

VIA BREMEN
www.via-bremen.com

TAG DER LOGISTIK
19. APRIL 2012

**GEWÄHRLEISTUNG
UND REALISIERUNG DER
OPTIMALSTEN
TRANSPORTKETTE**

ACOS
GROUP
CONTAINER - TRANSPORTE - LOGISTIK
www.acos-group.com

Startschuss am Independence Day

German Renewables Shipbrokers haben sich auf Spezialtonnage für den Offshore-Sektor spezialisiert.



Transport eines Rotors in den Offshore-Windpark Alpha Ventus, 45 km nördlich der Insel Borkum.

Von Sebastian Reimann

Der 4. Juli, der „Independence Day“, ist der Nationalfeiertag der USA. Er ist aber auch für Matthias Mroß und Philippe Schönefeld ein ganz besonderer Tag. Denn am 4. Juli vergangenen Jahres haben sie ihr Unternehmen German Renewables Shipbrokers gegründet. Eine Unabhängigkeitserklärung mussten sie zwar nicht unterzeichnen, aber ihr Unternehmen im Handelsregister eintragen lassen. „Und das geschah halt am ersten Montag des vergangenen Juli“, sagt Matthias Mroß.

Bedeutender für ihr gemeinsames Projekt, die Etablierung eines Schiffsmaklers, der sich ausschließlich mit Spezialtonnage für Offshore Windenergie-Projekte beschäftigt, war denn auch ein Ereignis knapp vier Monate vor dem besagten 4. Juli. Als es infolge des Erdbebens und des Tsunamis in Japan am 11. März zu mehreren Kernschmelzen in den Reaktoren des Atomkraftwerks Fukushima kam, wussten die beiden Unternehmer, dass ihre Zeit gekommen war – so traurig das klingt. „Uns war klar, dass die Erneuerbaren Energien dadurch deutlich Auftrieb bekommen würden“, blickt Mroß zurück. Sie sollten Recht behalten. Nur wenige Tage nachdem in Fukushima etwa 10 bis 20 Prozent der radioaktiven Emissionen von Tschernobyl freigesetzt worden waren, vollzog Bundeskanzlerin Angela Merkel die atompolitische Kehrtwende. Aus der Laufzeitverlängerung vom Herbst 2010 wurde der Atomausstieg, der am 30. Juni 2011 vom Bundestag beschlossen wurde.

nobl freigesetzt worden waren, vollzog Bundeskanzlerin Angela Merkel die atompolitische Kehrtwende. Aus der Laufzeitverlängerung vom Herbst 2010 wurde der Atomausstieg, der am 30. Juni 2011 vom Bundestag beschlossen wurde.

Lang gehegter Traum. Als es soweit war, waren Mroß (38) und Schönefeld (32) gut vorbereitet, hatten sie doch schon seit etwa zweieinhalb Jahren an der Verwirklichung ihrer Idee gearbeitet, Marktanalysen gemacht und Kontakte geknüpft. Dabei hatten sie schon in ihren vorherigen Jobs in der Schifffahrtsbranche mit dem Windsektor zu tun. Wirtschaftsingenieur Schönefeld war zuletzt bei der Rickmers Gruppe in Hamburg für die Entwicklung des Geschäftsbereichs Offshore Wind verantwortlich. Schiffbauingenieur Mroß hat viele Jahre in Ingenieurbüros, Werften und Reedereien gearbeitet. Vor der Gründung von German Renewables Shipbrokers führte er die Neubauteilung der Reederei Thomas Schulte mit Werftstandorten in China und Korea. Bei ihrem gemeinsamen Unternehmen ergänzen sie sich nach eigener Auskunft gut. Schönefeld: „Matthias Mroß übernimmt vor allem den technischen Part, während ich die Geschäftsentwicklung schwerpunktmäßig vorantreibe.“

Mit ihrem Schiffsmaklerbüro bringen sie Eigner von gebrauchter und Neubautonnage mit Käufern oder Charterinteressenten zusammen. Allerdings gehören auch zahlreiche Beratungsdienstleistungen oder auch das



»Matthias hat den technischen Part, ich treibe die Geschäftsentwicklung voran«

Philippe Schönefeld

Ausarbeiten von Charter- und Kaufverträgen zum Angebot. „Dass wir vergleichsweise breit aufgestellt sind, liegt auch daran, dass der Markt noch sehr jung ist“, sagt Mroß. Die Abläufe bei der Geschäftsanbahnung sind noch längst nicht so eingefahren, wie im klassischen Schifffahrtsgeschäft. „Die Windenergie-Anbieter arbeiten bisher noch kaum mit Maklern, auch weil es bisher nur wenige Spezialisten wie uns gibt. Da kümmert sich noch häufig direkt der Einkauf des Projektierers, Windparkbetreibers oder auch des Anlagenbauers darum, die notwendige Installations- oder sonstige Tonnage zu beschaffen“, gibt Mroß ein Beispiel.

Für die Unternehmen ist das teuer und riskant. Denn zum einen sind die eigenen Mitarbeiter in diesen Fällen abseits des eigentlichen Kerngeschäfts unterwegs. Zum anderen kann man leicht daneben liegen. Denn die benötigten Schiffe sind rar, „und die Raten schon fast so volatil wie in anderen Schifffahrtssektoren wie beispielsweise dem Öl- und Gassegment“, betont Mroß. Bei einer Tagesrate für ein großes Installationsschiff von bis zu 140 000 EUR kann es schnell richtig ins Geld gehen, wenn man den falschen Zeitpunkt erwischt. Allerdings ist es schon schwierig, überhaupt geeignete Tonnage zu finden. Allein für die geplante Errichtung von Windparks in Nord- und Ostsee fehlen Experten zufolge mindestens 500 Schiffe. Und es sind nicht etwa nur die Installationsschiffe, die knapp sind. Je Errichter-Einheit seien noch



»Die Windenergie-Anbieter arbeiten bisher noch kaum mit Maklern zusammen«

Matthias Mroß

werden Niederländer, Briten und Skandinavier erst in einigen Jahren gehen“, betont Mroß und ergänzt: „Da können sich die Deutschen heute einen Know-how-Vorsprung erarbeiten.“

Einen Vorsprung erarbeiten wollen sich auch die German Renewables Shipbrokers Mroß und Schönefeld, auch wenn sie – wie gesagt – derzeit noch viel „Aufbau- und Überzeugungsarbeit“ leisten müssen. Gestützt auf ihre Erfahrung, eine gut gefüllte Schiffsdatenbank und ihre Kontakte in alle Welt sind sie sich aber sicher, „dass wir der führende Schiffsmakler im deutschen und europäischen Offshore-Windgeschäft werden“.

DVZ 3.3.2012
www.german-shipbrokers.de



BLG LOGISTICS

UNSER GEHEIMNIS:
IMMER SCHÖN AUF DEM TEPPICH BLEIBEN!

www.blg.de

YOURS. GLOBALLY

HINTERGRUND

Offshore-Windenergie ist weltweit gefragt

Deutschland will die Energiewende schaffen. Dazu sollen allein in Nord- und Ostsee bis 2025/2030 etwa 25 000 Megawatt installiert werden. Das würde reichen, um 15 Prozent der deutschen Stromversorgung zu decken. Bereits Strom produziert wird in den Windparks Alpha Ventus und Baltic 1 in der Ostsee sowie dem teilweise fertiggestellten Bard 1 in der Nordsee. Investitionsentscheidungen liegen ferner für Baltic 2, Borkum Riffgat, Borkum Riffgrund West II, Nordsee Ost, Veja Mate, Dan Tysk und Global Tech I vor. Weitere Projekte stehen in den Startlöchern.

Deutschland ist indes nicht das einzige Land auf dem Globus, das auf Windenergie aus dem Meer setzt. Auch Großbritannien ist schon im Offshore-Segment aktiv und Frankreich plant

Medienberichten zufolge den Bau von fünf Offshore-Parks vor den Küsten von Normandie und Bretagne. Weitere Nachfrage kommt aus den USA und China. Vor diesem Hintergrund erwarten die Experten des Germanischen Lloyd allein für die Installationsschiffe einen Bedarf von 20 bis 25 Einheiten in Europa, fünf in den USA und weitere 20 in China.

Weitere Informationen zur Offshore-Logistik gibt es im „Offshore-Report Transport & Logistik 2011/2012“ von DVZ Deutsche Logistik-Zeitung und Täglicher Hafenbericht in Kooperation mit Barkawi Management Consultants. Er ist in der DVV Media Group erschienen und kann kostenlos (siehe unten) bezogen werden.

offshore-report@dvz.de