Bianca, Jörg und Gerd Griepe im digitalisierten Cargo Center der Griepe Container GmbH.

Griepe

Vertrauen schaffen

Die Balance bei den Transportwege kehrt langsam wieder zurück, allerdings sinken mit den Frachtpreisen auch die Containermengen. Das ist die Erfahrung des Containerdienstleisters Griepe im Bremer Industriehafen aus den letzten sechs Monaten.

Auf dem Gelände des Familienunternehmens Griepe Container GmbH finden bis zu 10.000 TEU ihren Platz. Im vergangenen Jahr haben die Griepes diesen Platz auch bis auf den letzten Meter beanspruchen müssen: „Alle Depots waren voll. Ganz gleich ob im Hinterland und an den großen Seehäfen. Das war schon grenzwertig, weil sich der alltägliche Umschlag von Voll- und Leercontainern dadurch zu einem Geschicklichkeitsspiel entwickelt hat", berichtet Seniorchef Gerd Griepe. Auch die vielen Dienstleistungen wie Wartung, Reparatur und nicht zuletzt die der Packstation, deren Umschlagskapazität bei gut 200.000 Tonnen liegt, mussten auf engstem Raum stattfinden. Kurz gesagt: Das trimodale Firmenareal wurde an seine Leistungsgrenze gebracht. Von dieser drangvollen Enge ist nun nichts mehr zu sehen, und während im letzten Jahr die Kapazitätsengpässe für so manche Sorgenfalte sorgten, freut man sich in der Branche inzwischen wieder über Aufträge.

„Wenn man genau hinschaut, begann schon im Mai 2022 eine Rückläufigkeit beim Transportvolumen", merkt Jörg Griepe an. Dieser Rückgang habe sich sehr langsam, aber stetig weiterentwickelt, „ab Herbst konnten wir dann eine deutliche Reduzierung der Containermengen verzeichnen", so Jörg Griepe weiter. Vater Gerd Griepe ergänzt: „Die Gesamtmenge der Container ist gar nicht das Hauptproblem, sondern diese enormen Schwankungen machen einem Kopfzerbrechen, und die mangelnde Verlässlichkeit respektive Planbarkeit. Wie lange bleibt das Volumen auf niedrigem Niveau, haben wir bald wieder einen massiven Druck im Markt, weil erneut zu viele Container kommen und zu wenige ablaufen?" Immerhin habe sich die Verspätungen der Schiffe reduziert und somit die Planbarkeit verbessert. „Positiv ist sicherlich, dass die Frachtraten teilweise wieder deutlich gesunken sind", meint Jörg Griepe, „sie haben aber längst nicht in allen Fahrgebieten wieder das Vorkrisen-Niveau erreicht. Und durch die leider

Griepe

Die Reachstacker von Griepe sind auch für die Beladung von Schiffen geeignet.

gesunkenen Containertransporte sowie vollen Lager und sinkenden Konsum geht die Branche von einem Extrem in das andere über", führt er weiter aus. „Wir bemerken auch, dass die großen Seereeder ihre Volumina anders steuern. Der Trend geht dahin, dass diese Reedereien zunehmend ihre eigenen Terminals ansteuern und dort auch versuchen, ihre Leercontainer zu halten. Diese Entwicklung kann durchaus eine positive Wirkung auf die Balance der Verkehre haben." Immerhin sei man inzwischen wieder bei einem Zeitfenster von 72 Stunden angekommen, um Container an den Terminals anliefern zu können. Doch auch wenn es derzeit einfacher ist, die anfallenden Container zu transportieren, weil ein jeder wieder genug Kapazität zum Fahren hat, sieht man bei Griepe die sinkenden Containermengen eher mit gemischten Gefühlen. Es gelte nun erst einmal, das Vertrauen in die Transport- und Dienstleistungsketten wieder aufzubauen. Und das sei angesichts der noch immer nicht zuverlässigen Seetransporte herausfordernd und habe auch für Griepe selbst Konsequenzen: „Das Risiko bei größeren Investitionen wird immer schlechter zu kalkulieren", sagt Gerd Griepe, „entsprechend vorsichtig sind alle Unternehmen, auch wir."

Digitalisierung schreitet voran

Die unsichere Lage hält Griepe allerdings nicht davon ab, die eigene Suprastruktur auf einem modernen, sicheren Stand zu

„Die Transportwege haben sich in den letzten krisengeschüttelten Jahren als vulnerabel erwiesen, jetzt müssen wir gemeinsam wieder Vertrauen aufbauen."

halten. So tauschte man erst kürzlich einen der 45-Tonnen-Kalmar-Reachstacker aus, und auch die Digitalisierung treiben die Griepes in ihrem Unternehmen voran. „Das Cargo-Center, wo wir hauptsächlich Automotive-Produkte umschlagen und lagern, hat bei der Digitalisierung den Anfang gemacht. Wir bauen das jetzt konsequent weiter aus und digitalisieren den gesamten Depotbereich", berichtet Bianca Griepe. Die Software ist programmiert, jetzt folgen die dazu passenden Apps, die nötige Hardware wird angepasst. Alle Stellplätze im Cargo-Center haben Barcodes, Ein- und Ausgänge werden erfasst. Durch die Abarbeitung von Negativ-Listen beim Vorstauen und Stauen kann ein Container nicht abgeschlossen werden, solange noch ein Teil fehlt: „Wir reduzieren auf diese Weise Fehlerquellen", führt Jörg Griepe aus. „Aktuell testen wir noch, mit welchen Tools die Belegschaft am besten zurechtkommt", erläutert Bianca Griepe, „also arbeiten wir zukünftig mit MDE-Geräten (Mobile Datenerfassung), mit Handrücken-Scannern, mit denen unsere Mitarbeiter den Laserscan vornehmen können, oder mit einer Kombiversion per Smartphone oder Tablet." Im Containerbereich wird zukünftig eine klarer Fokus auf die Digitalisierung gelegt, sodass die Mitarbeiter mit ihrem Mobile-Device den Container-Check abschließen und Fotos hinzufügen können. Der Kostenvoranschlag wird damit automatisch erstellt. „Im Großen und Ganzen ist die Digitalisierung für Griepe-Container ein entscheidender Schritt, um sich für die Zukunft aufzustellen", sind sich Bianca und Jörg Griepe einig.

Martin Heying

Griepe Container GmbH

- Gleisanschluss 11.000 Waggons p. a.
- Vorbereitung der Zollabwicklung
- Koordination und Überwachung der Warenflüsse
- Online-Statusüberwachung erfolgt online, Datenkontrolle und Abgleich mit den Kunden
- Barge Terminal: Schiffe werden mithilfe von zwei Reachstackern geladen und gelöscht. Anbindung an Terminals wie z. B. Bremerhaven, Dörpen und Minden
- Containerumbauten und Entwicklung von Sondermodellen
- Reparatur und Wartung von mehr als 1.000 Containern monatlich
- Wartungsstation für Kühlcontainer
- Handel und Inland-Vermietung von Containern (neue und gebrauchte Standard-Container sowie zielgenau gefertigte Büro- und Sanitärcontainer)

hey