

Neue Reederei in Hamburg

Blue Star Holding mit 162 Schiffen

Hamburg (wk). In der deutschen Reedereilandschaft soll ein neuer Großakteur entstehen: Die Hamburger Schifffahrtsunternehmen Komrowski und Erck Rickmers wollen ihre Reedereiaktivitäten in einem Unternehmen bündeln. Es solle eine Flotte von 162 Schiffen mit einer Kapazität von 9,4 Millionen Tonnen umfassen und gemessen an ihrer Tragfähigkeit die größte deutsche Reedereigruppe sein, teilten die Komrowski-Gruppe und die Erck Rickmers Holding in Hamburg mit. Der Zusammenschluss solle im ersten Quartal 2012 erfolgen, stehe aber noch unter dem Vorbehalt der Zustimmung von Banken und Kartellbehörde.

Den Angaben nach will das Unternehmen weitere Reedereien als Gesellschafter gewinnen und die Flotte auf 200 bis 250 Schiffe erweitern. Es sei das Ziel, eine Reedereigruppe zu schaffen, die „aufgrund ihrer Größe im Vertrieb, in der Vermarktung und in der Finanzierung langfristig erfolgreich sein wird“, teilten die beiden Unternehmen mit. Man wolle „den Herausforderungen eines schwierigen Marktumfeldes mit einer gemeinsamen Strategie“ begegnen, erklärte Ernst Peter Komrowski, Inhaber von Komrowski. „Die Schifffahrt ist gefordert, sich den globalen Herausforderungen anzupassen und neue, zukunftsweisende Strukturen zu finden“, betonte Nicholas Teller, Chef der Erck Rickmers Capital Holding.

Deutsche Schiffseigner unterhalten eine der größten Handelsflotten der Welt. Nach Angaben des Verbands Deutscher Reeder (VDR) besaßen sie 2010 nahezu 3800 Schiffe. Insgesamt litt die Branche in den vergangenen Jahren zunächst unter der globalen Wirtschafts- und Finanzkrise, im laufenden Jahr machten ihr nach Verbandsangaben außerdem niedrige Frachtraten massiv zu schaffen. Ausgelöst worden sei diese Entwicklung vor allem in der Containerschifffahrt durch einen „ruinösen Kampf um Marktanteile“, hatte der VDR erst vor einigen Tagen erklärt.

Den Angaben zufolge sollen die etablierten Markennamen der bisherigen Reeder unter dem Dach der neuen Holding mit Namen „Blue Star“ erhalten bleiben. Die Erck Rickmers Capital Holding übernimmt die unternehmerische Führung, Sitz des Unternehmens soll Hamburg sein. Die Flotte der neuen Gruppe besteht aus 120 Containerschiffen, 25 Massengutfrachtern, 13 Offshore-Spezialschiffen und einigen anderen Typen. Komrowski und Erck Rickmers sind sogenannte Charter- oder Trampreedereien, die meist nur Schifffahrtsinsidern bekannt sind. Diese Unternehmen finanzieren Schiffe, die sie an Linienreedereien wie Hapag-Lloyd weiterverleihen. Ihre Schiffe fahren deshalb in aller Regel unter deren Namen.

Maersk fürchtet weitere Verluste

Container-Geschäft bleibt in der Krise

Hamburg (wk). Maersk Line, die größte Container-Reederei der Welt, rechnet auch im kommenden Jahr nicht damit, dass sich die weltweite Krise im Container-Geschäft abschwächen wird. So erklärte Maersk-Line-Chef Eivind Kolding gegenüber dem Wirtschaftsforum „Capital“: „Der Markt wird hart 2012. Wir gehen davon aus, dass es noch weiter abwärts geht, bevor sich die Preise wieder erholen.“ Maersk fürchtet deswegen auch im kommenden Jahr Verluste. „Natürlich werden wir versuchen, schon nächstes Jahr wieder Gewinne zu schreiben“, sagte er. „Aber das wird sehr schwer.“

Als Weltmarkt-Führer gilt Maersk als Benchmark der gesamten Branche. Insofern ist damit zu rechnen, dass 2012 wohl kaum ein Unternehmen schwarze Zahlen schreiben können wird. Für die Hamburger Reederei Hapag-Lloyd etwa bedeutet das, dass ein Verkauf im kommenden Jahr deutlich schwerer werden dürfte – genauso wie ein Börsengang.

Wie „Capital“ berichtet, ist die Krise des weltweiten Container-Frachtgeschäfts jedoch zu weiten Teilen hausgemacht. Obwohl die Nachfrage solide wächst und die Schiffe fast durchweg gut ausgelastet sind, fallen die Erlöse seit Monaten rapide. „Da spielen psychologische Faktoren eine große Rolle“, sagte Eivind Kolding. Demnach hätten alle Reedereien Angst, ihre Schiffe nicht füllen zu können, und senkten daher die Preise. Dieser Preisverfall wird zudem noch durch einen starken Verdrängungs-Wettbewerb verstärkt.

Erhebliche Folgen hat die ruinöse Konkurrenz auch für viele deutsche Kapitalanleger, die ihr Geld in Schiffsfonds investiert haben. Viele Fonds treten als Schiffseigner auf und verchartern ihre Schiffe an Linienreedereien wie Maersk. Diese haben jedoch viele gecharterte Schiffe während der Krise an ihre Eigner zurückgegeben, wodurch die Charter-Raten seit Frühjahr 2011 dramatisch eingebrochen sind. So liegen derzeit 210 Frachter ohne Ladung vor Anker – Tendenz steigend. Auch Maersk Line-Chef Kolding macht deutschen Anlegern von Schiffsfonds wenig Hoffnung auf Besserung: „Für sie wird es sehr schwierig, noch Beschäftigung für ihre Schiffe zu finden.“

Bananen und Funk müssen sich vertragen

Bremer Forscher arbeiten daran, mit dem „Intelligenten Container“ neue Transporttechnologien umzusetzen

Verbraucher achten beim Kauf von Lebensmitteln vor allem auf Frische, Qualität und Preis. Alle drei Faktoren werden bereits beim Transport vom Erzeuger zum Einzelhandel maßgeblich beeinflusst. Wissenschaftler von der Universität Bremen suchen jetzt zusammen mit deutschen Unternehmen nach einer Möglichkeit, neue Technologien in die Lebensmittellogistik einzuführen, um die Qualität von Nahrungsmitteln weiter zu verbessern.

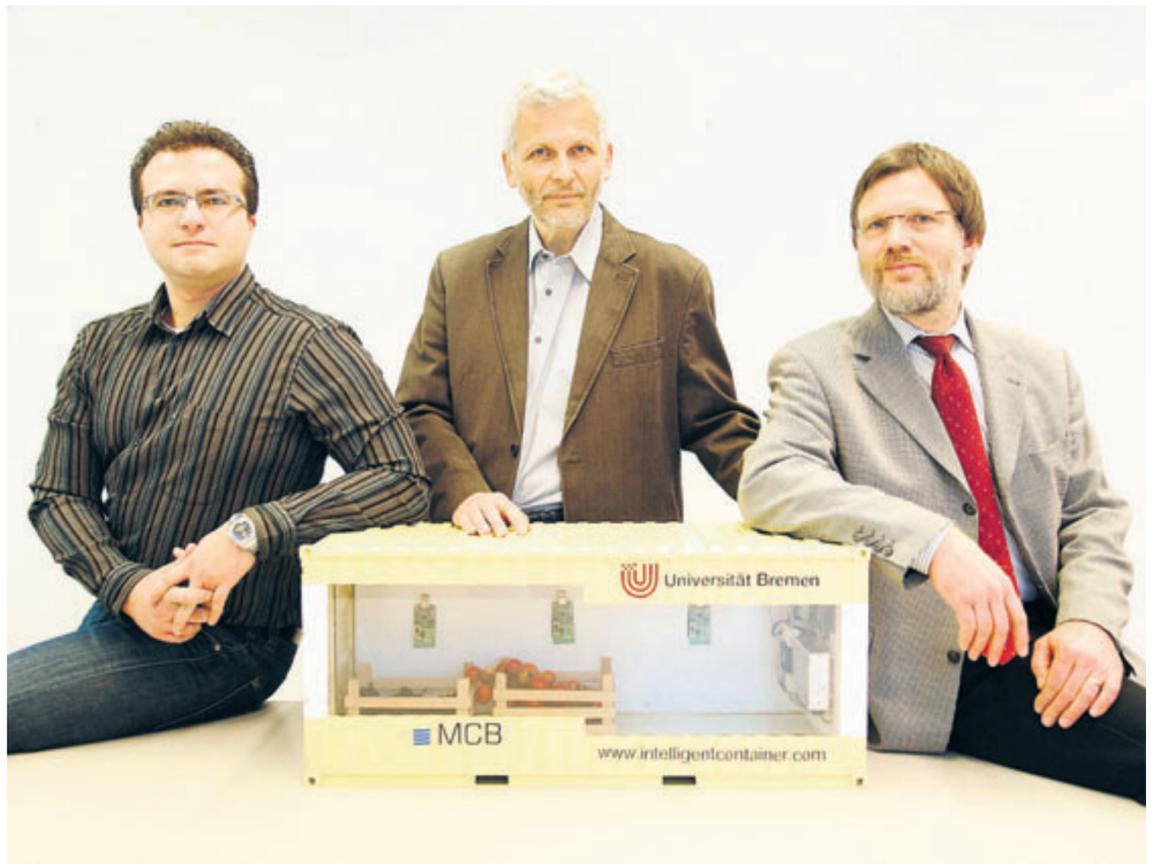
VON JÜRGEN BEERMANN

Bremen. Reiner Jedermann hat ein Problem. Bananen und Funk, das verträgt sich einfach nicht, musste der Entwickler vom Microsystems Center Bremen (MCB) feststellen. Der Laie stellt sich als erstes die Frage, wozu diese Harmonie zwischen Bananen und Funk überhaupt nötig ist. Den Experten beschäftigt die viel wichtigere Frage, wie er es schaffen kann, dass sich trotz hoher Luftfeuchtigkeit Funk und Bananen vertragen. Denn das ist beim Transport auf See eine der fundamentalen Voraussetzungen, auf denen der Erfolg eines Forschungsprojekts der Universität Bremen mit dem Namen „Der intelligente Container“ basiert.

Die Herausforderung des Projekts sei es, ein System zu entwickeln, mit dessen Hilfe sich ein auf dem See- oder Landweg verschickter Container quasi selbst überwacht und eine Meldung verschickt, wenn eine Gefahr für die verderbliche Ware in seinem Inneren besteht, erläutert Walter Lang, Leiter des federführenden Instituts für Mikrosensoren, -aktoren und -systeme (IMSAS) an der Universität Bremen. „Wir wollen zeigen, dass das System für Unternehmen einen wirtschaftlichen Nutzen hat. Wenn sie die neue Technologie in der logistischen Anwendung einsetzen, soll es weniger Verluste an verderblicher Ware geben“, beschreibt Adam Sklorz die Zielsetzung. Es sei hinlänglich bekannt, dass „immer wieder Nahrungsmittel zuhause vernichtet werden müssen, weil entweder das Mindesthaltbarkeitsdatum abgelaufen ist oder weil sie verderben, ohne dass das Datum überhaupt erreicht wurde“, so der wissenschaftliche Mitarbeiter am IMSAS.

Für die Logistikbranche ist es eine wichtige Herausforderung, aus volks- und betriebswirtschaftlicher Sicht ebenso wie aus Gründen der Umweltschonung (jeder Transport führt zu einem erhöhten CO₂-Ausstoß) diese Verluste zu reduzieren. Deshalb haben sich 20 Industrieunternehmen und Forschungsinstitute zu einem Konsortium zusammengesetzt, das praktische und praktikable Lösungen erarbeiten und umsetzen will. Das vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) geförderte Verbundprojekt startete im Spätsommer 2010, wurde mit einem Gesamtvolumen von neun Millionen Euro ausgestattet und ist zunächst auf drei Jahre bis Mitte 2012 befristet.

Zur Umsetzung der geplanten Technologien in der praktischen Anwendung geht es ohne Neu- und Weiterentwicklungen in verschiedenen Bereichen nicht. Weil die Projektidee zudem sehr komplex ist, haben die Verantwortlichen sie in mehrere Themenbereiche unterteilt. Zum einen muss eine effizient funktionierende Hardware



Die Macher der Universität Bremen mit einem frühen Modell vom „Intelligenten Container“ (von links): Adam Sklorz, Walter Lang und Reiner Jedermann. FOTO: CHRISTINA KUHAUPT

gefunden werden; d.h. spezielle autonome Sensoren, die zum Beispiel Daten wie Gaskonzentration und Fruchtfarbe messen und damit die Fruchtreife bestimmen. Walter Lang: „Eines unserer Probleme ist dabei die Frage, wie die Sensoren im Container sich selbst überwachen. Es muss ja gewährleistet sein, dass die Daten von einem korrekt funktionierenden Sensor kommen und nicht von einem defekten.“ Mit der Entwicklung solch kleiner, zuverlässiger, multifunktionaler und dabei günstiger Sensorensysteme beschäftigen sich unter anderem das Microsystems Center Bremen (MCB) sowie die Elbau GmbH aus Berlin.

Ein weiterer Themenkomplex ist die Kommunikation und dabei vornehmlich die Frage, wie die Daten aus dem Container drahtlos zu einer Basisstation oder einem Spediteur gelangen, inklusive der bei Schiffstransporten erforderlichen Übertragung per Satellit sowie bei Transporten zu Land per Handy. An der Ebene zwei beteiligte Partner sind u.a. die Bremer OHB-Teledata, das Europäische Microsoft Innovation Center und ComNets von der Universität Bremen. Zudem hat die Bremer Firma CHS spezielle Kühlcontainer entwickelt, in die sich die Kommunikationstechnologie integrieren lässt.

Mittlerweile gab es auch schon mehrere Feldtests. Dabei sollte gezeigt werden, dass die entwickelten Technologien unter realen Bedingungen funktionieren. Außerdem geht es um die Entwicklung sogenannter Haltbarkeitsmodelle. Ein weiteres Ziel des Projekts ist es, neue Ansätze in der Logistik zu verfolgen. „Dabei geht es um das sogenannte dynamic FEFO“, erläutert Adam Sklorz. Der Begriff „FEFO“ steht in der Warenwirtschaft für „First Expired – First out“, also: Die zuerst abgelaufene Ware verlässt ein Lager als erstes. Als neue Idee verfolgen Adam Sklorz und seine Kollegen nun die Entwicklung eines „dynamischeren“ FEFO, was bedeuten würde: Durch die lückenlose Überwachung der verderblichen Ware ist es schon während des Transports möglich, unabhängig von einem zuvor eigentlich deklarierten Haltbarkeitsdatum einzuschätzen, welche Ware nach der Anlieferung als erstes weitertransportiert werden muss, um Frische und Qualität für den Verbraucher nicht zu beeinträchtigen.

Zu den an den Feldtests beteiligten Partnern gehört neben LogDynamics von der Universität Bremen, dem Bremer Institut für Produktion und Logistik (BIBA), der Münsteraner Spedition Kühn (Dienstleister

für Fleisch- und Geflügelindustrie) und Rungis Express, der wichtigsten Tochter der Bremer Cool Chain Group Holding, vor allem Dole Fresh Fruit Europe als weltweit größter Produzent und Anbieter von frischem Obst und Gemüse. Nach diversen kleineren Tests bei Lkw-Transporten sowie Laborversuchen fand in einem Vorgängerprojekt im September 2009 der erste große Feldtest statt, bei dem zwei Container mit Bananen auf dem Weg von der Dole-Plantage in Costa Rica bis zum Zielhafen in Hamburg überwacht wurden. „Die Ergebnisse haben uns stark ermutigt“, meinen Walter Lang, Reiner Jedermann und Adam Sklorz unisono, dass „mit diesem Pilotversuch die prinzipielle Machbarkeit des intelligenten Containers belegt werden konnte“.

Trotzdem gibt es für die drei IMSAS-Wissenschaftler sowie die beteiligten Partner noch viel zu tun. Beim zweiten großen Feldtest, erneut einem Bananen-Transport von Costa Rica nach Hamburg, sollen pro Container zum Beispiel 100 weiterentwickelte Sensoren (bei der Premiere waren es lediglich 20 Einheiten) zum Einsatz kommen. Und Reiner Jedermann wird gespannt beobachten, ob sich Funksignale und Bananen diesmal nicht doch vertragen.

Rekordumschlag bei MSC Gate

Das Bremerhavener Terminal hat erstmals eine Million Container im Jahr verladen

VON FRANK MIENER

Bremerhaven. Erstmals hat MSC Gate eine Million Container innerhalb eines Jahres verladen. Damit liegt das Bremerhavener Gemeinschaftsunternehmen von Eurogate und der MSC-Reederei um 40 Prozent über dem Plan. Gelb war die Box, irgendwie passend zum Inhalt: Reifen waren in dem Container, der auf der „MSC Laura“ in dieser Woche seine Reise an die US-Ostküste antrat. Gelb ist auch die Farbe des Reifenherstellers Continental, der die Rekordbox befüllt hat. „Dass die millionste Box in diesem Jahr dann auch noch unsere Reifen transportiert, ist für uns fast wie ein Sechser im Lotto“, sagte Henning Kassen, Direktor der Lager und Distributionslogistik (Reifen) der Continental AG. Er war einer von zahlreichen Ehrengästen, die den Container davonschweben sahen.

Seit 2004 gibt es in Bremerhaven das Gemeinschaftsunternehmen MSC Gate, das vom Terminalbetreiber Eurogate und der TIL-Investment, einer Tochter der MSC-

Reederei, gegründet worden war. Die zweitgrößte Containerschiffsreederei der Welt nutzt die Flächen exklusiv und setzt auch künftig auf die Seestadt.

Hier hat MSC Gate eine optimale Infrastruktur geschaffen. Insgesamt ist der Terminal 427 000 Quadratmeter groß, auf dem exklusiv für MSC umgeschlagen wird. 13 Containerbrücken, davon drei für Post-Panamax-Schiffe und zehn für Super-Post-Panamax warten auf die Boxen, 60 Van Carrier fahren sie auf der 1200 Meter langen Kaje hin und her, die vier Liegeplätze bietet. Hier lag auch die „MSC Laura“, die den Rekordcontainer aufgenommen hat.

Die millionste Box entspricht dabei etwa 1,7 Millionen Standardeinheiten (TEU). Im Vergleich zum Vorjahr sind vom Terminalbetreiber damit schon jetzt 40 Prozent mehr Boxen bewegt worden – und liegt über dem Plan für das gesamte Jahr. Damit hat MSC Gate den Umschlag seit seiner Gründung bereits deutlich mehr als verzehnfacht: Im ersten Jahr wurden 120 000 Boxen verladen, im zweiten bereits

430 000. „Der Erfolg bestätigt das Vertrauen unserer Kunden. Wir arbeiten kontinuierlich daran, den besten Service anzubieten“, so Geschäftsführer Jörg Colberg, der seit Anfang September im Dienst ist.

Zu den Verbesserungen gehören auch Umstrukturierungen in den Abläufen auf dem Terminal. So habe MSC Gate erst vor wenigen Wochen seine Containerbrücken neu verteilt, um noch effizienter arbeiten zu können, beschreibt Colberg einen Schritt. Dies auch im Hinblick auf die Großcontainerfrachter, die Bremerhaven wieder vermehrt anlaufen werden.

Kein Grund, aus der Stadt abzuweichen. Deshalb ziehen die Verantwortlichen auch ein positives Fazit ihrer Tätigkeiten. „Mit Bremerhaven sind wir exzellent für die Zukunft aufgestellt“, erklärt Dittmar Vösterling, Managing Director von MSC Germany. Bei den Eckdaten der Reederei ist das auch nicht anzunehmen: 463 Schiffe mit 2092 000 TEU Kapazität sind für die Mediterranean Shipping Company derzeit unterwegs.



Die „MSC Daniela“, einer der größten Containerfrachter der Welt, beim Manöver vor der Bremerhavener Stromkaje. FOTO: FR

Weitere Fähre für Föhr und Amrum

„Schleswig-Holstein“ nimmt Dienst auf

Kiel (wk). Die neue Fähre „Schleswig-Holstein“ nimmt in der kommenden Woche ihren Dienst auf der Nordsee auf. Das Schiff der Wyker Dampfschiffs-Reederei (W.D.R.) startete am Mittwoch von Kiel zu seinem künftigen Heimathafen Wyk auf der nordfriesischen Insel Föhr. Die „Schleswig-Holstein“ wird künftig im Wattenmeer zwischen dem Festlandhafen Dagebüll (Kreis Nordfriesland) und den Inseln Föhr und Amrum verkehren. Das Schiff kostete 17,5 Millionen Euro. Es wurde auf der Neptun-Werft in Rostock gebaut und hat Platz für 75 Autos und 1200 Passagiere.

Bereits seit Juni 2010 fährt auf der Route die baugleiche Doppelendfähre „Uthlande“. Durch zwei identische Schiffsenden und vier daran angebrachte Propeller können die Doppelendfähren in beide Richtungen fahren und müssen keine zeitaufwendigen Wendemanöver im Hafen machen. Auf der Linie sind zudem die beiden Schwesterschiffe „Rungholt“ und „Nordfriesland“ (je 1100 Passagiere/55 Autos) im Einsatz.

Alle vier Fähren besitzen einen Seiteneinstieg für Passagiere, der die Trennung von Fußgänger- und Fahrzeugverkehr ermöglicht. Damit sei jetzt für noch mehr Sicherheit und eine schnellere Be- und Entladung gesorgt, teilte die Reederei mit. Hierfür wurden die Häfen auf Föhr, Amrum und in Dagebüll entsprechend umgebaut. Das Land Schleswig-Holstein hat sich bei diesen Baumaßnahmen mit 60 Prozent engagiert.

Im zu Ende gehenden Jahr beförderte die W.D.R. mit ihren Passagier- und Autofähren 1,8 Millionen Passagiere und 315 000 Fahrzeuge. Für 2012 erwartet Geschäftsführer Axel Meynköhn eine stabile Geschäftsentwicklung.