

Pressespiegel

Wirtschaft in Bremen und Bremerhaven,
April 2017



Bremer Rhederverein

gegr. 1884

TITEL

Auf der digitalen Welle

Die Schifffahrt zählt zu Bremens ältesten und wichtigsten Wirtschaftszweigen. Im Zeitalter der Digitalisierung steht sie vor grundlegenden Veränderungen.

Von Wolfgang Heumer

Noch immer ist der Kapitän das Sinnbild eines verantwortungsvollen, aber einsamen Entscheidungsträgers. Ähnlich romantisierend ist das Bild von Reedern und Reedereien in der Öffentlichkeit. Tatsächlich ist die Schifffahrt aber ein (wichtiges) Glied von vielen in den weltumspannenden Transport- und Logistikketten und von einem knallharten internationalen Wettbewerb geprägt. Jetzt wird die Branche zunehmend von der Digitalisierungswelle erfasst, die unter dem Stichwort Industrie 4.0 schon längst über Land schwappt.

„Ohne Zweifel braucht die maritime Wirtschaft mehr Investitionen in die Digitalisierung, um in Zukunft international wettbewerbsfähig zu bleiben“, stellt Dr. Ullrich Hautau, Schifffahrtsexperte der Handelskammer Bremen, im Positionspapier der IHK Nord für die diesjährige Nationale Maritime Konferenz fest. Der vom Bundeswirtschaftsministerium organisierte Branchengipfel ist komplett auf das Thema „Schifffahrt 4.0“ ausgerichtet. Mit Hochdruck bereiten sich Wissenschaft, Wirtschaft und Politik am Schifffahrtsstandort Bremen auf die Digitalisierung vor.

Mit rund 30 Reedereien, mehr als 300 Schiffen, mehr als 700 Mitarbeitern an Land und rund 8.000 Beschäftigten an Bord zählt Bremen neben dem Emsland, Hamburg und dem Alten Land zu den größten Standorten für Schifffahrtsunternehmen in Deutschland. „Die Reedereien sind zu meist mittelständisch geprägt und inhabergeführt“, sagt Michael Vinnen, Vorsitzter des Bremer



Foto: BIZ/OLTA/PHOT

Der Bremer Schlüssel am Bug:
Der Schifffahrtsstandort Bremen
ist in Bewegung.

Rhedervereins, dessen Reederei F. A. Vinnen & Co als älteste bestehende Reederei Bremens und eine der ältesten in ganz Deutschland gilt. Die meisten Mitglieder des Rhedervereins sind in der Trampschifffahrt oder als „Tonnage-Provider“ unterwegs. Anders als die großen Linienreedereien wie Hapag Lloyd oder der weltweite Marktführer Maersk fahren ihre Schiffe nicht nach festem Fahrplan, sondern folgen dem Bedarf an Transportkapazität. Oder sie verchartern ihre Schiffe an eben diese Linienreedereien: „Die langjährigen Kundenbeziehungen, die unsere Mitgliedsunternehmen dabei pflegen, zeugen von der Qualität, die wir bieten können“, betont Vinnen.

Etwa 30 Prozent der Bremer Flotte ist in der Containerschifffahrt unterwegs, 25 Prozent der Schiffe transportieren Öl, chemische oder andere



Die langjährigen Kundenbeziehungen, die unsere Mitgliedsunternehmen pflegen, zeugen von der Qualität, die wir bieten können.

Michael Vinnen Bremer Rhederverein, Vorsitzter

flüssige Produkte. Ein Fünftel ist mit Schwergut oder als Mehrzweckschiff unterwegs, und jeder zehnte Frachter befördert Kohle, Erz, Getreide oder anderes Massengut. Mit dieser Struktur haben die Bremer Schifffahrtskaufleute bislang trotz der weltweiten Krise in der Handelsschifffahrt Kurs gehalten: „Geld verdienen kann hier aber derzeit niemand“, fasst es Vinnen charakterisierend zusammen.

Digitale Plattformen für Frachtbörsen

Möglicherweise könnte die Digitalisierung den Schifffahrtsunternehmen zusätzliche Einnahmen bescheren. „Daten sind längst ein zentrales Wirtschaftsgut. Sie können für Betriebe, die über sie verfügen, je nach Inhalt und Zusammenhang einen enormen Wert haben“, heißt es im von Hautau verfassten Positionspapier der IHK Nord für die Nationale Maritime Konferenz. Der Kammerexperte denkt unter anderem an digitale Plattformen für Frachtenbörsen, die Anbietern von maritimen Transport- und Serviceleistungen neue Vertriebskanäle und damit neue Einnahmemöglichkeiten bieten. Auf der Landseite gibt es ein Paradebeispiel für eine solche erfolgreiche Plattform, weiß Hautau und verweist auf das Start-up FlixBus. Vor vier Jahren ging das erste Fahrzeug an den Start. Heute erzielt das Unternehmen einen dreistelligen Millionenumsatz mit seiner Datenplattform für den deutschen Fernbusmarkt.

Fremd ist der Schifffahrtsbranche das Thema Digitalisierung allerdings schon lange nicht mehr. Der jüngsten PwC-Reederstudie zufolge spielt die Digitalisierung in den Zukunftsszenarien der Reeder bereits „eine so große und maßgebliche Rolle, dass die IT in fast allen Unternehmen eine Aufwertung erfährt. Waren im Jahr 2014 lediglich zwei von drei Führungskräften davon



überzeugt, dass die Reedereien in Kürze deutlich mehr IT-Fachleute an Land brauchen werden, sind es heute schon 9 von 10 Entscheidern“. Insbesondere in der Containerschifffahrt sind Datenanwendungen längst der Alltag, bestätigt Professor Dr. Frank Arendt (im Bild), wissenschaftlicher Geschäftsführer des



Apollo,
Carl Düttner Reederei



Schiffahrtsstandort Bremen

- 30 Reedereien
- mehr als 300 Schiffe
- 700 Mitarbeiter an Land
- 8.000 Beschäftigte an Bord

Foto: BVR

Bremer Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL): „Dort ist die Einbindung in die ganze Transportkette schon weit gediehen.“ So ist es heute möglich, einen Container voller Kaffee den ganzen Weg vom Verschiffen in Ostafrika bis zum Eintreffen in Hamburg oder Bremerhaven zu verfolgen. Künftig wird der Datenfluss aber viel mehr umfassen als einzelne Positionsmeldungen und die Schifffahrt noch stärker zu einem Glied von vielen in der Transportkette machen: „Die Supply Chain der Zukunft wird in Echtzeit gesteuert – und zwar nicht von Menschen“, beschreibt Arendt die kommende Dimension und zitiert dabei Robert Kümmerlen aus der Chefredaktion der Deutschen Verkehrszeitung.

Geschäft mit Daten: Wer bestimmt die Spielregeln?

Als Professor im Masterstudiengang „Integrated Safety and Security Management“ an der Hochschule Bremerhaven weiß Arendt aber auch um die Risiken und Herausforderungen: „Je mehr ich digitalisiere, desto angreifbarer werde ich.“ Daten können durch technische Defekte verloren gehen, sie können aber auch kriminell entwendet und missbraucht werden. Zudem müssen nach seiner Auffassung rechtliche Fragen geklärt werden: „Wem gehören die Daten? Wer darf über sie verfügen? Was darf damit gemacht werden?“ Die Daten über den Kaffeecontainer beispielsweise können dem Eigentümer des Kaffees, des Containers, dem Reeder oder dem Logistiker gehören. Jeder kann daraus ein Geschäft entwickeln – aber wer darf es?

Dass viele Wirtschaftszweige an Land mit der Digitalisierung unter dem Stichwort Industrie 4.0 schon weiter sind als die Schifffahrt 4.0 liegt für Arendt vor allem an einem gravierenden Unterschied: „In der Industrie, beispielsweise in der Automobilbranche, gibt es immer einen großen Player, der die Richtung und die Standards definiert.“ In der Logistik sei es dagegen „schwer zu sagen, wer die Spielregeln für die Digitalisierung der gesamten Kette bestimmt, und es ist nicht offensichtlich, wer die treibende Kraft dafür wäre“. Bislang habe die Transportkette vielleicht 15 bis 20 Glieder, aber keines, das über die gesamte Strecke reicht.

Sowohl in Berlin als auch im Land Bremen hat die Politik offenbar erkannt, dass sie bis auf Weiteres die Rolle des digitalen Impulsgebers für die maritime Wirtschaft übernehmen muss. Das Bundeswirtschaftsministerium hat nicht nur die Nationale Maritime Konferenz mit ihrer Konzentration auf „Schifffahrt 4.0“ erstmals monothematisch ausgerichtet, sondern

In der Logistik gibt es keinen großen Player, der die Richtung und Standards bestimmt.

auch konkrete Programme auf den Weg gebracht. So stellte es dem Land Bremen in Aussicht, dass hier ein neues „Kompetenzzentrum für die Digitalisierung der maritimen Wirtschaft“ eingerichtet wird. In enger Zusammenarbeit mit den anderen deutschen Küstenländern soll das Zentrum nachahmbare und mittelstandstaugliche Lösungen für Logistik, Transport, Offshore-Industrie, Meerestechnik und Meeresforschung aufzeigen. Dass der Bund das von der Bremer Wirtschaftsförderung entwickelte Konzept so positiv aufnimmt, hat sicher auch mit der ausgeprägten maritimen Forschungslandschaft an der Weser mit dem ISL, den Hochschulen sowie dem Bremer Institut für Produktion und Logistik an der Universität zu tun.

Die maritimen Studienangebote sind aber nicht nur mit Blick auf die Digitalisierung für Gegenwart und Zukunft des Schifffahrtsstandortes Bremen unverzichtbar. Anders als vielfach behauptet brauchen die deutschen Reedereien Nach-

wuchskräfte für alle Bereiche an Land und auf See. Schifffahrtskaufleute bilden sie in eigener Regie aus. Für Nautiker oder Schiffsbetriebsingenieure sind sie jedoch auf die staatlichen Hochschulen angewiesen: „Selbst wenn es nur kleine Studiengänge sind, sind sie für uns doch unverzichtbar“, betont Vinnen. Denn an der Zukunft der Schifffahrt am Standort Bremen hat der Vorsitzter des Rhedervereins keine Zweifel. Zwar ist die deutsche Flotte in jüngster Vergangenheit um 17 Prozent geschrumpft. Aber der Schifffahrtsstandort Bremen ist in Bewegung. Mit der Reederei Zeaborn – eine Tochter der Zech-Gruppe – sowie dem deutschen Ableger der griechisch-britischen Reederei Lomar haben sich gerade wieder zwei neue Unternehmen in der Hansestadt angesiedelt. ●

In Bremen soll es ein Kompetenzzentrum zur Digitalisierung in der maritimen Wirtschaft geben, das die WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH projektiert hat. Der Start ist für den Herbst vorgesehen.