

Fünf Millionen für den Fischumschlag

Die Nordwest-Gruppe investiert in ihr Kommissionierungszentrum am Lunedeich



Björn Behrmann (rechts, Vorstand der Nordwest-Gruppe) und Roland Seeckt (Geschäftsführer der Nordwest Logistik & Spedition GmbH) in der neuen Halle des Fisch-Umschlagzentrums in Bremerhaven. FOTO: HELMUT STAPEL

VON SILKE HELLWIG

Bremerhaven. Der Neubau ist im Zentrum der fischverarbeitenden Industrie emporgewachsen. Schräg gegenüber der Frosta Tiefkühlkost GmbH und in der Nachbarschaft des Unternehmens Prozen Fish International werden am Lunedeich pro Tag bis zu 80 Tonnen Fisch umgeschlagen – bislang. Es sollen mehr werden. Die Nordwest-Gruppe investiert fünf Millionen Euro, um im Fischereihafen Bremerhaven zu wachsen.

Der größte Teil der Investitionssumme ist in den Neubau geflossen – ein Zweckbau mit dunkel abgesetzten Obergeschossen, abgesetztem Treppenhaus und vier mächtigen Toren im Erdgeschoss. Hinter den Toren – es handelt sich um Kälteschleusen – wird bereits Fisch in Empfang genommen, umgepackt, kommissioniert und wieder verladen.

Die Büroetagen im ersten und zweiten Stock mit einer Größe von rund 800 Quadratmetern werden in den nächsten Wochen fertiggestellt und bezogen, berichtet Björn Behrmann, Vorstand der Straßenverkehrs-Genossenschaft Nordwest eG mit Sitz in Hamburg. Zur SVG Nordwest eG gehört, unter anderem, die Nordwest Logistik & Spedition GmbH mit ihrem Fisch-Umschlagzentrum in Bremerhaven. Ihr Geschäftsführer ist Roland Seeckt. 15 Mitarbeiter hat das Unternehmen. Sie sorgen von einer Reihe von Dienstleistungen – von der Warenannahme über Pflege und Veredelung bis zur Kommissionierung, Selektion und den Versand von Frisch- und Tiefkühlprodukten.

In der neuen und der alten Halle treffen an sechs Tagen in der Woche vom frühen Morgen an Fischlieferungen aus aller Welt ein. Sie werden bei der Nordwest Logistik & Spedition GmbH gewissermaßen zerpfückt und nach

Kundenwünschen neu zusammengestellt. Die Kundschaft, die die Ware empfängt, ist ebenfalls international, sagt Seeckt, bei den meisten handelt es sich um Großhändler wie die Metro Group. „Uns gehört nicht eine Kiste Fisch.“ Das Umschlagzentrum ist ein Knotenpunkt zwischen Händlern und Kunden, um die Ware zu sortieren, zusammenzustellen und von A nach B zu bringen.

Der größte Teil der Ware wird von den Flughäfen Frankfurt und Köln nach Bremerhaven transportiert, neu geordnet und von dort aus in allen Himmelsrichtungen verteilt. Zu den Dienstleistungen des Umschlagzentrums gehört auch, die Ware zu prüfen – in Kooperation mit einem Labor in der Nachbarschaft. Auch Fotos werden auf Wunsch der Kunden gemacht und ihnen zugemailt. „Die Händler bekommen die Ware nicht zu sehen, nur so können sie sich ein Bild von der Qualität machen“, sagt Seeckt.

In der neuen Halle wartet am Mittag nur noch ein Rest von Transportkisten darauf, abgeholt und verladen zu werden. Die Etiketten der großen Styroporkartons geben Auskunft über den Inhalt: Fjordforellen aus Norwegen. Die rund 1700 Quadratmeter große Halle strahlt vom Fußboden bis zum Sims aus, was Hygiene- und Lebensmittelvorschriften wollen: Sie ist hell, nüchtern, praktisch und wirkt antiseptisch. Eine mächtige Tür führt zu einem Raum mit einfachen Regalen. Es handelt sich um den Tiefkühlraum mit Stellplätzen für rund 400 Paletten.

Die Investitionen in das Umschlagzentrum waren nötig, um IFS-zertifiziert zu werden, erläutert Behrmann. IFS steht für International Food Standard. Wer diesem Qualitäts- und Lebensmittelsicherheits-Standard nachweislich entsprechen will, muss ein aufwendiges Verfahren durchlaufen. „Die Zertifizierung war

für uns der ausschlaggebende Punkt für unsere Investition, in der alten Halle war das nicht möglich“, so Behrmann. Das Zertifikat setze sich beim Handel von Lebensmitteln mehr und mehr durch. „Ohne Zertifizierung wird man innerhalb der nächsten Jahre vom Markt verschwinden“, bekräftigt Seeckt.

Im Laufe der Bauarbeiten seien die Ansprüche der Nordwest-Gruppe an ihr eigenes Umschlagzentrum gewachsen. Statt 3,9 Millionen Euro wie laut Bauschild zunächst geplant, wird eine weitere Million investiert. Der zweite Bauabschnitt gilt der seit 1994 bestehenden Halle, die vor allem technisch und was die Ausstattung betrifft, in die Jahre gekommen ist. Dazu gehört ein Asphaltboden: Standard beim Bau der Halle vor mehr als 25 Jahren, als ISF für die ganze Branche noch drei beliebige Buchstaben waren, ist heutzutage nicht mehr üblich. Die Halle wird komplett erneuert und auf den neuesten Stand der Technik gebracht. Vielmehr als die Grundmauern blieben nicht. „Wir sind eine finanzstarke Gruppe, wir kriegen das gewuppt“, sagt Behrmann.

Kürzere Wege

Der Innenausbau der Büros ist noch im Gang, im Laufe des Februar sollen sie bezogen werden. Nur etwa ein Zehntel der Räume beansprucht die Nordwest-Gruppe für sich, der Rest wird vermietet, an „Fischprofis“, Logistiker mit Kühltransportern. Ein größerer Teil ist für die Großkunden Brüssel & Maass Logistik GmbH und die Isotrans Bolton & Cappelmann OHG reserviert, einzelne Büros sind an kleinere Partner vergeben. Auch das sei ein Vorteil des Neubaus: Die Wege verkürzen sich, die Partner sitzen unter einem Dach. Ende September sollen Baumaschinen und andere Arbeitsgeräte vom Gelände verschwunden

sein. „Wir werden unsere Fläche verdoppeln, bei gleichem Energieverbrauch“, sagt Behrmann, „das ist ein energetischer Quantensprung“.

Ähnliches geschieht im Bereich der Datenverarbeitung: Bislang wickelt die Nordwest Logistik & Spedition GmbH die Kommissionierung noch analog ab, mit dem Neubau können die Arbeitsprozesse digitalisiert werden. Für das Unternehmen wurde laut Seeckt eine eigene Software entwickelt. Sie ermögliche digitalisierte Hallenprozesse mit speziellen Scan- und Label-Verfahren. Die Arbeitsprozesse und Workflows sind laut Behrmann ebenfalls Bestandteil des Audits für die angestrebte Zertifizierung.

Die SVG Nordwest eG mit Standorten in Bremerhaven, Hamburg und Bonn wurde vor 80 Jahren in Bremerhaven gegründet. Die Straßenverkehrs-Genossenschaft verdankt ihren Namen dem selbst gesteckten Ziel, den Transport und den Umschlag für Fischhandelshäuser zu organisieren. Zur Logistik gesellen sich im Laufe der Jahre neue Bereiche wie Versicherungen und Finanzierungen.

Den Umsatz beziffert Seeckt auf rund eine Million Euro pro Jahr. Die Investitionen sollen dazu führen, dass er sich in den nächsten Jahren verdoppelt. Durch die Vergrößerung der Fläche kann der Betrieb mehr Aufträge annehmen und abwickeln. Fünf Mitarbeiter werden hinzukommen. „Wir wollen mit 20 Prozent mehr Personal die doppelte Umschlagleistung erbringen“, sagt Seeckt.

Im Sommer will das Unternehmen die ISF-Zertifizierung bekommen haben. „Wir haben nach diesen Anforderungen gebaut“, sagt Behrmann. Die Zertifizierung eröffne einen größeren Kundenkreis. Zudem ergäben sich neue Möglichkeiten bei der Veredelung von Fisch sowie für den Umschlag von Fleisch.

Sporthändler erfinden sich neu

Konkurrenz durch Amazon

München. Die zwei größten Sporthandelsketten in Deutschland suchen wegen schlechter Geschäfte nach neuen Wegen zur Kundschaft. Intersport mit seinen 1480 Geschäften meldete am Sonntag, dass der Umsatz 2018 in Deutschland um drei Prozent auf 2,85 Milliarden Euro geschrumpft ist. Die Konkurrenz bei Sport 2000 schnitt zwar etwas besser ab, ist aber ebenfalls nicht zufrieden: Die gut 1000 Händler der Gruppe mit 1491 Läden verkauften 0,3 Prozent mehr und setzten Waren für gut zwei Milliarden Euro ab.

Das reichte aber nicht, um die Kosten zu decken, wie Geschäftsführer Andreas Rudolf zum Auftakt der Münchner Messe Ispo sagte, dem mit knapp 3000 Ausstellern größten Branchentreffen der Sportindustrie in Europa. Hauptursache der Entwicklung ist die Online-Konkurrenz.

Nach einer Studie von Intersport ist die in Heilbronn ansässige Genossenschaft mit knapp zwölf Prozent Marktanteil nach wie vor die Nummer eins in Deutschland. Doch die Plätze zwei und drei haben demnach zwei branchenfremde Unternehmen erobert, die den Markt online aufrollen: Zalando und Amazon. „Der deutsche Markt schreit eigentlich danach, dass es eine Konsolidierung gibt“, räumte Intersport-Vorstandschef Alexander von Preen ein. „Amazon hat in den letzten vier Jahren 90 Prozent Wachstum hingelegt.“

Das geht damit einher, dass weniger Menschen als früher den Weg ins Sportgeschäft finden: Sport 2000 hat die Zahl der Kunden in 100 Geschäften gemessen und festgestellt, dass 2018 vier Prozent weniger Menschen in die Läden kamen als im Vorjahr. Ausgeglichen wurde das zwar dadurch, dass diese Kunden mehr ausgaben als in früheren Jahren – aber der Trend macht den Händlern Sorgen: „Bei der zurückgehenden Frequenz ist es extrem wichtig, dass ich mich um die Kunden intensiver kümmerge“, sagte Sport-2000-Geschäftsführer Rudolf.

Intersport will sich zu einem Dienstleister entwickeln, der neben Sportartikeln den Service rundum gleich mitverkauft – „Hotels, Skipass, Anreise“, wie Vorstandschef von Preen sagte. Er geht davon aus, dass der stationäre Handel 60 Prozent Marktanteil halten kann. DPA

VERDI

Streik am Flughafen Hamburg

Hamburg. Die Gewerkschaft Verdi hat kurzfristig für diesen Montag zu einem ganztägigen Warnstreik der Bodenverkehrrdienste am Flughafen Hamburg aufgerufen. Es sei mit Verspätungen und Flugstreichungen zu rechnen, teilte eine Sprecherin des Hamburger Flughafens mit. Grund für den Warnstreik ist nach Verdi-Angaben das unzureichende Arbeitgeberangebot in der laufenden Tarifrunde mit dem Arbeitgeberverband Arbeitsrechtliche Vereinigung Hamburg. Die Sprecherin des Flughafens empfahl Reisenden, ihr Gepäck auf ein Minimum zu reduzieren. Denn zum Warnstreik sei auch die Gepäckabfertigung aufgerufen. DPA

BREXIT

Nissan baut neuen SUV in Japan

London. Der japanische Automobilhersteller Nissan wird die nächste Generation seines SUV-Modells X-Trail für den europäischen Markt in Japan statt in England bauen. Wenige Wochen vor dem am 29. März anstehenden EU-Austritt Großbritanniens teilte Nissan am Sonntag mit, man wolle die Produktion des X-Trail im Werk in Kyushu zusammenführen. Nach einer früheren Ankündigung sollte das Modell im Werk Sunderland im Nordosten Englands gebaut werden. Andere Nissan-Planungen für Sunderland – die nächste Generation des Juke und des Qashqai – seien von dieser Entscheidung nicht betroffen, hieß es. DPA

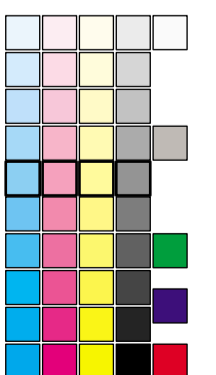
REDAKTION WIRTSCHAFT

Telefon 0421 / 36 71 34 00

Mail: wirtschaft@weser-kurier.de

WESER KURIER

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



NordLB will Schiffskredite verkaufen

Für 2018 rechnet die Bank mit einem Milliarden-Minus – ein Angebot zweier Finanzinvestoren ist vom Tisch

VON KHANG NGUYEN
VON UND LISA BOEKHOFF

Hannover. Die Eigentümer der angeschlagenen Norddeutschen Landesbank (NordLB) wollen sich von Schiffskrediten im Milliardenvolumen verabschieden. Der Vorstandsvorsitzende Thomas Bürkle kündigte nach einem gemeinsamen Beschluss mit den Trägern am Wochenende an, problembehaftete Altbestände in Höhe von rund 2,7 Milliarden Euro an einen externen Investor verkaufen zu wollen. Dabei gehe es um rund 260 Schiffe. Bis zum Jahresende will die NordLB ihr Problemportfolio mit einem Gesamtvolumen von 7,3 Milliarden Euro vollständig abgebaut haben. Zudem kündigte die Bank eine zusätzliche Risikoversicherung wegen fauler Kredite an, die im Geschäftsjahr 2018 voraussichtlich zu einem Jahresverlust von 2,7 Milliarden Euro führen werde.

Am Freitag hatte Niedersachsens Ministerpräsident Stephan Weil (SPD) in Berlin Verhandlungen seiner Landesregierung mit den Sparkassen über eine Auffanglösung bekannt gegeben. Die Eigentümer der NordLB fokussieren sich auf eine Lösung mit dem Deutschen Sparkassen- und Giroverband im öf-

fentlich-rechtlichen Sektor. Zu ihnen gehören das Land Niedersachsen, das Land Sachsen-Anhalt, der Sparkassenverband Niedersachsen, der Sparkassenbeteiligungsverband Sachsen-Anhalt sowie der Sparkassenbeteiligungszweckverband Mecklenburg-Vorpommern. Die Option eines gemeinsamen Angebots zweier Finanzinvestoren wurde zunächst zurückgestellt.

Im Gespräch ist in diesen Tagen ein weiterer Arbeitsplatzabbau von 2000 Stellen. Weil machte am Freitag bereits klar, dass die NordLB kleiner und regionaler werden soll und darum auch mit weniger Mitarbeitern auskommen. Was das für die einzelnen Standorte heißt – auch Bremen und Oldenburg – ist weiterhin offen. Im Moment sind in Bremen 550 und in Oldenburg 250 Mitarbeiter be-

schäftigt. Doch bei dieser Zahl wird es schon allein wegen des bereits laufenden Jobabbaus nicht bleiben: Die NordLB hat sich vorgenommen, bis zum Jahr 2020 im Konzern insgesamt 1250 Stellen abzubauen. In Bremen sind davon 360, in Oldenburg 60 Stellen betroffen. Ein Großteil derjenigen, die vorzeitig in den Ruhestand oder im Zuge einer Abfindung gehen werden, sind noch unter den 550 und 250.

Die Bremer Landesbank (BLB) war wegen fauler Schiffskredite in Schieflage geraten und hatte deshalb ihre Selbstständigkeit verloren. Seit September 2017 gehört sie komplett der NordLB mit Sitz in Hannover. Das Land Bremen verkaufte damals seine Anteile an der Bank von 41,2 Prozent an den Konzern.

Erst kürzlich diskutierte die Bremische Bürgerschaft abschließend über diesen Verkauf an die NordLB. Ein Controllingausschuss des Parlaments beschätzte sich zuvor intensiv mit dem Fall Bremer Landesbank. Langjährige Aufsichtsratsvorsitzende der BLB war Finanzsenatorin Karoline Linnert (Grüne). BLB ist inzwischen als Marke ebenfalls Geschichte: Vor ziemlich genau einem Jahr entschied sich die NordLB, ihn schrittweise zu ersetzen. Der Standort am Domshof ist seither auch vom Namen her eine Niederlassung der NordLB.



Der Vorstandsvorsitzende der Norddeutschen Landesbank Girozentrale (NORD/LB), Thomas Bürkle, kündigt den Kreditverkauf an externe Investoren an. FOTO: STEFFEN/DPA