

„Wir können mehr rausholen“

Neuer BLG-Vorstandsvorsitzender Frank Dreeke will Konzern mit erweiterten Angeboten für die Zukunft rüsten

Seit Anfang Juni leitet Frank Dreeke als Vorstandsvorsitzender die Geschicke bei BLG Logistics. Der Bremer Konzern hat seine drei Geschäftsbereiche in den vergangenen Jahren breiter aufgestellt. Diese Diversifikation will Frank Dreeke in den kommenden Jahren vorantreiben, wie er im Gespräch mit Maren Beneke erklärt.

Herr Dreeke, Sie haben am 1. Juni den Vorstandsvorsitz bei der BLG übernommen, mit Ihnen gibt es vier neue Mitglieder im Vorstand. Welchen Weg schlagen Sie mit dem Unternehmen ein: Wandel oder Kontinuität?

Frank Dreeke: Wir werden eine Mischung aus beidem schaffen. Die BLG ist gut aufgestellt: In zwei von drei Bereichen, Container und Automobile, sind wir Europa-Marktführer. Nun geht es darum, diese Positionen zu verteidigen. Im Kontrakt-Bereich sind wir ein guter Player am Markt, der schon viele Dinge macht, über die wir viel mehr sprechen müssen.

Zum Beispiel?

Was wir etwa im deutschen Hinterland machen, ist oft nicht so präsent, wie wir es gern hätten – zum Beispiel die Distribution für Konica Minolta in Emmerich auf über 70 000 Quadratmetern. Auf dem Wissen, das wir im Bereich Kontrakt in den vergangenen Jahren erworben haben, lässt sich aufbauen. Wir haben die gesamte Wertschöpfungskette im Portfolio – in diesem Punkt können wir aus unserem Unternehmen mehr rausholen, als wir es zurzeit tun.

Wer die gesamte Wertschöpfungskette anbieten will, muss massiv investieren.

Als Dienstleister muss ich nicht unbedingt Läger oder Gebäude kaufen. Ich organisiere die Logistikkette möglicherweise mit eigenen Einheiten, kann aber auch andere Dienstleister hinzuziehen. Auf jeden Fall werden wir in Personal investieren.

Und dennoch hat die BLG gerade ein Lager in Frankfurt am Main gemietet. Neues Personal wird folglich dort eingestellt und nicht in Bremen.

Nicht unbedingt. Im GVZ lassen wir eine 27 000 Quadratmeter große Halle bauen. Wir rechnen damit, dass wir dort bis zu 200 Arbeitsplätze schaffen können. Wenn wir nicht an den Standort Bremen glauben würden, dann hätten wir da nicht investiert.

Also ein klares Bekenntnis zum Standort Bremen?

Hundertprozentig. Wir sind zwar ein internationales Unternehmen, das sich auch nach draußen bewegen muss. Aber der Standort Bremen hat vielerlei Vorteile: Wir sind ein Hafenstandort mit einer hervorragenden Hinterlandanbindung...

... bei der es in den kommenden Jahren zu Schwierigkeiten kommen könnte. Wenn 2030, so wie von Wirtschaftsminister Günther prognostiziert, tatsächlich mit doppelt so viel Schienenverkehr von und nach Bremerhaven zu rechnen ist, müssten Bund und Bahn doch langsam mal anfangen, in die Infrastruktur zu investieren.

Wir kritisieren immer wieder, dass da nicht genug getan wird. Zurzeit wird mehr auf das Thema Erhaltung geachtet. Das ist



Der BLG-Vorstandsvorsitzende Frank Dreeke sieht noch viel Potenzial für den Konzern. FOTO: KOCH

wichtig, allerdings nicht auf Kosten zukunftsreicher Projekte. Es wäre zum Beispiel schön, wenn wir nicht noch 20 Jahre über das leidige Thema Y-Trasse sprechen müssten. Ich habe aber die Befürchtung, dass wir das tun werden.

Die BLG ist im vergangenen Jahr erneut gewachsen – wenn auch nur relativ gering. Was erwarten Sie für dieses Jahr, gerade im Hinblick darauf, dass der Contain-

nerumschlag in den bremischen Häfen nach wie vor schwächelt und Ihnen auch der Automobilumschlag Sorge bereiten sollte?

Bezogen auf die Weltkonjunktur ist dieses Jahr mit Sicherheit kein leichtes. Das betrifft vor allem den Containerumschlag. Deswegen müssen wir davon noch unabhängiger werden. Trotz alledem sind wir mit Standorten wie Bremerhaven, Wilhelmshaven, Hamburg oder Südeuropa

Daten und Fakten zur BLG Logistics Group

Die Bremer Lagerhaus-Gesellschaft wurde 1877 als lokales Hafenumschlagunternehmen gegründet. Um auf die Anforderungen der Globalisierung zu reagieren, gab es Mitte der 90er-Jahre umfassende Restrukturierungsmaßnahmen, im Zuge derer sich der Konzern zu einem weltweit enga-

gierten Logistikdienstleister entwickelt hat. Seit 1998 firmiert das Unternehmen unter dem Namen BLG Logistics Group mit den Geschäftsbereichen Container, Automobile und Kontrakt. Der Konzernumsatz der BLG lag im vergangenen Jahr bei 1,1 Milliarden Euro.

gut aufgestellt. Im BLG-Gesamtumschlag liegen wir auf Vorjahresniveau. Das zeigt, wie wichtig die Diversifikation ist. Und daran werden wir weiter arbeiten.

In diesem Zusammenhang könnte der Bereich E-Commerce in Zukunft eine größere Rolle für die BLG spielen, oder?

Wir gehen davon aus, dass dieses Geschäft ein noch stärkeres Wachstum haben wird und stellen uns darauf ein. Für Tchibo etwa übernehmen wir gerade den gesamten Online-Versand.

Auf welchen Märkten sehen Sie die größten Wachstumsmöglichkeiten? Nach den jüngsten Konjunkturdaten doch wohl eher nicht in Deutschland.

Russland und Osteuropa sind wichtig für den Automobilmarkt, die Türkei ist eine Drehscheibe für den asiatischen und Mittelmeer-Raum und China ein großes, wichtiges Land, aber auch sehr schwierig. Zusätzliches Wachstumspotenzial sehen wir in den USA, Südafrika und Brasilien.

Stichwort Offshore: Die BLG hat viel in diesen Bereich investiert. Im Hinblick auf die aktuelle Entwicklung der Branche: Hat sich die BLG verschätzt?

Derzeit gibt es eine Delle, das stimmt. Aber Gott sei Dank haben wir in diesen Bereich investiert. Ansonsten hätte sich Bremerhaven nicht so entwickelt, wie es das getan hat. Dort haben sich hervorragende Unternehmen angesiedelt, mit denen wir eng zusammenarbeiten. Natürlich ist der Bau der Anlagen endlich, aber die Versorgung mit Ersatzteilen unendlich. Und auch die müssen umgeschlagen werden – da sind wir dann zur Stelle.

Auch in den Jade-Weser-Port ist viel Geld geflossen, die erste Bilanz ist ernüchternd. Ist das Projekt gescheitert?

Auf keinen Fall. Hier ist ein Tiefwasserhafen gebaut worden, der als einziger Hafen Deutschlands einen Tieftiefgang von 18,50 Metern hat. Ein solcher Hafen wird nicht für zwei, sondern für hundert Jahre gebaut. In Zukunft werden Schiffe einen immer größeren Tieftiefgang haben. In den 70er-Jahren war in Bremerhaven auch nichts los – und heute ist da die längste Stromkaje der Welt.

Über Sie wird gesagt, dass Sie sich charakterlich sehr von Ihrem Vorgänger Dethold Aden unterscheiden. Ist es schwer, in dessen Fußstapfen zu treten?

Charakterlich sind wir schon unterschiedlich, aber das ist ja auch nicht schlecht. Aber geschäftlich denken wir ähnlich – insofern unterscheiden wir uns in dem wohl wichtigsten Punkt eben nicht.

Video-Interview unter www.weser-kurier.de/videos

Zur Person: Frank Dreeke (53) war, bevor er als Vorstandsvorsitzender zur BLG gekommen ist, unter anderem Deutschland-Chef der Container-Reederei Maersk und General Manager Central Europe bei der amerikanischen Container-Reederei Sealand. Zuletzt arbeitete der zweifache Familienvater als Geschäftsführer der Gesellschaft bei dem Bremer Unternehmen EKB Container Logistik.

Zuversicht bei Exporteuren

DIHK: Durststrecke überwunden

VON ANDRÉ STAHL

Berlin. Die Durststrecke für deutsche Exporteure ist nach Einschätzung des DIHK dank der anziehenden Weltwirtschaft beendet. „Die weltweite Konjunkturkrise ist vorbei – zurück zur Normalität“, erklärte der Außenwirtschaftschef des Deutschen Industrie- und Handelskammertages (DIHK), Volker Treier, gestern in Berlin.

Die deutschen Ausfuhren werden Treier zufolge im Verlauf des Jahres zulegen und ein Wachstum von zwei Prozent erreichen. 2014 verdoppele sich das Expansions-tempo auf vier Prozent. In den Schwellenländern laufe das Geschäft etwas besser. „Stärker ins Gewicht fällt, dass sich die Absatzmärkte in Europa berappeln“, sagte er. Die USA blieben Stabilitätsanker für deutsche Exporteure.

Das Wachstum reiche aber nicht, um den deutschen Weltmarktanteil zu halten. Deutschland werde den Titel des Export-Vizeweltmeisters jedoch auch im nächsten Jahr halten können und in diesem die USA auf Platz drei verweisen: „Das verdanken wir auch dem wieder erstarkten Euro, denn dieser ‚Wettbewerb‘ wird in Dollar ausgetragen.“

Mit Blick auf die zuletzt überraschend starken Quartalszahlen für die deutsche Wirtschaft sagte Treier: „Die Eurozone hat sich aus der Rezession befreit.“ Für ein Plus im gesamten Jahr 2013 reiche es aber nicht mehr. Im nächsten Jahr würden Eurozone und EU jedoch auf Jahressicht Wachstum aufweisen: „Damit gibt Europa der Weltwirtschaft endlich wieder Impulse.“

Nordex zurück in Gewinnzone

Hamburg (wk). Der Umbau beim Windkraftanlagenbauer Nordex zahlt sich aus. Im ersten Halbjahr kämpfte sich das Unternehmen wieder in die schwarzen Zahlen zurück. Unter dem Strich stand ein Gewinn von 1,3 Millionen Euro, teilte Nordex gestern in Hamburg mit. Im gleichen Zeitraum des Vorjahres verbuchte Nordex noch 23,3 Millionen Euro Verlust. Der Umsatz wuchs um 57 Prozent auf rund 661 Millionen Euro. Operativ – vor Zinsen und Steuern – verdiente das Unternehmen 15 Millionen Euro, nach einem Verlust von 13,1 Millionen Euro ein Jahr zuvor. Der Vorstand äußerte sich zufrieden über die Entwicklung und erhöhte die Prognose. „Die hohe Nachfrage für unsere Turbinen und die gestiegene Produktivität zeigen, dass wir mit unserer Strategie auf einem guten Weg sind“, sagte Vorstandschef Jürgen Zeschky. „Wir sind jetzt noch zuversichtlicher für die nähere Zukunft.“ Das liegt vor allem am Auftragsingang: Im ersten Halbjahr kamen Bestellungen für 839,4 Millionen Euro herein – ein Plus von 61 Prozent. Zeschky hat Nordex seit seinem Amtsantritt vor knapp anderthalb Jahren deutlich verschlankt.

Zurich-Versicherung unter Druck

Zürich (wk). Der Schweizer Versicherer Zurich leidet weiter unter dem Zinstief. Dazu kamen im zweiten Quartal zahlreiche Naturkatastrophen wie die Hochwasser in Deutschland. Beides drückte zwischen April und Ende Juni auf das Ergebnis des Allianz-Konkurrenten. Der Überschuss sank um 27 Prozent auf 789 Millionen Dollar (umgerechnet rund 595 Millionen Euro), wie der Versicherer, dessen Verwaltungsrat vom früheren Deutsche-Bank-Chef Josef Ackermann geleitet wird, gestern in Zürich mitteilte. Operativ ging der Gewinn um 18 Prozent auf 937 Millionen Dollar nach unten. Bei beiden Werten verfehlte der Konzern die Erwartungen der Experten. Vor allem die niedrigen Zinsen bereiten Zurich-Vorstandschef Martin Senn Sorgen: „Das wirtschaftliche Umfeld bleibt angesichts niedriger Zinssätze schwierig und setzt unsere Kapitalerträge unter Druck.“

Deutsche Post plant Portoerhöhungen

Frankfurt/M. (wk). Nach der Portoanhebung zu Beginn dieses Jahres strebt die Deutsche Post weitere regelmäßige Preiserhöhungen an. „Wir möchten unsere Preise in Zukunft im Einklang mit der Inflationsrate anheben können“, sagte ein Unternehmenssprecher der „Frankfurter Allgemeinen Zeitung“. Das würde bedeuten, dass das Porto Anfang kommenden Jahres im Durchschnitt um weitere 1,8 Prozent steigen könnte. Zunächst muss aber die Bundesnetzagentur neue Regeln für die Portoberechnung festlegen. Die Beratungen darüber begannen laut Bericht gestern mit einer ersten Anhörung. Dabei habe die Post deutlich gemacht, dass ihre Produktivitätsreserven ausgeschöpft seien. Der Konzern müsse deshalb mehr Spielraum bekommen, um Kostensteigerungen an die Kunden weitergeben zu können.

Manfred Gentz soll Kommission leiten

Berlin (wk). Der ehemalige Finanzvorstand des Autobauers Daimler, Manfred Gentz, soll die Leitung der Regierungskommission für gute Unternehmensführung übernehmen. Der 71-Jährige sei eine „hervorragende Wahl“ für die Kodex-Kommission, erklärte der Bundesverband der Deutschen Industrie gestern. Er verfüge über eine mehrjährige Erfahrung in der Kommission. Gentz' Vorgänger, Commerzbank-Aufsichtsratschef Klaus-Peter Müller, hatte schon vor Monaten seinen Rückzug angekündigt. Gentz war 2004 aus dem Daimler-Vorstand ausgeschieden. Heute ist er Präsident der Internationalen Handelskammer (ICC) in Deutschland. Von 2008 bis Mai 2012 war er Aufsichtsratschef der Deutschen Börse.

Der 71-Jährige bestätigte dem „Manager Magazin“ gestern, er wolle in der zweiten Hälfte des Septembers seine Zusage geben. Bis dahin müssten aber bestimmte Rahmenbedingungen geklärt sein. Dabei geht es vor allem um die Finanzierung der Kommission. Bisher bezahlte die Arbeit das Unternehmen des Amtsinhabers – bei Müller also die Commerzbank. Laut „Manager Magazin“ handelt es sich um mehr als 500 000 Euro im Jahr.

Künftig soll die Geschäftsstelle der Corporate-Governance-Kommission beim Deutschen Aktieninstitut (DAI) angesiedelt werden; die entsprechenden Beschlüsse seien in Vorbereitung, teilte das DAI mit. Mitglieder des DAI sind rund 200 Aktiengesellschaften, Banken, Börsen und Investoren – diese breite Mitgliederbasis biete sich als Träger einer auf Selbstregulierung ausgerichteten Institution der Corporate Governance „geradezu an“, erklärte das Institut.

Wohin will die Politik mit der Bahn?

Personalprobleme des Staatsunternehmens liefern Munition für den Bundestagswahlkampf

VON SASCHA MEYER UND BERND RÖDER

Berlin. Eigentlich war das Reizthema in der Versenkung verschwunden. Ein Börsengang der Bahn? „Diese Diskussion ist so überflüssig wie die Katz im Moment“, sagte Konzernchef Rüdiger Grube. Zentral sei, das „Brot- und Buttergeschäft“ auf der Schiene in Ordnung zu bringen, da wäre für Werbetooren zu möglichen Investoren ohnehin keine Zeit. Das war vor zwei Jahren. Doch genauso dürfte dem Manager auch in diesem Sommer zumute sein, nachdem akute Personalnot im Stellwerk in Mainz Zweifel an der Zuverlässigkeit der Bahn nährt. Und ausgerechnet jetzt kommt das alte Thema Börsengang wieder hoch. Wohin will die Politik mit dem letzten großen Staatsunternehmen?

Die Behinderungen, Zugausfälle und Verspätungen in der rheinland-pfälzischen Landeshauptstadt liefern längst auch Munition für den aufziehenden Bundestagswahlkampf. „Seit 2010 presst die schwarz-gelbe Bundesregierung eine halbe Milliarde Euro pro Jahr aus der Deutschen Bahn als Dividende heraus und stopft damit Löcher im Bundeshaushalt“, wertet der SPD-Vorsitzende Sigmar Gabriel. Das gehe „auf Kosten der Beschäftigten und der Zuverlässigkeit“. Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) nimmt dafür SPD-Kanzlerkandidat Peer Steinbrück ins Visier, der als Finanzminister der Großen Koalition geduldet habe, wie Personal bei der Bahn „sträflich heruntergefahren“ worden sei.

Dabei dreht sich der Streit wieder einmal um die Spätfolgen des Spar- und Effizienz-kurses, den der frühere Bahnchef Hartmut Mehdorn der einstigen Behörde verordnet hatte. Auftrag und Ziel der Politik: der Bör-

sengang. Die Fahrt an den Kapitalmarkt mit einem Teil der Transportsparte musste dann aber im Herbst 2008 wegen der Finanzkrise abrupt gestoppt werden. Seitdem mochte niemand mehr daran rühren.

Nun bringt die FDP das Thema aber wieder auf die Agenda. „Ein freies Unternehmen im Wettbewerb könnte sich so etwas nicht leisten“, argumentiert Spitzenkandidat Rainer Brüderle. Die Bahn – ohne Netz und Bahnhöfe – an die Börse zu bringen, halte er „zum richtigen Zeitpunkt für überlegenswert“. Beim Koalitionspartner Union hält sich die Neigung aber erkennbar in Grenzen, dieses Fass aufzumachen. „Für mich löst eine Privatisierung bei der Bahn kein Problem“, sagt Fraktionschef Volker Kauder (CDU) mit Blick auf die Krise in Mainz. Die SPD hat eine „Privatisierung, auch Teilprivatisierung“ im Wahlprogramm sogar eigens ausgeschlossen.



Die Zahl der Probleme, die Bahn-Chef Rüdiger Grube zu lösen hat, wächst.

FOTO: DPA