



Dettmer kehrt auf den Rhein zurück

Die Dettmer Group, das Bremer Traditionsunternehmen, besinnt sich auf ihre Wurzeln. Künftig soll wieder verstärkt in die Binnenschifffahrt investiert werden. Dazu gehören Neubauten ebenso wie der Einstieg der Tankerreederei in die Rheinschifffahrt.

Von Krischan Förster

Mit rund 120 Einheiten besaß die Reederei Dettmer Ende der 1970er Jahre die größte privat geführte Reederei in Deutschland und versorgte unter anderem West-Berlin zu Zeiten des Eisernen Vorhangs mit Öl. Inzwischen ist die Flotte deutlich kleiner. Heute gehören noch rund 20 Tankschiffe zum Unternehmen, die vor allem auf der Elbe und dem Elbe-Seitenkanal zwischen Hamburg und dem eigenen Tanklager in Magdeburg unterwegs sind. Sie transportieren Säure, Schmier- und Heizöl, Benzin und Diesel. Dazu kommen 10 bis 15 Einheiten, die regelmäßig eingchartert und befrachtet werden.

Vor anderthalb Jahren wurde auch die Trockenschifffahrt nach einem zeitweiligen Joint Venture mit Imperial zurück nach Bremen geholt. Die erhofften Synergieeffekte aus dem Verbund seien ausgeblieben, hieß es damals, letztlich habe man sich daher dazu entschieden, wieder getrennte Wege zu gehen. Rund 50 Einheiten werden seither vom Hauptsitz an der Weser aus disponiert, darunter etliche Partikulierschiffe. Das Fahrtgebiet: Weser, Elbe und das westdeutsche Kanalgebiet. »Vom Rhein ziehen wir uns als Reederei weitestgehend zurück«, hatte Firmenchef Heiner Dettmer bei der Trennung von Imperial

verkündet. Jetzt aber folgt ein Wendemanöver – und die Rückkehr auf den Rhein, zunächst im Tanker-Spot-Geschäft.

Eine Personalie war der Startschuss. Anfang des Jahres wurde mit Rob de Leeuw ein ausgewiesener »Kenner« des Rheins und des Öl-Geschäfts in die Geschäftsführung der Dettmer Reederei berufen. Der Niederländer kam von der HBS Marine Oil in Hamburg und war zuvor Geschäftsführer bei Green Tank Logistics. Er soll künftig von Hamburg aus die Tankschifffahrt für Dettmer steuern – und sie mit dem Engagement auf dem Rhein ausbauen. »Die Binnenschifffahrt ist die Keimzelle der gesamten Unternehmensgruppe«, sagt Andreas Niemeyer, der COO (Chief Operating Officer). Nachdem in den vergangenen Jahren andere Geschäftsfelder mehr im Fokus standen, »wollen wir auch wieder mehr in die Schifffahrt investieren«.

Noch bestehende Ein-Hüllen-Tanker in der Flotte müssten und würden bis spätestens 2018 ersetzt werden. Eine mögliche Verkleinerung der Flotte stand im Unternehmen nicht zur Debatte, unterstreicht die Dettmer Group. »Wir brauchen den Schiffsraum, um unsere Leistungsfähigkeit für die Kunden aufrecht zu erhalten.«

Wurden Dettmer-Schiffe bislang traditionell vielfach auf der Hitzler-Werft in Lauenburg gebaut oder umgerüstet, zuletzt

vor drei Jahren ein 5 Mio. € teurer Doppelhüllentanker und ein Bunkerschiff für den Hamburger Hafen, werden jetzt auch andere Werften von den Niederlanden bis nach Rumänien in Augenschein genommen und Partner gesucht.

An der Qualität würden auch künftig keine Abstriche gemacht. »Wir müssen auch nicht mehr jedes Schiff im Eigentum



Seit Anfang 2014 ist das Unternehmen mit Dettmer R



Foto: Thomas Wägner

haben«, heißt es bei Dettmer. Die Zusammenarbeit mit Partikulieren oder das Einchartern von Tonnage seien aber wichtige operative Bausteine. Auch das gesamte technische Wartungskonzept, mit eigener Mannschaft ebenfalls bei Hitzler angesiedelt, stehe auf dem Prüfstand.

Das Rhein-Geschäft hat bereits begonnen. »Schritt für Schritt« soll es ausgebaut werden. Zuerst im Spot-Markt, mittelfristig soll es aber auch Kontraktgeschäft mit den großen Mineralölgesellschaften geben. Erste Gespräche mit potenziellen Verladern würden bereits geführt. Dettmer folgt dabei nicht nur eigenen Ambitionen, sondern auch den Wünschen der

Kunden. »Wir wurden immer wieder gefragt, warum wir nur im Elbe-Raum unterwegs sind«, so Niemeyer. Das soll sich ändern.

Von der starken Konkurrenz und den drohenden Überkapazitäten zwischen Rotterdam und Basel lässt man sich nicht schrecken. »Wir sind Dettmer«, heißt es selbstbewusst. Dies sei ein Name, der seit Jahrzehnten für höchste Qualität und Kompetenz stehe. »Diesen Anspruch wollen und werden wir auch bei Neugeschäften erfüllen.« Aber natürlich müsse man im Wettbewerb bestehen, deshalb werde man sehr genau auf die Kosten achten, das gelte unter Umständen auch für die Fahne am Heck und die Personalausgaben.

So sei es vor drei Jahren auch mit dem Einstieg ins Bahngeschäft gelungen. Seit Anfang 2014 ist das Unternehmen auf der Schiene aktiv – mit der damals neu gegründeten Dettmer Rail. Mit Gert Sieksmeyer kam ein ausgewiesener Fachmann als Geschäftsführer. Auch in eine leistungsfähige und maßgeschneiderte Software wurde investiert, um Transporte zuverlässig disponieren und steuern zu können.

Strategisch wurde damit ein weiterer Verkehrsträger ins Leistungsportfolio aufgenommen, auch, um für die Kunden unterschiedliche Transportkonzepte abbilden zu können. Gleichzeitig schafft die Vernetzung der Transportmittel eine Alternative zum Schiff bei widrigen Umständen wie Niedrig- oder Hochwasser. Mit dem Tanklager MUT in Magdeburg als zentralem Hub werden für die Mineralöl- und Chemieindustrie Transporte innerhalb Deutschlands, aber auch im be-



»Die Binnenschifffahrt ist die Keimzelle der gesamten Unternehmensgruppe«

Andreas Niemeyer
COO Dettmer Group

nachbarten Ausland, insbesondere nach Tschechien und Polen sowie in der ARA-Region angeboten. »Und es läuft gut«, sagt Niemeyer. Die Erwartungen und Prognosen seien durchaus erreichbar.

Aus einer traditionellen Binnenreederei hat sich die Dettmer-Gruppe in den vergangenen Jahrzehnten zu einer Logistikgruppe mit 1.300 Mitarbeitern und einem Umsatz von mehr als 300 Mio. € entwickelt. Die Bremer Holding steuert neben der Reederei, dem Tanklager und der Bahnsparte ein Tabaklager, die Dettmer Container Packing (DCP), weitere Containerpackbetriebe und Stauereien, das Recyclingunternehmen »Die Grünen Engel« in Nürnberg sowie ein Luftfrachtzentrum und eine Pipeline-Gesellschaft am Frankfurter Flughafen. ■



Fotos: Dettmer

er Rail auf der Schiene aktiv