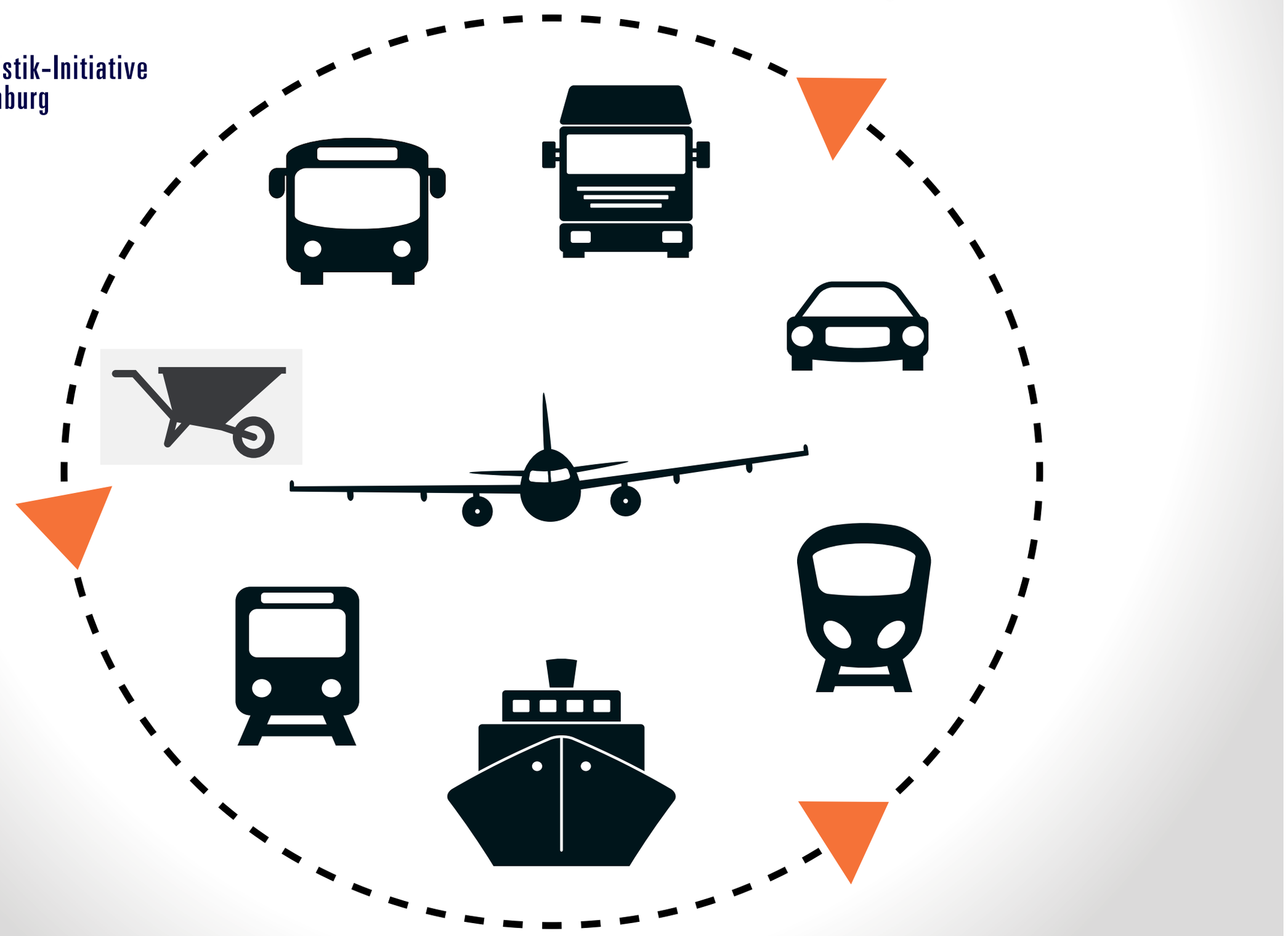
BERICHTE, ANALYSEN UND PORTRÄTS AUS DER METROPOLREGION HAMBURG

TRANSPORT & LOGISTIK special

IN KOOPERATION MIT DER

Logistik-Initiative Hamburg



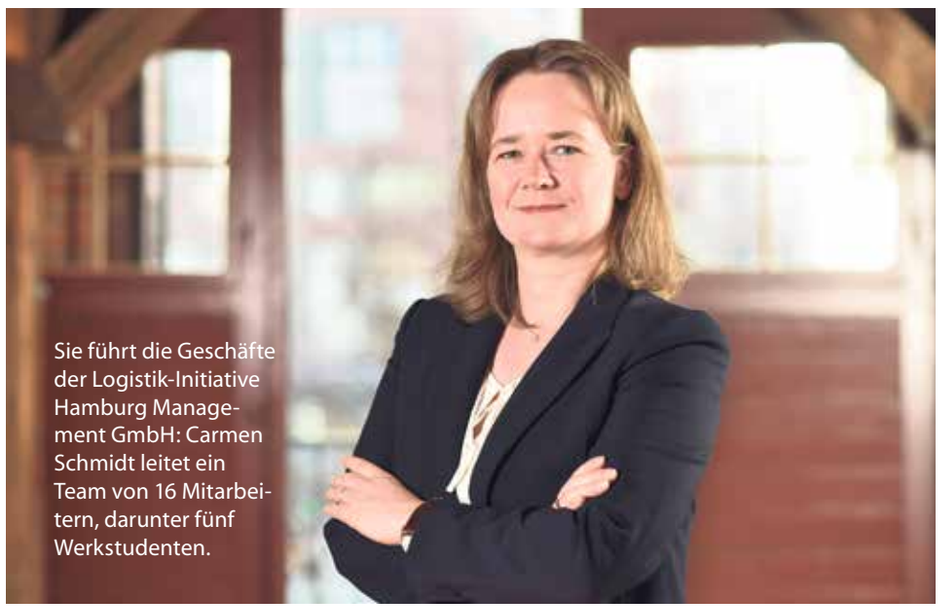
BUSINESS & PEOPLE

DAS WIRTSCHAFTSMAGAZIN AUS DER METROPOLREGION HAMBURG

digital KONKRET
digital@business-people.de

„Die Logistik muss sich neu erfinden“

Logistik-Initiative Hamburg: Geschäftsführerin Carmen Schmidt über eine Branche im Umbruch, aktuelle Projekte und eine Kernfrage


Sie führt die Geschäfte der Logistik-Initiative Hamburg Management GmbH: Carmen Schmidt leitet ein Team von 16 Mitarbeitern, darunter fünf Werkstudenten.

Von Wolfgang Becker

Mit rund 550 Mitgliedern zählt die Logistik-Initiative Hamburg zu einem der einflussreichen Vereine, die sich um das Gelingen der Hamburger Wirtschaft bemühen. Das operative Geschäft unter dem Vereinsdach erledigt die Logistik-Initiative Hamburg Management GmbH. Geschäftsführerin Carmen Schmidt. Trotz des Vereinsnamens: Die Aktivitäten beschränken sich keineswegs auf das Hamburger Staatsgebiet, sondern beziehen die gesamte Metropolregion mit ein, wie Carmen Schmidt ausdrücklich betont. Viele Mitgliedsunternehmen kommen aus dem Umland und sind Teil eines umfassenden Netzwerks.

Die Logistik-Initiative agiert als Plattform für die verschiedenen Netzwerkakteure im Zusammenspiel mit der Politik und der Verwaltung. Diese beiden Bereiche sowie die Wirtschaft, die Wissenschaft und gerade auch die Gründerszene sind Teil des Netzwerks. Ein Drittel des Etats steuert die Hansestadt Hamburg bei, zwei Drittel kommen aus der Privatwirtschaft beziehungsweise über eingeworbene Projektmittel auf bundes- oder EU-Ebene. Gegründet wurde die Logistik-Initiative Hamburg 2006 mit neun Unternehmensvertretern.

Carmen Schmidt: „Die Logistik-Branche ist im Wandel begriffen. Die Akteure sehen durchaus, dass sich dieser Wirtschaftszweig neu aufstellen muss. Eines der Themen ist der Platzverbrauch beispielsweise für Logistikhallen. Wir sind mittlerweile so weit, dass wir wieder über die Mehrstöckigkeit von Logistikimmobilien nachdenken. Wenn der Platz in der Breite fehlt, muss es eben in die Höhe gehen. Kurz: Die Logistik muss sich neu erfinden – technologisch wie auch baulich.“

Zwei aktuelle Themen der Logistik-Initiative:

■ **Digitalisierung:** Seit 2017 wird der Digital Hub Logistics Hamburg in der Speicherstadt aufgebaut – Deutschlands erster konzentrierter Anlaufpunkt für Digitalisierungsthemen in der Logistikbranche. Carmen Schmidt: „Ziel ist es, dort eine Laborsituation zu schaffen, in der gezeigt wird, was im Zuge der Digitalisierung technisch möglich ist. Auch ein Co-Working-Space gehört dazu. Langfristig könnte dort ein Forschungs- und Entwicklungszentrum für die Praxis entstehen, ein Lernort für die ganze Branche – vergleichbar dem ZAL in Finkenwerder, nur eben für Logistik.“

■ **Smile** – Last Mile Logistics: Dieses Thema beschäftigt fast jede Stadt, denn die Belieferung auf der sogenannten „letzten Meile“ wird zunehmend zu einem Problem. Das Top-Beispiel ist der Neue Wall in Hamburg. Die Edeleinkaufstraße in der City wurde immer wieder von Lieferfahrzeugen versperrt. Im November 2016 nahm sich der damalige Wirtschaftssenator Frank Horch (siehe auch Seite 11) des Problems an und bereitete den Weg zur Platzierung einer Modellregion für innerstädtische Logistik. Carmen Schmidt: „Heute wissen wir: Es gibt nicht die eine Lösung. Jedes Stadtquartier in Hamburg braucht eine individuelle Lösung. Tatsächlich gibt es eine Vielzahl von Möglichkeiten.“ Die betroffenen Unternehmen beispielsweise aus Reihen der Paketdienste seien willens, schnell tätig zu werden, doch die Erteilung von Ausnahmeregelungen wie beispielsweise im Zusammenhang mit dem UPS-Pilotprojekt sei keine Dauerlösung.

Um diese Fragen geht es

Carmen Schmidt: „Hinter allem steht die Frage nach einem schlüssigen Konzept, das den Umgang einer Stadt oder eines Quartiers mit der vorhandenen Fläche regelt. Ein Mobilitätsangebot wie Car2go braucht am Ende Platz, zumal die Fahrzeuge fast überall frei parken, also überall abgestellt werden können. Auch das StadtRad braucht Flächen“. Und wie sieht es mit der Logistik für die letzte Meile aus? „Unsere Aufgabe als Logistik-Initiative Hamburg ist es, die verschiedenen Sichtweisen und Bedürfnisse transparent zu machen – durch Kommunikation und Netzwerken. Wir sehen uns da in einer Mittlerrolle. Studien gibt es mehr als genug, jetzt geht es um die Frage nach einer schlüssigen Strategie für die Umsetzung. Wenn alle Lieferanten auf Lastenfahrräder umsteigen, werden wir den Stau lediglich verlagern – das alleine kann es also auch nicht sein.“

Nicht ohne Resonanz blieb in der Branche der spektakuläre Vorstoß der HHLA, in Hamburg erste Versuche zur Installation eines Hyperloop-Systems zu testen. Diese Erfindung des US-Unternehmers Elon Musk (Tesla) will Menschen oder aber auch Lasten mit Schallgeschwindigkeit durch eine Vakuumröhre jagen. Die HHLA denkt über einen Containertransport nach. Über ein ähnliches Verfahren im kleinen Maßstab berichtet Carmen Schmidt: „Im Gespräch ist ein Modellversuch mit Smart City Loop, um Lasten in unterirdischen Röhren im Stadtgebiet zu verteilen.“

Die Geschäftsführerin weiter: „Innenstadtlogistik ist wie die Sanierung eines alten Hauses – überall lauert die nächste Baustelle.“ Sie würde in Hamburg deshalb einen öffentlichen Posten schaffen: Koordinator für Innenstadtlogistik. Denkbar sei auch eine Doppelbesetzung mit einem Vertreter der Stadt und einem Vertreter aus der Wirtschaft. Carmen Schmidt weiter: „Wenn wir über die Hansestadt hinaus blicken, stellen sich weitere Fragen. Wie steht es um die Versorgung in den ländlichen Gebieten? Welche Lösungsansätze können Mittelstädte und Regionen finden?“

» **Web: www.hamburg-logistik.net**

Impressum

TRANSPORT & LOGISTIK special

Business & People erscheint in den Landkreisen Stade, Harburg und Lüneburg sowie im Bezirk Harburg.

CHEFREDAKTEUR:	Wolfgang Stephan (verantwortlich)
OBJEKTLEITUNG:	Wolfgang Becker
REDAKTION:	Julia Balzer, Wolfgang Becker
KORREKTORAT:	Leonie Ratje
LAYOUT/PRODUKTION:	Gunda Schmidt
ANZEIGEN:	Sönke Giese (verantwortlich)
VERTRIEB:	Marcus Stenzel
AUFLAGE:	55 000
HERAUSGEBER:	Zeitungsverlag Krause GmbH & Co. KG, Glückstädter Straße 10, 21682 Stade
GESCHÄFTSFÜHRER:	Georg Lempke
DRUCK:	Pressehaus Stade, Zeitungsdruck GmbH, Glückstädter Straße 10, 21682 Stade

„Die Branche hat ein Superpotenzial“

Vermittler zwischen den Ländern: Dr. Jürgen Glaser, Leiter der Geschäftsstelle Metropolregion der Logistik-Initiative Hamburg

Er bildet die Brücke zwischen Hamburg und dem Umland: Dr. Jürgen Glaser.

Nach dem Motto „Gemeinsam sind wir stark“ appelliert Dr. Jürgen Glaser, Leiter der Geschäftsstelle Metropolregion der Logistik-Initiative Hamburg und Prokurist der Süderelbe AG, für ein neues Bewusstsein aller Logistik-Akteure. Das gilt sowohl im wirtschaftlichen als auch im wissenschaftlichen, politischen und administrativen Umfeld. Er stützt sich dabei auf beeindruckende Zahlen, denn der Anteil der Logistik-Beschäftigten an der Gesamtbeschäftigung steigt stetig. Allein in der südlichen Metropolregion sind 60 800 sozialversicherungspflichtige Arbeitnehmer der Logistikbranche zuzuordnen (Stand Juni 2018) – 16 Prozent der Gesamtbeschäftigung. Zum Vergleich: Hamburg 132 000 (13,5 Prozent), Niedersachsen 446 600 (15,1 Prozent). „Logistik hat ein Superpotenzial“, sagt Glaser. „Um das auszuschöpfen, brauchen wir strategische Entwicklungskonzepte.“ Es sei an der Zeit, diese Potenziale zu heben.

Glaser ist daran gewöhnt, an Schnittstellen zu arbeiten. Er ist aus Logistiksicht die personifizierte Brücke zwischen der Metropole Hamburg und den benachbarten Landkreisen und Bundesländern. Längst hat eine grenzüberschreitende Entwicklung eingesetzt: Der Flächenmangel in Hamburg hat viele Logistikunternehmen ins Umland getrieben, gerade auch nach Niedersachsen, wie sich beispielsweise links und rechts der A1 in Rade anschauen lässt. Glaser: „Mit Logistik verbinden viele Menschen oftmals nur Paletten, Lastwagen und Gabelstapler. Tatsächlich steckt aber viel mehr dahinter. Eigentlich brauchen wir einen neuen Begriff, denn das Wort ‚Logistik‘ wird häufig falsch verstanden.“

Hotspot: Der Landkreis Harburg

Die negativen Assoziationen haben ihre Wurzel in Zeiten, als Logistik als Transport, Lagerhaltung und Umschlag verstanden wurde. Heute steht „Logistik“ für Prozess- und Informationsflussoptimierung. Es gilt, die Ver- und Entsorgungskette zu koordinieren und zu optimieren. Das heißt nicht nur, das richtige Produkt in der richtigen Menge zum richtigen Zeitpunkt an den richtigen Ort zu den richtigen Kosten zu liefern, sondern auch in der richtigen Qualität. Die modernen IT-Technologien haben Einzug in die Logistik gehalten.

Mit mehr als 12 000 Unternehmen und gut 414 000 Erwerbstätigen ist die Logistik in der Metropolregion Hamburg ein Wirtschaftsbereich mit hoher Bedeutung und großer Strahlkraft. Hotspot ist unter dem Beschäftigungsaspekt übrigens der Landkreis Harburg, der auf dem besten Weg dazu ist, die Beschäftigungszahlen binnen zehn Jahren verdoppelt zu haben. In absoluten Zahlen: Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Bereich Logistik hat sich im Landkreis Harburg zwischen 2012 und 2018 von 9695 auf 16 404 Personen erhöht. Glaser mit Blick auf den Hochlauf der Logistik-Branche insgesamt: „Was früher Produktion war, ist heute Logistik. Dieser Wirtschaftszweig bietet Vielfalt und eine große Bandbreite von niedrig- bis hochqualifizierten Jobs. Die moderne Logistik ist Anwendungsfeld der Digitalisierung und Künstlichen Intelligenz und sie bietet den Nährboden für die Entwicklung neuer Geschäftsmodelle“. So werden zum Beispiel Buchungs- und Optimierungsplattformen das traditionelle Geschäftsmodell von Transportunternehmen zukünftig stark verändern.

Vor diesem Hintergrund sei eine länderübergreifende Entwicklungsstrategie überfällig, betont Glaser: „Denkbar wäre eine gemeinsame Strategie für Güterverkehr und Logistik, die neben den Logistikketten aus Stadt und Land auch neue Flächen und vor allem regionale Innovationspotenziale berücksichtigt. Hier ist die Politik gefordert.“ Mit anderen Worten: Die Logistik-Initiative kann die Potenziale aufzeigen und Impulse geben. Und die Politik setzt die Rahmenbedingungen, sie kann die Umsetzung befördern. Die Aufgabe der Logistik-Initiative besteht im Wesentlichen darin, die Akteure zusammenzubringen und Entwicklungen anzuschieben und zu begleiten. Wer Fragen, Ideen und Anregungen hat, darf sich gern mit Glaser in Verbindung setzen. wb

■ **Kontakt: Dr. Jürgen Glaser, Telefon 0 40/355 10 355, Mail: jg@hamburg-logistik.net**

Hinter den Kulissen

Das Logistikunternehmen IN-TIME lagert, disponiert, konfektioniert, kommissioniert und transportiert Waren aller Art, hat in den Jahren aber einen Schwerpunkt für Lebensmittel- sowie auch Pharma-Logistik ausgebildet. Ein zweites Standbein wird seit einem Jahr systematisch aufgebaut – durch Fortbildung der Mitarbeiter und durch den Bau von vier separaten Lagerzellen für Gefahrstoff. Diese befinden sich in einem gesonderten Hallentrakt und sind speziell abgesichert. Das Unternehmen reagiert damit auf entsprechende Anfragen aus Kundenkreisen. Zurzeit werden die nötigen Genehmigungen eingeholt.

In Buchholz fallen vor allem die Lastzüge im IN-TIME-Design auf, doch auch Seefracht und Luftfracht gehört zum Portfolio. 80 bis 85 Prozent der Ware, die in Buchholz eingelagert und weiterverteilt wird, kommt aus Übersee und damit über den Hamburger Hafen – täglich zwischen fünf und 15 Container. Die eigene Fahrzeugflotte ist deutschlandweit im Einsatz, speziell aber im regionalen Transportgeschäft unterwegs. Viele Produkte werden von Buchholz aus auch wieder weltweit verschifft.

Insgesamt hat der Hallenkomplex eine Größe von 21 000 Quadratmetern. Im Hochregallager finden 15 500 Paletten Platz. Weitere 15 000 Stellplätze verteilen sich auf die vier Gefahrstoff-Zellen. Außerdem kommen noch großzügige Flächen hinzu, auf denen ebenfalls Paletten stehen können – 40 000 insgesamt. wb

Neu in Buchholz: Das Logistik-Unternehmen IN-TIME setzt neue Maßstäbe für eine ganze Branche – Gespräch mit Sylvia und Christoph Gienow

Die bunte Fassade an der Bundesstraße 75 fällt auf. Und sie sendet eine unmissverständliche Botschaft: Logistikhallen müssen nicht grau sein – das Leben ist bunt, mindestens so bunt wie die Vielzahl der Produkte, die sich auf den insgesamt 40 000 Palettenstellplätzen hinter der ungewöhnlichen Wand auf dem Trelder Berg finden. Hier hat sich das ursprünglich Hamburger Unternehmen IN-TIME Transport GmbH neu aufgestellt, nachdem es im Gewerbegebiet Stelle (1994 bis 2018) zu eng wurde. Die IN-TIME-Inhaber Sylvia und Christoph Gienow haben sich mit ihrem Investment selbst verwirklicht: „Wir wollten einen Standort haben, der so ist, wie wir sind – anders."

Porzellan an dünnen Drähten

Auf dem sechseinhalb Hektar großen Gelände an der Ritscherstraße ist so ziemlich alles anders, als es der Besucher in einem Unternehmen für Transport- und Distributionsdienstleistungen sowie Lagerei erwarten würde. Soeben sind die Außenanlagen fertiggestellt. Christoph Gienow hat exakt geplant, welche Pflanzen wo gesetzt werden. Rosen, Büsche, solitäre Bäume – alles an seinem Platz. Der Bürotrakt wurde architektonisch nach Süden aus dem Komplex herausgerückt, sodass die Räume von drei Seiten volles Licht bekommen. An den Wänden hängen Gemälde und Grafiken, das Thema Kunst ist allgegenwärtig. Sylvia Gienow: „Wir wollten es hell und luftig haben, denn hier sollen sich alle wohlfühlen."

Das besondere Auge fürs Design hat Christoph Gienow. Der IN-TIME-Gründer, der sich in den 80er-Jahren mit einem Pkw als Kurierfahrer selbstständig machte, hat mittlerweile 115 Mitarbeiter, eine Fahrzeugflotte mit 60 Transportern (darunter 30 Sattelzüge) und ein Faible für ausgefallene Ideen. So ließ er für den Bürotrakt über drei Etagen eine Treppe bauen, die weltweit einzigartig ist. Von der Decke senden Strahler Licht auf einzeln gebrannte Porzellan-Blätter, die an dünnen Drähten aufgehängt bis fast ins Erdgeschoss zu fallen scheinen. Zweifellos: Diese Lampe könnte ebenso gut auch in der Hamburger Galerie der Gegenwart hängen.

Sylvia Gienow vor der Kommissionierungsfläche und den Gefahrgut-Zellen. Das Foto entstand während der Umzugsphase von Stelle nach Buchholz – Sackware, Bigbags, Gebinde aller Art und die sogenannten IBCs für Flüssigkeitstransporte sind mittlerweile in den Regalen verstaut.

IN-TIME-Gründer Christoph Gienow steht vor der ungewöhnlichen Lampe im Treppenhaus – ein Designobjekt, das es ihm besonders angetan hat.

Einfach anders: Die bunte Fassade, der lichtdurchflutete Bürotrakt und die üppige Bepflanzung setzen einen Trend für die Logistikbranche. Fotos: Wolfgang Becker

Fortschrittliches Arbeiten

Sylvia Gienow räumt ein, dass derlei Aktivitäten in Logistik-Kreisen die Ausnahme sein dürften. Sie sagt: „Alles, was wir hier investiert haben, wurde über Jahre hinweg erwirtschaftet. Wir sind ein Familienunternehmen, haben ein enges Team und eine flache Hierarchie. Und das, was wir im Bürotrakt umgesetzt haben, zieht sich durchs ganze Unternehmen. Die fünf Sozialräume unserer Mitarbeiter sind genauso gut ausgestattet. Das sind die Früchte unseres gemeinsamen Erfolgs." Und: „Wir sind an die Kosten durchaus konservativ herangegangen, aber wir wollten auch Dinge realisieren, an denen wir Freude haben."

Das scheint zu wirken. Im Gegensatz zum grassierenden Fachkräftemangel gehen bei IN-TIME allein aufgrund des öffentlichen Erscheinungsbildes wöchentlich Initiativbewerbungen ein. Das Wehklagen einer ganzen Branche angesichts des leergefegten Arbeitsmarktes findet in diesem Vorzeigeprojekt eine ungewöhnliche Antwort. Sylvia Gienow: „Wir wollen nicht nur schön sein, sondern Trends für fortschrittliches Arbeiten setzen."

Trotzdem sucht auch IN-TIME weitere Mitarbeiter – Kommissionierer, Staplerfahrer, Lagerlogistiker.

Trends setzen gilt auch für den Fahrzeugpark. Zu Testzwecken baut der Fahrzeughersteller MAN derzeit 15 elektrisch betriebene 18-Tonner. Zwei dieser Fahrzeuge werden in Hamburg eingesetzt, eines davon ab Ende November bei IN-TIME. Von Buchholz aus wird es im norddeutschen Raum unterwegs sein. Vorgesorgt haben die Gienows: Auf dem Dach der neuen Halle wird bis 2020 eine Photovoltaik-Anlage mit 1,5 Megawatt Leistung aufgebaut – die Hälfte ist bereits installiert und produziert Strom. Sylvia Gienow: „Unsere Vision ist es, unsere Lkw-Flotte eines Tages auf E-Mobilität und autarke Stromversorgung umzustellen." wb

» **Web: www.intime.info**

Fahrradtour mit Getränkekiste …

Premiere: Deutsche Bahn bringt Hamburgs erste Lasten-Pedelecs im Leihsystem an den Start

Die Deutsche Bahn (DB) hat die Stadt-Rad-Ausschreibung der Hansestadt Hamburg gewonnen, führt seit Februar den Betrieb fort und hat 2600 neu entwickelte Leihfahrräder auf die gut 200 Stationen verteilt. Das Besondere: StadtRAD Hamburg 2.0 bietet ab dem Frühjahr erstmals in einem deutschen Fahrradverleihsystem auch Lastenräder mit elektrischer Unterstützung an. Innerhalb der zehnjährigen Vertragslaufzeit soll die Gesamtflotte auf 4500 Räder, 70 Lasten-Pedelecs und 350 Ausleihstationen anwachsen. Ziel ist die Vollabdeckung des Hamburger Stadtgebiets, das heißt: die Anbindung aller S- und U-Bahn-Haltestellen sowie der Stadtteil- und Ortszentren in Abhängigkeit vom Nachfragepotenzial.

„Mit StadtRAD 2.0 wollen wir das Angebot an Leihfahrrädern in Hamburg ausbauen und verbessern", sagte Bürgermeister Peter Tschentscher. „Das neue System eignet sich gut für den praktischen Einsatz in Hamburg. Mit dem Ausbau des Radwegenetzes entwickelt sich das Fahrrad immer mehr zu einem leistungsfähigen Verkehrsmittel, das die Mobilität in unserer Stadt für alle verbessert."

Radverkehrskoordinatorin Kirsten Pfaue ist überzeugt davon, weitere Nutzer für das StadtRAD-Konzept des Senats gewinnen zu können: „Wir setzen ab 2019 neue Maßstäbe: Hamburgweit werden alle noch fehlenden Stadtteilzentren sowie alle S- und U-Bahnhöfe an das StadtRAD-System angeschlossen. So schaffen wir in Hamburg ein flächendeckendes Angebot und setzen im gesamten Stadtgebiet ein deutliches Zeichen für die systematische Verknüpfung von Radverkehr und öffentlichem Nahverkehr."

„Hamburg setzt auf die konsequente Einbindung alternativer Mobilität in den Alltag. Wir entwickeln entsprechende Lösungen und machen sie für jedermann einfach nutzbar", freut sich Jürgen Gudd, Vorsitzender der Geschäftsführung der Deutschen Bahn Connect. Zum Start hatten alle Hamburger einen Tag lang die Gelegenheit, das StadtRAD kostenfrei zu nutzen. Ab dem Frühjahr können StadtRAD-Nutzer 20 Lasten-Pedelecs ausleihen. Diese bieten einen Ladebereich, der für den Transport von Getränkekisten und anderen Gütern geeignet ist und die bequeme Mitnahme von Kindern ermöglicht.

Mit dem Betriebsstart von StadtRAD 2.0 verbessern sich Angebot und Qualität des Systems. Die ersten 30 Minuten jeder Fahrt bleiben wie bisher kostenfrei. Ab der 31. Minute beträgt der Minutenpreis im Normaltarif künftig 10 Cent/Minute (ermäßigt 8 Cent/Minute). Für die ab April bereitstehenden Lastenrad-Pedelecs gelten ebenso 30 kostenfreie Minuten und dieselben Minutenpreise. Neu ist eine Jahresgebühr von fünf Euro, die von allen Nutzern erhoben wird. Bestandskunden jedoch dürfen sich freuen: Im Jahr 2019 schenkt die Deutsche Bahn den Stammkunden die Jahresgebühr.

» **Infos und Anmeldung zum neuen Angebot unter www.stadtrad.hamburg.de**

Ihr Expertenteam für Spediteure und Frachtführer

SPEDITIONS-ASSEKURANZ VERSICHERUNGSMAKLER GMBH
Gewerbestraße 11 • 21279 Hollenstedt
Telefon: +49 (0) 41 65 / 22221-0
Telefax +49 (0) 41 65 / 8 10 41
E-Mail: info@speditions-assekuranz.de
Internet: www.speditions-assekuranz.de

Die wichtigsten Versicherungsangebote:

- Speditionshaftung
- Frachtführerhaftung
- CMR
- Kabotage
- Warentransport
- Gebäude
- Lagerinhalt
- Büroinhalt
- KFZ
- Trailerkasko
- Maschinenbruch
- Stapler
- Rechtsschutz
- Elektronik
- Haftpflicht
- Privatversicherungen

ARBEITGEBERVERBAND STADE ELBE-WESER-DREIECK e. V.

Der besondere Arbeitgeberverband

Der Arbeitgeberverband Stade, Elbe-Weser-Dreieck e.V. (AGV) ist ein regionaler Zusammenschluss von mehr als 375 überwiegend mittelständischen Unternehmen. Die Mitgliedschaft im AGV führt zu keiner Bindung an einen Tarifvertrag und ist tariffrei.

Partner der Arbeitgeber

Arbeitgeberverband Stade Elbe-Weser-Dreieck e. V.

Poststraße 1 • 21682 Stade
Tel. 0 41 41 / 41 01 - 0
Fax 0 41 41 / 41 01 20
www.agv-stade.de

kompetent • engagiert • innovativ

Rechtsberatung
Für Ihr gutes Recht geben wir die richtigen Antworten. Unsere erfahrenen Rechtsanwälte sind Experten im Arbeitsrecht, Sozialrecht und Tarifrecht.

Rechtsschutz
Kostenfreie Prozessvertretung unserer Mitglieder in arbeits- und sozialgerichtlichen Verfahren durch unsere spezialisierten Juristen.

Weiterbildung
Seminare für Unternehmer und leitende Mitarbeiter/innen zu: Arbeitsrecht, Steuerrecht, Sozialversicherung. Für die Auszubildenden bieten wir schulbegleitenden Unterricht in Wirtschafts- und Rechtslehre.

Information
Praxisorientierte Rundschreiben für Arbeitgeber mit umfangreichen Informationen zu Wirtschaftsfragen, Grundsatzurteilen, Steuerrecht, Lohn- und Tarifpolitik.

Netzwerk
Als eine der bedeutenden Unternehmerorganisationen in der Region hält der Arbeitgeberverband mit Verwaltung, Wirtschaft und Politik ständig Kontakt. Ein Informationsnetzwerk mit klarem Wettbewerbsvorteil!

Zu den Verkehrsströmen im Hamburger Hafen gesellen sich zunehmend auch Datenströme – Basis für die reibungslose Abwicklung der Umschlaggüter.

Foto: Hamburg Port Authority/Fotograf: Andreas Schmidt-Wiethoff

Warten auf die Elbvertiefung? Wir haben die Zeit genutzt!

digital KONKRET
digital@business-people.de

Vorstand Hamburg Hafen Marketing e.V.: Axel Mattern sieht den Hafen durch die fortschreitende Digitalisierung in einer positiven Wettbewerbssituation.

Foto: HHM/Marc Ihle

Hafen Hamburg Marketing e.V.: Vorstand Axel Mattern über Hafenbahn, Digitalisierung, Tracking und die Perspektiven

Von Wolfgang Becker

Nach rund 17 Jahren gerichtlicher Auseinandersetzungen haben die Bagger damit begonnen, die Fahrrinne der Elbe an die aktuellen Schiffsgrößen von Containerriesen anzupassen. „Ein Meilenstein“, wie Axel Mattern, Vorstand des Hafen Hamburg Marketing e.V., sagt. „Wir konnten in den vergangenen Jahren nur mit halber Kraft fahren, haben aber vieles vorbereitet, um den Hamburger Hafen jetzt wieder nach vorn zu bringen.“ Nach seiner Einschätzung verfügt Hamburg über einen der wenigen Häfen weltweit, die beispielsweise beim Thema Digitalisierung und Automatisierung so weit sind. All dies sei „hanseatisch zurückhaltend“ während der Wartezeit auf den Beginn der Elbvertiefung vorangetrieben worden.

Beispiel Hafenbahn. Mattern: „Der Hamburger Hafen verfügt über eine hervorragende Hinterlandanbindung. Die Hafenbahn ist die größte ihrer Art in ganz Europa und heute top sowohl was die digitale als auch die physische Infrastruktur angeht. Wo ist welcher Waggon? Wir können die Frage beantworten.“

Beispiel Tracking. „Das Hamburg Vessel Coordination Center HVCC ist weltweit einmalig. Über diese Einrichtung, die zu 25 Prozent von Eurogate und 75 Prozent von der HHLA betrieben wird, können ankommende Schiffe mit Ziel Hamburg bereits ab Gibraltar geortet und eingeplant werden“, sagt Mattern. „So wissen wir genau, wann das Schiff wo sein wird. Ziel ist es, einen optimierten An- und Ablauf auf der Elbe zu gewährleisten, denn Begegnungen von besonders großen Containerschiffen auf der Elbe sind vor Hamburg nicht oder nur mit Einschränkungen möglich – es drohen also Wartezeiten, wenn gerade ein anderes Schiff ausläuft. HVCC kann das kalkulieren und für eine zeitgenaue Anreise sorgen. Das spart Treibstoff. Es macht ja keinen Sinn, mit Vollgas bis Elbe I zu fahren, um dann zu warten, bis der Strom frei ist. HVCC bietet dafür die Basis – und zwar nicht nur für große Containerschiffe, sondern zum Beispiel auch für Tanker und Kreuzfahrer. Die Häfen Rotterdam und Den Haag haben bereits signalisiert, dass sie das System gerne mitnutzen würden.“ Über HVCC können auch die Hinterlandverkehre besser gesteuert werden. Mattern: „2014 hatten wir hier den Container-Infarkt, weil große Schiffe mit bis zu sieben Tagen Verspätung ankamen. Die Bahn war dagegen pünktlich. Die Folge war Chaos auf den Hafen-Terminals. So etwas passiert jetzt nicht mehr, denn Bahn und HVCC sind durch eine Schnittstelle verbunden.“

Beispiel 5G. Das ultraschelle Datennetz ist Basis für die Digitalisierung. Künftig sollen beispielsweise auch die Weichen der Hafenbahn digital überwacht werden, um Wartungsarbeiten durchzuführen, bevor es zu einem technischen Ausfall kommt. Im Hafen wurde dazu ein Testfeld eingerichtet.

Beispiel Drohneneinsatz. Die Hamburg Port Authority setzt vereinzelt bereits Drohnen ein, um Gebäude und technische Anlagen zu überprüfen. So können beispielsweise Schäden am Betonsockel der Köhlbrandbrücke leichter erkannt werden. Unbemannte Unterwasserdrohnen werden eingesetzt, um Schäden an Kaimauern und Sedimentablagerungen aufzuspüren. Mattern: „Früher mussten dazu immer Taucher eingesetzt werden. Jetzt kommen die Taucher nur zum Einsatz, wenn wirklich etwas repariert werden muss.“

Beispiel Virtual Reality: Der Hamburger Hafen ist mittlerweile komplett digitalisiert, liegt also als virtuelles Modell auf dem Server. Mit diesen Daten können beispielsweise Umbauten simuliert werden. Eine Hilfe für die Planer.

Mattern: „Mittlerweile kommen auch die anderen großen Häfen auf die Idee, die Digitalisierung voranzutreiben. Wir haben die Zeit genutzt und sind schon sehr weit.“ Allerdings noch lange nicht am Ende. Ziel ist es, alle Verkehrsträger in ein umfassendes Port-Monitoring-System zu integrieren. Das heißt: Schiffe, die Bahn, der Verkehr auf den Straßen und die bewegliche Hafen-Infrastruktur, zum Beispiel Schleusen, sollen in diesem System in Echtzeit dargestellt werden. Im zweiten Schritt soll der Hafen dann mit der Stadt vernetzt werden (Stichwort Baustellen) – damit wäre Hamburg auf dem Weg zur Smart-City. Und würde der Rolle als Drehscheibe des Nordens und Tor zur Welt einmal mehr gerecht werden. Aus Sicht von Mattern und seinem Vorstandskollegen Ingo Egloff beste Perspektiven für die Zukunft.

» **Web: www.hafen-hamburg.de**

IHR PROFI FÜR TELEMATIKSYSTEME

SOTEC|S software telematic consulting solutions

Flottenmanagement?
Geht auch unkompliziert!
Mit Yellow NavAssist von Yellow Fox:

- ✔ Auftragsübermittlung direkt aufs Display
- ✔ Disposition und Routenplanung
- ✔ Live Berichte und Auswertungen
- ✔ Subunternehmerlizenzen
- ✔ Objektmanagement
- ✔ Remote Download möglich!
  – **Kostenloser Testeinbau möglich.**

Einfach. Kostengünstig. Echt.
Elektronische Echtsheitsprüfung des Führerscheins

- ✔ Führerscheinkontrolle ohne Aufkleber
- ✔ Echtheitsprüfung durch Erkennung der Sicherheitsmerkmale
- ✔ Die Prüfung erfolgt vollautomatisiert (Kein Personal erforderlich)
- ✔ Keine Ersterfassung notwendig
- ✔ Zuverlässige Auswertung der Rückseite (Gültigkeiten/Einschränkungen)

Sotecs GmbH I Sophie-Scholl-Weg 6 I 21684 Stade I Tel. 04141 77755555 I info@sotecs.de I www.sotecs.de

„An der A7 haben alle Anwohner meine Telefonnummer“

Hamburgs Verkehrskoordinator beim AGA – Präsident Kruse fürchtet um Konkurrenzfähigkeit

Die Metropolregion Hamburg wächst seit Jahren und wird auch in absehbarer Zukunft wachsen. Besonders zu spüren bekommen das die Pendler, Dienstleister und Unternehmer, die täglich in oder durch diese Region fahren müssen, aber regelmäßig vom zähfließenden Verkehr und Stau aufgehalten werden. Auf diese Fehlentwicklungen macht der AGA Unternehmensverband schon seit Jahren aufmerksam – im Interesse seiner 3500 Mitgliedsunternehmen und stellvertretend für alle Verkehrsteilnehmer der Region. Dazu Dr. Hans Fabian Kruse, Präsident des AGA Unternehmensverbandes: „Es muss etwas geschehen. Ein ‚Weiter so‘ wird Norddeutschland in seiner Konkurrenzfähigkeit zurückwerfen. Die Autobahnen und Wasserstraßen sind die Lebensadern der Wirtschaft im Norden. Ohne deren schnellen Ausbau und kontinuierliche Sanierung kann man einen Verkehrskollaps nicht verhindern.“

Jetzt bauen oder es droht das Chaos

Kürzlich nahm auch Christian Merl, zuständig für die Verkehrs- und Baustellenkoordination in der Hamburger Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, dazu bei einer Veranstaltung des AGA in Hamburg Stellung. „Hamburg kann nur florieren, wenn wir eine Infrastruktur haben, die funktioniert“, sagte Merl und verwies auf die notwendigen Bauvorhaben auf der A1, A7 und insbesondere auf der A26 sowie die dazugehörigen Brückensanierungen. Und mit Blick auf den weiterhin zunehmenden Lkw- und Pkw-Verkehr: „Wenn wir jetzt nicht bauen, versinken wir in ein paar Jahren im Chaos.“ Große Infrastrukturprojekte wie der Autobahn-Deckel über die A7 nördlich der Elbe oder der Neubau der A26 von Stade nach Hamburg-Stillhorn sind laut Merl Projekte von ganz entscheidender Bedeutung, um den Verkehr in und um Hamburg

Ulrike Deike, AGA-Geschäftsführerin Betriebswirtschaft, Finanzen & Personal, Hamburgs Verkehrs- und Baustellenkoordinator Christian Merl (Mitte) und AGA-Präsident Dr. Hans Fabian Kruse bei der Veranstaltung zum Thema „Verkehr in der Metropolregion Hamburg“.
Foto: AGA

auf Jahre hinaus vernünftig zu regeln. Schließlich belegen wissenschaftliche Erhebungen, dass die Verkehrsmenge in Zukunft weiterhin zunehmen wird.
Dass die zahlreichen Baustellen bei Pendlern und Unternehmern auf wenig Gegenliebe stoßen, weiß der Verkehrskoordinator nur zu gut. Ihn erreichen täglich zahlreiche Beschwerdemails und Anrufe, bei Informationsveranstaltungen muss er immer wieder zur unbefriedigenden Verkehrssituation Stellung nehmen. „Dabei entsteht Stau meistens nicht durch eine Baustelle, sondern vielmehr durch Unfälle, Falschparker oder andere Verkehrsbehinderungen“, so Merl.
Er und seine Behörde wissen um die Problematik und versuchen deshalb, die Baumaßnahmen so zu koordinieren, dass möglichst wenige Beeinträchtigungen für den Kraftverkehr und Anwohner entstehen. Dazu hat sich die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation eine Reihe von Leitlinien auferlegt, die Merl dem Publikum präsentierte. Außerdem verwies er noch auf die wichtigen Kommunikationsmaßnahmen: „Der kommunikative Aufwand in der Betreuung der Baustellen nimmt immer mehr zu. So haben zum Beispiel alle Anwohner an der A7-Baustelle meine Telefonnummer – und können mich rund um die Uhr erreichen. Auch am Wochenende.“ Dem kann AGA-Präsident Kruse nur zustimmen: Der AGA wird nicht müde darauf hinzuweisen, dass ein koordiniertes Baustellenmanagement sowie eine lückenlose Kommunikation mit den Unternehmen und Bürgern eine Grundvoraussetzung für eine funktionierende Infrastruktur ist.“

Fahrrad, U-Bahn, Autobahn

Das Verkehrsproblem in und um Hamburg lasse sich mit dem Ausbau der Autobahnen und Brücken allein aber nicht lösen, erklärte Merl. Vielmehr sei ein Konzept mit einem vernünftigen Verkehrsmix notwendig, um in Zukunft trotz des erhöhten Verkehrsaufkommens für eine spürbare Entspannung auf und neben den Straßen zu sorgen. Aber auch dieser Verkehrsmix ist nur dann realisierbar, wenn die entsprechende Infrastruktur geschaffen wird und funktioniert. Deshalb müsse in und um Hamburg weiterhin gebaut werden – zum Beispiel die neue U-Bahn-Linie U5, der Ausbau des Fahrrad- und Schienennetzes oder die Verbreiterung der Autobahnen.
Zum Abschluss der Veranstaltung warb Merl deshalb um mehr Unterstützung aus der Wirtschaft: „Bei Informationsveranstaltungen zum Infrastrukturausbau treffe ich fast ausschließlich Menschen, die gegen Baumaßnahmen sind. Dabei brauche ich vor allem aber auch Sie als Unternehmer, damit sich eine breitere Diskussionsbasis entwickelt.“
Wie wichtig den Hamburger Unternehmern das Thema Verkehrsinfrastruktur ist, hat erst kürzlich eine Blitzumfrage des AGA Unternehmensverbandes unter seinen Mitgliedern gezeigt: Auf Platz drei der Wunschliste an die Politik liegt die Erneuerung der Verkehrsinfrastruktur. cb

» **Web: www.aga.de**

Die Hamburger Köhlbrandbrücke ist ein weithin sichtbares Wahrzeichen für den Hafen, allerdings ist sie mittlerweile zu niedrig für große Schiffe und zu stark beansprucht durch den Schwerlastverkehr. Aktuell wird über einen Neubau und alternativ über eine Tunnellösung diskutiert.

Markant, aber marode . . .

HPA startet neues Leitsystem für Lkw auf der Köhlbrandbrücke

Mit einem neuen Leitsystem für Lastwagen sorgt die Hamburg Port Authority (HPA) für einen optimierten Verkehrsfluss auf der Köhlbrandbrücke. Ziel ist es, die Belastung des markanten Bauwerks zu reduzieren, bis Verstärkungsmaßnahmen umgesetzt sind. Hauptgrund ist die starke Frequentierung durch Lastzüge.
Damit die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auch nach dem Inkrafttreten eines Abstandsgebots effektiv ausgenutzt werden können, werden die Lkw-Fahrer seit Februar mit speziellen Fahrbahnmarkierungen an den idealen Abstand im gesamten Brückenbereich herangeführt. Das Modell des sogenannten Abstandstrichters wird in dieser Art erstmals in Deutschland eingesetzt. Die Markierungen sind angelehnt an Formen, die sich in den Niederlanden und in Skandinavien bewährt haben. Ungeachtet dessen geht die Diskussion über den Ersatz der Brücke weiter. Mittlerweile liegen der Hansestadt zwei Gutachten vor, in denen zum einen ein Neubau der in die Jahre gekommenen Brücke, zum anderen der Bau eines Tunnels durchgerechnet werden. Im Rahmen einer Pressekonferenz von Port of Hamburg Marketing sprach sie Wirtschaftssenator Michael Westhagemann dafür aus, eher eine Tunnellösung anzustreben.
Zunächst muss die alte Brücke aber weiterhin ihren Dienst tun: Das neue Leitsystem zeigt den Lkw-Fahrern bereits beim Einfädeln auf die Brücke den Idealabstand zum vorausfahrenden Lastwagen an. Wenn der Fahrer immer den Abstand von zwei markierten Dreiecken einhält, wird er optimal an das Abstandsgebot in der Brückenmitte herangeführt. ein/wb

Optimale Logistikprozesse für Ihr Unternehmen.
WIR BEWEGEN.
MIT HERZ UND VERSTAND.
➔ Weltweite Verbindungen – maßgeschneidert. ➔ Absolute Termintreue – versprochen.
➔ Spezialtransporte jeder Größenordnung. ➔ Luftfracht-Spezialist mit 360° Erfahrung.
➔ Afrika – jahrzehntelange Expertise. ➔ Service – durchgehender Ansprechpartner.

➔ SÜDAFRIKA: Baumaschinen von Kapstadt nach Deutschland
➔ SCHWEDEN: 3 Transformatoren der Deutschen Bahn
➔ JAPAN: Bagger-Drehkränze in Rekordzeit per Container-Schiff
➔ UKRAINE: Baggerarm, 50 Tonnen schwer, nach Yuzhny

Persönliche Beratung und ein unverbindliches Angebot erhalten Sie unter:
040/7810795-0 info@speditionhaalboom.de www.haalboom.de

DE AEOF 118666 · IATA Cargo Agent · Reglementierter Beauftragter DE/RA/01259-01 des LBA · WCA Leading the World in Logistics Partnering · Ghorfa Arab-German Chamber of Commerce and Industry e.V.

OTTO HAALBOOM Internationale Spedition · Hans-Duncker-Straße 9 · 21035 Hamburg

Otto Haalboom INTERNATIONALE SPEDITION

„Die Unternehmen müssen sich bekannt machen“

INTERVIEW AGV-Hauptgeschäftsführer Thomas Falk über die Herausforderungen der Logistikbranche

Positiver Blick auf Hamburg: Thomas Falk ist Hauptgeschäftsführer des Arbeitgeberverbandes Stade Elbe-Weser-Dreieck und vertritt die Interessen von 400 Mitgliedsunternehmen aus der Region.

Die Situation in der Logistikbranche ist auch ein Thema, das den Arbeitgeberverband Stade Elbe-Weser-Dreieck zunehmend beschäftigt. Der AGV vertritt die Interessen von rund 400 Mitgliedsunternehmen in der Region. Über die Probleme, die Chancen und die Perspektiven gerade auch im Zusammenspiel mit der Hansestadt Hamburg sprach B&P-Redakteur Wolfgang Becker mit AGV-Hauptgeschäftsführer Thomas Falk.

Welchen Stellenwert hat der Bereich Transport & Logistik im Arbeitgeberverband Stade Elbe-Weser-Dreieck?
Diese Branche wird für uns immer wichtiger. Wir müssen uns nur anschauen, wie viele Logistikzentren entlang der Autobahnen aus dem Boden geschossen sind. Ich denke dabei zum Beispiel an die Ansiedlung von Ikea und Noerpel in Elsdorf. Oder schauen Sie nach Rade. Das merken wir auch im Verband.

Was sind die konkreten Themen der Branche, die bei Ihnen im Verband ankommen?
Der Fachkräftemangel beeinträchtigt die Expansionspläne der Unternehmen sehr. Das steht an erster Stelle. Dabei geht es nicht nur um Fahrer, sondern auch Logistik-Fachkräfte. Flächen sind dagegen nicht so das große Problem, da in den vergangenen Jahren sehr viel ausgewiesen worden ist – zum Beispiel das große Depot von Home24 an der A27 bei Walsrode.

Nun denken wir bei Logistik häufig zunächst an große Hallen mit wenig Menschen, aber das Thema ist ja weitaus umfangreicher. Es geht um Wasserwege, Schifffahrt, Lufttransporte und vieles mehr. Spielt das im Stader Raum auch eine Rolle?
Das möchte ich bejahen. Wir haben Mitglieder aus diesen Bereichen und auch hier große Probleme bei der Mitarbeitergewinnung. Insgesamt hat sich eine beträchtliche Konkurrenzsituation entwickelt. Und das zweite große Problem: Die Mitarbeiter müssen auch irgendwie zu ihren Arbeitsplätzen kommen. Nicht jeder hat ein eigenes Auto, und öffentliche Verkehrsmittel sind gerade in den Außenlagen eher dünner gesät.

Sie meinen, den HVV-Bus nach Elsdorf gibt es noch nicht . . .
. . . der ist in der Tat noch nicht erfunden. Aber es gibt auch Unternehmen, die dieses Problem selbsttätig lösen – im Schichtbetrieb ist das jedoch nicht einfach.

Was raten Sie denn Ihren Mitgliedsunternehmen?
Angesichts der Konkurrenzsituation müssen sich Unternehmen möglichst attraktiv darstellen. Das heißt: Sie müssen erstmal bekannt sein. Dazu gehört auch, dass sich Mitarbeiter im Unternehmen wohlfühlen müssen. Und: Auch an der Vergütung muss gearbeitet werden, aber da können die Bäume nicht in den Himmel wachsen.

Es gibt ja durchaus Frachtunternehmen, die sich ernsthaft mit dem Gedanken über eine bessere Bezahlung beispielsweise der Fahrer auseinandersetzen.
Es wird ja vielleicht auch irgendwann das autonome Fahren kommen, aber zurzeit sehen wir einfach, dass in der Transportbranche jeder vierte Fahrer älter als 54 ist. Die sind über kurz oder lang alle weg vom Markt – und es kommen zu wenige nach. Es muss also etwas geschehen, um den Beruf attraktiver zu machen.

Wann fliegt nach Ihrer Einschätzung die erste Lieferdrohne in Stade?
Ja, wenn ich jetzt Hellseher wäre, würde ich sagen: in drei bis fünf Jahren. Aber das ist ein ganz spezieller Fall. Ich persönlich denke, das wird noch erhebliche Zeiträume in Anspruch nehmen, denn eine Lieferung per Drohne wirft zahlreiche Fragen auf. Eine Drohne über Stade ist ja vielleicht kein Problem, aber 500? Ich sehe das noch nicht so richtig . . .

Aus Hamburg kommen Mut machende Signale zum Thema Infrastruktur. Da tut sich endlich mal etwas zur A26. Sehen Sie das auch so?
Das sind äußerst positive Signale – vor allem weil es gelungen ist, die Naturschutzverbände von weiteren Klagen gegen den Teilabschnitt der A26 abzuhalten. Diese Nachricht ist für unsere Region von ganz, ganz großer Bedeutung. Nun können wir damit rechnen, dass Ende 2023 die Anbindung der A26 an die A7 erfolgt ist. Damit wäre die durchgehende Fahrt auf der Autobahn nach Hamburg möglich. Eine ganz tolle Nachricht nicht nur für die Pendler, sondern auch für die Logistikbranche.
2023 – das klingt ja fast so, als sei die A26 nun quasi vor der Haustür.
Das sind noch fünf Jahre. Nun wissen wir, dass der Baugrund durchaus problematisch ist, was zu Verzögerungen führen kann. Aber die juristischen Voraussetzungen für den Bau sind endlich geschaffen, und das Geld liegt im Bundesverkehrswegeplan bereit.

Und Hamburg scheint auch willens, die Autobahn zu bauen . . .
Ja, seit einigen Jahren hat der Senat erkannt, dass es ohne die Region nicht geht. Da sind wir auf einem guten Weg. Das gilt auch für andere Bereiche: Der HVV-Tarif wird bis Cuxhaven ausgedehnt. Eine tolle Sache. Noch toller wäre es, wenn die S-Bahn bis dahin durchfahren würde, aber das ist technisch wohl nicht so leicht zu realisieren. Und die Fahrrinnenvertiefung der Elbe, seit langem überfällig, ist jetzt endlich im Gang.

Sie beurteilen die Situation mit Blick nach Hamburg also durchaus positiv?
Äußerst positiv. Wir arbeiten auch an dem LNG-Terminal für Stade, das wird sicherlich genau so große Bedeutung wie die A26 haben. Ich denke Stade hat gute Chancen, dieses Projekt zu realisieren. Insgesamt ist die Region in Bewegung – das ist eine gute Situation.

» **Web: www.agv-stade.de**

digital KONKRET
digital@business-people.de

Andreas Ott (links) und Sebastian Witte führen die Geschäfte bei sotecs in Stade. Interessierte Kunden können sich an der neu eingerichteten Ausstellungswand die Funktion verschiedener Telematik-Systeme erklären lassen. Die Karte im Hintergrund erscheint auf dem Bildschirm des Disponenten in der Firmenzentrale – so sieht er sofort, wie sich Touren optimieren lassen.

Fotos: Wolfgang Becker

Überblick, Optimierung und Sicherheit

Stader sotecs GmbH vertreibt und montiert Telematik-Systeme bundesweit

Das ist Digitalisierung pur: Telematik-Systeme für den Betrieb von Fahrzeugflotten verschaffen Überblick, erleichtern das Erfüllen gesetzlicher Pflichten und geben Sicherheit. Deutschlandweit rüstet das Stader Unternehmen sotecs die Fahrzeuge von Kunden aus allen Sparten mit der kleinen Telematik-Box aus und ist mittlerweile der größte Vertriebspartner für das System von YellowFox, einem der Top-Anbieter mit Sitz in Dresden, wie Sebastian Witte, Gründer der sotecs GmbH, und sein Partner Andreas Ott sagen. An ihrem neuen Standort in Stade-Ottenbeck bieten sie allerdings auch Systeme anderer Hersteller an und ein Gerät, das nicht nur für Transportunternehmen interessant sein dürfte: einen handlichen Scanner, der in der Lage ist, Identifikationsdokumente im Kartenformat auf Gültigkeit und Echtheit zu checken – damit ist die elektronische Führerscheinkontrolle möglich.
Telematik-Systeme arbeiten satellitengestützt über GPS. Andreas Ott: „Mit Telematik lassen sich Fahrzeuge orten, Aufträge übermitteln sowie Tachograph-Daten auslesen und auswerten. Selbst Spesenabrechnung, Arbeitszeitkontrolle, Objektverwaltung, Navigation, die Mautstreckenberechnung und die Übermittlung von Fahrzeugdaten sind möglich.“ In dieser Auflistung sind bereits viele Grundeigenschaften vereint. Überblick: Disponenten sehen beispielsweise auf dem Bildschirm, wo sich die Fahrer der Flotte befinden – wer also am schnellsten bei einem Kunden sein kann. Tourenoptimierung: Lkw-Fahrer, die einen Anhänger abstellen, geben dieses Objekt ins Telematik-System ein. So wissen die Disponenten exakt, wo der Abstellort ist, und können gegebenenfalls einen Kollegen losschicken, um den Anhänger oder Auflieger abzuholen. Sicherheit: Das System meldet, wenn der Fahrer seine Lenkzeiten überschreitet. Und: Die gesetzliche Pflicht, die sogenannten DDD-Daten aus dem Tachographen auszulesen, wird vom Telematik-System übernommen. Das spart Zeit.

Vollautomatisch: Die Ortungsbox

Grundsätzlich können alle Fahrzeuge mit einem Telematik-System ausgerüstet werden. Sebastian Witte: „Dazu bauen wir eine Ortungsbox ins Fahrzeug ein – alles andere läuft vollautomatisch. Die Box wird durch das Starten des Motors aktiviert und reagiert auf Bewegung – so wie wir es von jedem Navigationssystem kennen. Alles passiert in Echtzeit.“ Etwa 300 Euro kostet die Ortungsbox pro Fahrzeug in der Grundausstattung. Hinzu kommt eine Einbaupauschale, denn sotecs schickt die eigenen Monteure – fünf an der Zahl – bundesweit zu den Kunden. Witte: „Bei uns muss niemand in die Werkstatt fahren.“
Das Unternehmen sotecs hat deutschlandweit mittlerweile mehr als 3000 Fahrzeuge mit Telematik ausgestattet – und pro Jahr kommen etwa 1000 hinzu. Witte: „Darunter sind Firmen mit nur einem Fahrzeug, aber auch Flotten mit 300 Fahrzeugen. Wichtig: Das Bundesamt für Güterverkehr fördert den Einbau im Zuge der Mautharmonisierung mit bis zu 80 Prozent der Kosten bei Fahrzeugen ab 7,5 Tonnen zulässigen Gesamtgewichts.“ Laut Witte hat YellowFox bislang fast 50 000 Systeme in den Markt gebracht. wb

» **Web: www.sotecs.de**

Ideal für Transportunternehmen und Logistiker: Jeder Fahrer, der den Hof verlässt, kann mit dem „FK Scan“ auf seine Fahrerlegitimation überprüft werden.

Elektronische Führerscheinkontrolle

Das Unternehmen Hiepler + Partner aus Neuss hat mit dem Produkt „FK scan“ einen elektronischen Dokumenten-Scanner auf dem Markt, der Kartendokumente wie Führerscheine und Ausweise auf Echtheit und Gültigkeit überprüfen kann. Dazu werden bei jedem Scan-Vorgang bis zu 7000 Merkmale der vorliegenden Karte abgefragt. Neu ist, dass sich Hiepler + Partner nun zwei Vertriebspartner für ganz Deutschland gesucht hat. Für den Norden der Republik hat die sotecs GmbH als technisch versiertes Unternehmen den Zuschlag bekommen. Sebastian Witte: „Das Gerät ist ideal, um einem Unternehmen oder auch einer Behörde die Sicherheit zu geben, dass die eingesetzten Fahrer beispielsweise einen gültigen Führerschein besitzen. Rechtlich ist der Arbeitgeber dazu verpflichtet, dies regelmäßig zu überprüfen.“ Was in der Praxis allerdings häufig hakt. Mit „FK scan“ ließe sich das weitgehend automatisieren. Kosten: pro Fahrer, Dokument und Monat ein Euro, jedes weitere Dokument (beispielsweise ein Personalausweis) fünf Euro pro Jahr. Einmalig schlägt das Gerät mit 1250 Euro zu Buche, inklusive eines kleinen PCs. wb

STRATEGY PIRATES
Die Querdenker- & Quertuer-Boutique

WIR SIND GANZ EINFACH › DER MENSCH STEHT IM MITTELPUNKT.

Wir entwickeln und überprüfen mit Dir Deine Vision
und die dazu passende Strategie.
Passend zu Dir, Deinem Team und Deinem Unternehmen.
Und wir übernehmen Verantwortung bei der Umsetzung.

www.strategy-pirates.com
STRATEGY PIRATES® GmbH & Co. KG | Vaenser Weg 29 | 21244 Buchholz i.d.N.
E-Mail: captain@strategy-pirates.com | Tel.: (0 41 81) 928 - 65 11

Das Haalboom-Gen

Kreative Ideen und ein Faible für Abenteuer: Die Internationale Spedition Otto Haalboom aus Hamburg fängt da an, wo andere aufgeben

Wenn Otto Haalboom, Gründer der gleichnamigen internationalen Spedition in Hamburg, aus seinem Berufsleben erzählt, kommen früher oder später ein Hauch von Abenteuerlust und Fernweh auf. Zumeist früher. Denn dem 73-Jährigen ist es gelungen, das Thema Spedition und Transport zu seinem Lebensthema zu machen. Die Internationale Spedition Otto Haalboom („Wir bewegen. Mit Herz und Verstand“) hat nicht nur jahrzehntelange Geschäftsbeziehungen zu Premiumkunden, sondern den Anspruch, Aufträge zu erledigen, die anderen Spediteuren, selbst den Großen der Branche zu aufwendig oder gar unlösbar erscheinen. Spätestens wenn der Begriff „unlösbar“ aufkommt, werden Otto Haalboom und sein CEO Markus Ebert hellhörig. Sie führen ein 14-köpfiges Team, das auf das Reizwort mit besonderem Ehrgeiz reagiert. Wer hier arbeitet, braucht so etwas wie das Haalboom-Gen – die Lust an schwierigen Aufgaben und die Ausdauer, unkonventionelle Lösungen auszutüfteln. In der Folge könnten die Haalboom-Geschichten über die abenteuerlichsten Transporte heute locker ein Buch füllen.

Dass Spediteure von Abenteuern allein nicht leben können, weiß auch Otto Haalboom. Die Basis seines Geschäfts bildet die vertrauensvolle, vor allem jahrzehntelange Zusammenarbeit mit Großkunden, für die die Spedition weltweit Transporte abwickelt, angefangen von Eisenbahnfahrzeugen bis hin zu Kosmetika. Aufträge, die das Team seit Jahren offenbar so gut erledigt, dass die Hamburger Spedition bei Ausschreibungen gesetzt ist. Unter anderem organisiert Haalboom für Airbus Toulouse-Transporte und ist als Luftfrachtspezialist seit 25 Jahren für das US-Unternehmen Coty tätig, weltweit der zweitgrößte Kosmetikkonzern. Konkret geht es um die Belieferung der Travel Retail Shops (früher Duty free) mit Coty-Produkten, vor allem mit Marken-Parfums wie Joop!, Davidoff, Adidas, Calvin Klein, David Beckham, Jennifer Lopez und Jil Sander. Weltweit mit Ausnahme Chinas. In Europa wird Coty-Ware – konkret geht es um 150 bis 160 Paletten täglich – per Lkw ausgeliefert. Hier ist das Unternehmen Haalboom zu 90 Prozent als Spediteur aktiv, denn unter Haalboom-Flagge fahren nur zwei eigene Sattelzüge im nationalen und internationalen Verkehr.

5000 Tonnen Stahl . . .

So weit, so gut – aber mit Abenteuer hat das noch nichts zu tun. Ein drittes Standbein entwickelte sich nach der Wende Anfang der 90er-Jahre, als die Eisenbahnstrecke Rostock-Schwerin demontiert wurde und plötzlich 5000 Tonnen Stahl in handlichen 15-Meter-Schienenenden zur Abholung bereit lagen. Otto Haalboom: „Niemand wollte das übernehmen, da habe ich mir gesagt: Wir machen das.“ Ein halbes Dutzend Lkw brauchten drei Wochen, dann war der Schienenberg abgebaut. Unter anderem ergab sich daraus ein Kontakt zu dem Harburger Schienenwerk von Stahlberg & Roensch. Das Unternehmen ging später im Konzern Vossloh auf.

Von der Schiene bis zum Waggon ist es nur ein kurzer Schritt. Mittlerweile organisiert die Internationale Spedition Otto Haalboom Transporte von Eisenbahnwaggons und Maschinen auf Tiefladern. Für Vossloh wurde unter anderem eine 80 Tonnen schwere neue Schienenschleifmaschine per Tieflader aus Österreich zur Messe InnoTrans nach Berlin hin- und zurückgebracht. Otto Haalboom: „Dazu mussten wir mit einem 40 Meter langen Gespann aufgrund einer Umleitung quer durch Regensburg fahren.“ Das, ganz sicher, war ein Abenteuer.

Heute hat die Spedition den Ruf, unmögliche Transporte möglich zu machen. Mit Hilfe der Hamburger Spezialisten gelangten 58 jeweils 26 Meter lange Plattform-Waggons aus verschiedenen Städten Deutschlands nach Ashford/England, um dort im Gleisbau eingesetzt zu werden – von Dover bis Ashford per „Culemeyer“, einem Spezialstraßentransporter mit Schienen, auf denen Waggons stehen können. Für Vossloh brachte Haalboom im vorigen Jahr bei minus 31 Grad Celsius neun Weichentransportwaggons von Finnland nach Schweden. Legendär auch der Transport einer 38 Tonnen schweren kleineren Schienenschleifmaschine, die von Deutschland nach Mexiko gebracht werden musste. Mehr noch: Mitten im Einsatz musste die Maschine mal kurz für einen Zwischeneinsatz nach Israel verschifft werden.

Gewisse Risikobereitschaft

Otto Haalboom: „Diese Geräte sind eben sehr selten. Da kommen solche Transaktionen schon mal vor. So etwas kann aber nur jemand machen, der Erfahrung hat. Mich reizen Aufträge, die noch nie jemand gemacht hat, auch wenn das eine gewisse Risikobereitschaft erfordert. Dann werde ich kreativ.“ Zum Beispiel, als die besagte Maschine nach Kiruna transportiert werden musste. Otto Haalboom: „Am Mittwoch kam der Auftrag, am Freitag stand die Maschine auf der Fähre, und ab Montag wurden 1000 Meter unter Tage die Schienen in den Stollen einer Eisenerzmine in Nordschweden geschliffen.“

Mittlerweile ist die Internationale Spedition Otto Haalboom ein Spezialunternehmen für Transporte von Eisenbahnwaggons per Lkw – und zwar weltweit. Markus Ebert: „So etwas schlägt Wellen.“ Und der Seniorchef formuliert den Spirit seines Unternehmens: „Es muss ständig was Neues kommen – sonst ist das nichts. Wir haben uns immer neu erfunden.“ Da ist es also, das Haalboom-Gen.

Firmengründer Otto Haalboom und sein Schwiegersohn Markus Ebert (CEO) führen die Geschäfte der internationalen Spedition. Foto: Wolfgang Becker

In Afrika ist die Spedition seit rund drei Jahrzehnten unterwegs. Kürzlich zum Beispiel für das Deutsche Archäologische Institut, das zum Geschäftsbereich des Auswärtigen Amts gehört: „Wir sollten 2018 zwei Container mit Bauteilen für ein Stützkorsett nach Äthiopien bringen. Das Korsett sollte den Einsturz eines maroden Tempels in Yeha verhindern. 500 Kilometer von Addis Abeba entfernt in der Wüste. Nur ein einziger Kran im Umkreis von 1000 Kilometern, um die Container abzuladen. Aber wir hatten gute Kontakte zu einem Frachtunternehmen im Sudan und schafften es, dass auf den Tag genau dieser Telekran vor Ort war. Als Deutsche aktiv im Bereich Nord-Sudan, Süd-Sudan, Äthiopien – einem Gebiet, in dem alle stramm verfeindet sind. Und trotzdem haben alle super zusammengearbeitet.“

Funkmasten für Botswana

Hilfreich sind dabei manchmal alte Kontakte, denn Otto Haalboom hat noch ein zweites Leben – in Afrika. In Sierra Leone gründete er 1985 das Handelskontor Westafrika, eine Im- und Exportgesellschaft. Damals wurde er vom „Afrika-Virus“ befallen, wie er sagt. Der schwarze Kontinent schlug ihn in seinen Bann. Zahlreiche Kontakte entstanden. Zum Beispiel zum namibischen Botschafter in Deutschland. Mittlerweile verfügt Otto Haalboom über ein afrikanisches Netzwerk. Und wenn zehn Funkmasten nach Botswana geliefert werden müssen, dann sagt er Ja. Eine ganze Reihe von Speditionsabenteuern hat er in kurzweiligen Hochglanzbroschüren niedergeschrieben und kundengerecht aufgearbeitet. Zitat: „Afrika erreichen wir nicht nur über Luft, Wasser und Straße … Afrika erreichen wir über beste Verbindungen.“ wb

» **Web: www.haalboom.dew**

Darum hat der Brexit eine Feinstaubproblematik…

INTERVIEW mit Otto Haalboom

Die Internationale Spedition Otto Haalboom hat Handelsbeziehungen zu England und bringt regelmäßig Ware auf die Insel – über welche Größenordnung sprechen wir?
Das geht los bei einer Palette bis hin zu 30 und 40 Stück täglich – im Monat kommen wir so auf etwa 800. Darunter vor allem Kosmetikprodukte und Schokolade. Hinzu kommen regelmäßig Maschinen- und andere Schwertransporte.

Stichwort Brexit: Was bedeutet der drohende Austritt Englands aus der EU für Sie als Spediteur?
Wir müssen einen Weg finden, wie die Zollformalitäten an der Grenze abgewickelt werden sollen und vor allem klären, wer die Zollgebühren und Abgaben bezahlen soll. Zoll muss im Empfängerland entrichtet werden. Wenn der Auftraggeber dort kein entsprechendes Konto hat, muss er die Bezahlung über einen Agenten machen. Für unsere Kunden, die in England nicht registriert sind, heißt das: Sie müssen dies nachholen oder sich einen Agenten suchen. Bei dem Warenwert, den wir beispielsweise für unseren Kosmetikkunden Coty nach England bringen, kommen da täglich hohe Kosten zusammen.

Sie sind weltweit tätig, Zollabwicklung ist also kein Neuland. Erwarten Sie dennoch Besonderheiten im Falle des Brexits?
Die erwarte ich allein schon aufgrund der Fahrzeugmenge, die abgefertigt werden müsste – täglich 10 000 bis 11 000 Lkw, die bislang so gut wie keine Wartezeiten haben. Wenn nun aber jeder Lkw – wenn es schnell geht – eine halbe Stunde braucht und von den 10 000 Lkw 8000 über Calais kommen, wird schnell klar, was das bedeutet. Die müssen ja irgendwo stehen, es gibt aber keine Zollplätze mehr so wie früher.

Das hat ja auch Auswirkungen auf die Fahrer . . .
. . . ja, wenn die da tagelang stehen, die müssen ja auch was essen, brauchen Sanitärräume und müssen tanken. Wenn die Lkw keine Klimaanlage haben, laufen die Motoren Tag und Nacht – das ist auch nicht so witzig für die Luftverhältnisse vor Ort.

Das heißt: Der Brexit bringt auch eine Feinstaubproblematik mit sich. Das ist ja ein ganz neuer Aspekt. Abgesehen vom erhöhten Aufwand, den Sie als Spediteur im Falle des Brexits zu leisten haben – müssen Sie einen zusätzlichen Mitarbeiter einstellen? Oder steigen die Preise?
Die Preise für England-Transporte werden sicherlich steigen, aber nicht sofort. Mal sehen, wie sich das entwickelt. Der Unternehmer, der die Ware für uns nach England bringt, braucht jetzt für einen Rundlauf acht Tage. Künftig werden das vielleicht zehn oder zwölf Tage sein. Diese Transportkapazitäten fehlen dann einfach. Wir haben unseren Kunden bereits informiert, dass da Probleme auf uns zukommen, die wir durch zusätzliches Personal ausgleichen müssen.

Was halten Sie grundsätzlich davon, dass ein EU-Land aus der Gemeinschaft aussteigt?
Das ist aus meiner Sicht völlig daneben. Ein Land allein kann doch in der heutigen Zeit gar nicht mehr existieren. Die Engländer hatten allerdings immer ein zwiespältiges Verhältnis zur EU. Sie kamen relativ spät und zögerlich dazu und haben sich in vielen Dingen eher kritisch gezeigt. Genauso uneins wie sie damals reinkamen, gehen sie jetzt auch wieder raus.

ANKOMMEN, AUFSATTELN UND LOSFAHREN – EINFACHER GEHT’S NICHT! WANN SATTELN SIE AUF?

Wir sind immer persönlich und kompetent für Sie da. Bei uns mieten Sie Nutzfahrzeuge aller Art an 10 Standorten in Deutschland.

- Flexibel
- Einfach
- Sicher

TRAILER LLOYD Fahrzeugvermietung GmbH & Co. KG
Rethedamm 10, 21107 Hamburg
mail@trailerlloyd.de
www.trailerlloyd.de
Tel. 040 / 7 52 46 80

TRAILERLLOYD
... IMMER GUT AUFGELEGT

Alles für die Transportsicherheit.
DEKRA Dienstleistungen.

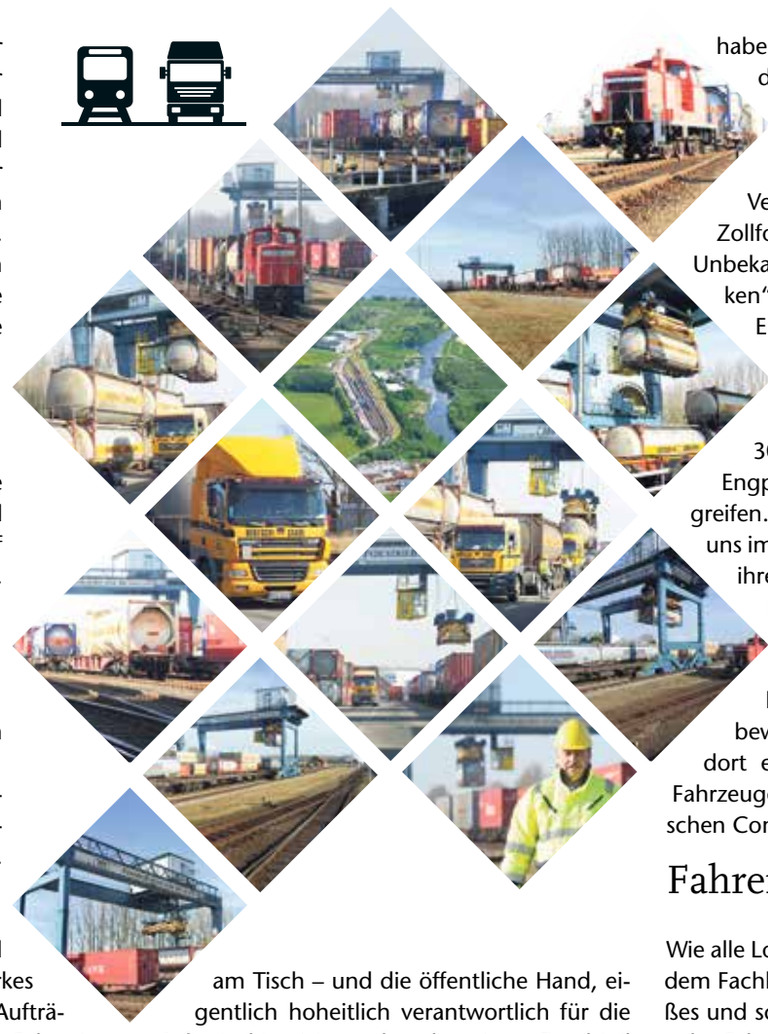
Damit beim Warentransport nichts auf der Strecke bleibt, kümmern wir uns um die Sicherheit und die notwendigen Abnahmen Ihrer Flotte und Fahrzeugaufbauten. Ob Fahrzeugprüfung, Einzel- und Typgenehmigung von Fahrzeugen, Schadengutachten und Bewertung, Ladungssicherung und Aufbauprüfung, Havarie- und Bergemanagement und Claims Services. Auch von einer DEKRA Mitgliedschaft können Sie profitieren. Informieren Sie sich jetzt unter der Service-Hotline **0800.333 333 3**. Den nächstgelegenen DEKRA Standort finden Sie unter: **www.dekra.de/standorte**

In Hamburg:
DEKRA Automobil GmbH, Nartenstr. 21, 21079 Hamburg
Telefon 040.756096-0, www.dekra.de/hamburg-sued

DEKRA

Den passenden Container zur rechten Zeit am richtigen Ort

Das Schweizer Unternehmen Bertschi betreibt den Industriebahnhof Stade Brunshausen – Gespräch mit Niederlassungsleiter Heiko Knüppel



Brunshausen? Nie gehört. Der kleine Ort liegt auf halber Strecke zwischen Stade und dem Elbanleger Stadersand am Rande des Industriegebietes. Er besteht im Wesentlichen aus einem Bahnhof und einem Dutzend Gleisen. Das Besondere: Von hier aus wird ein Großteil der Produkte aus den nahe gelegenen Chemiewerken in die Welt hinaus geschickt. Dazu wurde eine Logistik-Gesellschaft mit dem Namen IBB Industriebahnhof Stade Brunshausen GmbH gegründet – ein intermodaler Terminal, der Produkte von hier aus per Bahn, per Lkw und über den Hamburger Hafen per Schiff auf den Weg zum Kunden bringt. Betreiberin des IBB ist die Bertschi GmbH, Tochter der Schweizer Bertschi AG – ein weltweit präsentes Logistikunternehmen, das sich auf den Transport von Flüssigkeiten und Siloware spezialisiert hat.

Für den reibungslosen Betrieb in Stade-Brunshausen ist Niederlassungsleiter Heiko Knüppel verantwortlich. Er und sein Team – neun kaufmännische Angestellte, ein Azubi, 40 gewerbliche Mitarbeiter – sind Teil eines komplexen weltweiten Netzwerkes aus logistischen Verbindungen. Die Aufträge gehen zentral bei Bertschi in der Schweiz ein. Von hier aus wird die Niederlassung aktiviert. Knüppel: „Unser Terminal arbeitet zu 95 Prozent für die Dow, Olin und Transeo – die großen Chemieunternehmen vor Ort. 80 Prozent der Transporte werden per Bahn erledigt, 20 Prozent per Lkw. Wir haben eigene Fahrzeuge, beschäftigen Kraftfahrer und auch Kranfahrer. Pro Jahr werden hier bei der IBB rund 14 000 beladene Container abgefertigt.“

Die Nähe zur Chemie spiegelt sich auch in den Gesellschafteranteilen der IBB wider: 49 Prozent Dow Chemical, je 16 Prozent halten der Logistikdienstleister Talke, die Bahn-Tochter DB Schenker und der Speziallogistiker Bertschi. Die Stadt Stade ist mit drei Prozent beteiligt. Diese Auflistung zeigt auch, wie sehr Logistik heute ein internationales Thema ist: Hier sitzen Akteure aus Deutschland, den USA und der Schweiz am Tisch – und die öffentliche Hand, eigentlich hoheitlich verantwortlich für die Infrastruktur, ist gerademal zu einem Bruchteil mit von der Partie. Bertschi hat die operative Federführung in Brunshausen.

Container, die Brunshausen verlassen, gehen von hier aus nicht direkt auf große Fahrt. Knüppel: „Viele Container fahren wir zur Verschiffung in den Hamburger Hafen und zum großen Bahn-Terminal nach Hamburg-Billwerder. Auch der Güterbahnhof Maschen ist häufig das Ziel. Außerdem sind wir regelmäßig nach Lübeck und Cuxhaven unterwegs.“

Disposition ist das Tagesgeschäft

Die Bertschi AG hat weltweit rund 33 000 Tank- und Silocontainer im Einsatz. Die Aufgabe für Heiko Knüppel besteht darin, den passenden Behälter zur rechten Zeit am richtigen Ort zu haben. Disposition ist das Tagesgeschäft der Niederlassung. Die Disponenten haben also alle Hände voll zu tun und kämpfen mit allerlei Widrigkeiten: „Bahnverspätungen, der Verkehrsinfarkt in Hamburg, eventuell Zollformalitäten – es gibt eine Reihe von Unbekannten, die auf den Zeitplan einwirken“, sagt der gebürtige Stader, der seit Ende der 70er Jahre immer im Bereich Logistik gearbeitet und das Metier aus dem Effeff kennt.

In Stade betreibt die Bertschi GmbH 30 eigene Fahrzeuge und kann bei Engpässen auf Subunternehmer zurückgreifen. Knüppel: „Die Digitalisierung ist bei uns im vollen Gange. Die Fahrer bekommen ihre Aufträge über die Bertschi-App. Sie haben zudem Dokumentationspflichten, scannen Papiere und schicken sie direkt elektronisch in die Zentrale.“ Da sich viele Touren in Hamburg bewegen, unterhält das Unternehmen dort eine Dependance – einen Platz mit Fahrzeugen für den überwiegend innerstädtischen Containerverkehr.

Fahrer gesucht

Wie alle Logistiker schlägt sich auch Bertschi mit dem Fachkräftemangel herum: „Das ist ein großes und schwieriges Thema“, sagt Heiko Knüppel. „Schwierig deshalb, weil wir die ‚richtigen Leute‘ finden müssen. Der Umgang mit Flüssig- und Siloware erfordert besondere Kenntnisse. Unsere Fahrer müssen einen Gefahrgutschein haben, also möglicherweise die Fortbildung zum Gefahrgutfahrer machen. Und sie werden von uns als Selbstbelader ausgebildet – das ist deshalb ein Thema, weil gerade an den Beladungsstationen für Tankfahrzeuge verschiedene Systeme und Vorgaben zu beachten sind. Der Job erfordert ein hohes Verantwortungsbewusstsein. Allerdings bieten wir einen großen Vorteil: Unsere Touren finden überwiegend im Nahbereich statt. Das heißt: Der Fahrer ist abends zu Hause bei seiner Familie.“ Ferntouren seien die absolute Ausnahme. wb

» **Web: https://www.ibb-terminal-stade.de/, www.bertschi.com**

Gern heben wir Ihnen die gewünschten Produkte bis 27 m in die Höhe. Ideal für Fliesen, Parkett, Türen und vieles andere.

Tel. 040 - 769 68 - 0
www.bauwelt.eu

HAMBURGS BESTE BAUSTOFF-HÄNDLER
Hamburger Abendblatt
Platz 1
www.abendblatt.de/beste
365 Unternehmen im Test 11/2018

bauwelt
DELMES • HEITMANN

Sturmerprobt & unerschrocken

Von **STEFFEN MOLDENHAUER**, Geschäftsführer & Stategy Pirates

Industrie 4.0? Internet 4.0? Logistik 4.0? Schluss mit dem Buzzword-Bingo!

Unsere aktuelle Wirtschaft bietet und fordert Schnelligkeit, Transparenz, Relevanz und Nachhaltigkeit. Die Interaktion zwischen Hersteller und Endkunde wird immer einfacher und selbstverständlicher. Dabei gewinnt die „Plattformökonomie“ immer mehr an Boden. Die Herstellung und der Vertrieb von Produkten lassen sich durch die intelligente Kombination von Daten (=Wissen) und eigenen sowie fremden Design-, Produktions- und Vertriebsleistungen einfacher realisieren als jemals zuvor. Man muss sich ja „nur“ im Plattformbaukasten bedienen. So zumindest die Theorie.

Damit derart komplexe Vorhaben auch in der Praxis funktionieren können, braucht es Wissen und Erfahrung – vor allem, wenn es darum geht, bestehende Kommunikations-, Produktions- und Logistikkonzepte auf die neue Zeit und deren Herausforderungen einbeziehungsweise umzustellen.

Als Basisbestandteil unseres Wirtschaftens werden die Wertschöpfungsketten immer komplexer, und es werden kontinuierlich mehr Waren transportiert. Damit wird aber auch die Herausforderung an Services und Lieferzeiten immer anspruchsvoller. Und das liegt nicht nur darin begründet, dass Kunden nicht mehr unterscheiden wollen zwischen Business-to-Customer- und Business-to-Business-Einkaufserfahrungen.

IT wird immer wichtiger

Viele Unternehmen, egal welcher Größe, übersehen die Bedeutung der Informations-Technologie (IT) und gehen damit oft existenzbedrohende Risiken ein. IT wird immer wichtiger – ob wir es wollen oder nicht. Das bedeutet aber nicht, dass jedes Unternehmen eine Heerschar an Computerfreaks anstellen muss. Oft reicht es aus, „Übersetzer“ zu beschäftigen, die Datenströme, Vertriebs-, Produktions- und Logistikprozesse aufeinander abstimmen können.

Wir unterscheiden dabei zwischen Kommunikationslogistik (gezielte, endkundenspezifische, relevante Kommunikation über E-Mail, Websites oder Brief) und „klassischer“ Waren-Logistik. Das reicht von der Konzeption der Kundenkommunikation, der Planung und Ausstattung von Druckereien und IT-Betrieben bis hin zu Lager- und Logistiklösungen mit mehr als 100 000 Quadratmetern Lagerfläche und zigtausend Palettenplätzen für klassische und für frische Produkte.

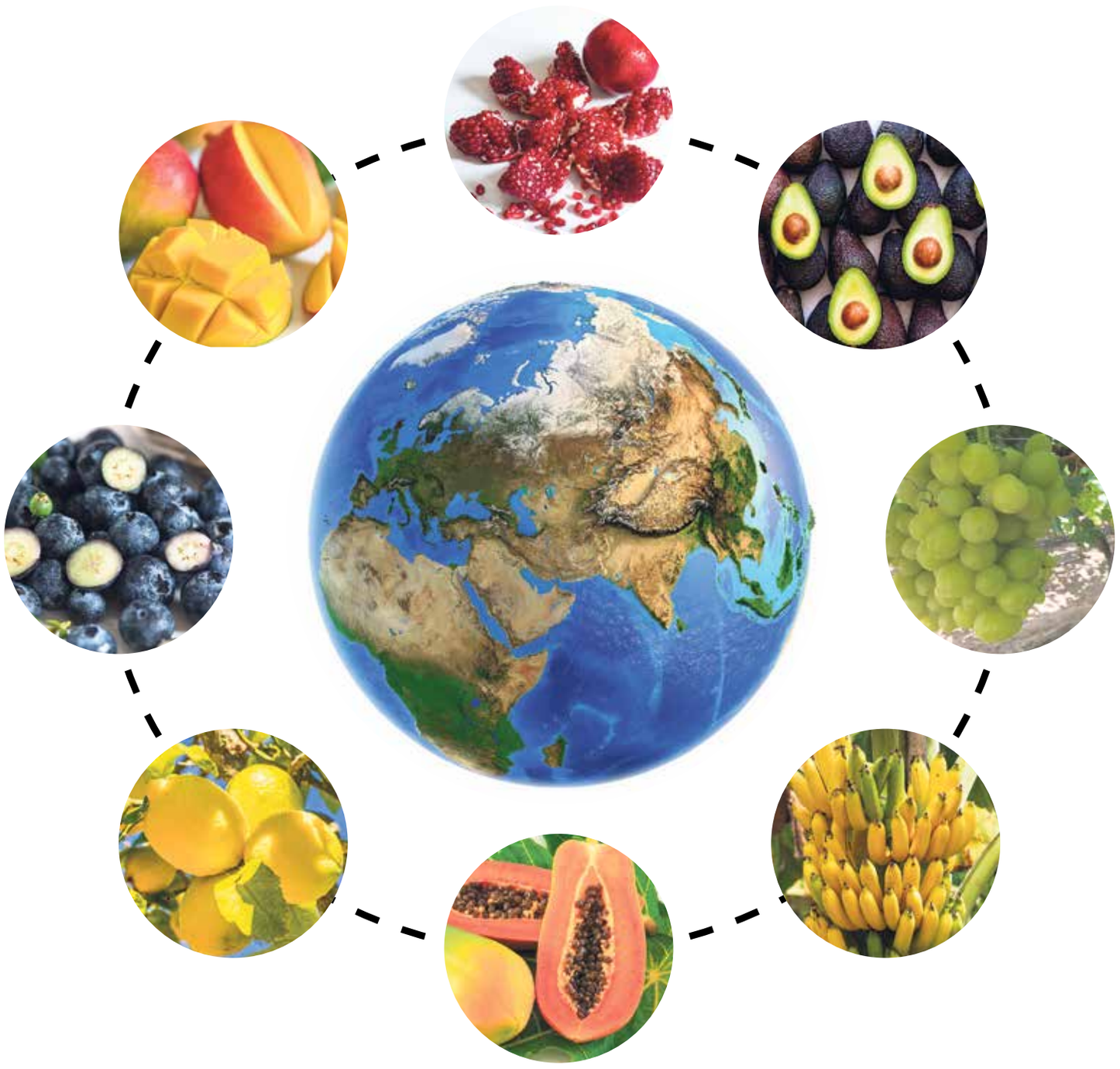
Als Strategy Pirates kommen wir häufig in Unternehmen, die mitten im Wandel sind und von den eigenen, oft ambitionierten Wachstumszielen quasi überrollt werden. Unser „Job“ ist es dann zumeist, auf Führungsebene ein gemeinsames Verständnis herbeizuführen und lose Enden zusammenzuführen. Mitarbeiter, Kunden und Lieferanten müssen wieder wissen, was wer wann zu tun hat. Das verankern wir in einer lebbaren und verstandenen Strategie. Wenn alles drunter und drüber geht, fühlen wir uns als Strategy Pirates wohl.

» **Fragen an den Autor? captain@strategy-pirates.com**

Sven Heinsohn ist einer der Geschäftsführer von Global Fruit Point in Buxtehude. Foto: andreaheinsohnphotography

So kommt die Traube von Südafrika in den Lebensmittelladen nebenan

Fruchthandel ist eine logistische Herausforderung – Gespräch mit Sven Heinsohn, Global Fruit Point in Buxtehude



Der Griff nach den frischen Trauben im Supermarkt geht dem deutschen Konsumenten leicht von der Hand. Auch im März, wenn Trauben aus Südafrika im Regal liegen. Die Rundum-Versorgung mit frischen Früchten abseits aller saisonalen Rhythmen ist fast eine Selbstverständlichkeit. Aber eben nur fast. Dahinter verbirgt sich ein komplexes logistisches System, das nur wenige Importeure beherrschen. Der Fruchthandel ist zudem abhängig von globalen Wetter-Ereignissen, die manchmal alle Planungen vom Tisch blasen. Sven Heinsohn, Geschäftsführer bei Global Fruit Point in Buxtehude, sagt: „Dürre, Überschwemmungen, Hurrikans, Hitze, Regen – alles wirkt sich auf die Ernte aus. Wir Fruchthändler sind immer vom lieben Gott abhängig. Jeden Tag. Ich könnte ein Buch darüber schreiben, was in unserem Geschäft alles passieren kann."

Die Unwägbarkeiten des Wetters wirken sich unmittelbar auf die logistischen Abläufe aus. Fällt die geplante Traubenlieferung aus Südafrika aus, könnte beispielsweise ein Handelspartner in Peru oder Chile einspringen. Das insgesamt 27-köpfige Spezialistenteam unter der Führung von Sven Heinsohn und Matthias Neuel hält Kontakt zu weltweit mehreren Hundert Exporteuren und hat zwei logistische Hauptfelder im Blick: die Lieferkette vom Ursprungsland zu einem europäischen Hafen – und vom Hafen zum Handel, dem eigentlichen Kunden von Global Fruit Point.

Handel mit Übersee

Heinsohn: „Unser Geschäft besteht darin, immer dann Ware zu beschaffen, wenn die europäische Saison bei uns zu Ende geht. Trauben kommen von Oktober bis Juni aus Übersee. Die beschaffen wir für namhafte Kunden aus dem Lebensmittelhandel in ganz Europa. Mit Äpfeln verhält es sich beispielsweise ebenso: Die beliebten Sorten Pink Lady und Kanzi werden auch in Europa angebaut, doch von Juni bis Oktober kommen sie aus Übersee, da der europäische Bestand leer geräumt ist. Früher gab es Orangen nur im Herbst bis Frühjahr aus Spanien, heute haben wir uns daran gewöhnt, dass zwölf Monate im Jahr alles verfügbar ist." Das 2006 gegründete Unternehmen Global Fruit Point unterhält ausschließlich Handelsbeziehungen in Übersee.

Hauptherausforderung im Fruchthandel: Die Ware wird in Containern oder in traditionellen Kühlschiffen auf dem Seeweg transportiert, ist also lange unterwegs, und soll trotzdem wie „soeben gepflückt" in der Auslage beim Handel liegen. Fünf Wochen ist ein Containerschiff von Chile oder Neuseeland nach Rotterdam unterwegs, dem Hauptumschlagsplatz im europäischen Fruchthandel. Von Südafrika sind es zwar nur zwei bis drei Wochen, doch eine bei 35 Grad Celsius frisch geerntete Traube macht ohne Maßnahmen binnen weniger Tage schlapp.

Heinsohn: „Exportware wird nach der Ernte sofort runtergekühlt. Wir transportieren alles in Reefer-Containern. Ohne diese Kühl-Container würde unser Geschäft nicht funktionieren. Trauben werden beispielsweise bei null bis ein Grad transportiert, Mangos bei zehn Grad, Bananen bei 14 Grad. Das ist von Frucht zu Frucht verschieden. Wir versetzen zum Beispiel die Bananen quasi in den Winterschlaf. Bananen werden nach der Ankunft in Reifekammern gereift. Dann schalten sie von Grün auf Gelb." Solche Reifekammern stehen in ganz Deutschland. Knapp eine Woche nach der Ankunft ist die Banane dann im Handel. Über Temperatur und Feuchtigkeit im Container wird auch sichergestellt, dass die mittlerweile dominierenden schwarzen Hass-Avocados im Handel „ready to eat" sind, wie Sven Heinsohn sagt. In diesem Fall hat Schwarz Grün fast verdrängt – nur noch wenige Händler bieten die harten grünen Avocados an, die nach dem Kauf erstmal reifen müssen.

Von A wie Avocado bis Z wie Zitrone

Auch dieser Aspekt innerhalb der langen Prozesskette bedingt wieder eine perfekte Logistik. Heinsohn: „Die Exporteure, mit denen wir zusammenarbeiten, organisieren auch die Verpackung und den Transport zum Hafen. Wir arbeiten mit allen großen Reedereien zusammen wie zum Beispiel Hamburg Süd, Maersk, MSC, Hapag-Lloyd, Seatrade und CMA CGM. Die Seefrachtrechnung landet bei uns und wird von uns beglichen." Allein in Südafrika, dem für Global Fruit Point wichtigsten Ursprungsland für Trauben, Citrus-Früchte (Zitronen, Orangen, Grapefruits, Mandarinen), Steinobst wie Pflaumen und Nektarinen sowie Äpfel, Birnen, Mangos, Avocados, Lychees, Granatäpfel und Blaubeeren, sind rund 60 Exporteure für Global Fruit Point aktiv. Weitere wichtige Ursprungsländer sind Chile, Argentinien, Brasilien, Neuseeland, Peru, Costa Rica, Indien, Elfenbeinküste, Israel und Uruguay. Aus der Dominikanischen Republik und Ecuador kommen beispielsweise Fair Trade Bananen (konventionell und Bio).

Damit Global Fruit Point den Lebensmittelhandel punktgenau bedienen kann, wird ein Programmplan erstellt. Heinsohn: „Wir arbeiten mit drei bis sechs Monaten Vorlauf. Aber es passieren immer Ereignisse, die uns stark herausfordern. Fruchthandel ist ein spezielles Metier und erfordert rund um die Uhr Einsatz von den Mitarbeitern."

In Rotterdam, Antwerpen oder auch in Hamburg angekommen, wird die leicht verderbliche Fracht in Distributionslagern einer Qualitätskontrolle unterzogen, kühl gelagert, kommissioniert und nach der Order durch den Supermarkt ausgeliefert. Das ist der logistische Part nach Ankunft in Europa. Rotterdam hat sich mittlerweile zum Hauptknotenpunkt entwickelt. Heinsohn: „Fruchthandel war früher ein großes Thema im Hamburger Hafen, aber Rotterdam hat schon lange den Hamburger Standort im Fruchtgeschäft überholt. Für den Fruchthandel gilt: Logistik ist das A und O für Frische. wb

» **Web: www.frupo.de**

KOMPETENZ IN SACHEN HALLEN- UND GEWERBEBAU

Ob Sie ein Gebäude mit 250 m² oder mit 25.000 m² planen, ob in Stahl oder Beton, Büro oder Lagerhalle, Parkhaus oder Werkstatt, schlüsselfertig oder auch mit Eigenleistung – bei Hansen Hallen sind Sie richtig !

Hansen Hallen GmbH • In der Börse 9 • 21441 Garstedt • Telefon 04173 - 58 02 25 • www.hansen-hallen.com

ASTRON
HANSEN SYSTEM-HALLEN

Hamburg wartet noch, Düdenbüttel hat sie schon – die A26

Da liegt sie: Mathias Kalvelage (links), René Heidemann und Djamela Heidemann stehen vor einem Asphaltberg, der einmal die A26 war und nun auf die Wiederverwertung wartet.

In dieser Brechanlage wird Bauschutt zerkleinert, um als körniger Grundstoff beispielsweise wieder im Straßenbau verwendet zu werden. Davor türmen sich die aussortierten Moniereisen aus dem Stahlbeton.

Sechs Lkw betreibt das Unternehmen in Eigenregie, darunter auch ein Tieflager für den Transport von schweren Gerät.

Ohne Logistik läuft hier nichts: Besuch bei Heidemann Recycling im Landkreis Stade – Schlackenaufbereitung, Bauschuttaufbereitung und Maschinenbau

Der Blick aus dem Fenster im zweiten Obergeschoss fällt auf den etwa neun Hektar großen Betriebshof der Heidemann Recycling GmbH in Düdenbüttel. „Da vorne liegt die A26“, sagt René Heidemann, und zeigt auf einen Berg aus zerkleinertem Asphaltbruch – das ist also übrig geblieben von der jüngsten Fahrbahnsanierung der Autobahn zwischen Stade und Buxtehude. Noch nicht einmal fertig, aber schon im Recyclingkreislauf gelandet. René Heidemann wird in dritter Generation als Assistent der Geschäftsleitung auf Führungsaufgaben im Recycling-Geschäft vorbereitet. Mit ihm, seiner Schwester Djamela (Marketing) und Geschäftsführer Mathias Kalvelage sprach B&P über eine Branche, die ohne Logistik gar nicht existieren würde.

Mathias Kalvelage: „Wir betreiben unser Geschäft nach den Geboten der Nachhaltigkeit. Unser Anspruch ist es, angesichts der allgemeinen Ressourcenknappheit möglichst viel Material wiederzuverwerten.“ 2018 wurde Heidemann vom BVSE mit einem Grünen Engel für innovative Recycling-Lösungen ausgezeichnet.

Mobilität ist auch im Recycling-Geschäft das Gebot der Stunde: Die Baustoff-Recycling Nord GmbH, ein Unternehmen der Heidemann-Gruppe, vermietet und betreibt auch beim Kunden vor Ort mit eigenem Personal unter anderem Radlader, Bagger, Brech- sowie Siebanlagen, die beispielsweise bei einer Straßensanierung direkt vor Ort eingesetzt werden können. Auch zwei mobile Nichteisen-Abscheider zählen dazu, um bei Bedarf Metalle herausfiltern zu können. Diese Anlagen werden in ganz Europa eingesetzt. Das Geschäft mit dem Material-Recycling ist dagegen eher auf den Elbe-Weser-Bereich beschränkt, wobei auch Abbrucharbeiten zum Portfolio der Heidemann-Gruppe zählen – vom Einfamilienhaus bis zur kleinen Industrieanlage.

Das alles funktioniert allerdings nur durch eine ausgefeilte Logistik. Heidemann hat sechs eigene Lkw im Einsatz, darunter Sattelauflieger für den Transport von Schüttgütern sowie ein Containerfahrzeug (Abrollcontainer) und einen Tieflader für Spezialtransporte. Die Logistik ist in diesem Falle nicht das Geschäftsmodell, sondern Mittel zum Zweck. Die Lkw werden für eigene Transporte eingesetzt und verbinden die Heidemann-Standorte mit den Deponien, Betriebsstätten und Kunden, beispielsweise die Metallhütten.

Disponent gesucht

Mathias Kalvelage: „Ohne Logistik geht bei uns nichts.“ Und René Heidemann ergänzt: „Aber auch wenn wir über das Mittel zum Zweck sprechen: Logistik muss smart gemacht werden. Unsere Lkw sind alle mit Telematik (siehe auch Seite 6, d. Red.) ausgestattet, die Fahrer werden speziell geschult.“ Zurzeit sucht Heidemann Recycling einen Disponenten – gern auch eine Kollegin, die den Wiedereinstieg in den Beruf sucht, oder einen älteren Mitarbeiter, wie Geschäftsführer Kalvelage sagt. Am Standort Bremen kann die Heidemann-Gruppe sogar den berühmten Modal Split bieten – die Kombination verschiedener Verkehrsträger. Kalvelage: „Dort haben wir ein eigenes Gleis und einen eigenen Hafenanschluss für Schiffe bis zu 90 Meter Länge. Wir können also auch von Lkw zu Schiff und Gleis, von Schiff zu Gleis und Lkw sowie von Gleis zu Lkw und Schiff – je nachdem, was wirtschaftlicher ist.“ Insgesamt bewegt das familiengeführte Unternehmen Heidemann Recycling pro Jahr etwa 200 000 bis 300 000 Tonnen Material. wb

» **Web: www.heidemann-recycling.de**

Drei Säulen

Düdenbüttel ist ein beschauliches, 960 Jahre altes Dorf an der Bundesstraße 73, gelegen zwischen Stade und Himmelpforten. Hier entstand in den 1960er-Jahren die Keimzelle der Firmengruppe Heidemann. Gründer Siegfried Heidemann zählt damit zu den Pionieren der Recycling-Branche in Deutschland. Er stellte seine Geschäftsidee auf drei Säulen:

1. Aus der Schlacke der umliegenden Verbrennungsanlagen – überwiegend eine Mischung aus Mineralstoffen, unverbranntem Müll und Metallen – sammelte er letztere heraus, sortierte sie und brachte sie wieder in den Rohstoffkreislauf. Das ist bis heute so.

2. Die Aufbereitung von Bauschutt hat ebenfalls etwas mit Sortieren zu tun, denn alle Materialien müssen sorgfältig getrennt werden: Kabel, Moniereisen, Holzbalken, Kunststoffbestandteile, Dämm- und Isolierungsmaterialien und natürlich der ganze Bereich Backstein, Beton, Estrich und Kalksandstein. Ein Fall für den klassischen Brecherbetrieb. Zerkleinerter und von Fremdstoffen befreiter Bauschutt wird in der Bauwirtschaft wiederverwendet – beispielsweise als Unterbau für Wege und Straßen. Asphaltrecycling – die abgefräste Decke der A26 ist dafür ein gutes Beispiel. Auch hier steht die Zerkleinerung und Aufbereitung zu einem körnigen Gemisch im Mittelpunkt, das ebenfalls wieder verwertet wird.

3. Wer Bauschutt zerkleinert und Metalle aussortiert, braucht entsprechende Maschinen. Das Unternehmen Sortatec Sortier- und Anlagenbau entwickelt, baut und repariert Nichteisenabscheider. 30 Mitarbeiter sind hier beschäftigt. Die Anlagen arbeiten mit einer rotierenden Magnetfeld-Walze, die in der Lage ist, die Metallteile gleich welcher Art so „anzustupsen“, dass sie beim Sortiervorgang separiert werden können. Eisen aus den Verbrennungsrückständen herauszufiltern, ist dagegen ein Kinderspiel, denn das funktioniert ganz simpel per Magnet.

Bereits in den 90er Jahren taten sich drei Partner im Landkreis Stade zusammen und gründeten die Kreislaufwirtschaft Stade GmbH. Mit dabei: die Karl Meyer AG, die Buhrfeind Stader Gehwegreinigung und Heidemann Recycling. Während Meyer und Buhrfeind eher die Sammler sind, übernimmt Heidemann die Rolle des Sortierers und Vermarkters. wb

175 Jahre

spkhb.de

Weil unsere Experten Ihr Unternehmen mit der richtigen Finanzierung voranbringen.

Deutsche Leasing Die Landesbanken

Aus Nähe wächst Vertrauen
Sparkasse Harburg-Buxtehude

Fototermin im Lebensmittellager: EGV-Niederlassungsleiter Thomas Schmitz sucht weitere Mitarbeiter für den Standort Hammah, denn das Unternehmen möchte expandieren.

Fotos: Wolfgang Becker

Hier werden die Touren für die Großkunden zusammengestellt, die zumeist in den sehr frühen Morgenstunden per Lkw den Betrieb verlassen.

Foto: MAN Truck & Bus

Ganz früh – ganz kalt – ganz schnell

Die EGV AG in Hammah bei Stade ist spezialisiert auf Lebensmittel-Logistik – Gespräch mit Niederlassungsleiter Thomas Schmitz

Food ist unser Business" – mit diesem Slogan wirbt die EGV Lebensmittel für Großverbraucher AG aus Hammah auf ihrer Lkw-Flotte. Niederlassungsleiter Thomas Schmitz: „Wir sind einer der führenden Lebensmittelgroßhändler und beliefern Großabnehmer beispielsweise aus der Hotellerie, aber auch Schulküchen, Kantinen und Seniorenwohnheime." So ein Unternehmen würde der Laie eher im Hamburger Hafenumfeld vermuten, aber der Standort Hammah, knapp zehn Kilometer hinter Stade an der B73, hat eine Vorgeschichte.

Die EGV AG hat ihren Hauptsitz in Unna, beschäftigt insgesamt 800 Mitarbeiter und beliefert aus ihrem Zentrallager täglich vier weitere Standorte – Distributionszentren wie in Hammah. Hier werden die Auslieferungstouren zusammengestellt. Schmitz: „Die ersten Lastwagen starten nachts um 1 Uhr. Das ist natürlich eine Herausforderung für die Fahrer. Bei uns geht es sehr früh los." In den Lagerhallen wird rund um die Uhr gearbeitet. Die EGV hat eine eigene Lkw-Flotte mit 36 Fahrzeugen. Auf 6000 Quadratmetern Lagerfläche warten rund 8000 verschiedene Artikel auf den Weitertransport – darunter auch Lebensmittel aus dem Luxussegment, wie Schmitz betont: „Wer große Hotels beliefert, der muss auch Austern im Angebot haben. Für uns gilt: Was wir nicht am Lager haben, wird beschafft. Und das geht in der Regel sehr schnell. Das zeichnet unser Geschäft aus."

TK-Bereich nimmt stark zu

Entenmuscheln aus der Bretagne? Wenn der Koch das wünscht, werden die Einkäufer der EGV aktiv. Die sitzen allerdings in Unna und arbeiten in einem komplexen Netzwerk aus Zulieferern, Produktionsbetrieben und Zwischenhändlern. Der Standort Hammah ist mit seinen 125 Mitarbeitern eines von vier separaten Verteilzentren. Schmitz: „Von hier aus beliefern wir Kunden im Elbe-Weser-Dreieck, aber natürlich auch in Hamburg. Und darüber hinaus. Auch Kunden auf Helgoland und auf den Ostfriesischen Inseln gehören dazu." Die Touren führen von Hammah aus bis nach Emden, Lüneburg und sogar Flensburg. Und was zeichnet die EGV besonders aus? Schmitz: „Unser Service! Wenn gewünscht, liefern wir bis in die Küche. Und zwar alles, was der Kunde wünscht."

Fachkräftemangel ist ein Riesenthema

Dazu zählen neben den üblichen Konserven vor allem auch Frischeprodukte wie Obst und Gemüse, Fleisch und Fisch sowie Milchprodukte aller Art. 30 Prozent der Lagerfläche ist für Tiefkühlprodukte (TK) ausgelegt. Dort herrschen konstante 18 Grad minus. Schmitz: „Bei uns ist es eben auch sehr kalt. Der Tiefkühlbereich nimmt im Übrigen immer stärker zu." Mit manchmal verwunderlichen Produkten. „Wir haben hier sogar fertig gebratene Spiegeleier im TK-Format…", sagt der Niederlassungsleiter. Immerhin 20 Grad wärmer ist es im Kühlbereich, dort, wo Joghurt & Co. gelagert werden. Hier schließt sich auch die Vor-Ort-Geschichte der EGV: Das Unternehmen übernahm 2005 die ehemaligen Räume der Molkerei Nordmilch und machte Hammah damit zu einer kleinen Drehscheibe im Lebensmittelgroßhandel. Schmitz: Damals waren hier 20 Mitarbeiter beschäftigt." Vor fünf Jahren ging das neue Tiefkühllager in Betrieb. Mittlerweile sind mehr als 100 Kollegen hinzugekommen. Schmitz: „Das neue Lager ist voll ausgelastet, eigentlich könnten wir noch mehr TK-Fläche gebrauchen." Das eigentliche Problem ist allerdings anders gelagert und typisch für die Branche: „Wir brauchen dringend Fachkräfte. Das ist für uns ein Riesenthema – gerade wenn ein Unternehmen expandieren will. Es ist schon schwierig genug, die normale Fluktuation auszugleichen; den Mitarbeiter insgesamt zu erhöhen, kommt dann noch einmal dazu", sagt Thomas Schmitz. Eine Antwort: „Wir haben derzeit sieben Auszubildende und suchen weitere – Berufskraftfahrer, Groß- und Außenhandelskaufleute, Fachlageristen und Fachkräfte für Lagerlogistik." Die EGV AG ist deshalb verstärkt auf Berufsbildungsmessen und an Schulen präsent. Schmitz: „Was früher undenkbar war, gehört heute dazu: Wir machen mittlerweile sogar Kino-Werbung und kleben großflächige Plakate, um auf uns aufmerksam zu machen." wb

» **Web: www.egv.de**

Global Fruit Point (GFP)

ist spezialisiert auf die Direktbeschaffung von frischen Früchten aus Übersee – auch in Bio-Qualität.

Zu unseren wichtigsten Importprodukten zählen Trauben, Birnen, Äpfel, Steinobst und Zitrusfrüchte, aber auch Beeren, Avocados, Ananas, Mangos, Granatäpfel und Litschis. Unsere Handlingstrukturen in Rotterdam und Hamburg garantieren europaweit eine reibungslose Logistik sowie höchste Lebensmittelsicherheits- und Qualitätsstandards.

GLOBAL FRUIT POINT
A Passion for Fruit

Sprechen Sie uns an:

- Deutschland - Buxtehude (Hauptsitz)	www.frupo.de Telefon: +49-4161-74 888 0
- Niederlande - Rotterdam (Qualitätskontrolle)	E-Mail: sven.heinsohn@frupo.de

Das „Modell Horch“ macht Schule

PORTRÄT Hamburg Wirtschaftssenator a. D. Frank Horch zieht Bilanz

Interview-Termin mit B&P: Frank Horch hat das historische Senatsgehege im Hamburger Rathaus und die Chefetage in der Wirtschaftsbehörde freiwillig verlassen und gegen ein kleines Büro in der City eingetauscht.

Foto: Wolfgang Becker

Von Wolfgang Becker

Mützelfeldwerft, HDW, Phoenix AG, ThyssenKrupp Industries, Harburg-Freudenberger Maschinenbau, Blohm + Voss und dann der Wechsel in die Welt der Funktionäre und Politiker: Präsident des Industrieverbandes Hamburg IVH, Präses der Handelskammer Hamburg und schließlich Wirtschaftssenator der Freien und Hansestadt Hamburg – der Werdegang von Frank Horch, mittlerweile Senator a. D., ist bemerkenswert und markiert den Weg eines Industriemanagers in ein hohes politisches Amt. Jetzt, nachdem der Terminkalender nicht mehr überquillt und das Amt mit Pflichterfüllung einhergeht, schaut ein Mann zurück, der gern noch etwas weitergemacht hätte, am Ende aber eine persönliche Entscheidung traf, die berührt. Frank Horch kümmert sich verstärkt um die Betreuung seiner Ehefrau, die seit Jahren an den Spätfolgen einer schweren Erkrankung leidet.

13 Jahre an den Schaltstellen der Hamburger Wirtschaftspolitik – das hinterlässt Spuren und häuft Erfahrungen an. „Beim Amtsantritt als Wirtschaftssenator ist das natürlich ein hochinteressantes Feld. Da stellten sich viele Themen, denen ich begeistert nachjagte. Doch wenn man in die Tiefe der politischen Arbeit einsteigt, dann wird erst deutlich, wie kompliziert die Dinge sind. Als Wirtschaftssenator stand ich in einem Dreieck zwischen Berlin, der EU und dem Hamburger Senat. Hier die Unterstützung im eigenen Haus suchen, dort die Unterstützung des Bundes und dann noch die Unterstützung auf EU-Ebene. Wenn das geschafft ist, geht es in die politischen Instanzen – hier insbesondere die Ausschüsse, in denen alle Parteien der Bürgerschaft vertreten sind, von der Linken bis zur CDU. Hier zu bestehen, ist die schwierigste Aufgabe. Ich sage heute: Als Einzelperson ist das nicht leistbar, das funktioniert nur in einem guten Team innerhalb der Behörde.“

Ein echter Hanseat

Die Themen, mit denen Frank Horch als Senator für Wirtschaft, Verkehr und Innovation zu tun hatte, hatten es allesamt in sich: Windkraft, Energiewende, Wasserstoff, Fahrrinnenanpassung, A26 und A7, Baustellenchaos, Startup-Förderung, der Hafen, Mobilität, der ITS Weltkongress und so weiter. Der Planfeststellungsbeschluss zur A26 und der Beginn der Elbvertiefung kamen gerade rechtzeitig zum selbstverordneten Dienstschluss. Dauerbrenner der Hamburger Politik, zum Teil Jahrzehnte alt, aber dennoch zwei „Geschenke“ zum Abschied. „Alles komplexe Themen, die dem Bürger kaum zu vermitteln sind“, resümmiert der 70-Jährige, der 2011 von Olaf Scholz als Parteiloser in den Senat berufen wurde. Dass die SPD damals die absolute Mehrheit in Hamburg holte, wurde anschließend unter anderem auf diesen geschickten Schachzug zurückgeführt. „Welt“-Autor Martin Kopp titulierte ihn als „Hanseat vom Scheitel bis zur Sohle“ und traf damit ziemlich exakt das, was Horch auch heute noch ausstrahlt – eine integre freundliche Persönlichkeit mit hohem Kooperationspotenzial und Empathie sowie Selbstdisziplin und Selbsterkenntnis. Ein Mann im Dienste seiner Stadt.

Die eigentlich gar nicht seine Stadt war, denn aufgewachsen ist Frank Horch in Geversdorf im Land Hadeln bei Cuxhaven. Unter der Rubrik „Söhne und Töchter des Ortes“ ist sein Name der einzige, der aufgeführt wird. „Dass ein Junge aus dem kleinen Dorf einmal Wirtschaftssenator in Hamburg werden würde, ist ja auch nicht selbstverständlich“, sagt er mit einem Lächeln, als sei den beinharten Hanseaten an der Elbchaussee ein personeller Fauxpas durchgerutscht. Dass dem nicht so war, zeigte der Abschied aus dem politischen Amt. Selbst die Grünen versuchten, den scheidenden Wirtschaftssenator noch umzustimmen. Und auch Bürgermeister Peter Tschentscher sah nicht glücklich aus, als er im Rathaus vor Journalisten verkündete, dass er Frank Horch auf dessen Wunsch aus dem Senatorenamt entlassen musste. Der aber hatte die Segel gesetzt und die Leine gekappt.

Binnen acht Jahren war der studierte Schiffbauingenieur zu einer sicheren Bank im Senat geworden, zu einem Kämpfer für das Wohl der Stadt, in der die Wirtschaft seit jeher eine wichtige Rolle spielt, und in der die Handelskammer, die Horch einst als Präses geführt hatte, nun dabei war, sich eigenständig zu zerlegen – ein Zustand, der bis heute anhält und nicht auf die Amtszeit von 2008 bis 2011 zurückfällt.

Grundübel Egoismus

Bereits seit einigen Jahren wohnt Frank Horch in der Hafencity. Unweit seiner Wohnung hat er ein kleines Büro bezogen und regelt von dort aus allerlei Dinge, die sich in der Wirbelschleppe des Senatoren-Daseins ergeben – Anfragen, Angebote, Termine. „Jetzt kann ich mir das in Ruhe aussuchen. In acht Jahren als Wirtschaftssenator baut sich ein unglaubliches Netzwerk an Kontakten auf. Ich habe viele Erfahrungen in dieser Zeit gesammelt und kenne die Zusammenhänge. Da wird doch häufiger mal nachgefragt und um eine Einschätzung gebeten.“

Als erprobter Fußgänger in der City kommen weitere Erfahrungen hinzu: „Was ich täglich mit Fußgängern, Fahrradfahrern und Autofahrern im Straßenverkehr erlebe, ist geradezu abenteuerlich“, sagt der Mann, der sich vehement für das Mobilitätsthema in der Stadt stark gemacht hat. Sein Traum: ein Verkehrsangebot on demand. „Doch es ist ein gesellschaftlicher Prozess, die Mobilität der Zukunft an den Bürger heranzubringen.“ Und: „Die Verkehrssituation in Hamburg muss auf Toleranz basieren. Heute müssen wir allerdings sagen: Der Egoismus ist riesengroß. Dieses Grundübel basiert auf dem hohen Wohlstand – den Umgang miteinander, wie wir ihn heute häufig erleben, gab es in den vorherigen Jahrzehnten so nicht“, sagt Frank Horch und führt auch das legendäre Scheitern der Hamburger Olympia-Bewerbung auf die selbstzufriedene Haltung einiger Hamburger zurück.

Der Nachfolger

Geradezu geräuschlos hat sich der Wechsel an der Spitze der Wirtschaftsbehörde vollzogen. Mit Michael Westhagemann (61) setzt der Senat auf das bewährte Modell: Mit Stationen bei Nixdorf und Siemens hat ebenfalls ein parteiloser Industriemanager das Amt übernommen. Er ist ebenfalls in einem Dorf (Beckum/Münsterland) aufgewachsen, war Präsident des IVH und Vize-Präses der Handelskammer. Das Horch-Modell macht Schule.

Kennen Sie schon unseren Liefergroßhandel?

Für viele Handelshofkunden sind sie die wichtigsten Partner: unser Fahrer vom Liefergroßhandel und sein Fahrzeug. Mehr brauchen Sie nicht. Denn unsere moderne Zustelllogistik sorgt dafür, dass Ihre Bestellung immer pünktlich und zuverlässig geliefert wird.

Erfahren Sie mehr von Ihrem Kundenberater oder in Ihrem Handelshof.

Wir freuen uns auf Sie!

Handelshof Stade
C&C Großhandel | Liefergroßhandel
Carl-Benz-Str. 3
21684 Stade
Telefon 04141 5331-0

Mo – Fr 7.30 – 20.30 Uhr
Sa 7.30 – 16.00 Uhr

www.handelshof.de

Handelshof

Foto:HHLA/Thies Rätzke

Hallo, ist da jemand? Fahrerlose Lastwagen auf der A7 …

digital KONKRET
digital@business-people.de

HHLA und MAN starten das Projekt „Hamburg TruckPilot“ – Automatisiert und autonom fahrende Lkw im Test

Im Rahmen der Mobilitätspartnerschaft zwischen der Volkswagen AG und der Stadt Hamburg, Gastgeberin des Weltkongresses für Intelligente Verkehrs- und Transportsysteme (ITS) 2021, testen MAN Truck & Bus und die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) in den kommenden Jahren automatisiert beziehungsweise autonom fahrende Lkw im Realeinsatz. Einen entsprechenden Kooperationsvertrag haben die Projektpartner unterzeichnet. Als Testumfeld für die Praxiserprobung sollen der HHLA Container Terminal Altenwerder (CTA) und eine rund 70 Kilometer lange Autobahnstrecke auf der A7 dienen.

Mit dem auf die nächsten zweieinhalb Jahre angelegten Praxistest „Hamburg TruckPilot“ starten MAN Truck & Bus und die HHLA ein hochinnovatives Forschungs- und Erprobungsprojekt zur Entwicklung von Automatisierungslösungen im Straßentransport. Ziel der Partnerschaft zwischen MAN und der HHLA ist es, realitätsnah die genauen Anforderungen für den kundenspezifischen Einsatz sowie die Integration autonom fahrender Lkw in den automatischen Containerumschlagsprozess zu analysieren und zu validieren. Gleichzeitig sollen zukunftsweisende Standards in Methodik und Durchführung definiert werden. „Das Projekt ‚Hamburg TruckPilot‘ ist für MAN ein weiterer wichtiger Entwicklungsschritt für das automatisierte Fahren. Wie bei anderen Projekten steht auch hier die Einbindung des Systems in konkrete Arbeitsabläufe bei einem künftigen Anwender im Vordergrund. Gemeinsam mit der HHLA werden wir wichtige Erkenntnisse für die Weiterentwicklung der Technik hin zu einem kundenreifen System generieren“, so Dr. Frederik Zohm, Vorstand für Forschung und Entwicklung bei MAN Truck & Bus.

Zwischen Soltau-Ost und Altenwerder

Der Projektrahmen sieht zunächst zwei mit den entsprechenden elektronischen Automatisierungssystemen ausgestattete Prototypen-Trucks vor. Sie sollen vollautomatisiert die Anfahrt auf der Autobahn A7 ab der Anschlussstelle Soltau-Ost leisten und innerhalb des Container Terminals Altenwerder schließlich autonom die Ent- und Beladung abwickeln können. Das Projekt gliedert sich in drei Phasen: In der Vorbereitungsphase wurden zunächst die technischen Rahmenbedingungen definiert. Die Testphase ist von Januar 2019 bis Juni 2020 geplant. Sie umfasst die technische Entwicklung des Systems auf dem Prüfgelände von MAN in München gemäß den spezifischen Anforderungen, die sich in der Vorbereitungsphase ergeben haben. Der mehrmonatige Erprobungsbetrieb zwischen Juli und Dezember 2020 orientiert sich in seiner Ausgestaltung an den Ergebnissen der Vorbereitungs- und Testphase und wird im kundennahen Einsatz durchgeführt. Ein geschulter Sicherheitsfahrer wird in dieser Phase immer im Fahrzeug sein und die Automatisierungssysteme überwachen. Bei Bedarf greift er ein und übernimmt die Fahrertätigkeit.

Das Projekt „Hamburg TruckPilot“ ist Teil der strategischen Mobilitätspartnerschaft zwischen der Hansestadt und dem Volkswagen Konzern.

Ab sofort zur Anmietung verfügbar: der MAN TGX 18.500 mit Vollausstattung und Abbiege-Assistent. Foto: Trailer Lloyd

Ein bisschen Diesel im Blut . . .

Trailer Lloyd vermietet Zugmaschinen und Sattelauflieger – Dekra sorgt für technische Sicherheit

Was tun, wenn kein Geld für einen neuen Sattelzug da ist oder die Auftragslage nicht so gut ist, dass sich der Kauf lohnen würde? Mieten! Was Sixt & Co. im Bereich Pkw und Kleintransporter anbieten, das bietet das Hamburger Unternehmen Trailer Lloyd Fahrzeugvermietung im Bereich der schweren Transporter. An den Standorten Hamburg und Ulm werden komplette Sattelzüge, einzelne Zugmaschinen und Trailer vermietet. Manchmal tageweise, manchmal über Monate, sogar Jahre. Manche Kunden wollen sporadische Engpässe ausgleichen und die Transportkapazitäten ausweiten, andere brauchen schweres Gerät nur in der Saison. Vor diesem Hintergrund gründeten Akteure der Werften- und Reedereibranche 1991 Trailer Lloyd Fahrzeugvermietung GmbH & Co. KG, die heute ihren Sitz am Rethedamm mitten im Hamburger Hafen hat. Hauptgesellschafter ist mit 92 Prozent die Hamburger Reederei F. Laeisz. Für die technische Sicherheit des umfangreichen Fuhrparks sorgt die Dekra-Niederlassung Hamburg Süd.

Als Mann der ersten Stunde führt Thorsten Schroeder die Geschäfte. „Wir haben mittlerweile rund 600 Sattelauflieger und 60 Zugmaschinen in unserem Fahrzeugbestand. Es gibt jedoch große Mitbewerber. Im Englischen findet man den – bösen – Satz: ‚If you don't make it good, make it big' (Wenn du es nicht gut machen kannst, mache es groß, d. Red.) – wir machen es hier genau andersherum." Will heißen: Wenn du nicht so groß werden kannst (oder willst) wie die anderen, dann mache es richtig gut. Und richtig gut heißt in diesem Fall, dass die Mietkunden einwandfreies Material bekommen, wenn sie einen Mietvertrag unterzeichnen. Was am Rethedamm vom Hof rollt, ist technisch durchgecheckt und vor allem verkehrssicher.

Täglich ein Prüfer vor Ort

Dafür sorgt eine langjährige Geschäftsbeziehung mit der Dekra-Niederlassung Hamburg Süd, seit 1991 ist Trailer Lloyd Mitglied der 1921 gegründeten technischen Prüfgesellschaft. Schroeder: „Wenn wir über das Mietgeschäft mit Sattelaufliegern und Zugmaschinen sprechen, dann geht es nicht um Hochglanzlack, sondern um Nutzfahrzeuge. Natürlich sind diese Fahrzeuge

Containerchassis als Kulisse: Dekra-Niederlassungsleiter Rüdiger Haun (links) und Trailer-Lloyd-Geschäftsführer Thorsten Schroeder arbeiten schon seit vielen Jahren zusammen. Foto: Wolfgang Becker

hohen Belastungen ausgesetzt – so ein Sattelzug fährt 120 000 Kilometer pro Jahr. Unsere Aufgabe ist es, das Material in einem guten Zustand zu übergeben. Da kann zwar mal eine Beule im Blech sein, aber das ist nicht so wichtig. Wir sorgen prophylaktisch dafür, dass die Fahrzeuge sicher sind. Mindestens jedes halbe Jahr lassen wir die Reifen, die Bremsen, die Beleuchtung und den gesamten technischen Zustand prüfen. Das gilt für Zugmaschinen ebenso wie für Auflieger. Das Schöne: Was die Dekra heute prüft, liegt mir morgen in elektronischer Form auf dem Tisch – und ich kann sofort handeln. Wir bieten unseren Kunden Fullservice." Rüdiger Haun, Dekra-Niederlassungsleiter Hamburg Süd: „Wir machen hier im Schnitt zehn bis 20 Hauptuntersuchungen pro Tag."

Gesetzlich vorgeschrieben ist, dass Lastzüge alle sechs Monate einer Sicherheitsüberprüfung unterzogen werden. Die Hauptuntersuchung findet einmal im Jahr statt. Folge: Auf dem Platz am Rethedamm, auf dem die Fahrzeuge stehen und durchgetauscht werden, ist täglich ein Dekra-Prüfer vor Ort. Zusätzlich zu den gesetzlich vorgeschriebenen Prüfungen schickt Trailer Lloyd die Fahrzeuge jedes halbe Jahr zur Sicherheitsprüfung in die Werkstatt, die auf dem eigenen Gelände an einen Fachbetrieb untervermietet ist. Schroeder: „Ist doch ganz einfach: Wenn der Kunde vom Hof fährt, will ich ihn hier die nächsten sechs Monate nicht mehr sehen, weil irgendetwas defekt ist. Werkstattaufenthalte sind lästig und kosten Zeit." Für den reibungslosen Ablauf sorgen seine zwölf Mitarbeiter. „Wer bei uns arbeitet, muss ein bisschen Diesel im Blut haben", sagt Schroeder augenzwinkernd.

Markt: In Deutschland liegt die Quote der gemieteten Lastwagen und Lastzüge (schwere Nutzfahrzeuge über 7,5 Tonnen) bei etwa 15 Prozent, obwohl Mieten teurer ist als Kaufen beziehungsweise Finanzieren. Zum Vergleich: In den USA liegt der Mietanteil bei 40 Prozent. Wer bei Trailer Lloyd einen Lastzug tagesweise mieten möchte, zahlt etwa 300 bis 400 Euro. Wer einen Monat lang mietet, kommt deutlich günstiger dabei weg: 2800 bis 3200 Euro. Die Selbstbeteiligung bei Schäden beträgt 2500 Euro.

„Über Verkehrssicherheit wird nicht diskutiert"

Zugmaschinen (Neupreis etwa 100 000 Euro) behält Trailer Lloyd in der Regel drei bis vier Jahre, Trailer (Neupreis ab 25 000 Euro) – darunter auch Kühlauflieger, Kofferauflieger, Containerchassis, Mega-Auflieger und Gardinenauflieger mit Schiebeverdeck – sind sechs bis acht Jahre im Einsatz. Schroeder: „Wie es so ist beim Mieten: Mit dem Material wird nicht immer so sorgsam umgegangen. Wir haben eine hohe Schadensquote. Und die Zahl der Versicherer ist überschaubar – da gibt es nicht mehr so viele. Deshalb haben wir hier ja eine Werkstatt vor Ort, die sich in diesem Metier auskennt. Wenn kleinere Schäden anfallen, muss das aber nicht immer auf Neuwagenniveau repariert werden. Nutzfahrzeuge sind Gebrauchsgegenstände. Über Verkehrssicherheit wird allerdings nicht diskutiert." Und: „Wir sind immer bestrebt, unsere Kunden fair und transparent zu behandeln. Das gilt auch für die Fahrzeugübergabe und die Dokumentation von Vorschäden.

■ Trailer Lloyd ist ein Hamburger Unternehmen und seit 2017 in einem Neubau am Rethedamm zu Hause. Im Zuge der Wirtschaftskrise 2008 konnte Trailer Lloyd einen insolventen Mitbewerber in Neu-Ulm übernehmen. Dort ist heute der süddeutsche Standort mit vier Mitarbeitern. In Hamburg arbeiten acht Mitarbeiter, viele davon mit langjähriger Firmenzugehörigkeit. wb

» **Web: www.trailerlloyd.de**

KOLUMNE

horeis consult

Personal 4 you

Von **CORINNA HOREIS**, Diplom- Kauffrau und Personalberaterin

Just-in-time – Höhere Wertschöpfung in der Personalbeschaffung

Logistische Prozesse werden auf die effektivste Wertschöpfung ausgerichtet, das heißt: Verfahren werden deutlich schlanker gestaltet und beschleunigt. Es werden Lösungen geschaffen, um direkt auf Nachfragen, Bedürfnisse und Abläufe zu reagieren. Eindeutige Vorteile sind die Reduzierung von Durchlaufzeiten und Lagerkosten. Insbesondere in der Produktion wird die logistische Abfolge stetig optimiert. Übertragen auf den Prozess der Personalbeschaffung scheint unsere Wirtschaft großes Potenzial zur Optimierung zu haben. Personalleiter und Verantwortliche bewegen sich auf ausgetretenen, holprigen und technisch absolut veralteten Pfaden. Voraussetzung für erfolgreiche Abläufe ist eine gute Infrastruktur, die durch schlichte Erreichbarkeit oder Bewerbermanagementsysteme erreicht werden kann. Ein optimaler Informationsfluss zwischen Bewerber und Unternehmen ist unabdingbar, um Interesse zu bekunden, dem Kandidaten Wertschätzung entgegenzubringen und um ihn schlichtweg „an der Angel" zu behalten. Allein aus Höflichkeit gehört es sich, dass ein Arbeitgeber sich bei Bewerbern für ihr Interesse bedankt. Die Kommunikationsprozesse haben sich durch die Digitalisierung und mobilen Geräte immens beschleunigt, sodass ein spätes oder gar ausbleibendes Feedback das Interesse der Bewerber auf ein Minimum schrumpfen lässt. Von befragten Bewerbern wird heute am meisten bemängelt, dass der Bewerbungsprozess zu lange dauert. Teilweise warten Bewerber vier (!) Wochen auf eine Antwort, 30 Prozent erhalten gar keine Antwort. Können wir so leichtfertig mit Interessenten umgehen, wenn wir sie gewinnen wollen?

Flexibilität und Optimierung

Flexibilität ist ein weiterer Faktor, um den Bewerbungsprozess zu optimieren. Unternehmen geben nicht mehr alleinig den Ton an, wann und wie der Bewerbungsprozess zu laufen hat. Inzwischen hat der Kandidat aufgrund der speziellen Situation auf dem Bewerbermarkt einen erheblichen Einfluss auf das „Wie" und „Wann". Die Kommunikationswege werden individuell vom Kandidaten gewählt – über E-Mail, SMS oder WhatsApp beispielsweise. Oder das Bewerbungsgespräch findet auf Wunsch des Kandidaten auch außerhalb der Arbeitszeiten statt. Genau wie in der Produktion wird der Prozess dem speziellen Produkt oder dem Wunsch des Kunden angepasst. Die Optimierung der Organisation von Bewerbungsprozessen wird zukünftig einen ausschlaggebenden Einfluss auf den Erfolg der Personalgewinnung haben. Das Interesse von Bewerbern zu wecken und sie dazu zu bewegen, eine Bewerbung zu schicken, bedarf bereits großen Aufwands und zumeist auch höherer Kosten. Das Eintreffen der Bewerbung kann mit der Materiallieferung gleichgesetzt werden im logistischen Prozess. In der Produktion startet der Prozess in diesem Moment, im Bewerbungsprozess kommt er zum Erliegen. Die Reaktionszeiten sind enorm lang. Als häufigster Grund wird mangelnde Zeit der Entscheider angegeben. Über die gesamte Republik wird der steigende Bedarf an Fachkräften sowie deren Mangel kundgetan. Aktuell stimmen Zielsetzung und Verhalten nicht überein. Um eine höhere Chance zu haben, dass der Kandidat sich für sie als Arbeitgeber entscheidet, appelliere ich an die Unternehmen, Personalprozesse zu beschleunigen.

» **Fragen an die Autorin?**
corinna@horeis-consult.de

BERTSCHI

Wir sind ein weltweit in der Logistik tätiges Familienunternehmen mit Hauptsitz in der Schweiz.

Hier organisieren und steuern wir zentral die Produktströme unserer Kunden der chemischen Industrie und entwickeln für sie sichere Logistikkonzepte nach ökonomischen und ökologischen Gesichtspunkten. Unterstützt werden wir dabei durch unsere 2.900 Mitarbeitenden in 38 Staaten auf allen Kontinenten.
Täglich setzen wir 34.000 eigene Tank-/Silo-Container ein, entscheiden über die besten Verkehrswege auf der Strasse, der Schiene und auf dem Wasser und stellen so einen qualitativ hochstehenden Lieferservice sicher.

BERTSCHI GMBH
Beim Bahnhof Brunshausen
D - 21683 Stade
Tel.: +49 414 19 31 90
Fax: +49 414 19 31 910
www.bertschi.com

Aus dem Baukasten

So sollen die Raststätten von „Travel Park“ einmal aussehen. Mittlerweile hat Markus Simon ein Modul-Konzept entwickelt, um die Standorte individuell ausstatten zu können.

Raststätte in Modulbauweise

Der Buxtehuder Entwickler Markus Simon plant mit Blick auf die steigende E-Mobilität das Projekt „Travel Park“

Manchmal brauchen visionäre Ideen einfach Zeit: Als Markus Simon, Inhaber der Simon ImmobilienProjekte GmbH in Buxtehude, vor einem Jahr im Wirtschaftsmagazin Business & People sein „Travel Park“-Konzept vorstellte, schien das passende Grundstück für die Autobahnraststätte der Zukunft gefunden. Doch dann platzte der Verkauf, und die Suche begann von vorn. Projektentwickler sind Verzögerungen dieser Art allerdings gewohnt und von Haus aus geduldig. Simon nutzte die Zeit, um die zukunftsweisende Idee weiter auszuarbeiten und hat nun ein Baukastensystem entwickelt – so können Raststätten individuell an das jeweilige Verkehrsaufkommen am Standort angepasst werden. Zurzeit stehen zwei weitere Ausschreibungen von Flächen an, auf denen Autohöfe beziehungsweise Raststätten an Autobahnen gebaut werden sollen – eine davon an der A7/A21 in Hammoor/Kreis Stormarn.

Simon: „Unser Konzept steht. Allerdings ist der Bau eines Autohofes ein sehr komplexes Thema. Die Fläche muss stimmen, das Baurecht vorhanden sein. Wir brauchen Betreiber für Tankstelle, Hotel und Gastronomie sowie weitere Mieter für Shops. Das ist wie ein Riesen-Puzzle, das zusammengefügt werden muss.“ Die meisten dieser Punkte hatte Simon beispielsweise für ein Projekt in Görlitz, nahe der polnischen Grenze, bereits abgehakt, doch dann winkte der potenzielle Tankstellenbetreiber ab: „In Polen ist der Liter Benzin 12 bis 15 Cent billiger, da fahren die Leute kurz über die Grenze, um dort zu tanken. Das war es dann“, berichtet der Buxtehuder.

Markus Simon bleibt dennoch an dem Thema dran, denn das Konzept ist aus seiner Sicht einfach überzeugend. Die Idee: Im Zuge der zunehmenden Elektromobilität werden Reisende öfter Stops einlegen müssen, um ihre Fahrzeuge zu laden. Dieser Vorgang dauert in der Regel länger als das konventionelle Tanken. Simon: „Die Grundfrage lautet: Was mache ich, wenn mein Auto lädt? Warten ist lästig, und deshalb wollen wir den Stop zu einem Erlebnis werden lassen. Unsere ‚Travel Park‘-Raststätte bietet Aufenthaltsqualität und erfüllt Ansprüche an die Ökologie. In der Mitte unter dem freistehenden Dach ist ein Ruhebereich angelegt. Kinder finden Spielmöglichkeiten. Je nach Standort können verschiedene vorgerüstete Module eingefügt werden – zum Beispiel Büroboxen für verkehrstechnisch günstig gelegene Meetings von Geschäftsleuten. Es soll Shops mit regionalen Produkten geben, natürlich eine gute Gastronomie und Übernachtungsmöglichkeiten für Fernreisende.“

Simons Rechnung ist einfach: „Je stärker sich die Elektromobilität durchsetzt, desto mehr freie Zeit fällt in Summe auf den Raststätten an den Autobahnen an. Und die sollte möglichst komfortabel genutzt werden.“ Die Kommunen und Wirtschaftsförderer reagieren durchweg sehr positiv, sagt der Projektentwickler. Am Ende geben aber die Nutzer den Ausschlag – sie müssen gefunden werden. Simon: „Ich habe auch interessierte Hotelbetreiber gesprochen, aber die wollen meistens gleich mehrere Standorte. Für uns ist wichtig, dass wir jetzt die erste ‚Travel Park‘-Raststätte bauen.“ Investitionssumme: etwa 20 Millionen Euro.

Ganz oben auf der Agenda steht das Thema Nachhaltigkeit. Die Dächer sollen mit Photovoltaik-Anlagen bestückt werden. Die Parkplätze sollen so vorgerüstet werden, dass der Ausbau der Elektroladestruktur jederzeit möglich ist. Markus Simon, der das Vorhaben gemeinsam mit Björn Münchow von der Primus Capital GmbH vorantreibt, sagt: „Grün denken – das ist unser Prinzip.“ wb

» **Web: www.sip-immo.de**

NUTZSPARZEUGE

EASY FAHREN. EASY SPAREN.

Z. B. DER FIAT DOBLÒ CARGO
ALS EASY ANGEBOT AB 8.990 €[1]

4 JAHRE GARANTIE[2]

DIE FIAT PROFESSIONAL MODELLE.

Überzeugen Sie sich selbst von den Fiat Professional Easy Angeboten für Ihren Fiat Fiorino, Fiat Talento, Fiat Doblò Cargo oder Fiat Ducato und profitieren Sie von der 4 Jahre Fiat Professional Garantie[2].

FIAT PROFESSIONAL

PROFIS WIE SIE

[1] UPE des Herstellers i. H. v. 14.680,00 € abzgl. Fiat Professional- und Händler-Bonus i. H. v. 5.690,00 €, zzgl. MwSt. und Überführungskosten, für den Fiat Doblò Cargo Kastenwagen Basis 1.4 Benzin 70 kW (95 PS) (Version 263.11A.1). Nachlass, keine Barauszahlung.

[2] 2 Jahre Fahrzeuggarantie und 2 Jahre Funktionsgarantie „Maximum Care Flex 100“ der FCA Germany AG bis maximal 100.000 km gemäß deren Bedingungen. Optional als „Maximum Care Flex 150“ oder „Maximum Care Flex 200“ auf 150.000 km bzw. 200.000 km erweiterbar.

Angebot nur für gewerbliche Kunden, gültig für nicht bereits zugelassene Neufahrzeuge bis 30.06.2019. Nicht kombinierbar mit anderen Aktionen. Nur bei teilnehmenden Fiat Professional Händlern. Abbildung zeigt Sonderausstattung.

FCA BANK Deutschland | VEHICLE PROTECTION MOPAR

EINE WERBUNG DER FCA GERMANY AG.

Ihr individuelles Angebot erhalten Sie bei Ihrem teilnehmenden Händler in Ihrer Nähe:

Dede
Ihr Autohaus
Autohaus DEDE Gmbh
Altlaender Str. 42, 21680 Stade
Tel.: 04141 95430
E-mail: info@autohaus-dede.de
www.autohaus-dede.de

Fabian Dietrich startete 2013 als Betriebsleiter im Handelshof Stade, übernahm 2017 den Posten des Geschäftsleiters. Der gebürtige Buchholzer ist seit 25 Jahren im Groß- und Außenhandel tätig. Seine Ausbildung machte er bei Behn & Behn in Harburg, später folgte die Weiterqualifizierung zum Betriebswirt. Rechts: Sechs Lastwagen starten täglich von Stade aus, um Kunden zu beliefern. Fotos: Wolfgang Becker

„Tendenz steigend“

Handelshof Stade: Das Thema Logistik nimmt immer breiteren Raum ein – Starke Zunahme bei den Auslieferungen

Ursprünglich waren die Filialen des Lebensmittelgroßhändlers und Gastronomie-Versorgers Handelshof als Cash & Carry-Märkte angelegt, doch mittlerweile nimmt der Lieferservice immer größeren Raum ein. Aus dem 1959 gegründeten Handelsunternehmen wird zunehmend auch ein Logistikunternehmen. „Tendenz steigend“, sagt Fabian Dietrich, seit 2017 Geschäftsleiter im Handelshof Stade. „Der Anteil der ausgelieferten Ware liegt hier bei fast 30 Prozent.“ In der Folge nimmt auch die Warendisposition mehr Raum ein, denn die sechs Lastwagen (12- bis 18-Tonner mit Zweikammersystem für Kühlung und Tiefkühlung) sollen auf optimierten Touren unterwegs sein.

Dietrich: „Wir rüsten alle Handelshof-Fahrzeuge mit Telematik-Systemen aus. Damit lassen sich beispielsweise auch Daten über den Kühlungszustand übermitteln. Die Fahrer können das heute auch schon sehen, aber so haben wir zentral den Nachweis, dass die Kühlkette unserer Ware nicht unterbrochen worden ist. Das ist im Food-Bereich absolut wichtig.“ Und ein Vorteil gegenüber Lebensmittelherstellern, die ihre Ware übers Internet verkaufen und den Raclette-Käse aus der Schweiz samt Kühl-Pack in einem dünnwandigen Styroporkarton versenden, der dann schon mal ein paar Tage unterwegs ist. Kann gut gehen, muss aber nicht. Derartige Abenteuer haben Liefer-Kunden des Handelshofs nicht zu erwarten, versichert Fabian Dietrich. Noch ein Vorteil der Telematik: Kunden können exakter über die Anlieferungszeiträume informiert werden.

Stade ist mit seinen 4500 Quadratmetern Verkaufsfläche nach Güstrow der zweitkleinste der 16 deutschen Handelshof-Standorte, beschäftigt 75 Mitarbeiter, darunter 20 im Bereich Logistik (Lager, Disposition, Transport). Dennoch bietet auch Dietrich seinen Kunden ein Sortiment mit 40 000 verschiedenen Artikeln, zu 80 Prozent Lebensmittel, zu 20 Prozent Gastronomiebedarf aus dem Non-Food-Sektor. Der erste Lkw verlässt den Betriebshof um 6 Uhr. Die auszuliefernde Ware wird kundengerecht gepackt und auf Rollis bereitgestellt.

Lkw-Führerschein für Mitarbeiter

Fabian Dietrich: „Der Stellenwert der Logistik wird größer, vor allem auch, weil die Kosten immer höher werden. Stichworte: Kraftstoff, Personalkosten, Maut, Kosten für die Fahrzeuge. Die Personalbeschaffung nimmt deutlich mehr Zeit in Anspruch. Früher war es kein Problem, einen Fahrer zu ersetzen. Heute? Da suchen sie alle. Wir qualifizieren inzwischen eigene Mitarbeiter aus dem Verkauf und aus dem Lager als Fahrer, die dann bei Engpässen einspringen können. Den Führerschein bezahlen wir.“

Noch ein logistischer Sondereffekt: Lebensmittel sind sogenannte „Schnell-Dreher“, abgesehen von Konserven und nichtverderblichen Lebensmitteln ist die Verweildauer gering. Das gilt insbesondere für Frischeprodukte. In der Folge wird sehr viel Ware umgeschlagen, also auch an- und ausgeliefert, wobei zurzeit noch die meisten Kunden Selbstabholer im Sinne von Cash & Carry sind. Laut Fabian Dietrich kommen pro Tag rund 120 Paletten mit Ware an, in die Auslieferung gehen pro Tag rund 50 vollgepackte Rollis.

Die oben genannten 40 000 Artikel in den Regalen und Auslagen bilden die Masse der nachgefragten Ware ab. Dietrich: „Beschaffen können wir allerdings 120 000 verschiedene Artikel, dann muss eben bestellt werden. Theoretisch können wir für unsere Kunden alles besorgen.“ Kunden, das sind in diesem Fall übrigens ausschließlich Gewerbetreibende. wb

» **Web: www.handelshof.de**

David Fenske ist als Verkehrsleiter für die tägliche Routengestaltung verantwortlich. Wenn jemand ausfällt, fährt er auch schon mal selber.

Foto: Julia Balzer

Hier zählt die Zuverlässigkeit

Das Harsefelder Logistik-Unternehmen Niedersachsen Transport Service GmbH (NTS) versteht sich als Dienstleister für ganz Norddeutschland

Und hier liegt auch der kleine, aber feine Unterschied zu einem Speditionsunternehmen: „Es geht bei uns nicht um einen täglichen Preiskampf, sondern wir beliefern unsere zumeist langfristigen Kunden in guter Qualität“, sagt Verkehrsleiter David Fenske. Soll heißen: Die Ware der Kunden wird stets zuverlässig und in gutem Zustand ausgeliefert. David Fenske ist für die Tourenplanung verantwortlich und kümmert sich darum, dass jeder Fahrer die verkehrs- und kilometertechnisch günstigste Route erhält. Diese beginnt manchmal schon um Mitternacht – zum Beispiel, wenn das Stader, Buxtehuder oder Altländer Tageblatt ausgeliefert wird. Pro Route gibt es bis zu 30 Abladestellen; die meisten sind bei den Zeitungsausträgern zu Hause.

Andere Routen führen durch ganz Norddeutschland, die wenigsten davon direkt aus Harsefeld. Das Unternehmen hat aus betriebswirtschaftlichen und logistischen Gründen die meisten ihrer vier bis sechs Lkws und zehn Sprinter an die Stützpunkte ihrer Kunden verteilt. So werden bei den Lkw-Fahrern die gesetzlichen Lenk- und Ruhezeiten eingehalten und der Kunde profitiert in vollem Umfang vom Service des Harsefelder Transportunternehmens. Zur täglichen Fracht gehören neben verschiedenen Pressesendungen Waren für das Baugewerbe oder den Elektrohandel.

Mitarbeiter handeln wie Kleinunternehmer

Der Service des Transportunternehmens fängt schon lange vor Vertragsabschluss an. „Eine gute Zusammenarbeit beginnt bei der Ausarbeitung eines vollumfänglichen Dienstleistungskonzepts“, sagt David Fenske. Hier werden Wünsche des Kunden und Leistungen des Harsefelder Unternehmens zusammengebracht und daraus ein faires Angebot ausgearbeitet, das auf eine langfristige Zusammenarbeit ausgerichtet ist. „Diese Kontinuität ist auch für unsere Mitarbeiter wichtig“, erklärt der Verkehrsleiter und fügt hinzu, dass dadurch den Fahrern ein hohes Maß an Unabhängigkeit gewährt werden würde. Sie lernen den Kunden kennen und können eigenverantwortlich handeln – solange es keine Reklamationen gibt. Die gebe es aber sehr selten, sagt David Fenske, auf seine Mitarbeiter sei Verlass: „Sie denken mit und machen einen guten Job.“

Und das ist eigentlich auch schon das Erfolgsrezept des Unternehmens. Ein fairer Umgang mit den Mitarbeitern ist eine gute Voraussetzung für Qualität und Zuverlässigkeit. Denn dies wird bei den Kunden mehr geschätzt als die reine Preisschlacht.

bal

IHK startet Unternehmensdialog zum Thema Elektromobilität

TZEW-Experten beraten Betriebe

Für das Projekt „Technikfolgenabschätzung zu den Auswirkungen der Elektromobilität“ des Transferzentrums Elbe-Weser (TZEW) begleiten die Industrie- und Handelskammer (IHK) Lüneburg-Wolfsburg und die IHK Stade für den Elbe-Weser-Raum Unternehmen bei der Frage, wie die Elektromobilität die Industrie verändert. Betroffene Unternehmer aus beiden IHK-Bezirken können dabei von kostenlosen Beratungsgesprächen profitieren.

Bei einem individuellen Interview- und Beratungsgespräch in ihren Betrieben erfahren die Teilnehmer, wie sie sich auf die Herausforderungen der Zukunft vorbereiten können und geben selbst Hinweise, wie Verwaltung, Politik, Fördergeber und Bildungseinrichtungen den Strukturwandel aktiv unterstützen und beschleunigen können. Bei Bedarf werden im Rahmen des Technologietransfers Experten aus Wissenschaft und Wirtschaft vermittelt. Weitere Partner des Projekts, das noch bis Ende 2019 läuft, sind die Handwerkskammer Braunschweig-Lüneburg-Stade, die Leuphana Universität Lüneburg und das Land Niedersachsen.

Hintergrund ist, dass sich mit fortschreitender Umstellung auf Elektromobilität die Geschäftsfelder von Unternehmen ändern, die bisher auf den Verbrennungsmotor gesetzt haben. Sowohl die Automobilindustrie, Zulieferer als auch viele nachgelagerte Wertschöpfer sehen sich vor der Herausforderung, den Wandel zu meistern – und stehen dabei vor vielen Fragen: Welche Weichen sollten sie jetzt stellen? Wie werden Mitarbeiter mitgenommen? Müssen Berufsbilder angepasst oder neugestaltet werden? Experten der IHKs, des TZEWs, der Digitalagentur Niedersachsen und des Kompetenzzentrums „Mit uns digital!“ helfen, Antworten zu finden.

» **Wer Interesse an einem Beratungsgespräch hat, kann sich an das TZEW wenden: Tel. 0 41 41/78 70 80 oder info@tzew.de. Web: tzew.de/initiativen/#elektromobilitaet.**

Niedersachsens Seehäfen schlagen rund 50 Millionen Tonnen um

Mit rund 50 Millionen Tonnen umgeschlagener Seegüter (53 Millionen Tonnen in 2017) haben die neun niedersächsischen Seehäfen 2018 das herausragende Ergebnis des vorherigen Jahres, trotz steigender Tendenz im Stückgut- und Containersegment, knapp verfehlt. Während der Umschlag von Getreide und Futtermitteln, bedingt durch den extrem trockenen Sommer, ein Hoch erlebte, hatte selbiger einen negativen Einfluss zum Beispiel auf die Wasserstände der Inlandswasserstraßen und somit den Bedarf der Hinterland-Raffinerien an Rohölen durch Produktionssenkung.

„Ein Rekordergebnis wie in 2017 zu toppen, ist immer eine große Herausforderung“, sagt Timo Schön, Geschäftsführer der Hafenmarketinggesellschaft Seaports of Niedersachsen GmbH. „Seitens der Akteure in den niedersächsischen Seehäfen hat man sich der großen Aufgabe angenommen. Dies kann jedoch nur gelingen, wenn auch alle äußeren Umstände mitspielen. Dies war in 2018 leider nicht der Fall. Ein meteorologisch gesehen ungewöhnliches Jahr erwies sich mit all seinen Auswirkungen auf die verschiedensten Industrien letztendlich als großes Hindernis für nahezu alle Beteiligten in unseren Seehäfen.“ Die Prognosen für 2019 seien durchaus positiv. Die erfolgreiche Positionierung in Nischenmärkten und die Stärkung von Massenmärkten würden weiter ausgebaut.

Stade konnte mit 5,66 Millionen Tonnen ein stabiles Ergebnis im Seeverkehr vorweisen (Vorjahr 5,79 Millionen Tonnen). Bedingt durch einen Wartungsstopp einer großen Stader Produktionsanlage und die Umverlagerung einiger Güter über den Stader Hafen von See- auf Binnenschiffsverkehre, wurde das sehr gute Ergebnis aus 2017 nicht ganz getroffen. Während der Stückgutumschlag um 14 Prozent auf 14 855 Tonnen zunahm, blieben flüssige Massengüter mit 2,55 Millionen Tonnen und trockenes Massengut mit 3,09 Millionen Tonnen unter Vorjahresniveau.

Stabiles Umschlagsergebnis: der Stader Hafen

STS - Seevetaler Transport Service GmbH
... die aus Seevetal
www.sts-logistik.de

SEEVETALER TRANSPORT SERVICE GmbH — zuverlässige Transporte im Bereich Norddeutschland

SEEVETALER WARENHOTEL — moderne Lagerlogistik, bio-zertifiziert, Umschlag bis 10t mit Kran

STS-SPEDITION — Speditionsgeschäfte weltweit, Land, Luft und See

Beckedorfer Bogen 33
21218 Seevetal /
Gewerbepark Beckedorf
Tel.: 04105 / 682 688
Fax: 04105 / 682 683
verwaltung@sts-logistik.de

Kein Platz mehr ... ?
Lagerlogistik-Dienstleistungen für kleine und mittelständische Unternehmen (KMU)
Von 1 bis 1.000 Paletten-Stellplätze
Das Seevetaler Warenhotel hat auch für Ihre Produkte einen Platz frei.
Wir bieten für Sie die individuelle Lösung!

immer aktuell

Martin Fuchs (links), Leasingspezialist der Sparkasse Harburg Buxtehude, Kundenberater Stefan Menk (rechts) und Holger Iborg, Direktor Firmenkunden bei der Sparkasse, freuen sich mit Martina Martens über die erfolgreiche Abwicklung des Großauftrages zur Beschaffung von 25 neuen Sattelzügen.

Mit 12 500 PS in Richtung Zukunft

Sparkasse Harburg-Buxtehude finanziert 25 Sattelzüge auf einen Schlag

Auf dem Firmengelände der Spedition Johannes Martens Gmbh & Co. KG brummt es – im wörtlichen und im übertragenen Sinne. Gerade hat das Unternehmen 25 neue Sattelzüge und zwei Auflieger gekauft und will damit für das aktuelle Auftragsvolumen und die gute wirtschaftliche Situation in Deutschland gerüstet sein. Insgesamt 12 500 PS bringen die Maschinen an Leistung. Mit der Spezialisierung auf den Transport von Kraftstoffen, darunter Belieferung von Flughäfen und Tankstellen, außerdem Heizöl sowie Soja-, Raps- und Pflanzenöl für Industriekunden, ist eine regelmäßige Erneuerung der Fahrzeugflotte unabdingbar. Nun können die mehr als 300 Mitarbeiter mit den neuen Maschinen starten und sind auch noch dank Schadstoffklasse Euro 6 und geringerem Verbrauch umweltfreundlicher unterwegs.

„Wir erneuern regelmäßig unsere Flotte, denn nur so können wir sicherstellen, dass die Güter, die wir transportieren, auch sicher und in einwandfreiem Zustand ihr Ziel erreichen. Außerdem wollen wir mit unseren neuen Maschinen auch unsere Mitarbeiter motivieren und an uns binden, gute Fahrer zu gewinnen ist eine große Herausforderung“, fasst Martina Martens, Geschäftsführerin der inhabergeführten Spedition, die Entscheidung zusammen.

Eine Finanzierung in diesem Umfang ist entsprechend frühzeitig im Unternehmen geplant worden. Die langjährige Geschäftsbeziehung zur Sparkasse Harburg-Buxtehude war zwar ausschlaggebend für die Finanzierungsentscheidung, aber: „Am Ende war diese Finanzierung auch mit dem richtigen Timing verbunden“, gibt Stefan Menk, Unternehmenskundenbetreuer bei der Sparkasse Harburg-Buxtehude, zu. „Eigentlich hatte sich die Familie Martens schon fast für eine Ausschreibung über eine Online-Firmen-Kreditplattform entschieden – in der Annahme, dass diese Ausschreibung sowieso dann auch bei uns landen würde. Dies ist aber nicht automatisch der Fall. Insofern war ich in der glücklichen Situation, dank meiner regelmäßigen Gespräche mit dem Unternehmen von der geplanten Investition zu erfahren und ein Angebot abzugeben.“ Die partnerschaftliche Zusammenarbeit und der regelmäßige Kontakt zu ihrem Betreuer war für die Familie Martens am Ende das Pfund, mit dem die Sparkasse Harburg-Buxtehude punkten konnte. „Wir haben immer wieder gute Erfahrungen gemacht, haben Verlässlichkeit und Klarheit in den Absprachen und einen fairen Umgang miteinander erlebt“, sagt Martina Martens.

Die Finanzierung setzt die Sparkasse in Kooperation mit der Deutschen Leasing um, die als Kooperationspartner für diese Finanzierungsform einen schlanken Prozess ermöglicht und damit die schnelle Finanzierungszusage unterstützt hat. So kann die Sparkasse mindestens so schnell wie der Fahrzeuglieferant ein Angebot machen – mit dem Vorteil, ihrem Firmenkunden alle Finanzthemen anzubieten. „Die Spedition Johs. Martens musste sich nicht gegenüber Dritten offenlegen, sondern nur gegenüber uns als ihrer Hausbank. Das war ein weiterer Vorteil“, so Kundenbetreuer Menk.

1 HAMBURG-WILHELMSBURG
Logistikflächen in verkehrsgünstiger Lage, ca. 7 630 m² Lagerfläche, teilbar, nahe dem Autobahnkreuz HH-Süd gelegen, Energieausw. liegt nicht vor, Miete/m²: ab Euro 4,80 + NK + MwSt.

2 HAMBURG-HAFEN
Rampenlager im Logistikzentrum, ab 1 850 m² Lagerfläche, ideal für schnell drehende Ware, Energieausw. liegt nicht vor, Miete/m²: ab Euro 6,40 + NK + MwSt.

3 WEDEL
Repräsentative Produktionsfläche, ca. 1 260 m², Energieausw. liegt nicht vor, Miete/m²: Euro 5,80 + NK + MwSt.

4 STELLE
Logistikflächen im Gewerbepark, ca. 11 300 m², teilbar ab bereits ca. 1 300 m², Energieausw. liegt nicht vor, Miete/m²: ab Euro 5,50 + NK + MwSt.

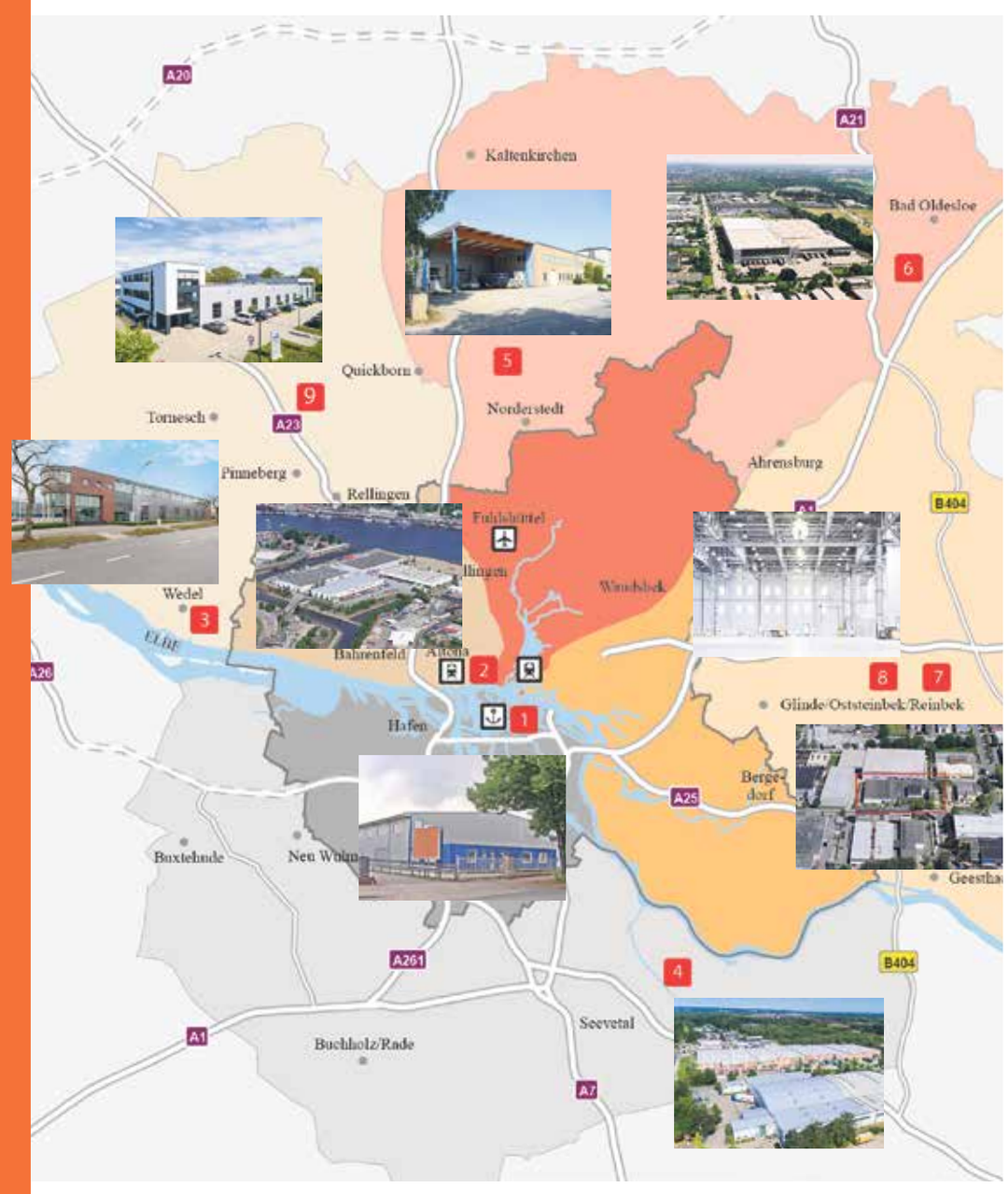
5 NORDERSTEDT
Produktionsstandort in Flughafennähe, ca. 1 430 m² zzgl. Büro, Starkstromanschlüsse, flexible Nutzung, Energieausw. liegt nicht vor, Miete/m²: ab Euro 5,50 + NK + MwSt.

6 BAD OLDESLOE
Logistikstandort in Bad Oldesloe, ca. 39 521 m², teilbar, EA-V, Bj. 1980, 75 kWh/m²a (W), 20 kWh/m²a (S), Energie aus Biomasse, Miete/ m²: ab Euro 4,00 + NK + MwSt.

7 REINBEK
Produktions- und Lagerflächen ca. 4 100 m², Starkstromanschlüsse, Energieausw. liegt nicht vor, Miete/m²: ab Euro 4,50 + NK + MwSt.

8 GLINDE
Gewerbehof mit vielfältiger Nutzung, ab ca. 12 500 m², teilbar ab ca. 3 000 m², Energieausw. liegt nicht vor, Miete/ m²: ab Euro 6,50 + NK + MwSt.

9 TORNESCH
Hochwertiger Produktionsstandort, ca. 2 200 m² zzgl. Büro- und Sozialfläche, Energieausw. liegt nicht vor, Miete/m²: ab Euro 5,80 + NK + MwSt.



Die Logistik-Flächen sind knapp, aber E&V kann immer noch liefern …

Auszug aus dem Portfolio von Engel & Völkers für die Metropolregion Hamburg

Es gab Zeiten, da klagten die Bürgermeister der Hamburger Umlandgemeinden über brachliegende Gewerbegebiete – alles schön erschlossen, aber leer. Das war einmal. Mittlerweile hat der Flächendruck aus Hamburg alle Nachbarlandkreise erreicht. Für Engel & Völkers Commercial in Hamburg ist die Vermittlung von Flächen Tagesgeschäft, allerdings lautet auch hier die Botschaft: „Die Grundstücke speziell für den Bereich Logistik werden knapp“, so die Ansage von Anton Hansen, neuer Bereichsleiter Industrie. Er registriert zudem Klagen von Kunden, die sich über zum Teil schleppende Genehmigungsverfahren der Behörden aufgrund der auch dort dünnen Personaldecke beschweren. Insgesamt gelte: Wer Logistikflächen sucht, muss mit steigenden Preisen rechnen – eine Folge des knappen Angebots. Erik Peuschel, Mitglied der E&V-Geschäftsführung, rät Unternehmern, die Logistikflächen suchen, sich stärker um Altobjekte zu bemühen. Im Fachjargon: Brownfield genannt. Das Gegenstück – Greenfield – steht für das Bauen auf der grünen Wiese. Peuschel:

Anton Hansen, Bereichsleiter Industrie, bei Engel & Völkers Commercial in Hamburg.

Fotos/Karte: E&V

„Das ist natürlich immer einfacher als der Umbau einer Altimmobilie, aber es gibt die politische Vorgabe, den hohen Flächenverbrauch in Deutschland deutlich einzudämmen. Derzeit gehen pro Tag 62 Hektar für Siedlungs- und Verkehrsflächen verloren. Bis 2030 soll diese Zahl auf unter 30 Hektar sinken.“ In der Folge dürfte es zu einer weiteren Verknappung auch von Gewerbe- und Industrieflächen kommen, was wiederum zu steigenden Preisen führen wird. Peuschel: „Deshalb ist es wichtig und richtig, sich um Bestandsimmobilien zu kümmern. Wir müssen allein schon aus Gründen der Nachhaltigkeit an diese Objekte heran.“ Insgesamt scheint sich das Marktgeschehen derzeit etwas zu verlagern. Marktgängig wird wieder die Entwicklung von investorengetriebenen Gewerbeparks auf 15 000 bis 20 000 Quadratmeter großen Grundstücken, mit Einzelflächenangeboten zwischen 500 und 2000 Quadratmetern. Erfolgsfaktoren sind hier die hohe Gebäudequalität und ein professionelles Management der Immobilien. Mieten und Büroanteil sind dort höher als bei Logistikimmobilien. In diesem Jahr hat der Quadratmeterpreis für Logistikflächen erstmals die Sechs-Euro-Marke durchbrochen. Für B&P hat Anton Hansen eine Auswahl interessanter Logistikimmobilien aus dem Portfolie von Engel & Völkers Commercial für die Metropolregion Hamburg zusammengestellt. wb

» **Web: https://www.engelvoelkers.com/de-de/hamburgcommercial/**

TRANSPORTE UND KURIERDIENSTE –
vom Kastenwagen bis zum 16-Tonner

NTS Niedersachsen Transport-Service
... der sichere Transport!

- Auslieferungen von Zeitungen und Magazinen für Verlage
- Transport von Stückgut und sperrigen Gegenständen
- Express-Kurier-Service
- Dienstleistungen rund um Spedition und Transport

Lokal, regional, national und international – unser Service kennt kaum Grenzen.

NTS Niedersachsen Transport Service GmbH • Klaus-Ahrens-Str. 4 • 21698 Harsefeld • Tel.: 04164 9076720 • www.NTS-Transport.de

Gina Feindt an ihrem Arbeitsplatz: Die 27-Jährige ist E-Commerce-Managerin bei der Bauwelt.

Online-Shop.

Das 24/7-Angebot ist speziell auf registrierte Gewerbekunden ausgerichtet, die ein Bauwelt-Konto unterhalten. Nur sie sehen die Preise. Privatkunden, die ebenfalls online bestellen möchten, können einen Warenkorb zusammenstellen und ein Preisangebot anfordern. Grundsätzlich ist der Shop für jedermann zugänglich. **Web: https://www.shop.bauwelt.eu/**

Fototermin in Hollenstedt: Ulrich Gefken, Leiter der Disposition, ist verantwortlich für die optimale Tourenplanung der Bauwelt-Flotte und wird dabei digital unterstützt.

Fotos: Wolfgang Becker

digital KONKRET
digital@business-people.de

Mit Turbosoft

So optimiert die Bauwelt Delmes Heitmann ihre Auslieferung

Optimale Lkw-Beladung – Online-Shop beschleunigt die Logistik-Aktivitäten

Als führender Baustoffhandel in der Metropolregion Hamburg ist die Bauwelt mit ihren mittlerweile zehn Standorten nicht nur Versorger für gewerbliche und private Kunden, sondern auch ein umfangreiches Logistikunternehmen mit eigener Fahrzeugflotte, einem digitalen Tourenmanagement, das zusätzlich auch durch die Online-Aktivitäten gefordert ist. E-Commerce-Managerin Gina Feindt (27) ist dafür verantwortlich, dass der Shop seinen Zweck erfüllt; Ulrich Gefken (51), Leiter der Disposition, dafür, dass die Ware wie versprochen per Lkw zügig ihren Besteller erreicht. Beide arbeiten Hand in Hand mit den IT-Spezialisten der Bauwelt, die die elektronischen Systeme betreuen und damit für die nötige Datenlogistik sorgen.

Auf dem Bau muss es immer schnell gehen. Die Bauwelt hat daraus ein Versprechen für Online-Kunden gemacht: Wer von 12 Uhr die Ware bestellt, wird garantiert am nächsten Tag beliefert. Das klingt zunächst simpel, erfordert jedoch einen durchdachten und optimierten Warenfluss – eine Herausforderung für Logistiker wie Ulrich Gefken. Für die Kunden wird dieser zweite Vertriebsweg zunehmend relevant – einige Gewerke sind durchaus daran gewöhnt, online zu bestellen, andere sind eher klassisch unterwegs. Noch. Und: Ein Online-Shop sprengt Grenzen, denn er ist nicht auf das „analoge Vertriebsgebiet" beschränkt. Konkret: Die Lieferwege können weiter online abgewickelt werden. Immerhin werden rund 80 Prozent aller Bauwelt-Aufträge inklusive Lieferung abgewickelt.

Bis 12 Uhr bestellt, morgen da

Das Besondere: Der Online-Shop der Bauwelt arbeitet nach den Prinzipien der Geo-Optimierung. Gina Feindt sagt: „Das System überprüft automatisiert, an welchem unserer Standorte der geforderte Artikel verfügbar ist und welcher Standort am nächsten zur Lieferadresse liegt. Auf der Grundlage wird die bestellte Ware in die Tourenplanung eingepflegt."

Nun ist das vierköpfige Team unter der Leitung von Ulrich Gefken am Zug. Die Aufgabe: Tourenoptimierung. Er sagt: „Zur Bauwelt-Flotte zählen seit dem Zusammenschluss der Bauwelt mit Plambeck in Norderstedt und Kaltenkirchen nun 25 Lastwagen – vom 18-Tonner bis zum 40-Tonner, darunter Kipper, Dreiachser und Sattelauflieger mit Stapler. Alle Fahrzeuge sind mit Kran ausgestattet. Auch zwei Hochkräne gehören dazu, mit denen wir Lasten auf bis zu 27 Meter Höhe heben können, sowie drei 15-Meter-Kräne auf Dreiachsern. Wir sind also flexibel aufgestellt, um auch an ungünstig gelegenen Baustellen liefern zu können." In Spitzenzeiten werden zusätzliche externe Transportunternehmen beauftragt. Mit dem neuen Tourenmanagementsystem „Turbosoft" können die Disponenten am Bildschirm für die optimale Beladung der Lkw sorgen. Dabei geht es zum einen um die kostengünstigste Streckenplanung, aber auch um die Verteilung der Lasten. Einen Lkw mit Styrodur-Dämmplatten auf die Reise zu schicken, ist kein Problem, aber wenn Paletten mit Beton-Estrich an Bord sind, ist die Grenze des zulässigen Gesamtgewichts schnell erreicht.

Bei Rot geht nichts mehr . . .

Die digitale Ausstattung sorgt für Übersicht und hilft bei der Planung, aber Ulrich Gefken sagt auch: „Ein erfahrener Disponent ist schnell und sieht sofort, wie was zusammenpasst." Ist ein Lkw voll beladen, erscheint er auf dem Display mit roter Markierung – dann geht nichts mehr. Bei Gelb ist noch ein wenig Zuladung möglich, bei Grün noch reichlich Platz. Die Disponenten planen drei Tage im Voraus, doch das Lieferversprechen über den Online-Shop und auch der besonders eilige Kundenauftrag erfordern ständiges Nachjustieren.

Im Großraum Hamburg liefert die Bauwelt ihre Bestellungen mit der eigenen Flotte aus, bei weiteren Touren kommen Vertragsspeditionen zum Zug. Im Schnitt werden von den Disponenten an die 300 Aufträge pro Tag abgewickelt. Über die Postleitzahlen der Kunden wird das Hamburger Stadtgebiet vorsortiert. Ulrich Gefken: „Die Automatisierung hilft, aber die Praxis zeigt auch: Der menschliche Kopf muss mitdenken." Neu ist, dass die Empfänger per SMS darüber informiert werden, in welchem Zeitfenster der Ware angeliefert wird. Gefken: „Da sind wir in der Testphase, aber Ziel ist es, dem Polier auf der Baustelle die exakte Zeit plus/minus 30 Minuten zu nennen." wb

Jeder Quadratmeter optimal genutzt

Seit mehr als 20 Jahren im Geschäft und auf Regale aller Art spezialisiert: Der Winsener Unternehmer Ole Groh. Fotos: Hahn & Groh

Spezialisiert auf Regalsysteme für die Warenlogistik und darüber hinaus: LagerTechnik Hahn & Groh aus Winsen

Effizient, schnell, flexibel, sicher: Angesichts weltweiter Verflechtungen müssen Logistikprojekte heute reibungslos funktionieren, damit die vielfältigen Lieferketten nicht ins Stocken geraten. Eine wichtige Rolle spielt dabei die perfekt organisierte Lagerung von Gütern aller Art und Größe. Und damit kennt sich Ole Groh bestens aus.

Als Geschäftsführer und Inhaber der LagerTechnik Hahn & Groh GmbH sorgt der gebürtige Schwabe dafür, dass es Unternehmen aller Art und Größe bei der Lagerung von Rohwaren, Ersatzteilen oder Fertigprodukten niemals am nötigen Platz mangelt. Kleine Handwerksbetriebe, die ein robustes Fachbodenregal zur Lagerung von Werkstücken oder Ersatzteilen benötigen, zählen ebenso zur Kundschaft wie Maschinen- und Anlagenbauer, deren Verarbeitungsgeräte fortlaufend und möglichst unterbrechungsfrei mit Werkstücken aus dem Lagerbestand versorgt werden müssen. Das Spektrum reicht bis hin zu Großbetrieben, die komplexe Regalsysteme für Industriebauten benötigen und sorgfältig darauf achten, dass jeder Quadratmeter optimal genutzt wird.

Seit Anfang 2005 im Gewerbepark Winsen-Ost angesiedelt, realisieren Ole Groh und sein Team aus erfahrenen Spezialisten gleichermaßen Neubauten wie auch Modernisierungen oder Erweiterungen vorhandener Lagerräume. Obschon es sich für Laien vielleicht so anhört, ist Regalbau nach Art von LagerTechnik Hahn & Groh alles andere als einfach. Brandschutzvorschriften, statische Berechnungen, den Vorgaben des Arbeitsschutzes entsprechende Beleuchtungssysteme – all das muss berücksichtigt werden, bevor ein Regal im gewerblichen Bereich überhaupt aufgestellt werden kann.

Absolut maßgeschneidert

Mit dem umfassenden Know-how kann Ole Groh auch Projekte realisieren, die an Komplexität schwer zu überbieten sind. Zum Beispiel eine Regalanlage zur Lagerung von mehr als 500 000 Aktenbehältern auf einer Fläche von 6000 Quadratmetern. Für den Auftrag der Reisswolf Archivservice GmbH im schleswig-holsteinischen Elmenhorst mussten vielfältige Sicherheits- und Brandschutzaspekte in die Planungen einbezogen werden, gemeinsam mit einem Partnerunternehmen installierte LagerTechnik Hahn & Groh zudem ein perfekt auf die Anforderungen abgestimmtes Beleuchtungssystem. Die Leistungsfähigkeit des kleinen, aber feinen Unternehmens überzeugte den Kunden – und Reisswolf legte nach: Am Reisswolf-Standort Glinde errichtete das Team von Ole Groh bereits eine fünfgeschossige Regalanlage mit einer Gesamthöhe von 13,5 Metern. Obschon das Genehmigungsverfahren angesichts komplizierter Brandschutzauflagen sehr aufwendig ausfiel, konnte das Projekt innerhalb kürzester Zeit abgeschlossen werden. Und in Elmenhorst sollen die bereits vorhandenen Kapazitäten noch in diesem Jahr deutlich erweitert werden.

Blechlager, Fachbodenregale, Palettenregale, Kragarmregale, Langgutregale, Mehrgeschossanlagen oder Lagerbühnen: Die jeweils am besten geeigneten Regalbauteile bezieht LagerTechnik Hahn & Groh nach dem Baukastenprinzip von Herstellern aus Italien, Tschechien, Schweden, Frankreich und den Niederlanden. „Was die Regalsysteme angeht, nutzen wir Standardlösungen", so Ole Groh, „die Ergebnisse sind dann aber absolut maßgeschneidert."

LagerTechnik Hahn & Groh betreut Kunden im gesamten norddeutschen Raum und darüber hinaus. Mittlerweile betreibt Ole Groh sein Unternehmen seit mehr als 20 Jahren. In der Vielfalt der Projekte sieht Groh eine wichtige Basis des geschäftlichen Erfolgs. Aber nicht nur das: „Ein breites Kundenspektrum mit unterschiedlichsten Produkten gleichermaßen optimal auszustatten, erfordert höchste Flexibilität. Mit unserem vergleichsweise kleinen Team sind wir flexibler und vor allem schneller als die meisten unserer Wettbewerber. Unsere Kunden wissen das zu schätzen."

» **Web: http://lagertechnik-hamburg.de/**

DER NEUE VOLVO V60 CROSS COUNTRY.
Von Natur aus unabhängig. Der neue Volvo V60 CROSS COUNTRY. Die erhöhte Bodenfreiheit und der Unterfahrschutz machen unseren Premium-Kombi zum perfekten Begleiter für jedes Abenteuer.

Serienmäßig mit:
19"-LEICHTMETALLRÄDER | DIGITALE INSTRUMENTIERUNG | LEDERKOMFORTSITZE | SENSUS-NAVIGATIONSSYSTEM

JETZT FÜR 399 €/MONAT[1]

Kraftstoffverbrauch Volvo V60 Cross Country Pro D4 AWD Geartronic, 140 kW (190 PS), in l/100 km: innerorts 6,3, außerorts 4,9, kombiniert 5,4, CO_2-Emissionen kombiniert 143 g/km. (gem. vorgeschriebenem Messverfahren).

[1] Privat-Leasing-Angebot der Volvo Car Financial Services, ein Service der Santander Consumer Leasing GmbH (Leasinggeber), Santander-Platz 1, 41061 Mönchengladbach – für den Volvo V60 Cross Country Pro D4 AWD Geartronic 8-Gang Automatikgetriebe, 140 kW (190 PS). **38.464,20 Euro Anschaffungspreis, 15.000 km Gesamtfahrleistung** pro Jahr, **36 Monate Vertragslaufzeit, 0,00 Euro Leasing-Sonderzahlung, monatliche Leasingrate 399,00 Euro, 54.499,00 Euro Gesamtbetrag, 3,98 % effektiver Jahreszins, 3,91 % fester Sollzinssatz p. a., inkl. Überführungskosten** und **zzgl. Zulassungskosten.** Repräsentatives Beispiel: Vorstehende Angaben stellen zugleich das Zweidrittelbeispiel gem. § 6a Abs. 4 PAngV dar. Bonität vorausgesetzt. Gültig bis 30.04.2019. Alle Preise wurden auf Basis eines Volvo V60 Cross Country Pro D4 AWD Geartronic gerechnet. Abbildung zeigt Sonderausstattung gegen Mehrpreis.

Autohaus Werner Bröhan GmbH

KÖNIGREICHER STR. 15-17, 21635 JORK-KÖNIGREICH

TEL: 04162/94300
WWW.AUTOHAUS-BROEHAN.DE

Ein zuverlässiger, kleiner und wendiger Lastenesel: der Combo Cargo.

Bis zu 4,4 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht: der Opel Movano.

Ansprechpartner für Gewerbekunden: Marcel Buck (43) ist geprüfter Flottenspezialist und Firmenkundenberater.

Bis zu 1,4 Tonnen Zuladung möglich: der Opel Vivaro.

Fotos: Cordes

Zwischen Combo, Vivaro und Movano

Stade: Autohaus Cordes präsentiert das neue Opel-Nutzfahrzeug-Sortiment

Der Historiker denkt an Adam Opel, der Oldtimerfreund an den Opel Admiral, der Zeitgenosse an Opel Insignia, der Mallorca-Tourist an Opel Corsa – nur an einen Begriff denkt niemand: Nutzfahrzeuge. „Das ist genau unser Thema“, sagt Marcel Buck, Firmenkundenbetreuer im Stader Autohaus Cordes. „Dass wir auch Nutzfahrzeuge verkaufen, ist einfach noch zu wenig bekannt.“ Cordes steht für die Marken Opel und Seat – eben ein komplettes Pkw-Sortiment. Doch das täuscht, wie Buck betont: „Seit Opel in den französischen PSA-Konzern integriert wurde, bieten wir ein noch umfangreicheres Nutzfahrzeugsortiment an – und damit meine ich nicht etwa nur den neuen Combo, sondern mit den Modellreihen Vivaro und Movano das volle Transporter-Programm mit Pritsche, Kastenaufbau, Kühlkoffer, Doppelkabine, Omnibus-Variante und sogar Kipper.“

Wir sprechen immer noch über Opel. Ein Blick in die neuen Verkaufsbroschüren offenbart die ganze Welt der kleinen und mittleren Lastenfahrzeuge und damit interessante Angebote für Handwerker, Händler, Dienstleister und jeden Unternehmer, der darauf angewiesen ist, Dinge zu transportieren. Ansprechpartner ist Marcel Buck (43), ein geprüfter Flottenspezialist und Firmenkundenberater, der das ganze Opel-Sortiment beherrscht und vor allem auch die vielen Varianten im Kopf hat, mit denen die Rüsselsheimer sich verstärkt der Zielgruppe Gewerbekunde nähern. Verkaufsleiter Arne Köncke: „Alle Kunden mit gewerblichem Hintergrund sind bei Herrn Buck an der richtigen Adresse. Cordes ist Haupthändler, Flottenzentrum und Nutzfahrzeuge-Profipartner.“

Das Nutzfahrzeug-Programm im Überblick:

■ Mit dem Combo bietet Opel einen brandneuen „Hochdach-Kombi“ an, wie es in Fachkreisen heißt. Das bewährte Modell ist unter dem Namen seit Jahren auf dem Markt und beliebt als Kleinsttransporter und Werkstattwagen. Ein praktischer und verlässlicher Lastenesel, den es beispielsweise auch als Kühlfahrzeug, Medizinfahrzeug (komplett isoliert und speziell belüftet) und sogenanntes KMP-Fahrzeug gibt, KMP steht für Kraftfahrzeug zur Beförderung mobilitätsbehinderter Personen. Wer Allrad-Antrieb wünscht, wird fündig. Der neue Combo ist „Van of the year 2019“.

■ Ebenfalls ganz neu auf dem Markt ist der Vivaro – so neu, dass er zwar schon bestellt werden kann, aber erst ab Juni bei den Händlern stehen wird. Den Vivaro gibt es mit drei verschiedenen Radständen sowie als Neunsitzer (Kombi), als Kastenwagen, als Cargo-Variante, mit Doppelkabine, als Kühlfahrzeug, als Pritsche und natürlich auch mit Allrad. Die Nutzlast: maximal 1,4 Tonnen (Zuladung).

■ Wer noch mehr Platz braucht, sollte sich den Movano anschauen. Diese Modellreihe wird mit vier verschiedenen Radständen und in drei unterschiedlichen Höhen angeboten. Auch hier sind die beim Vivaro aufgeführten Varianten verfügbar. Und noch mehr: Für den Movano sind eine Reihe von Spezialaufbauten möglich – und er kann als sogenannter Drei-Seiten-Kipper eingesetzt werden. Vorder- oder Hinterradantrieb nach Vereinbarung. Er kann sogar mit einer Hebebühne zum Be- und Entladen ausgestattet, als Kranfahrzeug oder als Wohnmobil umgerüstet werden. Dazu ist ein Umbau in der Werkstatt nötig, was übrigens bei speziellen Wünschen für alle Opel-Nutzfahrzeuge gilt, wie Marcel Buck betont. Das zulässige Gesamtgewicht liegt beim Movano zwischen 2,9 und 4,4 Tonnen, das heißt: Hier stellt sich im Zweifel die Führerscheinfrage.

Buck hat noch ein weiteres Ass im Ärmel: „Alle Opel-Nutzfahrzeuge sind mit sparsamen Dieselmotoren der Euro-Norm 6 d temp ausgestattet – das ist die Königsklasse in der Diesel-Liga.“ Wem das aus Gründen der aktuellen Dieseldebatte nicht geheuer ist, der sollte sich noch etwas gedulden: Ab 2020 kommt der Vivaro als E-Variante auf den Markt – mit einer Reichweite von 300 bis 500 Kilometern.

Das Autohaus Cordes bedient überwiegend Kunden aus dem Großraum Stade und dem Elbe-Weser-Dreieck. Einige Nutzfahrzeug-Varianten werden auf der Betriebsfläche an der Harburger Straße in Stade gezeigt. wb

» **Web: www.autohaus-cordes.de**

„Und keiner hat’s gemerkt“

Transportversicherung: Sina Schlosser über sorglos abgestellte Lkw, dreiste Diebstähle und Wege, sich zu schützen

Sina Schlosser ist Prokuristin bei der Speditions-Assekuranz Versicherungsmakler GmbH in Hollenstedt. Die versicherungstechnische Abwicklung von Transporten, aber auch von Schadensfällen durch Diebstahl gehört zu ihrem Tagesgeschäft.

Sie stehen auf Autohöfen, vor Logistikhallen, in Gewerbegebieten, manchmal sogar in Wohngebieten bereit für den nächsten Transport: Sattelauflieger, Anhänger, auch ganze Lastzüge. Seit Erfindung der „Just in time“-Anlieferung rollen tagtäglich Millionen Tonnen Ware aller Art auf bundesdeutschen und natürlich auch europäischen Straßen. Ein Riesenthema für Verkehrsplaner. Für Frachtunternehmen. Für die Empfänger. Und für Diebe. Letztere haben es besonders auf die sogenannten Planenauflieger abgesehen, denn ein Cuttermesser reicht in der Regel aus, um die Lkw-Plane aufzuschlitzen. „Das ist der Klassiker“, sagt Sina Schlosser, Prokuristin der Speditions-Assekuranz Versicherungsmakler GmbH in Hollenstedt. Sie muss es wissen, denn Ladungsdiebstähle gehören im Rahmen der Transportversicherungen zu ihrem Tagesgeschäft.

Sina Schlosser: „In den Versicherungsbedingungen steht: Die Ware darf nicht unbeaufsichtigt sein. Selbst, wenn der Sattelzug komplett ist und der Fahrer vorn im Fahrerhaus schläft, wird es problematisch, denn ein schlafender Fahrer ist keine Bewachung.“ Und: „Wir sprechen da von der Obhutshaftung des Spediteurs. Er ist dafür verantwortlich, ebenso wie der Frachtführer, also das eigentliche Transportunternehmen, wenn dieser mit der Ware unterwegs ist.“

Laut Sina Schlosser sind ein Großteil der abgestellten Auflieger und Anhänger beladen. Das geht aus Versicherungsstatistiken hervor. Theoretisch müssten diese Transportmittel nachts alle bewacht werden. Sie sagt: „Der GAU ist ein unbewacht abgestellte Planenauflieger, denn den kann ein Fünfjähriger aufschlitzen. Schwieriger wird es bei einem Kofferaufbau – da sind die Türen immerhin abgeschlossen. Das Problem: Ein Planenauflieger kostet 25 000 bis 30 0000 Euro; ein Kofferaufbau ist zwar sicherer, schlägt aber mit 60 000 bis 80 000 Euro zu Buche.“

In der Praxis führe das dazu, dass kleinere Diebstähle in der Regel Planenauflieger betreffen – weil es einfacher ist, sich Zugang zu verschaffen. Organisierte Banden kommen mit einem Sprinter und fünf Mann daher. Es dauert keine drei Minuten, dann sind fünf Paletten leergeräumt.

Eine weitere Regel: Es wird alles gestohlen, was sich leicht verkaufen lässt: Edelmetalle, Lebensmittel, klassische Bedarfsgüter, Baustoffe, Alkohol, Tabak. Teure Elektronik gehört nicht unbedingt dazu, da die Diebe in diesen Fällen schon sehr ausgeklügelte Vertriebswege haben müssen, um nicht aufzufliegen.

Leichtes Spiel haben Diebe auch, weil es so gut wie keine bewachten Lkw-Parkplätze in Deutschland gibt. Auf den Autohöfen stehen die Fahrzeuge nachts dicht an dicht, aber es ist ständig Bewegung durch ankommende und abfahrende Lastzüge, Kühlaggregate oder die nahe Autobahn. Kurz: Der Geräuschpegel ist hoch. Da bekommen Fahrer in der Kabine kaum mit, wenn nebenan und hinten eine Plane aufgeschlitzt wird.

Es geht allerdings auch ganz dreist, wie dieser Fall zeigt, den Sina Schlosser abgewickelt hat. Betroffen war ein Spezialtransport mit Versorgungsgütern nach Afghanistan. Dort angekommen, trennten Diebe die gesamte Front eines Containers mitsamt der verplombten Türen per Schneidbrenner ab, räumten die Box aus, füllten zum Gewichtsausgleich Bauschutt hinein und schweißten die Türen samt Rahmen wieder an. „Und keiner hat’s gemerkt“, sagt die Versicherungsexpertin. Geht es um hohe Warenwerte oder gar ganze Lastzüge, setzt sie auch schon mal eine Detektei oder einen Gutachter auf den Fall an – in der Hoffnung, Ware und Transportfahrzeug doch noch wiederzubekommen. Sie sagt: „Ein Gutachter checkt die Transportkette. Die Aufklärungsrate liegt allerdings sehr niedrig – unter 20 Prozent.“ Ein Sonderfall betrifft übrigens den Transport von Tabak oder Alkoholika. Diese Ware wird speziell besteuert – und diese Steuer muss auch im Falle eines Verlustes an den Staat gezahlt werden.

Ein Hotspot für Diebstähle in Deutschland ist das Ruhrgebiet. Die Nähe zu den Niederlanden macht sich bemerkbar. Dort hat der Verkauf von Hehlerware keine rechtlichen Konsequenzen. Gestohlene Ware bleibt Eigentum des Käufers. In Deutschland ist dem nicht so. In Europa ist überraschenderweise Schweden das Land, in dem eine hohe Zahl von Diebstählen stattfindet – weil von dort der Weg nach Osteuropa sehr kurz ist.

Verkehrshaftungs- und Transportversicherungen können zwar keine Diebstähle verhindern, aber den Schaden mindern. Sina Schlosser: „Frachtführer haften nach dem Handelsgesetzbuch mit 8,33 Sonderziehungsrechten pro Kilo. Das ist eine fiktive Währung, die etwa zehn Euro entspricht.“ Bei einer Tonne Warengewicht kämen also 10 000 Euro Erstattung zusammen – auch, wenn der Lastzug eine Tonne Playstations an Bord hatte, also einen wesentlich höheren Warenwert. Bei nationalen Transporten besteht die Möglichkeit, die Versicherung auf 40 Sonderziehungsrechte auszudehnen, was aber auch nur etwa 50 Euro pro Kilo entspräche. Grundsätzlich gilt bei niedrigen Warenwerten: Es wird maximal der Wert der Handelsrechnung beglichen.

Sina Schlosser rät vor allem den Eigentümern der Ware, das Thema Transportversicherung zu bedenken, denn die Prämien sind je nach Strecke, Transportmittel und Transportart mit 0,07 bis 0,5 Prozent des Warenwerts vergleichsweise gering. Sie sagt: „Da kommen nur zwei- bis dreistellige Beträge zusammen. Solide Unternehmen legen einfach Wert darauf, ihre Ware abzusichern.“

Was viele nicht wissen: Seit 2017 sind Spediteure angehalten, eine Transportversicherung abzuschließen, wenn sie davon ausgehen müssen, dass das im Interesse ihres Kunden liegt. Diese eher schwammige Regel steht in der aktuellen Version der Allgemeinen Deutschen Speditionsbedingungen, wie Sina Schlosser sagt. wb

» **Web: http://www.speditions-assekuranz.de**

Vollautomatische **Containerlagerhallen**

stacon®
STAHLBAU · SCHLÜSSELFERTIGBAU
Planen – Bauen – Fertig!

Stahlbau
Industriestahlbau
Vorrichtungsbau
Betriebs- und Bürogebäude
Hallenbau
Sonderkonstruktionen

Stacon GmbH & Co. KG · Ohle Kamp 1 · 21684 Stade· Tel. 04141.988-25 · info@stacon.de · www.stacon.de

Durchstarten nach Großbrand

Nach nahezu 50 Jahren Dienst am Kunden wurde die Werkstatt von TBS in den Abendstunden des 10. Dezember 2018 Opfer eines Großbrandes, ein Millionenschaden. Lediglich die Waschanlage und die Lackiererei blieben von den Flammen verschont. Seitdem herrscht bei alga und TBS der Ausnahmezustand, denn der Betrieb läuft weiter. Geschäftsführer Horst Gaßmann, Prokurist Wittkuhn und die gesamte Mannschaft haben alle Hände voll zu tun, den durch einen Motorbrand ausgelösten Schaden abzuwickeln und den Werkstattbetrieb neu aufzubauen.

Dass das Jubiläumsjahr nun im Zeichen des Wiederaufbaus der Werkstatt steht, könnte trotz aller ungeplanten Herausforderungen zugleich zu einem weiteren Entwicklungsschritt führen. Wittkuhn: „Wir alle bei alga stehen jetzt erst recht fest zusammen. Im Oktober/November dieses Jahres wollen wir die neue Werkstatt eröffnen. Das fordert alle Kräfte. Es spornt uns aber auch an, und wir werden unseren Kunden beweisen: Geht nicht, gibt´s nicht!“

Sortiment

Die Fahrzeuge werden in ganz Europa, aber überwiegend in Deutschland eingekauft, gegebenenfalls technisch fit gemacht und weiterverkauft. Rund 200 Lieferanten stehen in der Kartei. Auch Auktionsfahrzeuge sowie Produktionsüberhänge von Herstellern vervollständigen das Sortiment. Wittkuhn: „Wir bemühen uns, unser Sortiment so gut zusammenzustellen, dass die Standzeit unserer Fahrzeuge und Maschinen in der Regel nur zwischen drei bis sechs Monaten beträgt.“ Die alga-Spezialisten haben ein Gespür für ihren speziellen Markt und scheuen sich nicht, echte Nischenfahrzeuge oder ungewöhnliche Baumaschinen beispielsweise für den Straßenbau oder gar Sprengstoffmischfahrzeuge für Gesteinssprengungen anzubieten. Wittkuhn: „Klar, eine Asphaltfräse oder eine Brechanlage für Gestein wird nicht so häufig gesucht, aber irgendwo gibt es definitiv jemanden, der genau so ein Gerät benötigt. Darauf setzen wir, und so schaffen wir es, etwa 1500 Fahrzeuge pro Jahr für die unterschiedlichsten Einsatzgebiete zu verkaufen.“

Zwischen Sprinter und 60-Tonnen-Raupe

Direkt an der A1 in Sittensen: alga, der Hotspot für den Verkauf von Nutzfahrzeugen und Baumaschinen im Norden

Nein, das ist kein Streik italienischer Lastwagenfahrer, und wir sind auch nicht am Brenner: Wer durch die Molkereistraße in Sittensen fährt, könnte allerdings auf die Idee kommen. Nirgendwo sonst in Norddeutschland stehen so viele Lastwagen wie auf dem 15 Hektar großen Betriebsgelände von alga. Mal sind es um die 700, mal an die 1000 Fahrzeuge, je nachdem, wie viele Transporter und Baumaschinen eingekauft und verkauft werden können.

alga, benannt nach dem Firmengründer Alfred Gaßmann, wurde 1969 in Sittensen gegründet und ist somit immerhin 50 Jahre am Markt präsent. Das Unternehmen beschäftigt in Sittensen mehr als 110, häufig langjährige, Mitarbeiter und besteht im Kern aus drei Unternehmen: der alga Nutzfahrzeug und Baumaschinen (kurz alga Nutz), TBS Truck & Bus Service und alga Reifen. Alle Unternehmen erzielen zusammen einen Jahresumsatz von rund 55 Millionen Euro. Die alga Nutz ist ein Hotspot für den Handel mit Nutzfahrzeugen aller Art – Zugmaschinen, Kipper, Sattelauflieger, Anhänger aller Art sowie Baumaschinen vom Radlader bis zur 60-Tonnen-Raupe, Reise- und Stadtbusse, Telekräne und weitere Schwergewichte auf Rädern und manchmal eben auch auf Ketten.

Das Geschäft umfasst alle Sparten vom Neu- und Gebrauchtfahrzeugverkauf, über den Ersatzteilverkauf bis hin zu Service-, Wartungs- und Reparaturleistungen, die von TBS erbracht werden, sowie den Handel mit Reifen für Nutzfahrzeuge aller Art und Pkw. TBS hat sich einen großen Kundenstamm erarbeitet, der sich aus namhaften nationalen und internationalen Kunden rekrutiert, die den Werkstattbereich einfach ansteuern, wenn etwas ad hoc repariert werden muss. Flexibilität, langjährige Erfahrung und umfassende Kompetenz münden deshalb in den alga-Leitspruch „Geht nicht, gibt's nicht!“. TBS stellt auch sicher, dass auf dem Hamburger Flughafen die Rangierfahrzeuge (für Flugzeuge) und Busse auf dem Vorfeld stets einwandfrei funktionieren.

Großer Exportmarkt

alga Reifen, als eigenständiger Reifenhandel an den Standorten Sittensen und Duisburg, rundet das Portfolio der alga-Unternehmen ab. Das Reifensortiment ist so ausgerichtet, dass sowohl Groß- und Einzelhändler und gewerbliche Endkunden als auch private Endkunden beraten und aus dem großen Sortiment beliefert werden können. Service hat bei alga Reifen einen hohen Stellenwert, sodass sich Kunden auf kurze Wartezeiten einstellen können.

alga hat sich national und international einen guten Namen als Lieferant erarbeitet, der Schwerpunkt des Absatzmarktes in Deutschland ist jedoch immer noch Norddeutschland. Dennoch werden etwa 40 Prozent aller Fahrzeuge ins europäische Ausland und kontinuierlich auch in außereuropäische Gebiete, insbesondere nach Afrika, exportiert. „Dort genießen wir einen exzellenten Ruf und können fast täglich Kunden aus den verschiedensten afrikanischen Ländern begrüßen“, sagt der kaufmännische Leiter und Prokurist Jörn-Michael Wittkuhn, „zumal wir unsere langjährigen Kunden und deren Bedürfnisse sehr gut kennen und alle Exportformalitäten sowie die Verschiffung wie im Schlaf abwickeln können. Das spricht sich herum.“

Wittkuhn: „Wir sind nicht nur Lieferant von gebrauchten Nutzfahrzeugen, Bussen und Baumaschinen. Unsere Stärke ist auch, dass wir Spezialfahrzeuge auf Kundenwunsch anfertigen. So haben wir für Kunden auf Island hochachsige Spezialfahrzeuge geliefert, die für Tourismus-Touren eingesetzt werden. Weil auf Island zudem viele Filme gedreht werden, haben wir Lastwagen zur Küche auf Rädern mit elegantem Aufenthalts- und Speiseraum umgebaut, sodass diese für den Catering-Einsatz am Filmset genutzt werden können.“

„Rollende Arbeitsämter“

Nach Ruanda in Zentralafrika lieferte alga im Rahmen eines Entwicklungshilfeprojektes erst kürzlich zwei „rollende Arbeitsämter“ –Toyota-Busse, die mit Sitzgelegenheiten und kompletter IT-Ausstattung ausgestattet wurden. Hierzu gehörte auch eine Photovoltaikanlage auf dem Fahrzeugdach, die eine autarke Stromversorgung für das Betreiben von Laptops sicherstellt. Highlight der Ausrüstung: IT-Ausstattung mit Tastaturen, die Brailleschrift, also Blindenschrift, beinhalten. Das war für alga und TBS Neuland, „aber es hat perfekt funktioniert“, wie Wittkuhn sagt.

„Die Feuerwehr in Kiew hat von alga neun gebrauchte Feuerwehrfahrzeuge bekommen, die durchgängig mit der allerneuesten Technik ausgestattet wurden. Hier konnte das Know-how der TBS-Mechaniker ‚spielend' eingesetzt werden, da einige selbst in der Freiwilligen Feuerwehr sind. Insofern wissen unsere Jungs genau, wo was warum genau hier eingebaut werden muss. Insofern passt unser Slogan ‚Geht nicht, gibt's nicht!' perfekt“, sagt Wittkuhn.

Ob regulärer Verkauf, Leasing oder Vermietung – alga findet für die meisten Anfragen eine Lösung und hat sich so zu einem gefragten Spezialisten entwickelt. Das Sittensener Unternehmen versteht sich als reiner B2B-Zulieferer. Wittkuhn: „Leider können wir aufgrund der strengen Gewährleistungsvorschriften lediglich an gewerbliche Unternehmen verkaufen, auch wenn wir Anfragen von Privatpersonen gern bedienen würden, insbesondere wenn diese zum Beispiel für Expeditionen geeignete Fahrzeuge kaufen möchten.“

Grundsätzlich werden alle eingekauften Fahrzeuge bei alga gesichtet, einer gründlichen technischen Prüfung unterzogen und – falls erforderlich – repariert. „Wer bei uns kauft, kann sicher sein, dass alle zugesagten Eigenschaften auch erfüllt werden und das Fahrzeug technisch einwandfrei ist“, verspricht Wittkuhn. Alle Sicherheitsprüfungen werden in der eigenen Werkstatt vorgenommen, gegebenenfalls inklusive TÜV-Prüfung. Aufgrund der technischen Leistungsfähigkeit hat alga vom Schubboden-Hersteller Knapen die Generalvertretung für den Postleitzahlen-Bereich 1 und 2 bekommen. Schubboden-Anhänger sind selbstbe- und -entladende Auflieger. Haupteinsatzgebiet ist der Transport zum Beispiel von Getreide, das durch die besondere Technik nicht ausgekippt werden muss, sondern herausgeschoben werden kann und damit einen enormen Sicherheitsvorteil bietet. wb

» **Web: www.alga.de**

Stacon-Geschäftsführer Hans-Heinrich Stechmann (rechts) und Projektleiter Ralf Tiedemann stehen vor einer Konstruktionszeichnung. Auch Hallenbau zählt zum Portfolio des Unternehmens.

Foto: Wolfgang Becker

Ein Blick ins vollautomatische Lager made by Stacon: Die Container werden digital gesteuert in der Halle eingelagert und vom System bereitgestellt, wenn der Auslieferungstermin bevorsteht.

Foto: Stacon

„Terminal im Kleinformat“

Stade: Stahlbauer Stacon baut Hallen mit vollautomatischer Container-Lagerung

Wer jemals für einen längeren Zeitraum Möbel, Maschinen oder andere witterungssensible Gegenstände einlagern musste, der weiß, wie gut es ist, wenn das vertraute Lagergut schimmel- und rostfrei „überlebt“. Damit das teure Benz-Sofa, die Saisonware, die elektronisch gesteuerte Bandsäge oder der restaurierte Oldtimer nicht im Container vermodert, wird das Eigentum der Kunden von Transportunternehmen selbst heute noch vielfach wieder aus den Lastwagen ausgeladen und in einfachen Lagerhallen aufbewahrt. Bereits Ende der 80er-Jahre bekam das Stahlbauunternehmen Stacon aus Stade-Wiepenkathen den Auftrag, eine temperierte Halle für die Lagerung von Containern zu bauen, um das zeit- und arbeitsaufwendige Aus- und Einpacken beispielsweise von Wohnungseinrichtungen zu umgehen. Im Zuge der zunehmenden Automatisierung und Digitalisierung hat Stacon daraus in den vergangenen Jahren ein vollautomatisches Indoor-Lagersystem für Container entwickelt und damit eine Technologie am Markt, die großes Potenzial hat.

Im Zentrum der Idee: eine längliche Halle, in der drei oder vier 20-Fuß-Container nebeneinander Platz haben. An der Decke fährt ein 20-Tonnen-Kran (Laufkatze) mit Spreader (Trag- und Hebevorrichtung für Container), sodass auch der hinterste Platz in der Tiefe der Halle erreicht werden kann. Das Problem: Wenn der unterste Container in der allerletzten Ecke am nächsten Morgen ausgeliefert werden soll, beginnt das große „Stühlerücken“. Dann wird gestapelt und hin- und herbugsiert – bis die Box erreicht ist und „nach vorn“ gerückt werden kann.

Das Geheimnis der Stacon-Entwicklung liegt in der Software, die den Kran steuert und sich die Lagerplätze der Container merkt. Stacon-Geschäftsführer Hans-Heinrich Stechmann: „Das klingt einfach. Es ist aber eine komplexe Aufgabe, ein verlässliches System auf die Beine zu stellen, das am Ende vollautomatisch einlagert, umsortiert und auslagert. Wir haben quasi den Container-Terminal Altenwerder im Kleinformat entwickelt.“

Premiere in Berlin

Das erste vollautomatische Containerlager wurde bereits 2008 in Berlin gebaut. 2017 kam ein weiteres in der Nähe der Bundeshauptstadt hinzu, und 2018 baute Stacon die Nummer drei für einen Kunden in Bielefeld – mit etwa 400 Lagerplätzen für 20-Fuß-Container. Projektleiter Ralf Tiedemann: „Jedes Lager steht für sich, denn die Betreiber haben zumeist ganz detaillierte Vorstellungen, unterschiedliche Grundrisse und dann ist da ja auch noch das Baurecht.“ Kurz: Das Stacon-Containerlager gibt es nicht von der Stange, da zahlreiche Anpassungen nötig sind.

„Unsere Entwicklung gehört ganz klar in den Bereich Digitalisierung“, sagt Hans-Heinrich Stechmann. „Das bedeutet auch, dass sich die Dinge ständig weiter entwickeln. Das gilt insbesondere auch für die Steuerung und die Bedienung, sprich Programmierung.“ De facto ist es so: Das Programm bekommt eine Auslieferungsanforderung, rechnet die dazu nötigen Container-Bewegungen durch und optimiert den Kraneinsatz. Zugleich merkt sich das System, wann und wo welche Box eingelagert, umgestellt und ausgeliefert wird. Stechmann: „Das ist für alle Branchen interessant, die sensible Dinge in Containern einlagern – das können Maschinen, elektronische Bauteile, auch Akten und klimaempfindliche Gegenstände aller Art sein. Im Lager stehen die Container trocken und wenn gewünscht auch temperiert. Die Einsatzmöglichkeiten sind vielfältig.“

Stacon ist von Haus aus nicht Logistikdienstleister, sondern ein versiertes Stahlbau-Unternehmen mit vielen Kunden gerade auch im Industriebereich. Der schlüsselfertige Hallen- und Gewerbebau zählt jedoch ebenfalls dazu – insofern ist eine gewisse Nähe zur Logistik unübersehbar. wb

» **Web: www.stacon.de**

International Van of the Year 2019*

Abb. zeigt Sonderausstattungen.

DER NEUE COMBO CARGO

EIN INNOVATIVER KASTENWAGEN

Da bleiben keine Wünsche offen: Der neue Combo Cargo hat alles, was Sie von einem topmodernen Kastenwagen erwarten. Erfahren Sie, was in ihm steckt – und sichern Sie sich souveräne Unterstützung bei Ihrer täglichen Arbeit. Der neue Combo Cargo meistert gemeinsam mit Ihnen jede Herausforderung.

- bis zu 21 Fahrer-Assistenz- und Sicherheitssysteme[3]
- maximale Nutzlast bis zu 948 kg[3]
- bis zu 3,44 m Laderaumlänge[4] und bis zu 4,4 m³ Laderaumvolumen[4]

Jetzt auf den neuen Combo Cargo umsteigen!

FREE2MOVE LEASE **UNSER FREE2MOVE LEASE-ANGEBOT FÜR FIRMENKUNDEN**

für den Opel Combo Cargo Selection, 1.5 Diesel, 75 kW (102 PS) Start/Stop, Euro 6d-TEMP Manuelles 5-Gang-Getriebe

Monatsrate (exkl. MwSt.) **149,00 €[1]**
inkl. Technik-Service[2] (inkl. MwSt. 177,31 €)

Leasingsonderzahlung (exkl. MwSt.): 0,00 €, **Laufzeit:** 48 Monate, **Laufleistung:** 10.000 km/Jahr. Angebot zzgl. 747,90 € Überführungskosten (exkl. MwSt.).

[1] Ein Kilometerleasing-Angebot (Bonität vorausgesetzt) der Opel Leasing GmbH, Mainzer Str. 190, 65428 Rüsselsheim, unter Verwendung der Marke „Free2Move Lease“, für die Autohaus Cordes GmbH & Co. KG als ungebundener Vermittler tätig ist. Nach Vertragsende werden Schäden sowie Mehr- und Minderkilometer (Freigrenze 2.500 km) gesondert abgerechnet. Angebot für Gewerbekunden und nur gültig bei Vertragseingang beim Leasinggeber bis 30.04.2019.

[2] Gilt bei einer Laufzeit von 48 Monaten und einer Laufleistung von 10.000 km p. a. und beinhaltet alle vom Hersteller vorgeschriebenen Inspektionen und Wartungsarbeiten inkl. Ersatzteilen und Ölen, Beseitigung verschleißbedingter Schäden inkl. Lohn und benötigten Materials. Nur gültig in Verbindung mit dem Abschluss eines Leasingvertrags für ein Neufahrzeug bei der Opel Leasing GmbH.

Kraftstoffverbrauch[5] in l/100 km, innerorts: 4,6-4,2; außerorts: 4,1-3,8; kombiniert: 4,3-3,9; CO_2-Emission, kombiniert: 114-104 g/km (gemäß VO (EG) Nr. 715/2007, VO (EU) Nr. 2017/1153 und VO (EU) Nr. 2017/1151). Effizienzklasse -

[3] Optional bzw. in höheren Ausstattungslinien verfügbar.
[4] Verfügbar für Combo Cargo XL.
[5] Die angegebenen Verbrauchs- und CO_2-Emissionswerte wurden nach dem vorgeschriebenen WLTP-Messverfahren (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure) ermittelt und in NEFZ-Werte umgerechnet, um die Vergleichbarkeit mit anderen Fahrzeugen zu gewährleisten.
* www.van-of-the-year.com/winners.html

CORDES STADE

Autohaus Cordes GmbH & Co. KG
Harburger Straße 89-91
21680 Stade
Telefon 04141 60 78 0
www.opel-cordes-stade.de

Diese 4 Trends bestimmen die Entwicklung in der Logistik

Von Christof Starke, Leiter der Wirtschaftsförderung im Landkreis Stade

Bei den Stichworten Logistik, Zukunft und Landkreis Stade ist unweigerlich der Ausbau der Autobahnen Gesprächsstoff. Einerseits werden bei der A26 deutliche Fortschritte gemacht, andererseits überlagert das Thema die Qualitäten und Stärken, die in der Logistikbranche im Landkreis vorhanden sind und parallel die Zukunft gestalten. Für ein Verständnis der Logistikbranche ist es wichtig zu wissen, was die Branche und Unternehmen „treibt“ – also welche Herausforderungen und Veränderungen absehbar sind. Der Logistiksektor ist einer der wichtigsten Infrastruktursektoren und koordiniert immer komplexer werdende Wertschöpfungsketten – so steht Logistik angesichts Globalisierung der Wertschöpfung, neuer Produktionskonzepte, der Digitalisierung von Geschäftsprozessen und des starken Wachstums des E-Commerce vor anspruchsvollen Herausforderungen. Vier Trends sind auch im Landkreis Stade spürbar:

1. Individualisierung – Schlanke Produktionsweisen und flexible Fertigungsprozesse erfordern eine agile Logistik

Einzelhändler und Hersteller haben ein Interesse, individualisierter produzieren zu können und durch eine geringere Vorratshaltung ihre Kosten zu minimieren. Logistikdienstleister geraten somit unter Druck, mit kleineren, aber häufigeren Lieferungen fahren zu müssen und arbeiten daran, Frachtladungen zu kombinieren, um ihre Kapazitäten auszuschöpfen. So erhalten die Information und die Kommunikation über den Status der Materialzulieferung im Produktionsprozess eine zunehmend wichtige Rolle (Quick Response Manufacturing).

2. IT-Integration und Transparenz in der Wertschöpfungskette

Darüber hinaus werden Kunden immer anspruchsvoller, wenn es darum geht, Technologien einzusetzen, um ihre Lieferketten zu optimieren und mehr Nutzen aus bestehenden Flotten zu ziehen. Digitalisierung ermöglicht die erforderliche Erhöhung der Transparenz in der Wertschöpfungs- und Lieferkette. Logistikunternehmen entwickeln sich zu Logistikgeneralunternehmen, die neben dem eigenen Fuhrpark im Auftrag ihrer Kunden das Management des Warenflusses durch die gesamte Lieferkette koordinieren (Track and Trace).

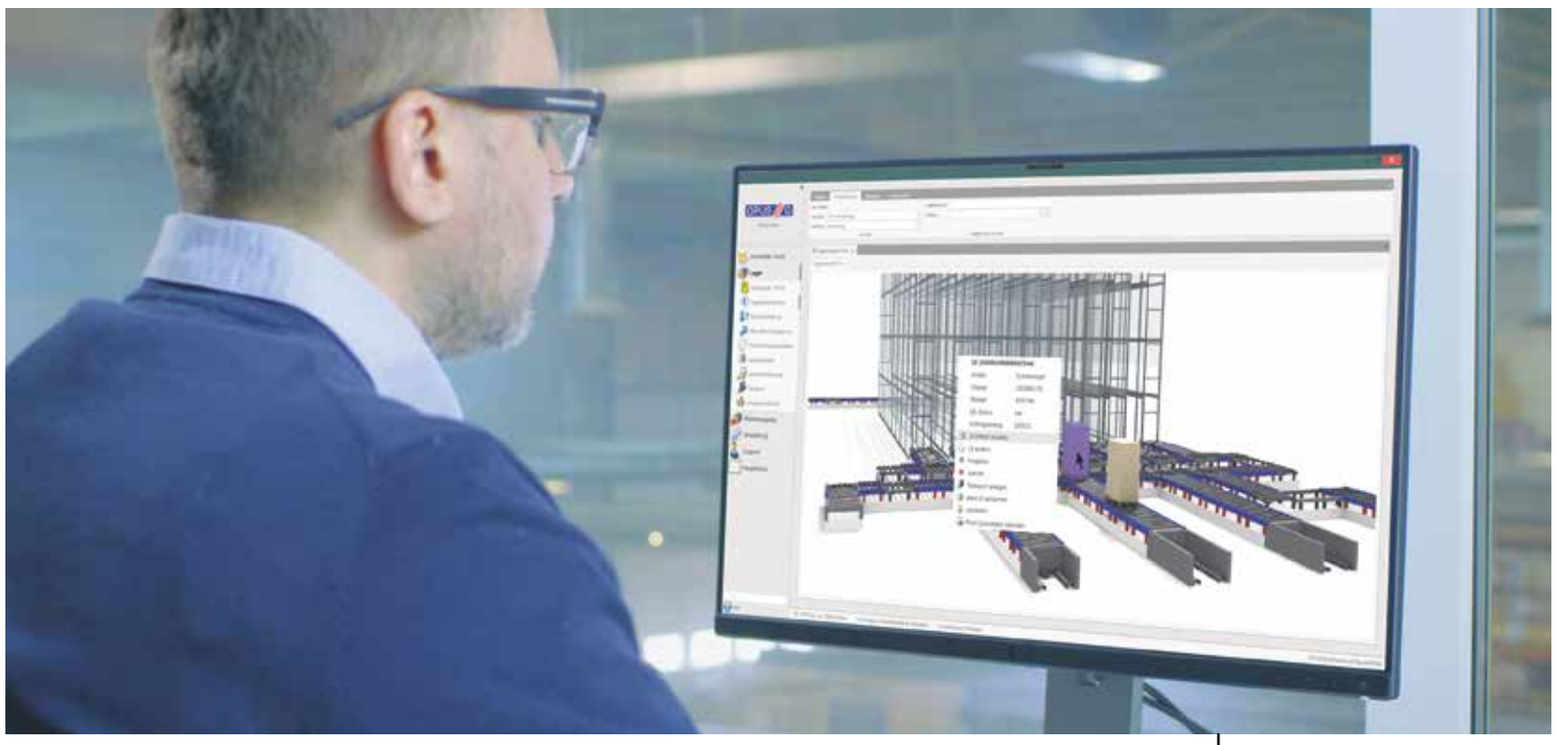
3. „Green Logistics“ und alternative Antriebstechnologien

Ob die Planung am LNG-Terminal, mit dem unter anderem in der Binnenschifffahrt im wahrsten Sinne des Wortes Fahrt aufgenommen wird, oder die Entwicklung zur H2-Region, mit der eine Antriebsalternative im Güterverkehr der Straße geschaffen werden kann: „Green Logistics“ hat eine große Bedeutung für die gesamte Branche und die Reduzierung von Treibhausgasemissionen im Güterverkehr.

4. Fachkräftemangel

Ein wesentlicher Faktor, der die Angebotsseite der Gleichung beeinflusst, ist die Verfügbarkeit von Lkw-Fahrern. Personalwirtschaftlich werden Fahrer zunehmend als „gemeinsam genutzte Ressource“ beispielsweise von Lagerhaltung, Logistik, Bauindustrie und Fertigung betrachtet. Sie können in unterschiedlichen Branchen eingesetzt werden, daher konkurrieren diese Branchen um den gemeinsamen Arbeitskräftepool – neben den großen Betrieben sind es eine Vielzahl mittelständischer Unternehmen, für die Transportlogistik von der Seefracht bis zum Stückguttransport lebenswichtig ist.

Der Landkreis Stade nimmt als direkter Nachbar zu Hamburg eine herausragende Position in dieser Logistik-Drehscheibe für Nordeuropa ein. Nicht zuletzt mit dem Hafen Stade, der mit tideunabhängigem Zugang für Seeschiffe den Umschlag und die Lagerung von Massen- und Stückgütern ermöglicht. In der Vielzahl an Einflussfaktoren und Trends wird in der südlichen Metropolregion Hamburgs an Lösungen und Konzepten gearbeitet – das gilt für Airbus, Dow und die Aluminium Oxid Stade GmbH ebenso wie für die Karl Meyer AG, Pape Logistics, die EGV AG und weitere Akteure. Ein besonderes Projekt ist dabei die „Projektkoordination Wasserstoffwirtschaft“: Die regionalen Potenziale der ansässigen Betriebe und geologischer Besonderheiten werden als Keimzellen genutzt, um konkrete Projektansätze für eine Wasserstoffwirtschaft zu entwickeln. Federführend durch das Transferzentrum Elbe-Weser im Auftrag des Amts für Regionale Landesentwicklung Lüneburg. Kurz: Der Landkreis Stade hat viel mehr zu bieten als einen Autobahnanschluss – wir können heute schon Zukunft machen.



Information per Maus-Klick: So sieht die 3D-Visualisierung für die Lagerlogistik auf dem Bildschirm aus.

Pioniertat mit „Schwarzwälder Kirsch“

So hat der Software-Entwickler OPUS//G (Jork) die Logistik und die Produktion von Coppenrath & Wiese digitalisiert

digital KONKRET
digital@business-people.de

Die Geschichte des Software-Unternehmens OPUS//G beginnt vor 20 Jahren mit einem Paukenschlag: András Rajk, Ingenieur mit Schwerpunkt Raumfahrt, bewirbt sich bei der Conditorei Coppenrath & Wiese um den Auftrag, die Lagerlogistik mit einem Software-System auf Vordermann zu bringen. Tatsächlich bekommt der Jorker den Zuschlag und setzt sich gegen die starke Konkurrenz der großen IT-Anbieter durch. Sein Vorteil: Rajk bietet eine passgenaue Lösung, weil er erkennt, dass Software von der Stange die individuellen Vorgaben nie zu 100 Prozent erfüllen kann. Diesem Prinzip ist sein Unternehmen bis heute treu geblieben – seit 2001 firmiert Rajk unter dem Namen OPUS//G: Objektorientierte Programmierung und Systemtechnik.

In einer ehemaligen Kapitänsvilla direkt am Deich in Jork arbeiten heute 25 Mitarbeiter, von denen der Großteil Software-Entwickler sind. Das Team schafft hier täglich neue Lösungen für die Anforderungen der Kunden im Bereich der Lagerverwaltung und Produktionssteuerung, sorgt also für einen reibungslosen Wareneingang, einen problemlosen Materialfluss und steuert die nachgeschaltete Kommissionierung bis hin zum Warenausgang. Ein Teil der Mannschaft arbeitet an einem zweiten Standort in Wedel in der Nähe der dortigen Fachhochschule. So haben auch die Mitarbeiter nördlich der Elbe die Option, auf ihrer Elbseite für OPUS//G tätig zu sein.

Aber bitte mit Sahne . . .

Was OPUS//G leistet, wird am besten an einem Beispiel deutlich: Wenn Coppenrath & Wiese die berühmte Festtagstorte „Schwarzwälder Kirsch“ produziert, sind dazu bis zu 30 verschiedene Zutaten und 15 Arbeitsgänge nötig. Bei einem Tagesausstoß von 55 000 (!) Torten muss der Hersteller sicherstellen, dass die einzelnen Bestandteile im Falle einer Reklamation zurückverfolgt werden können: Wer hat was wann unter welcher Chargennummer geliefert. „Schwarzwälder Kirsch“ wird im Werk Mettingen produziert. Der Tagesausstoß lässt erahnen, welche Mengen an Zutaten benötigt werden – unter anderem 80 000 Liter Sahne. Täglich.

Firmengründer András Rajk (rechts) und Prokurist Johannes Hahn beraten Kunden, die den Materialfluss in ihren Unternehmen optimieren möchten. Fotos: OPUS//G

Die Chargenrückverfolgung ist ein kleiner Bestandteil der umfassenden IT-Lösung, die OPUS//G für das Food-Unternehmen entwickelt hat. Mittlerweile wird der gesamte Materialfluss gesteuert und überwacht – vom Wareneingang über die Produktion bis zum Warenausgang. Die Software steuert die Abläufe und überwacht sowohl automatisierte als auch manuelle Schritte. Im vorigen Jahr wurde eine weitere neue Produktionsstätte mit der Software von OPUS//G in Betrieb genommen. Johannes Hahn: „Die Produktion einer Torte ist viel komplexer als auf den ersten Blick ersichtlich. Unsere Software weiß von jedem Zwischenprodukt genau, welche Bestandteile aus welcher Charge enthalten sind. Über unser Manufactoring Executing System – kurz MES – steuern wir zudem exakt, was wann in welchem Zustand für den nächsten Arbeitsschritt zusammengefügt werden muss. Das System meldet auch, wenn bestimmte Zutaten nicht bereitstehen und ordert Nachschub aus dem Lager. Oberstes Ziel: Die Bänder dürfen nicht stehen.“

Hahn weiter: „Coppenrath & Wiese ist ein großer Kunde aus dem Food-Bereich, aber unser System ist auf alle Branchen übertragbar.“ Zu den Kunden von OPUS//G zählen Großhändler aus dem Bekleidungssegment wie HB Protective Wear aus Koblenz mit 120 000 verschiedenen Artikel, Lagerlogistiker und E-Commerce-Kunden oder das Landmaschinen-Handelsunternehmen LVD Krone, das rund 40 000 Ersatzteile für die eigene Werkstatt, 15 Filialen und regionale sowie internationale Kunden verwaltet.

Vielseitige Anwendungsmöglichkeiten

Was macht OPUS//G besonders? Dazu Johannes Hahn: „Die meisten Mitbewerber bieten standardisierte Prozesse an, auf die die Abläufe in den Unternehmen der Kunden angepasst werden müssen. Wir haben uns gegen die Standardisierung entschieden. Unsere Basisobjekte, die wir individuell für jeden Kunden zusammenfügen können, sind einzelne Rechnerfunktionen. Im Falle von Coppenrath & Wiese kommen wir da auf etwa mehrere 1000 Einzelfunktionen. Das ist die Basis für unsere Programmierung und ermöglicht den hohen Grad der Individualisierung. Zudem hebeln wir damit die Schnittstellenproblematik aus. Warenwirtschafts- beziehungsweise ERP-System können problemlos integriert werden.“ Was Hahn besonders freut: „Vor allem produzierende Mittelständler aus ganz Deutschland setzen auf unsere Lösung.“

Nachdem OPUS//G seinen Produkten in der Bildschirmdarstellung ein neues Design verpasst hat, kommt nun eine Neuentwicklung für die Lagerlogistik auf den Markt: „Wir bieten eine voll bedienbare 3D-Visualisierung an. Das Lager erscheint dreidimensional auf dem Bildschirm. Wir wissen zu jedem Zeitpunkt, an welchem Ort sich welche Palette befindet und können uns per Maus-Klick weitere Informationen beschaffen“, sagt Johannes Hahn. Im nächsten Schritt sei der Einsatz der HoloLens II denkbar: „Dann werden die Mitarbeiter im Lager über Augmented Reality direkt zum Einsatzort im Lager navigiert, um dort visuell eingespielte Tätigkeiten auszuführen. Wir stehen am Anfang einer neuen Technologie.“ wb

» **Web: www.opus-g.de**

„Ich habe keinen Fahrermangel!“

Detlev Dose, Inhaber von STS - Seevetaler Transport Service GmbH, zum Thema Fachkräfte, Einkommensniveau und Wertschätzung in der Transportbranche

Der jüngste Streik der Security-Mitarbeiter an den bundesdeutschen Flughäfen ist Detlev Dose, Inhaber der STS - Seevetaler Transport Service GmbH, in Seevetal/Beckedorf, noch höchst präsent: „Wenn die Mitarbeiter dort 20 Euro Stundenlohn fordern, dann müsste der Lkw-Fahrer, der 40 Tonnen sicher durch die Lande fährt, 40 Euro bekommen. Ganz ehrlich: Ich wäre froh, wenn ich ihm das Geld bezahlen könnte!“ Dose weiß, dass so eine Aussage wieder für böse Kommentare in der Branche sorgen wird, aber er meint es ernst: Gut ausgebildete Lkw-Fahrer verdienen viel mehr als sie bekommen. Und es wird aus Sicht des Unternehmers höchste Zeit, dass sich hier etwas tut.

Dose ist Realist genug, dass Gehälter in dieser Höhe derzeit illusorisch sind. Er kennt die Preise, die mageren Margen und die Auftraggeber, die gerade im Bereich der Logistik versuchen, Geld zu sparen. Er sagt: „Vor fünf Jahren lag das Einkommen eines Lkw-Fahrers bei 1800 bis 2000 Euro brutto. Ich habe damals schon gefordert, die Gehälter auf 2100 bis 2500 Euro anzuheben und das meinen Leuten auch bezahlt. Wer Qualität will, muss seine Mitarbeiter entsprechend entlohnen.“ Er geht davon aus, dass die Gehälter weiter steigen werden – auf 3000 bis 3500 Euro in den kommenden drei bis fünf Jahren. Gründe: der latente Fahrermangel, der den Transportunternehmen seit Jahren schwer zu schaffen macht, und die steigenden Anforderungen an die Ausbildung.

Multifunktion als smarte Lösung

Dazu sagt Dose: „Ich habe keinen Fahrermangel! Wir haben 14 Lkw und für jedes Fahrzeug einen festen Fahrer. Zusätzlich beschäftige ich zwei Multifunktionskräfte, die unter anderem auch die entsprechenden Führerscheine besitzen und im Krankheitsfall einspringen können. Außerdem habe ich weitere vier Mitarbeiter mit Vollausbildung, die ebenfalls fahren können – darunter beispielsweise der Fuhrparkleiter.

Fortlauf auf Seite 22

Autonomes Fahren aus Sicht des Mittelstandes

Viel wird derzeit über autonomes Fahren gesprochen. Die HHLA steht gemeinsam mit MAN bereits vor einer Erprobungsphase auf der A7 (Seite 12). Detlev Dose wäre als klassischer Transportdienstleister von dieser Entwicklung direkt betroffen, er ist allerdings recht gelassen: „Ja, autonomes Fahren wird irgendwann kommen. Die Frage ist nur, wo das sein wird. In Stadtbereichen ein Fahrzeug mit mehr als zwölf Tonnen autonom auf die Reise zu schicken, das sehe ich in den kommenden 50 Jahren nicht. Und dasselbe mit einem vollbeladenen 40-Tonner sehe ich schon gar nicht. Dafür sind weder unsere Autobahnen geeignet, noch haben wir die dafür sichere und leistungsfähige Daten-Infrastruktur.“ Zudem müsse die Gesetzgebung angepasst werden.

Einen Ansatzpunkt hält Dose allerdings für sehr sinnvoll: „Das Bilden von Lkw-Konvois, bei denen ein Fahrzeug die Leitfunktion übernimmt und sich andere Lkw einfach dranhängen. Das nützt dem Umweltschutz und der Sicherheit. Das ist technisch machbar und kann als geschlossenes System funktionieren. Entsprechende Tests sind bereits absolviert. Ich rechne damit, dass Konvois in den kommenden fünf Jahren Realität werden. Nur: Das ist ein Thema für die großen Player unserer Branche. Ein mittelständisches oder gar kleines Unternehmen, und das ist die Masse, kann dies finanziell nicht leisten. Hier wäre es wünschenswert, dass der Staat unterstützt – beispielsweise durch eine Einrichtung wie das TZEW, das im Elbe-Weser-Raum Unternehmen unter anderem bei der Digitalisierung berät. wb

Fortlauf von Seite 21

So sind wir gut aufgestellt und verlässliche Partner für die Wirtschaft.“ Pro Jahr bildet STS einen Berufskraftfahrer aus.
Der Unternehmer verweist auf eine Untersuchung, die Auskunft darüber gibt, was den Beschäftigten der Branche wichtig ist. Dose: „Ganz oben: Wertschätzung! Ich spreche intern deshalb auch nicht von Kraftfahrern. Unsere Fahrer sind die Außendienstrepräsentanten von STS. Sie sind das Gesicht der Firma. Wenn sie einen guten Job machen und verlässlich sind, dann kommt uns das als Unternehmen und vor allem unseren Kunden zugute.“
Zu den weiteren Punkten auf der Wichtigkeitsskala zählen Begriffe wie Respekt, Ansprechpartner haben, gute Ausrüstung, Förderung, Gesundheitscheck und Verlässlichkeit. Dose: „Das Gehalt kam erst an achter Stelle.“ Dose hat das seit Jahren erkannt und auch in B&P immer wieder gefordert, die Berufsgruppe der Kraftfahrer mehr wertzuschätzen und besser zu behandeln: „Ohne sie wären die Regale im Supermarkt leer. Es gibt keinen Grund, Fahrer geringschätzig zu behandeln. Auch ein Dankeschön wäre einfach mal eine nette Geste.“
Dose selbst investiert nicht nur in neue Lkw, sondern auch in die Ausstattung: „Das beste Fahrerhaus, den besten Sitz. Obwohl wir nur auf der Kurz-, allenfalls mal der Mittelstrecke unterwegs sind, gibt es bei uns die Anweisung, dass der Fahrer Halt macht und sich eine halbe Stunde aufs Ohr legt, wenn er mal an den toten Punkt kommt. Diese Extrapause ist manchmal nötig. Niemand hat einen Nutzen, wenn es zum Unfall kommt.“ wb

» **Web: http://www.sts-logistik.de/**

Neues STS-Projekt

Derzeit verfolgt Dose ein ambitioniertes Projekt, für das er noch Partner sucht: Er will einen Ausbildungs-Lkw bauen lassen: einen 3,49-Tonner, der mit dem Führerschein Klasse B gefahren werden darf, aber ausgestattet werden soll wie ein großer Lkw – mit digitalem Tacho, Telematik und einem Maut-Dummy. Dose: „So können angehende Fahrer diese Systeme frühzeitig erlernen und verinnerlichen und kleinere Lasten transportieren, bevor sie dann den Führerschein Klasse C machen und auf die großen Fahrzeuge wechseln.“ Er rechnet mit Kosten von etwa 50 000 Euro und würde sich über Unterstützer freuen.

Geschäftsführer Frank Dede (von links) mit seinen Mitarbeitern Heiko Willers, Marc Tiedemann und Georg Martens im Autohaus Dede an der Altländer Straße in Stade. Fotos: Julia Balzer

Mobile Vielfalt für jedes Gewerbe

Das Autohaus Dede: Fiat ergänzt das Sortiment des langjährigen Toyota-Vertragshändlers in Stade

Seit 1976 gibt es das Toyota Autohaus Dede in der Altländer Straße in Stade – Vertragspartner einer der erfolgreichsten Automarken der Welt. Seit sechs Jahren richtet sich Geschäftsführer Frank Dede zwar nicht völlig neu aus, schlägt aber eine andere Richtung ein. „Wir konnten mit Fiat neue Kunden hinzugewinnen“, sagt er und ist froh über die Entscheidung, insbesondere die gewerblichen Kunden mit dieser Marke anzusprechen. „Fiat Professional“ heißt die Transporter-Sparte des italienischen Autobauers, die bekannt ist für die Vielfalt an Pritschenwagen, Personen- und Warentransportern sowie für ihre Fahrgestelle. „65 Prozent aller Wohnmobile fahren mit einem Fiat Chassis“, freut sich Frank Dede in Hinblick auf das seit Jahren wachsende Wohnmobilgeschäft. Im Autohaus Dede gibt es zwar keine Wohnmobile zu kaufen, aber viele Wohnmobilisten haben Stade nicht nur wegen des jüngst ausgezeichneten Wohnmobilstellplatzes auf ihrer Reiseroute, sondern auch wegen des umfangreichen Wohnmobilservices in der Altländer Straße. Für Handwerksbetriebe, Speditionen, Frisch- und Kühldienste, Dachdecker oder Kurierdienste bietet „Fiat Professional“ eine Vielzahl an Sonderlösungen, die flexible Aufbauten vorsehen und damit für jegliche Branchen individuell einsetzbar sind. Auch als reiner Personentransporter punktet Fiat mit viel Komfort und vor allem mit viel Platz. „Fiat bietet ein sehr gutes Preis-Leistungsverhältnis und gibt bei seinen Transportern als Sonderbonus eine Vier-Jahres-Garantie“, ist Frank Dede von seinen Nutzfahrzeugen begeistert. Natürlich seien auch die Faktoren Dienstleistung und Service von großer Bedeutung. Die Bindung zum Kunden ist eng – und zu den Mitarbeitern ebenso. Das erklärt, weshalb so viele Mitarbeiter schon seit vielen Jahren im Unternehmen sind und vom Fachkräftemangel hier etwas weniger zu spüren ist als anderswo. Auch andere Marken als Toyota und Fiat können den Werkstattservice des Autohauses Dede in Anspruch nehmen und von der Kompetenz und dem breiten Angebot an Serviceleistungen wie zum Beispiel der Bereitstellung von Ersatzfahrzeugen profitieren. bal

» **Web: www.autohaus-dede.de**

EGV | AG
FOOD IST UNSER BUSINESS

Logstikzentrum Stade

Die EGV|AG zählt mit sechs Standorten (Unna, Stade, Eberswalde, Güstrow, Herford und St. Gangloff) zu den führenden Lebensmittelgroßhändlern Deutschlands.

Das Logistikzentrum in Stade hat eine Gesamtlagerfläche von 6500 m².

Unter der Betriebsleitung von Thomas Schmitz werden 1100 Kunden mit Lebensmitteln in die Liefergebiete Niedersachsen, Hamburg, Bremen und Schleswig-Holstein beliefert. Zu den Kunden gehören Großverbraucher der Gemeinschaftsverpflegung, Hotellerie, Betriebsgastronomie, soziale Einrichtungen sowie Catering- und Systembetriebe.

Ein moderner Fuhrpark bestehend aus temperaturüberwachten Doppelkammer-LKW sorgt dafür, dass eine kombinierte Auslieferung unterschiedlich temperierter Waren mit nur einem Fahrzeug möglich ist.

Als Ausbildungsbetrieb für die Berufe Kaufmann/-frau im Groß- und Außenhandel, Fachkraft für Lagerlogistik, Fachlagerist/-in und Berufskraftfahrer/-in gilt die EGV als sicherer Arbeitgeber. Jährlich werden qualifizierte junge Nachwuchskräfte ausgebildet.

EGV Lebensmittel für Großverbraucher AG
Hauptstraße 4 • 21714 Hammah

04144-209118
info.stade@egv-group.de
www.egv.de

LEIDENSCHAFT

EGVUnnaAG
EGV AG
egvag

KOLUMNE

ENGEL&VÖLKERS COMMERCIAL

Immobilien im Fokus

Von **Anton Hansen**

Flächenknappheit durch Onlinehandel eröffnet neue Potenziale für Hamburger Logistik

Der Megatrend Digitalisierung sorgt auch am Hamburger Immobilienmarkt für einschneidende Veränderungen: Jährlich verzeichnet der Onlinehandel ein Umsatzwachstum von bis zu 20 Prozent. Private Einkäufe werden zunehmend nicht mehr nur vom heimischen Computer, sondern auch via Smartphone oder Tablet getätigt und die Produkte werden dem Kunden bis vor die Haustür geliefert.
Aus diesem Grund ist in den letzten Jahren ein signifikanter Anstieg des Flächenbedarfs an Logistikimmobilien in Hamburg entstanden – immer größere Warenmengen müssen zwischengelagert, sortiert und umgeschlagen werden. Die Folge: Im Raum Hamburg ist die Flächenknappheit am Logistikimmobilienmarkt inzwischen Realität.
Meiner Meinung nach sind innovative Handlungsansätze gefragt, die durch nachhaltige Ressourcennutzung und durchdachte Gebäudekonzepte eine höhere Qualität im Objektstandard gewährleisten, um die Attraktivität Hamburgs als Gewerbe- und Logistikstandort zu wahren und den Standort zukunftsfähig zu machen. Die aktuelle Marktlage zeigt, dass der Anreiz zur Umsetzung solcher Ideen nicht nur für die Unternehmen selbst besteht, auch für Investoren sind Logistikflächen und Lagerhallen durch den Nachfrageüberhang in Hamburg längst zur beliebten Assetklasse geworden. Ambitionierte Neubauprojekte erweisen sich aufgrund der Angebotsknappheit oft auch in dezentralen Lagen als rentabel und sind, je nach kalkuliertem Aktionsradius, in unterschiedlichen Dimensionen realisierbar.
Ein aktuelles Beispiel ist der Speditions- und Logistikdienstleister Hermes: Mit seinem neuen Verteilerzentrum im Herzen von Hamburg-Billbrook zeigt sich, wie die urbane Logistik von morgen funktionieren kann. Auf rund 50 000 Quadratmetern können dank steigender Kapazitäten und moderner Gebäudetechnik ab April pro Tag bis zu 250 000 Pakete umgeschlagen werden. Der nachhaltige Transport gehört ebenfalls zum Zukunftskonzept des Anbieters: 1500 Fahrzeuge mit Elektromotor werden das Hamburger Stadtgebiet beliefern. Auch bei der Energieversorgung denkt das Unternehmen wegweisend: Die Fahrzeug-Akkus werden an insgesamt 40 Ladestationen auf dem Gelände des Verteilerzentrums aufgeladen.
Ich denke, dass Konzepte wie diese auch in den kommenden Jahrzehnten eine funktionierende Hamburger Logistik gewährleisten, die sich nicht zuletzt in der gesamtkonjunkturellen Entwicklung der Hansestadt positiv niederschlagen wird.

Anton Hansen ist bei Engel & Völkers Commercial Hamburg als Bereichsleiter für Industrie- und Logistikimmobilien verantwortlich. Überregionale Markterfahrungen an den Standorten Hamburg und Berlin sowie seine umfassenden Kenntnisse aus seiner vorangegangen Tätigkeit im Bereich Projektconsulting erlauben ihm eine ganzheitliche Perspektive auf die Entwicklungen der Logistikbranche. Ausgehend von den ihm bestens vertrauten Ansprüchen und Bedürfnissen mittelständischer Unternehmen ist der Immobilienökonom Experte für strategische Gewerbeimmobilienkonzepte und Zukunftsszenarien am Hamburger Markt für Logistikimmobilien.

» **Fragen an den Autor? HamburgCommercial@engelvoelkers.com oder unter 0 40/36 88 100.**

„Die Zeit der Containerriesen wird zu Ende gehen“

Fraunhofer CML: Prof. Dr. Carlos Jahn über autonome Schiffe und den Einsatz Künstlicher Intelligenz an Bord

Die Simulation beispielsweise von Schiffsmanövern in Häfen gehört im CML zum Alltagsgeschäft.

digital KONKRET
digital@business-people.de

Prof. Dr. Carlos Jahn kam 2008 als Einzelkämpfer an die TUHH. Heute hat er mehr als 50 Mitarbeiter in seinem Team und plant bereits eine kräftige Aufstockung. Aus dem Fraunhofer Center soll ein Institut werden.

Von Wolfgang Becker

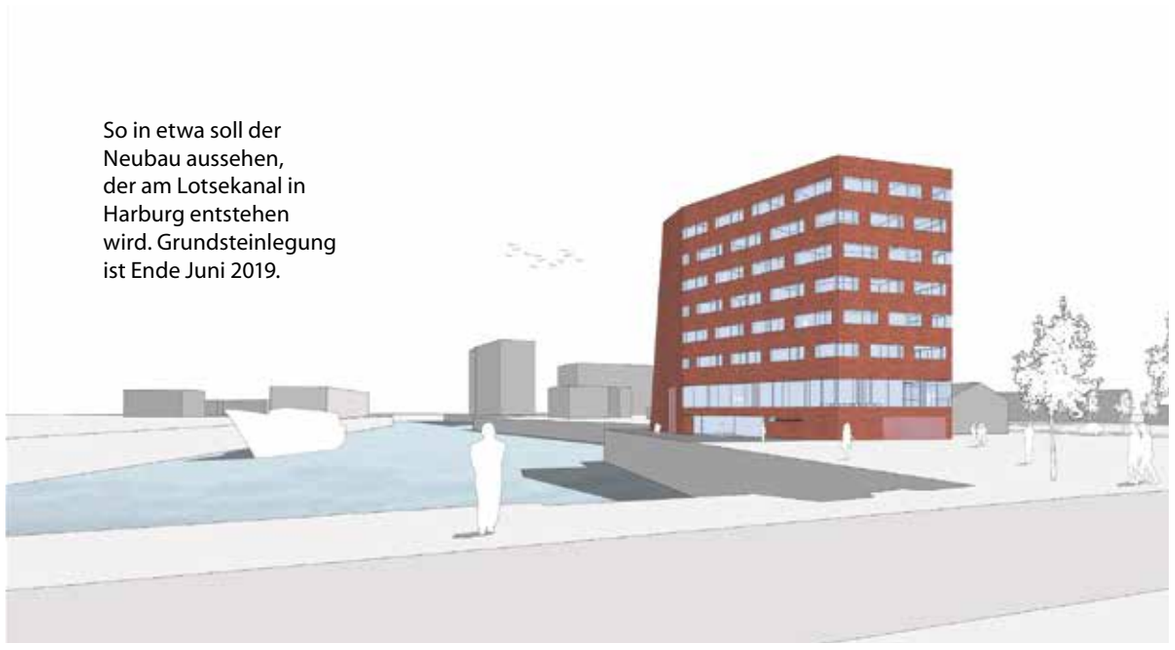
Autonome Autos sind derzeit ein großes Thema in den Medien, aber autonome Schiffe? Tatsächlich baut eine norwegische Werft derzeit ein elektrisch betriebenes Frachtschiff. Die „Yara Birkeland“ soll ab 2022 auf einer Route in den norwegischen Küstengewässern Container für den Düngemittelhersteller Yara transportieren – und das nach einer Testphase autonom. Das Unternehmen will damit bis zu 40 000 Lkw-Touren pro Jahr ersetzen – in einem Land, das voll auf E-Mobilität setzt und dafür reichlich staatliche Unterstützung springen lässt.

Immerhin: Der Anfang ist gemacht. Und auch für Prof. Dr. Carlos Jahn, Leiter des CML Fraunhofer-Centers für Maritime Logistik und Dienstleistungen in Harburg, ist der autonome Schiffsverkehr durchaus ein Thema. Allerdings sagt er auch: „Bis das Realität wird, sind noch viele rechtliche und auch wirtschaftliche Fragen zu klären.“ Gleichwohl arbeitet das CML-Team daran, Systeme zu entwickeln, die den Menschen an Bord unterstützen – bei der Navigation, bei der Maschinensteuerung und -überwachung, beim Thema Instandhaltung und auch bei Anlegemanövern. Die automatische Einparkhilfe ist also keineswegs nur ein Kfz-Thema.

Für den Hamburger Hafen gibt es laut Jahn noch keine konkreten autonomen Anwendungsprojekte, wohl aber einen Zwei-Stufen-Plan: „Im ersten Schritt entwickeln wir Systeme, die die Besatzung unterstützen und letztlich auch dazu führen, dass der Personaleinsatz an Bord reduziert werden kann. Der zweite Schritt wäre dann der Einsatz unbemannter Schiffe, aber das ist auf internationalen Gewässern meines Erachtens noch Zukunftsmusik. Auch aus wirtschaftlichen Gründen: Die Schiffsmannschaften sind ja nicht nur ein Kostenfaktor, sie sorgen auch dafür, dass Kosten gering gehalten werden – zum Beispiel wenn selbst aufwendige Reparaturen auf See, also während der Fahrt, durchgeführt werden. Unbemannte Schiffe müssten bei Reparatur im nächsten Hafen ihre Fahrt für einen Werftaufenthalt unterbrechen.“

Ein Zwei-Stufen-Plan

Jahn: „Künstliche Intelligenz spielt in der Logistik zunehmend eine Rolle. Zum Beispiel bei der Steuerung von Container-Bewegungen. Hier geht es unter anderem darum, die Ankunftszeiten der Lastwagen an den Terminals zu optimieren.“ Bei Fraunhofer CML werden Konzepte und Systeme für die Schifffahrt und den Hafenbetrieb entwickelt. Automatisierung, Elektrifizierung, das Internet der Dinge, Sensorik – all diese Themen spielen eine Rolle, wenn es zum Beispiel darum geht, einen 0-Emission-Port zu schaffen, einen Hafen, der ohne Emissionen auskommt. Aber: „Wir haben die Erkenntnis gewonnen, dass Entwicklungen häufig länger dauern, als wir meinen. Allerdings sind die Veränderungen dann oft auch größer, als wir zuvor erwartet haben. Die ersten Container wurden noch belächelt, heute dominieren sie den Welthandel“, sagt der Professor. Seine Prognose: „Autonome Schiffe haben das Potenzial, die Logistik zu verändern. Die Zukunft gehört kleineren Schiffen, die viel flexibler eingesetzt werden können. Die Zeit der Containerriesen wird zu Ende gehen.“



So in etwa soll der Neubau aussehen, der am Lotsekanal in Harburg entstehen wird. Grundsteinlegung ist Ende Juni 2019.

20 Millionen Euro für die Wissenschaft

Am Lotsekanal in Harburg wird für das Fraunhofer CML Centrum für Maritime Logistik neu gebaut – Grundsteinlegung Ende Juni 2019

Ende Juni soll der Grundstein für das CML Fraunhofer-Center für Maritime Logistik und Dienstleistungen am Lotsekanal im Harburger Binnenhafen gelegt werden. Unter der Leitung von Professor Dr. Carlos Jahn von der Technischen Universität Hamburg (TUHH) entsteht direkt an der Kaimauer ein Forschungszentrum rund um die Handelsschifffahrt und den Hafenbetrieb. Jahn und sein derzeit 52-köpfiges Team erforschen und entwickeln unter Laborbedingungen und an Simulatoren Lösungen für die Schifffahrt der Zukunft.

In den vergangenen Jahren hat sich der Professor intensiv mit dem Bauprojekt beschäftigt. Die nun vorliegende Lösung beschert dem Standort ein weiteres wissenschaftliches Zentrum. In dem Gebäude ist Platz für Büros und Arbeitsräume (1600 Quadratmeter) und ein Technikum (800 Quadratmeter). Im ersten Obergeschoss wird eine Eventetage eingerichtet, um das maritime Thema ansprechend zu präsentieren. Zum Lotsekanal hin bekommt das CML große Tore und einen Ponton auf dem Wasser. Von dort aus sollen unter anderem Versuche mit autonom gesteuerten Modellschiffen gestartet werden.

Neu im CML, das derzeit noch auf dem TUHH-Campus zu Hause ist, wird der Bereich Hafentechnik sein. Weitere Themen sind die Schiffsführungstechnik, die globale Schiffskommunikation (Schiff – Land, Flottensteuerung) und die Hafenplanung. Letztere greift auf Simulatoren zurück. Auf großen Bildschirmen wird dargestellt, wie beispielsweise ein 400 Meter langes Containerschiff gedreht und rückwärts an den Containerterminal bugsiert werden kann.

„Um das alles abzudecken, werden wir nach und nach den Mitarbeiterbestand aufbauen,“ kündigt Professor Jahn an. Sowohl der Name Fraunhofer als renommierte Forschungseinrichtung als auch der maritime Standort in der Nähe der TUHH seien dabei von großem Vorteil. Künftig sollen mehr als 90 Fraunhofer-Mitarbeiter in Harburg arbeiten. Damit hätte das Center eine Größe erreicht, die Voraussetzung zur Bildung eines eigenen Instituts ist. Zurzeit ist das CML noch ein – wenn auch weitgehend autark arbeitender Teil – des Fraunhofer Instituts für Materialfluss, Technik und Logistik in Dortmund.

Rund 20 Millionen Euro wird es kosten, die räumlichen Voraussetzungen für den Weg ins selbstständige Institut zu schaffen. Zehn Millionen kommen aus EU-Mitteln, fünf Millionen von der Hansestadt Hamburg und weitere fünf Millionen vom Bund beziehungsweise über Fraunhofer. Den Einzug plant Jahn für 2021. wb

» **Web: https://www.cml.fraunhofer.de/**

HEIDEMANN
Baustoffrecycling

Die Heidemann Recycling GmbH ist zertifizierter Entsorgungsfachbetrieb für alle Tätigkeiten nach Kreislaufwirtschaft- und Abfallgesetz (KrW-/AbfG) und Gründungsmitglied in der Entsorgergemeinschaft Niedersachsen und Bremen e.V.

Wir stehen für eine optimale und umweltgerechte Aufbereitung, Verwertung und Entsorgung zur Schonung unserer Umweltressourcen.

Zur Verstärkung unseres Teams in Düdenbüttel suchen wir zum nächstmöglichen Zeitpunkt

einen Disponenten (m/w/d) in Vollzeit

Ihre Aufgaben:
- Selbstständige Disposition unserer 6 Fahrzeuge plus externer Spediteure unter Einhaltung aller gesetzlich relevanten Vorschriften
- Sicherstellung des optimalen Warenstroms sowie der Fuhrparkauslastung
- Kostenrechnung und Kostenkontrolle des Fuhrparks
- Erstellung von Angeboten und Einholen von Transportgenehmigungen
- Sicherstellung der Betriebsbereitschaft unseres Fuhrparks
- Durchführung von Ein- und Ausgangsverwiegungen an der Fahrzeugwaage
- Auftragserfassung in unserem Warenwirtschaftsprogramm Emos

Das bringen Sie mit:
- Kfm. Berufsausbildung, idealerweise im Bereich Abfall und/oder Logistik
- Erfahrung in der LKW-Disposition und Mitarbeiterführung
- Verantwortungsvolles und unternehmerisches Denken
- Organisationsgeschick und Bereitschaft zu Samstagsarbeit

Das bieten wir Ihnen:
- Eine verantwortungsvolle und abwechlungsreiche Position in einem etablierten Familienunternehmen
- Einen krisensicheren Arbeitsplatz, leistungsgerechte Bezahlung, durch den Arbeitgeber bezuschusste betriebliche Altersvorsorge und 30 Tage Urlaub
- Eine angenehme Arbeitsatmosphäre in einem engagierten und hilfsbereiten Team

Haben Sie Interesse an dieser abwechslungsreichen Tätigkeit? Dann freuen wir uns auf Ihre Bewerbung bevorzugt per E-Mail (zusammengefasst in einer PDF-Datei) an:

c.parchow@heidemann-recycling.de
Heidemann Recycling GmbH
Auf den Bleeken 1
21709 Düdenbüttel

www.heidemann-recycling.de *Ideen und Know-how im Umweltschutz*

Zeitsprung: So funktioniert Logistik in der brasilianischen Inselwelt südlich von Salvador/Bahia

Der Schubkarren-Transfer sichert die nächste Mahlzeit…

Von Wolfgang Becker

Schneller, weiter, höher – es scheint keine Grenzen zu geben, wenn es um die Entwicklung neuer Technologie, neuer Strategien und neuer Möglichkeiten geht, noch mehr Geld einzusparen und noch profitabler zu werden. Das gilt auch für die Logistik. Mit 3D-Druck-Strategien werden Transporte schlicht umgangen. Mit Konzepten für die „letzte Meile" wird der Lieferverkehr in den Städten optimiert. Und mit der Digitalisierung werden Hafenverkehre derart beschleunigt, dass der große Konkurrent Rotterdam zumindest gefühlt ein bisschen blasser aussieht. Das ist unsere Hamburger Welt. Doch es gibt noch andere Welten. Zum Beispiel im ewigen Schwellenland Brasilien. In den dortigen Häfen landen natürlich auch die roten und weißen Container der traditionsreichen Reederei Hamburg Südamerikanische Dampfschifffahrts-Gesellschaft, kurz Hamburg Süd, die seit 2017 zur dänischen Reederei Maersk gehört. Doch kommen Sie mit in die Inselwelten südlich von Salvador/Bahia – dort trifft der überraschte Brazil-Besucher auf Logistik aus dem vorletzten Jahrhundert. Und das Beste: Sie funktioniert!

Die „Olivence III" liegt tief im Wasser. Einmal täglich kommt die „Barco de Pesca", das landestypische, zum Frachtschiff umfunktionierte etwa zwölf Meter lange Fischerboot nach Velha Boipeba, dem Hauptort der gleichnamigen Insel knapp 100 Kilometer südlich von Salvador an der Atlantikküste. Autos gibt es auf Boipeba nicht. Alles was hier transportiert werden muss, wird auf einachsige Eselskarren, seltener Handkarren und häufig Schubkarren verladen. Wenn die hölzerne „Olivence III" vom Atlantik in den Wasserarm einbiegt, der Boipeba von der nördlich gelegenen Ilha de Tinharé trennt, erwacht das Fischer- und mittlerweile auch Urlaubsdorf zum Leben. Endlich was los hier im realsten Beachclub der Welt.

Ein skurriles Stillleben

Es ist bereits Nachmittag, und die Sonne brennt sich mit voller Wucht in die staubigen Straßen. Mehrere Dutzend junge männliche Inselbewohner hoffen auf einen Job – trotz 30 Grad Celsius geben sie ihre Schattenplätze auf und eilen zum Anleger. Gleich macht die „Olivence III" fest – beladen mit allem, was auf der Insel benötigt wird. Und das ist wirklich alles. Auf dem Anleger türmt sich binnen kürzester Zeit ein skurriles Stilleben aus Wasserflaschen, Benzinkanistern, Gemüsekisten, Kühlschränken, Möbeln, Säcken, Kartons mit Lebensmitteln und Handelswaren aller Art, auch Baumaterialien wie Ziegel, Fensterelemente und Zement, auf.

Jetzt schlägt die Stunde der Logistiker – junge Männer, die virtuos mit ihren einachsigen Eselskarren rangieren. Sie warten in einer langen Reihe darauf, einen der etwa fünf Stellplätze am Anleger zu bekommen, um dort Ladung aufzunehmen. Die logistische Operation läuft auf Hochtouren. Nachrückende Karren werden in der engen Gasse, die vom Oberdorf zum Hafen führt, hart abgebremst, es folgt eine haarsträubende Wende auf der „Hochachse", wobei der Esel mit Kopf und Hals hochkant an der Hauswand entlangschrammt. Nach diesem abenteuerlichen Manöver geht es mit Höchsttempo 20 Meter rückwärts (!) in die Lücke zwischen den anderen Karren, die bereits beladen werden. Für ein autonomes Containertransport-Vehikel auf dem Terminal Altenwerder wäre das so wohl kaum möglich. Es fehlt die Chaos-Komponente. Digitale Steuerung zur Optimierung der Taktung ist in Boipeba nicht nötig. Wer zuerst da ist, hat den Job. Nach gut einer Stunde ist der Spuk vorbei. Die „Olivence III" tuckert in die untergehende Sonne, ihrem nächsten Ziel entgegen. Der Anleger ist schnell von der Last der Gebrauchsgüter befreit. Im Dorf liefern sich jetzt die Schubkarren-Taxis ein Wettrennen, denn kleinere Mengen werden am besten zu Fuß ausgeliefert. De facto beginnt am Bootssteg im Hafen die berühmte „letzte Meile", also die Strecke, auf der die Ware den Besteller erreicht, in diesem Fall Betreiber kleiner Läden und Restaurants, Dorfbewohner, Gewerbetreibende und die Inhaber der Pousadas, durchweg kleine, teils idyllisch gelegene Hotelbetriebe. Velha Boipeba liegt quasi im Radius dieser Meile.

Wettrennen auf der „letzten Meile"

Die fast romantischen Bilder, die im Hochtechnologieland Deutschland an längst vergangene Zeiten erinnern, dürfen über eines jedoch nicht hinwegtäuschen: Hier geht es ums nackte Überleben. Der bescheidende Transportjob sichert die nächste Mahlzeit. Wer einen Esel plus Einachser hat, kann sich glücklich schätzen. Wer darauf angewiesen ist, Waren mit der Schubkarre zu transportieren, gilt als Tagelöhner und ruiniert nicht selten seine Gesundheit mit permanent viel zu hohen Lasten. Ein Leben von der Hand in den Mund. In der Hoffnung auf den nächsten Job.

Neunachsige Mega-Gespanne

Die langanhaltende Rezession hat das Schwellenland Brasilien vielerorts schwer getroffen. Die Infrastruktur ist zumindest im weiteren Umland der Vier-Millionen-Stadt Salvador, der einstigen Hauptstadt Brasiliens, vielfach marode oder gar nicht erst vorhanden. Kilometerlange rote Pisten mit Felsen und Schlaglöchern sind an der Tagesordnung. Eineinhalb Stunden für 20 Kilometer? Ist halt so. Bahnlinien gibt es so gut wie nicht. Auf den wenigen asphaltierten „Highways" liefern sich übernächtigte, angeblich nicht selten auch vollgekokste Motorista Tag für Tag und vor allem Nacht für Nacht ein nervenzerfetzendes Rennen mit bis zu 45 Meter langen neunachsigen Mega-Gespannen, die bergab gern auch mal Tempo 120 fahren und bergan kaum von der Stelle kommen. Das lebensgefährliche Gegenmodell zur Schubkarren-Logistik im idyllischen Fischerdorf Boipeba.

Die ersten umweltfreundlichen Hybrid-Van-Carrier im Hamburger Hafen fahren auf dem HHLA-Terminal Tollerort (CTT). Foto: HHLA

HHLA nimmt erste Hybrid-Van-Carrier im Hamburger Hafen in Betrieb

Neue energiesparende und emissionsarme Technik im Hamburger Hafen: Am HHLA Container Terminal Tollerort (CTT) transportieren seit Januar zwei Van-Carrier mit umweltfreundlichem Hybrid-Antrieb Boxen zwischen Schiff, Lager, Bahnhof und Lkw-Gate. Die beiden Prototypen sollen mindestens 15 Prozent weniger Diesel als ihre Vorgänger verbrauchen. Dadurch werden CO_2-, Stickoxid- und Feinstaub-Emissionen deutlich reduziert.

Das Hybrid-Prinzip: Überschüssige Energie, die beispielsweise beim Bremsvorgang oder beim Senken der Last freigesetzt wird, speichert der Van-Carrier (VC) in einer leistungsstarken Lithium-Ionen-Batterie. Im Fahrbetrieb nutzt das Fahrzeug diese Energie aus der Batterie. Der Verbrennungsmotor wird dadurch entlastet. Der Hersteller Konecranes verspricht pro Hybrid-Van-Carrier im Vergleich zu dem zuletzt an den CTT gelieferten diesel-elektrischen Modell eine jährliche Einsparung von mindestens 15 Prozent Treibstoff. Dadurch gehen die Emissionen signifikant zurück: Konecranes prognostiziert eine jährliche Reduzierung um 30 bis 50 Tonnen CO_2 je Van-Carrier.

Die HHLA hat sich unter anderem zum Ziel gesetzt, die CO_2-Emissionen je umgeschlagenem Container zwischen 2008 und 2020 um 30 Prozent zu reduzieren. Bis 2017 gelang bereits eine Reduzierung um 28,9 Prozent. Um das Ziel zu erreichen, setzt die HHLA auf innovative Technik, die sie häufig gemeinsam mit dem Hersteller entwickelt und erstmals auf ihren Anlagen dem harten Realitätscheck im 24/7-Betrieb unterzieht. So hat die HHLA beispielsweise im Jahr 2009 gemeinsam mit der Gottwald Port Technologies, die seit 2017 ebenfalls zu Konecranes gehört, die ersten batteriebetriebenen Containertransportfahrzeuge der Welt am Container Terminal Altenwerder erfolgreich getestet und diese seitdem im Einsatz.

■ Flexible Speicher: Die HHLA hat zu Jahresbeginn an ihrem Container Terminal Altenwerder (CTA) gemeinsam mit Partnern die Forschungs- und Entwicklungsarbeit im Rahmen des Förderprojekts FRESH begonnen (steht für Flexibilitätsmanagement und Regelenergiebereitstellung von Schwerlastfahrzeugen im Hafen). Ziel ist es, die Batteriekapazitäten der am CTA eingesetzten automatischen Containertransportfahrzeuge (AGV) als flexible Speicher in das deutsche Energienetz einzubinden, um so zur Netzstabilität bei der Stromversorgung beizutragen.

Hand in Hand –
so gelingen gute Projekte

Projekt Hedendorf

Projekt Melkerstieg

Projekt Wiesenstraße

Projektentwicklung – Immobilienverkauf – Immobilienverwaltung

Unser Unternehmen ist auf die Projektentwicklung von Immobilien für Wohn- und Geschäftshäuser spezialisiert. Wir investieren in Grundstücke für die eigene Entwicklung, arbeiten mit Projektpartnern zusammen oder sind als Projektmanager für Investoren und Grundstückseigentümer tätig.
Der Erfolg unserer Projekte basiert auf einer sehr guten Vernetzung!

Bei allen Projekten, die wir verwalten, handeln wir immer nach der gleichen Divise: Die Immobilienverwaltung von heute erfordert ein schnelles und gutes Management. Nur eine gepflegte Immobilie ist wertbeständig und renditestark.
Hand in Hand – so gelingen gute Projekte!

SIMON
ImmobilienProjekte

Simon | ImmobilienProjekte GmbH
Poststraße 10
D-21614 Buxtehude
Tel: 04161 / 66 90 6-10
Fax: 04161 / 66 90 6-15
Mail: m.simon@sip-immo.de
www.sip-immo.de