Ferti-

„Letztendlich liegt die Entscheidungsgewalt beim Arbeitgeber.“

IG-Metall-Aktionsbündnis

gung großer, komplexer Strukturen, zu denen es etwa Frachtlade- oder Abwurf- und Landesysteme für Drohnen zählt.

In den Mittelpunkt des Themas Weltraum stellen die Arbeitnehmervertreter zum Beispiel, dass in der Hansestadt Infrastruktur und Logistik, etwa um Mond und Mars zu erschließen, entwickelt werden. Bremen solle weiter als „Kompetenzzentrum für Europas Zugang ins All“ ausgebaut werden. Es solle zudem daran gearbeitet werden, Kosten in Entwicklung und Produktion zu senken.

„Jetzt wissen alle, wofür wir sind – und nicht wogegen“, fasst Brüggemann zusammen. Auch die Arbeitgeberseite erstellt derzeit ein Zukunftspapier. Öffentlich ist es noch nicht präsentiert worden, erste Ideen sind nach Angaben von Gewerkschaft und Betriebsrat bereits ausgetauscht.

„Wir akzeptieren, dass wir Differenzen haben“, sagt die Bremer IG-Metall-Chefin Ute Buggeln, „aber wir wollen miteinander reden und schauen, wo es ähnliche Ideen gibt.“ Die spannende Frage sei, ob es gelinge, mit den Bremer und den deutschlandweit verantwortlichen Unternehmenslenkern eine konkrete Perspektive zu erarbeiten.

Bleiben am Ende klare Differenzen übrig, die keine der beiden Seiten lösen könne, „dann ist der Zeitpunkt gekommen, den Konflikt wieder aufzunehmen und klare politische Entscheidungen zu fordern“. Am Konzern ist neben Frankreich und Spanien auch Deutschland beteiligt.

Den Diskussionsprozess zwischen Arbeitnehmer- und Arbeitgebervertretern über die Zukunft eines Airbus-Werkes, der im Herbst abgeschlossen sein soll, lobt die Gewerkschafterin als „einmalig“. Buggeln und Brüggemann sprechen aber auch von „einem Ringen um die Zukunft des Standorts“.

Denn: „Letztendlich liegt die Entscheidungsgewalt beim Arbeitgeber. Das bedeutet aber nicht, dass wir Entscheidungen nicht beeinflussen können oder uns mit einem Nein zufriedengeben.“

Konzern kommt nicht zur Ruhe

Während um die Zukunft des Bremer Standorts gerungen wird, wird im Werk weiter umstrukturiert: Mitte des Monats war bekannt geworden, dass die bisherige Standortleiterin Imke Langhorst im Mai durch Joachim Betker, der bislang das Stader Werk geführt hat, abgelöst wird. In Deutschland und Frankreich soll zudem die Flugzeugproduktion über ein weiteres Unternehmen neu aufgestellt werden, in dem die Strukturmontage von Hamburg sowie die Aktivitäten in Stade und die von Premium Aerotec in Nordenham, Bremen und zum Teil Augsburg zusammengeführt werden sollen (wir berichteten). Der Airbus-Konzernbetriebsrat und Gewerkschafter fürchten durch den geplanten Umbau des Unternehmens die Abwanderung vieler Arbeitsplätze aus Deutschland. „Die Zerschlagung der Premium Aerotec und die Gründung eines Einzelteilfertigers setzt sofort Tausende Arbeitsplätze in Deutschland unter massiven Verlagerungsdruck“, erklärte IG-Metall-Vorstandsmitglied Jürgen Kerner am Montag. „Eine solche Firma stünde unmittelbar im Konkurrenzkampf mit Billigstandorten in Osteuropa und Asien.“ Die Arbeitnehmervertreter sehen die deutschen Airbus-Standorte durch die Umbaupläne „gezielt geschwächt“. Airbus destabilisiere damit die ohnehin stark angeschlagene Branche. „Die deutsche Wertschöpfungskette droht zu reißen, sollten diese Pläne umgesetzt werden“, warnen sie. BEM/DPA

Spediteure melden Vollbeschäftigung

Branchenverein stellt Jahresbilanz 2020 vor und übt angesichts voller Terminals Kritik an den Reedereien

VON FLORIAN SCHWIEGERSHAUSEN

Bremen. Bei den Spediteuren herrscht derzeit Vollbeschäftigung. Das ist ein Fazit der Jahresbilanz des Vereins Bremer Spediteure (VBS). Der Vorstandsvorsitzende Oliver Oestreich, gleichzeitig Mitglied der Geschäftsführung von Leschaco, versah diese Nachricht noch mit dem Hinweis: „Gute Mitarbeiter werden immer gesucht.“ Carsten Hellmers, Geschäftsführer von Alexander Global Logistics und VBS-Vorstandsmitglied, ergänzte: „Allerdings ist der Preis sehr hoch, der derzeit von den Beschäftigten aufgebracht werden muss: Es bedarf hoher Kreativität und Nerven bei der Frage, wie man denn momentan seine Fracht wegbekommt.“

Denn gleichzeitig kritisieren die Spediteure Unzuverlässigkeit bei den Reedereien. Nach Angaben des Vereinsvorstands werden zugesagte Termine nicht eingehalten. Auf den Fahrplan sei derzeit kein Verlass. Gleichzeitig seien die Häfen so vollgestellt, dass es nicht nur in Hamburg sehr enge Zeitfenster gebe, um die Container anliefern zu können. Breglog-Geschäftsführer Thorsten Dornia be-

schrrieb es so: „Die Terminals in den Häfen befinden sich an ihrer maximalen Kapazität. Die fehlende Fahrplanteure der Reedereien macht es den Terminals auch nicht leichter.“

Die Blockade des Suezkanals habe diese Situation nicht einfacher gemacht. Die Frachtraten haben sich um das Fünffache erhöht. Bei diesem Punkt geht Sven E. Schoon, geschäftsführender Gesellschafter von ETS Transport & Logistics, davon aus, dass das langfristig zu steigenden Verbraucherpreisen führen wird.

„Vielleicht spüren wir das bereits schon in einigen Bereichen. Nehmen wir als Beispiel Sofas, die beim Discounter verkauft werden: Wenn die per Container transportiert werden, müssten diese im Preis steigen. Wenn der Preis dann zu hoch ist, sagt der Importeur vielleicht, dass dieser Preis zu hoch ist und sich die Einfuhr nicht mehr lohnt.“

Was die Wettbewerbsfähigkeit der bremischen Häfen angeht, hat sich der Verein Bremer Spediteure mit einem Brief an Bremens Bürgermeister Andreas Bovenshulte (SPD), an Häfensanatorin Claudia Schilling (SPD), an Verkehrsministerin Maïke Schaefer

(Grüne) und Wirtschaftsministerin Kristina Vogt (Linke) gewandt. In ihrem Schreiben haben die Spediteure ihre Sorge geäußert, dass Bremerhaven weiterhin gegenüber den Westhäfen an Bedeutung verlieren wird. Aufgrund des Briefs soll es den Sommer über



In den Häfen stapelten sich die Container, sagt der Verein der Spediteure. FOTO: EUROGATE

dazu branchenübergreifend Gespräche geben.

Die vollen Terminals führen übrigens nicht zu einer höheren Auslastung in Wilhelmshaven für den Jade-Weser-Port. Robert Völkl, Geschäftsführer des Vereins Bremer Spediteure, hält die großen Allianzen der Containerreedereien für den Grund: „Wenn jede Reederei allein für sich agieren würde, würde die eine oder andere da vielleicht auf Wilhelmshaven ausweichen. Für die großen Reederei-Allianzen, wie wir sie heutzutage haben, wäre das als Konsortium aber zu komplex.“

Erst neulich sagte der Vorstandsvorsitzende von Hapag-Lloyd, Rolf Habben Jansen, dass man nicht kurzfristig auf Häfen ausweichen, weil da gerade Platz sei. VBS-Mitglied Schoon sagte dazu: „Eine solche Entscheidung würde man nur mittel- oder langfristig fällen. Wenn aber Schiffe in größerer Menge nach Wilhelmshaven fahren, ist das wiederum nicht im Interesse Bremerhavens und schon gar nicht im Interesse Hamburgs, die ja im Gegensatz zu Bremen nicht am Jade-Weser-Port beteiligt sind.“

Mercedes bereitet Impfkampagne vor

Belegschaft kann sich anmelden

Bremen. Mercedes bereitet sich vor, um die Belegschaft künftig im Unternehmen impfen zu können. Die Mitarbeiter des Autoherstellers können sich jetzt fürs Impfen durch den werksärztlichen Dienst auf einer Plattform registrieren. An allen Standorten in Deutschland sind, wie Daimler am Montag mitteilte, eigene Impfzentren und Impfstraßen aufgebaut und vorbereitet worden. „Das Angebot richtet sich an unsere Beschäftigten sowie Zeitarbeitskräfte, die bei uns tätig sind“, teilte eine Sprecherin auf Anfrage mit. Die Vorbereitungen für das Impfzentrum im Werk Bremen seien getroffen: „Wir sind startklar, sobald Impfstoff für uns verfügbar ist.“

Ab sofort könne jeder Beschäftigte sein Impfinteresse hinterlegen, um einen Impftermin am jeweiligen Standort zu erhalten, erklärte Personalvorstand Wilfried Porth. Man könne mit den Ärzten und der Infrastruktur schnell viele Tausend Menschen schützen. In Bremen sollen täglich mehrere Hundert Beschäftigte geimpft werden können.

Bei der Bestellung gleichgestellt

Lukas Fuhrmann, Sprecher des Bremer Gesundheitsressorts erklärt, ab Juni sollen Betriebsärzte selbstständig Impfstoff bestellen können. So habe es das Bundesgesundheitsministerium angekündigt. Das Verfahren funktioniere ähnlich wie bei den niedergelassenen Ärzten. „Die Bestellungen laufen über Apotheken und nicht über das Bundesland.“

Insgesamt gibt es laut Mitteilung von Daimler mehr als 70 Betriebsärzte und mehr als 200 medizinische Fachangestellte für Impfungen. Diese hätten viel Erfahrung mit Impfberatungen und Impfungen. „Wir stehen bereit“, kündigte der ärztliche Projektleiter bei Daimler, Mehmet Krahe, an. Deutschlandweit seien im Vollbetrieb täglich mehr als 3000 Impfungen möglich. „Angesichts der weiter steigenden Fallzahlen müssen wir möglichst viele Menschen möglichst schnell impfen – nur so können wir die Pandemie überwinden“, kommentierte Manager Wilfried Porth die Kampagne. LB

I2B

Diskussion über die Zukunft der Arbeit

Bremen. Die regelmäßige Veranstaltungsreihe von „Idea to Business“, kurz I2B, lädt an diesem Dienstag ab 18 Uhr zur Diskussion im Livestream ein. Unter dem Motto „Die Zukunft der Arbeit ist da – Was fangen wir jetzt damit an?“ geht es darum, wie die Arbeit nach der Pandemie aussehen wird. Auf dem Podium sind Consultants verschiedener Unternehmen. Mit dabei ist außerdem der Trendscout Raphael Gielgen. Interessierte können die Veranstaltung im Internet ohne Anmeldung auf nextmoderator.net/i2b-meetup27042021 verfolgen. FLS

KÜHNE+NAGEL

Logistikkonzern startet stark ins Jahr

Schindellegi. Der Logistikkonzern Kühne+Nagel ist mit starken Zuwächsen ins Geschäftsjahr gestartet. Der operative Gewinn vor Zinsen und Steuern (Ebit) wurde mit 431 Millionen Franken mehr als verdoppelt, wie Kühne+Nagel im schweizerischen Schindellegi mitteilte. Am Ende der Rechnung steht ein ebenfalls mehr als doppelt so hoher Reingewinn von 318 Millionen Franken. Der Nettoumsatz kletterte in den Monaten Januar bis März um knapp 23 Prozent auf 6,03 Milliarden Franken (5,45 Milliarden Euro). DPA

TARGOBANK

Fonds und Sparpläne bei Kunden gefragt

Bremen. Der Lockdown im Frühjahr 2020 hatte auf die Zahlen der Targobank Bremen „spürbare Auswirkungen“, wie das Unternehmen am Montag mitteilte. Im dritten Quartal sei die Erholung gelungen. „Die Nachfrage nach Finanzierungslösungen bewegte sich zum Jahresende wieder auf Vorkrisenniveau“, so Vertriebsdirektor Christian Herlt zum Kreditgeschäft. Anlageformen wie Fonds und Sparpläne seien sehr gefragt gewesen. „Unser Depotvolumen konnten wir um elf Prozent auf 170,9 Millionen Euro ausbauen.“ LB

Hafenvertretung mit neuer Struktur

Präsidium statt Präsident

Bremen. Die Bremische Hafenvertretung hat sich einen neuen Namen gegeben: Künftig heißt die Organisation, der etwa 250 Mitgliedsunternehmen aus der Logistik-, Hafen- und Transportwirtschaft überwiegend aus Bremen und Bremerhaven angehören, BHV-Bremische Hafen- und Logistikvertretung. Außerdem haben die Mitglieder auf ihrer Versammlung eine neue Struktur des geschäftsführenden Vorstands beschlossen: Künftig gibt es keinen Präsidenten mehr – stattdessen hat der geschäftsführende Vorstand aus seinem Kreis ein dreiköpfiges Präsidium gewählt. Christoph Bruns, der die Funktion als Interimgeschäftsführer am 31. Mai beendet hatte, ist Sprecher des Präsidiums.

Der geschäftsführende Vorstand will sich nach eigenen Angaben insgesamt stärker als bisher in die aktive Arbeit der BHV einbringen. Dem geschäftsführenden Vorstand gehören aus dem Präsidium Christoph Bruns, Patric Drewes und Robert Howe an, außerdem als Schatzmeister Christoph Holtkemper, als Schriftführer Werner Pöser sowie als Vorstandsmitglieder Ralf Miehle und Andreas Niemyer.

Bestätigt wurde im Rahmen der Mitgliederversammlung auch der erweiterte Vorstand. Dazu gehören: Carsten Stanek (Vereinigung Bremer Schiffsmakler und Schiffsagenten), Heiner Delicat (Verein der Umschlagbetriebe), Wolfgang Rose (Verband der Stauerbetriebe), Jan Dirk Brüggemann (Mittelstandsvereinigung der Ladungskontrollbetriebe), Peter Grönwoldt (Handelskammer Bremen IHK für Bremen und Bremerhaven), Oliver Oestreich (Verein Bremer Spediteure), Uwe Meisner (Schiffsmakler-Vereinigung für Küsten- und Seeschiffsbefrachter) und Christian Lankenau (Repräsentant der Hafenwirtschaft von Bremerhaven). PHA

Wechsel im Verein der Spediteure

Drei Neue im Vorstand

Bremen. Im Vorstand des Vereins Bremer Spediteure gibt es personelle Veränderungen: Neu in den Vorstand hat die Mitgliederversammlung die geschäftsführenden Gesellschafter Thorsten Dornia, Brelog GmbH, Philip W. Herwig, Röhlig Logistics GmbH und Sven Eric Schoon, ETS Transport & Logistics GmbH, gewählt. Nicht mehr im Amt ist Ulrike Baum (Röhlig Logistics GmbH), die nach siebenjähriger Vorstandsarbeit nicht mehr kandidierte. Als Vorstandsmitglied wurde Andreas Niemyer (Dettmer Group KG) von der Mitgliederversammlung bestätigt. Dem Vorstand gehören außerdem als Vorsitzender Oliver Oestreich (Lexzau, Scharbau GmbH), Carsten Hellmers (Alexander Global Logistics GmbH), Thilo Kugel (Dachser SE Air & Sea Logistics), Ralf Miehle (Kühne + Nagel) und Holger Schulz (EKB Container Logistik GmbH) an.

Der Verein Bremer Spediteure wurde 1901 gegründet. Er ist ein Zusammenschluss aller bedeutenden Speditions- und Logistikfirmen im Land. In dieser Branche sind etwa 200 Firmen in Bremen und Bremerhaven tätig mit rund 4000 Beschäftigten. Der Jahresumsatz liegt nach Angaben des Vereins zwischen 2,5 bis drei Milliarden Euro. PHA

REDAKTION HAFEN

Telefon 0421/36713440

Mail: hafen@weser-kurier.de

„Funktioniert haben alle Segmente“

Reeder Michael Vinnen befürchtet dennoch gravierendere Folgen für die Seeschifffahrt als nach der Finanzkrise



Michael Vinnen ist Vorsitzender des Bremer Rhedervereins und Geschäftsführender Gesellschafter der Reederei F.A. Vinnen und Co. Der Volkswirt leitet das Familienunternehmen in siebter Generation.

Viele Seeleute mussten wegen der Pandemie wesentlich länger an Bord bleiben als geplant. Wie geht es den Schiffsbesatzungen?

Michael Vinnen: Pro Monat müssen etwa 150 000 Seeleute nach Ende ihres Einsatzzeitraums nach Hause fliegen. Seit Ausbruch der Krise kann davon nur ein Bruchteil realisiert werden. Schätzungsweise 400 000 Seeleute sind länger an Bord als geplant, teilweise mehrere Monate. Der mentale Druck auf die Seeleute, die Müdigkeit und Erschöpfung werden von Woche zu Woche größer. Bislang verhalten sich die Mannschaften dennoch weit überwiegend sehr professionell.

Was können Reeder tun, um die Situation der Seeleute zu verbessern?

Die Reeder unterstützen ihre Seeleute an Bord der Schiffe, so gut es irgend geht. Sie bieten günstigere oder auch kostenlose Internetverbindungen per Satellit an und organisieren zusätzlich Unterhaltungsangebote. Soweit es der Schiffsbetrieb erlaubt, versuchen die Kapitäne, die Arbeitszeiten der Seeleute an ihre individuellen Bedürfnisse anzupassen. Wir dürfen aber nicht nur an die Seeleute an Bord denken. Rund 400 000 Seeleute an Land warten darauf, endlich wieder an Bord eines Schiffes zu arbeiten. Sie benötigen das Einkommen dringend, um ihre Familien zu ernähren. Gerade in den Schwellenländern geraten viele Familien jetzt in eine prekäre finanzielle Situation.

Sind Crewwechsel inzwischen wieder möglich?

Theoretisch ist der Crewwechsel in vielen Häfen der Welt möglich. Aber viele Länder stellen Bedingungen, die schlicht nicht einzuhalten sind. Zum Beispiel gibt es Vorschriften, dass ein Schiff erst dann auslaufen darf, wenn die Aussteiger nachweislich das Land verlassen haben. Auch überzogene Quarantänevorschriften für die an- und die abmisternden Seeleute stellen unüberwindliche Hürden dar. Hinzu kommt, dass es bislang kaum Flüge gibt, mit denen die Seeleute den Hafen ihres Schiffes erreichen oder verlassen könnten. Und selbst bei verfügbaren Flugverbindungen sind die Flüge meistens vollkommen überbucht. Seeleute, die mit Sonderkonditionen fliegen und 40 Kilogramm Gepäck mitnehmen dürfen, werden sehr häufig von den Fluggesellschaften stehen gelassen und stranden an Flughäfen.

Sind die Folgen der Corona-Krise schlimmer als die der Finanzkrise von 2008?

Die unmittelbaren Effekte sind auf jeden Fall vergleichbar: Das Transportvolumen geht spürbar zurück. Es gibt eine Verunsicherung in der Schifffahrt und die finanziellen Schwierigkeiten nehmen zu. Es ist zu befürchten, dass die Folgen von Corona für die internationale Seeschifffahrt langfristig noch gravierender sein werden als die der Finanzkrise. Vor nunmehr fast zwölf Jahren brach mit der Finanzkrise die Weltwirtschaft ein, aber von diesem Tiefpunkt aus ging es anschließend kontinuierlich wieder aufwärts. Heute hingegen entwickelt sich die Pandemie in den Ländern und auf den Kontinenten uneinheitlich. Das Infektionsgeschehen kann praktisch überall und jederzeit wieder aufflackern. Ein Ende ist nicht abzusehen – mit unabsehbaren



Michael Vinnen (Rhederverein) vermisst von der Politik in Deutschland ein ausreichendes Bekenntnis zu den Häfen.

FOTO: DETMAR SCHMOLL

Folgen für die Entwicklung der Weltwirtschaft. Ein wichtiger Unterschied ist aber, dass die Finanzkrise ein endogener Schock war, die Corona-Krise ist hingegen komplett exogen. Es bleibt abzuwarten, ob es durch die Corona-Krise zu einem dauerhaften Trend der Regionalisierung kommt. Viele Experten sehen das aber eher nicht.

Welche Segmente haben trotz der Krise relativ gut funktioniert?

Funktioniert haben alle Segmente der Seeschifffahrt, das haben die Reedereien trotz schwierigster Bedingungen sichergestellt. Die Lieferketten und die Versorgung der Märkte waren jedenfalls durch die Schifffahrt zu keinem Zeitpunkt gefährdet. Da das Handelsvolumen zurückgegangen ist, haben die Containerlinienreedereien massiv Abfahrten gestrichen – erzielen durch diese Verknappung aber gute Charterraten. Bei den Massengutschiffen – den sogenannten Bulkern, ist das Ladungsvolumen nach den Lockdowns insbesondere in den USA und Südamerika stark eingebrochen. Im ersten Quartal 2020 sind die Raten für Bulkler weit unter das Betriebskostenniveau gefallen und haben sich erst zum Ende des zweiten Quartals leicht erholt, sodass nun zumindest die Betriebskosten wieder gedeckt werden können. Auch in der Tank- und Schifffahrt gab es durch Corona eine deutlich geringere Nachfrage. Durch den Lockdown in vielen Ländern der Welt und dem Rückgang der Wirtschaftstätigkeit wird weniger Mineralöl für die Mobilität, Pkw, Lkw, Busse oder Kreuzfahrtschiffe benötigt. Multipurpo-

se-Schiffe für Ladungen aller Art bedienen sehr unterschiedliche Märkte, die unterschiedliche Rückgänge zu verzeichnen haben. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass über alle Segmente hinweg einzelne Reeder in ernsthafte existenzielle Schwierigkeiten geraten werden oder bereits geraten sind.

Die Geschäfte der großen Containerlinienreedereien im Verkehr Europa-Asien erzielen wegen der Verringerung der Tonnage gute Box-Charterraten. Profitieren davon auch Bremer Reedereien – etwa im Feederverkehr?

Nein. Bremer Reeder, die dem Markt Chartertonnage zur Verfügung stellen, profitieren genauso wenig wie alle anderen Charter-Reeder weltweit von der Verknappung des Angebots der Liniencontainerreedereien.

Wie sehen die Perspektiven für die Handels-schifffahrt aus?

Solange unklar ist, wie lange die Corona-Krise andauert, sind die Perspektiven eingetrübt. Danach wird es Aufholeffekte geben. Langfristig gibt es viel Potenzial für Weltwirtschaftswachstum, Welthandel und die Welt-schifffahrt. Regionen, die überproportional wachsen werden, liegen weit auseinander mit viel Wasser dazwischen. Schifffahrt wird wachsen. Es wird aber unter Umständen schwer, gute Seeleute zu finden, wenn die Interessierten sehen, dass sie in einer Krise auf internationaler Ebene keine Fürsprecher haben und zusammen mit ihren Reedereien in schwierigen Situationen alleine gelassen werden.

Wie erklären Sie sich, weshalb die deutschen Häfen Bremerhaven und Hamburg im Bereich Containerumschlag Ladung verlieren und Rotterdam und Antwerpen auch in der Krise Ladung dazugewinnen?

Dass gerade die deutschen Containerhäfen seit etlichen Jahren immer weitere Marktanteile an die Westhäfen Rotterdam und Antwerpen verlieren, hat gewiss verschiedene Ursachen. Eine davon ist die nach wie vor ausstehende Fahrrinnenanpassung der Außenweser. Mit der Fahrrinnenanpassung der Elbe wurde nach 20 Jahren Diskussionen und Rechtsstreitigkeiten jetzt, also viel zu spät, begonnen. Vor allem fehlt es an einem ausreichenden Bekenntnis der Politik in Deutschland zu seinen Häfen, ihrer Entwicklung und einer verlässlichen Planung einer ständigen und vorausschauenden Investitionstätigkeit. Außerdem könnte ein gemeinsamer, kraftvoller Auftreten der deutschen Containerhäfen ihre Wettbewerbsposition verbessern.

Wäre es für die deutschen Standorte besser, wenn die beiden großen Terminalbetreiber HHLA und BLG Logistics ihre Geschäfte in diesem Bereich bündeln würden?

Die Frage, ob die Containerumschlagunternehmen Eurogate und HHLA stärker zusammenarbeiten oder gar ihre Geschäfte bündeln sollten, sollte vornehmlich eine unternehmerische Entscheidung sein. Die Politik sollte sich bei dieser Frage zurückhalten.

Das Gespräch führte Peter Hanuschke.

ANZEIGE

Im Urlaub E-Paper lesen!

Machen Sie anderen eine Freude und spenden Sie Ihre Zeitung.

Informationen und Urlaubsservice unter:

WESER-KURIER, Abo-Service, Martinistraße 43, 28195 Bremen

04 21 / 36 71 10 20

weser-kurier.de/urlaub

04 21 / 36 71 66 77

WESER KURIER

Unser Urlaubsservice

Meine Daten (bitte auf jeden Fall ausfüllen) Zeitraum vom T T M M J J J bis einschließlich T T M M J J J

Name, Vorname

Straße/Nr.

PLZ/Ort

Kundennummer

E-Mail-Adresse

Ich wähle eine Lieferung an

eine gemeinnützige Einrichtung im Verbreitungsgebiet (diese suchen wir für Sie aus)

Für eine Zeitungsspende ab vier Tagen wähle ich kostenlos das E-Paper* (bitte dazu E-Mail-Adresse angeben)

Für eine Zeitungsspende ab elf Tagen wähle ich als Geschenk (bitte nur eine Option ankreuzen)

Spende an die Leselust e.V.

WESER-KURIER Gutscheine?

Freunde, Verwandte oder meinen Urlaubsort (ohne Geschenk)

Lieferadresse für die Tageszeitung:

Name, Vorname

Straße/Nr.

PLZ/Ort

Ich erkläre mich damit einverstanden, dass die von mir angegebenen Daten dazu genutzt werden, mich per E-Mail oder Telefon über weitere Angebote des WESER-KURIER wie Produkte, Newsletter, Lesereisen oder Veranstaltungen zu informieren. Die Daten werden nicht an Dritte weitergegeben. Ich kann diese Einwilligung jederzeit formlos mit Wirkung für die Zukunft widerrufen, z.B. per E-Mail an widerruf@weser-kurier.de.

Datum T T M M J J J Unterschrift des Abonnenten X

* Durch die mobile Nutzung des E-Papers können für Sie zusätzliche Kosten bei Ihrem Mobilfunk-Netzbetreiber anfallen. Bitte informieren Sie sich vorab über Ihre Tarifkonditionen und nutzen Sie gegebenenfalls kostenfreie WLAN-Zugänge. Beziehen Sie ein WESER-KURIER Plus-Abonnement (E-Paper, Apps, digitales Zeitungsarchiv) zum Vorzugspreis für Print-Abonnenten, berechnen wir ab dem 29. Tag der Lieferunterbrechung den vollen Preis für WESER-KURIER Plus. * Einzulösen in allen Zeitungshäusern des WESER-KURIER; gültig für alle Produkte des WESER-KURIER Shops und den WESER-KURIER Ticketshop.