



HERAUSFORDERUNGEN GEMEINSAM MEISTERN

BLG  LOGISTICS

Magazin
2021

Profil

BLG LOGISTICS ist ein Seehafen- und Logistikdienstleister mit einem internationalen Netzwerk. Seit 145 Jahren stehen wir für Logistik mit Herz und Verstand. Für unsere Kunden aus Industrie und Handel gestalten wir die Logistik, indem wir mit hoher Fachkompetenz innovative, hochkomplexe und zukunftsfähige Lösungen entwickeln und umsetzen.

Heute ist die BLG-Gruppe mit fast 100 Standorten und Niederlassungen in Europa, Amerika, Afrika und Asien auf allen Wachstumsmärkten der Welt präsent. Unsere Geschäftsbereiche AUTOMOBILE und CONTAINER sind führend in Europa. Unser Geschäftsbereich CONTRACT gehört zu den führenden deutschen Anbietern.

Bis 2030 will BLG LOGISTICS klimaneutral sein. Dabei sind wir der erste deutsche Logistikdienstleister mit einer wissenschaftlich anerkannten Klimaschutzzielsetzung.

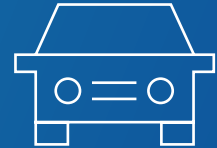
Als Arbeitgeber agieren wir persönlich, wertschätzend und zukunftsorientiert. Einschließlich aller Beteiligungen bietet BLG LOGISTICS gegenwärtig rund 20.000 Arbeitsplätze weltweit. Der Hauptsitz der BLG-Gruppe befindet sich in der Freien Hansestadt Bremen.

AUTOMOBILE

Der Geschäftsbereich AUTOMOBILE ist der führende Technik- und Logistikdienstleister für die internationale Automobilindustrie.

518

Umsatz in EUR Mio.



CONTRACT

Der Geschäftsbereich CONTRACT managt komplexe Logistikprojekte und bietet seinen Kunden verlässliche vor- und nachgelagerte Distributionslösungen.

543

Umsatz in EUR Mio.



CONTAINER

Die EUROGATE-Gruppe, an der BLG LOGISTICS zu 50 Prozent beteiligt ist, ist Europas führende, reedereiunabhängige Containerterminal-Gruppe.

306

Umsatz in EUR Mio.¹



¹ Entspricht 50 Prozent des Gesamtumsatzes der EUROGATE-Gruppe

LIEBE LESER:INNEN,

die Corona-Pandemie und widrige Marktumstände haben mit ihren Auswirkungen auf die weltweiten Warenströme das Geschäftsjahr 2021 der BLG-Gruppe maßgeblich geprägt.

Die gute Nachricht: Im Vergleich zu 2020 konnte BLG LOGISTICS das Ergebnis deutlich verbessern und über den Erwartungen abschließen. Wir haben unser Geschäft in den letzten Jahren immer stärker diversifiziert und besitzen eine breite Basis unterschiedlicher Kunden.

Wir haben 2021 im wahrsten Sinne gemeinsam gemeistert. Nicht nur mit unseren Kunden, sondern auch unseren Mitarbeitenden. Ihnen gebührt unser Dank für ihr Verantwortungsbewusstsein und ihre Veränderungsbereitschaft.

Trotz aller globalen Herausforderungen blicken wir mit Zuversicht und voller Vertrauen in die eigene Stärke nach vorne. Denn die Pandemie hat eines eindrucksvoll gezeigt: wie wichtig und systemrelevant die Logistik ist.



Inhalt

- 02 Profil
- 03 Editorial
- 04 Inhaltsverzeichnis
- 06 CEO-Interview:
Gemeinsam stärker
- 10 Auf der richtigen Spur
- 18 Die Logistikarchitekten
- 24 Panorama
- 28 Starke Präsenz
- 34 Wenn künstliche Intelligenz
die Arbeit erleichtert
- 38 „Nachhaltigkeit ist eine
Herzangelegenheit“
- 42 Kennzahlen
- 44 Finanzzahlen
- 46 Webhinweis
- 47 Impressum



10

Auf der richtigen Spur

Klimaschonend über die Schiene: Der Transport eines ŠKODA ENYAQs aus dem Werk im tschechischen Mladá Boleslav über das Eisenbahndrehkreuz Falkenberg zum Autoterminal der BLG in Bremerhaven zeigt, wie das geht.

18

Die Logistikarchitekten

BLG LOGISTICS liefert für Tchibo, PUMA, Siemens-Energy und STRAUSS passgenaue Lösungen - ganz egal, wie die Anforderungen sind.



Online noch mehr erleben!

Unser Online-Magazin hält für Sie noch viele zusätzliche Informationen, Filme und beeindruckende Bildstrecken bereit.

reporting.blg-logistics.com





28

Starke Präsenz

Atemberaubend und erfolgreich: EUROGATE festigt seine Stellung in Tanger durch die Eröffnung eines neuen Containerterminals.



6

CEO-Interview: Gemeinsam stärker

Frank Dreeke berichtet, wie BLG LOGISTICS die Herausforderungen des Geschäftsjahres 2021 meistern konnte.

34

Wenn künstliche Intelligenz die Arbeit erleichtert

Monotones Arbeiten ade! Das intelligente Dokumenten-Management-System entlastet Mitarbeitende aus der Buchhaltung der BLG.

38

„Nachhaltigkeit ist eine Herzensangelegenheit“

BLG-Kontraktlogistik-Vorstand Matthias Magnor und Logistikprofessor Dr. Alexander Nehm über den Stellenwert von nachhaltigen Logistikimmobilien.



Gemeinsam stärker



Link zum Interview
[reporting.blg-logistics.com/
 2021/ceo-interview](https://reporting.blg-logistics.com/2021/ceo-interview)

Auch 2021 stand BLG LOGISTICS großen Herausforderungen, aber auch Chancen gegenüber. Die mangelnde Verfügbarkeit von Teilen belastete Kunden im Automobilbereich und der Industrielogistik. Zugleich sorgte der boomende E-Commerce für Aufwind, die Restrukturierung von EUROGATE kam entscheidend voran. Wie verschiedenste Aufgaben dank des starken Gemeinschaftssinns in der gesamten BLG-Gruppe gemeistert werden konnten, erfahren wir im Gespräch mit CEO Frank Dreeke.

Was verbinden Sie persönlich mit dem Motto des diesjährigen BLG-Geschäftsberichts „Herausforderungen gemeinsam meistern“?

Ich finde es sehr passend. 2021 war geprägt von Herausforderungen und wir werden diesen auch im laufenden Jahr 2022 gegenüberstehen - wenn auch in den Geschäftsbereichen in unterschiedlicher Stärke. Das Wort *gemeinsam* finde ich wichtig, weil wir in einem Unternehmen unserer Größenordnung unsere Ziele nur als Gemeinschaft erreichen können - das schafft kein Einzelner allein. *Meistern* drückt aus, dass wir mit den Herausforderungen nicht nur umgehen, sondern sie zu bewältigen wissen. Das ist keine Theorie, sondern bringt auf den Punkt, was wir in unserer täglichen Arbeit bei BLG erleben.

2021 wird als zweites Coronajahr in die Geschichte eingehen. Mit welchem Gefühl blicken Sie auf das Jahr zurück?

Nachdem wir 2020 hinter uns gelassen hatten, hofften viele, die Pandemie wäre 2021 vorbei. Das war sie leider nicht und wir mussten uns mit der Situation immer wieder neu auseinandersetzen. Die Mischung aus privaten Einschränkungen und geschäftlichen Herausforderungen hat der gesamten BLG-Belegschaft einiges abverlangt. Allen Mitarbeitenden gebührt großer Dank. Ich persönlich hatte keine Zweifel, dass wir besser durch das Jahr kommen. Denn wir hatten schon 2020 in einem gemeinsamen Kraftakt unter Beweis gestellt, dass wir das können. Hier zeigt sich viel Gutes aus dem Kulturwandel, den wir vor dreieinhalb Jahren gestartet haben. Die damals gemeinsam entwickelten Werte wie Veränderungsbereitschaft haben in den vergangenen beiden Pandemie-jahren eine elementare Rolle gespielt.

Einen kleinen positiven Effekt hatte Corona jedenfalls: Die Pandemie hat gezeigt, wie wichtig und systemrelevant die Logistik ist. Eine reibungslose Produktion und funktionierende Warenflüsse brauchen eine zuverlässige Logistik. Der Güterzug, der Lkw oder das Schiff - das sind die Lebensadern unserer Wirtschaft. Wir können stolz sein, dass unsere Häfen auch in herausfordernden Zeiten in Betrieb sind.

Auf welche Weise wirkten sich die Unsicherheit in den Lieferketten und die mangelnde Verfügbarkeit von Teilen auf das Geschäft der BLG aus?

Im AUTOMOBILE-Bereich und in der Industrielogistik hat sich vor allem der Teilemangel stark auf Volumina ausgewirkt. Zwar konnten wir beispielsweise im Automobilumschlag im ersten Halbjahr 2021 noch eine leichte Steigerung sehen, doch leider hat sich die Erholung aufgrund des Teilemangels im zweiten Halbjahr nicht mehr fortgesetzt.

Wie entwickelte sich das Geschäft abgesehen vom Teilemangel?

Bei EUROGATE sind wir zum einen mit der Transformation deutlich vorwärtsgekommen, zum anderen haben wir von der weltweit hohen Nachfrage an zu transportierenden Containern profitiert. Der hohe Bedarf war über das ganze Jahr 2021 hinweg ein sehr positives Momentum für unsere Terminals, und wir erwarten das auch für 2022. In der Kontraktlogistik haben wir ein ganz ähnliches Bild: Hier war die Nachfrage beim E-Commerce und bei den Konsumgütern erfreulich hoch. Ein weiterer Pluspunkt lag in der Tatsache, dass der stationäre Handel - wenn auch unter Auflagen - wieder aufmachen konnte.

Die BLG hat 53 Millionen Euro aus dem Bremen-Fonds erhalten, um die Eigenkapitalquote zu stärken. Erläutern Sie bitte den Hintergrund.

Wir hatten 2019 bei gutem Geschäftsverlauf durch die neue internationale Bilanzierungsvorschrift IFRS 16 eine Verringerung der Eigenkapitalquote

„Die Pandemie hat gezeigt, wie wichtig und systemrelevant die Logistik ist.“





um knapp 19 Prozent. Davor hatten wir eine Quote von 34,5 Prozent, was sehr gut war. 2020 ist die Eigenkapitalquote durch das pandemiebedingte negative Ergebnis auf nur noch fünf Prozent gesunken. Eine solche Quote ist allerdings in einem Unternehmen unserer Größenordnung zu niedrig gegenüber den Banken. Denn damit bekommen wir nicht die Konditionen für sinnvolle Investitionen am Kapitalmarkt, um weiterwachsen zu können.

Deswegen haben Sie mit Ihren Anteilseignern gesprochen?

Genau. Wir sind gemeinsam der Überzeugung, dass wir mit unserer Strategie in den drei Geschäftsbereichen bestens aufgestellt sind für weiteres, profitables Wachstum. Und da Corona unser Geschäft nachweislich getroffen hat, konnten wir dafür auf den entsprechenden Fonds der Freien Hansestadt Bremen zurückgreifen.

Mit welchem Ergebnis?

Insgesamt kommen wir nun auf eine Eigenkapitalquote von 12,8 Prozent. Das ist ein klares Signal an die Banken und den Finanzmarkt, dass die BLG auf Kurs ist.

Eine nachhaltige Wachstumsstrategie geht heutzutage nicht mehr ohne Klimaschutz. Welchen Weg geht BLG hier?

Der Klimaschutz ist eine Herausforderung der Weltgemeinschaft, den es ebenfalls gemeinsam zu meistern

gilt. Die Ziele sind ambitioniert. Auch wir setzen uns für die Ziele der Vereinten Nationen für eine nachhaltige Entwicklung ein, die sogenannten Sustainable Development Goals. Und das in den Bereichen ökologische, ökonomische und soziale Nachhaltigkeit. Dabei betrachten wir die gesamte Lieferkette. Wir setzen uns Ziele und Vorgaben, verpflichten uns zukünftig unter anderem zu den zehn Prinzipien des UN Global Compact. Wir setzen Projekte für und mit unseren Kunden um, tauschen uns mit unseren Stakeholdern aus und nehmen auch unsere Lieferanten in die Pflicht. Beim Thema Klimaschutz unterstützt die BLG auch ihre Kunden. Unter anderem im Bereich der E-Mobilität, indem wir unsere Terminals dahin gehend umrüsten und gemeinsame Projekte zum Einsatz von alternativen Antrieben und Kraftstoffen starten. Wie das C3 zeigt, beschäftigen wir uns auch mit dem Thema klimafreundliche Immobilien. Bei unserem Emissionsreduktionsziel sind wir dabei schon mal auf dem richtigen Weg und können in diesem Jahr eine absolute Einsparung bei unseren CO₂-Emissionen in Höhe von 13,1 Prozent seit 2018 vorweisen. Das ist bereits mehr als ein Drittel unseres Weges zum Ziel.

Herr Dreeke, vielen Dank für das Gespräch.



Auf der richtigen Spur



Wenn ein Neuwagen das Werk verlässt, dann beginnt der lange Weg zum Kunden. Im Zeitalter des Klimawandels kommt es darauf an, auch beim Transport den CO₂-Fußabdruck kleinzuhalten. Der Weg eines ŠKODA ENYAQ von der Fabrik im tschechischen Mladá Boleslav über das BLG RailTec-Rangierzentrum Falkenberg bis zum BLG AutoTerminal Bremerhaven zeigt: Die Zukunft der nachhaltigen Pkw-Logistik gehört der Schiene.

Oben: BLG LOGISTICS transportiert Autos klimaschonend per Zug.

Rechts: Im tschechischen Werk Mladá Boleslav entsteht Stück für Stück ein ŠKODA ENYAQ.

**BLG AUTOTERMINAL
Bremerhaven**

ZIEL

620 km

legt der ŠKODA ENYAQ auf seiner Zugreise von Mladá Boleslav bis Bremerhaven zurück

Bremen

Hamburg

Schwerin

Berlin

**RANGIER-
ZENTRUM
Falkenberg**

Leipzig

Dresden

**ŠKODA-WERK
Mladá Boleslav**

START

Prag



© ŠKODA AUTO



Link zur Story

reporting.blg-logistics.com/2021/richtige-spur

Ein finaler Check zeigt: Alles in Ordnung, der fabrikneue ŠKODA ENYAQ in Moon-Weiß ist bereit, sich vom Werk im tschechischen Mladá Boleslav auf den Weg zum Kunden zu machen. Nur, wie kommen die Autos eigentlich zu den künftigen Eigentümern? In diesem Fall liegt das finale Ziel in Übersee, weshalb das Fahrzeug zunächst einmal zum Autoterminale der BLG-Gruppe nach Bremerhaven transportiert werden muss, 620 Kilometer vom ŠKODA-Werk entfernt. Rund 1,7 Millionen Fahrzeuge werden in Bremerhaven pro Jahr abgewickelt, der Seehafenterminal

zählt zu den größten Automobildrehkreisläufen der Welt. Als vollelektrisches Fahrzeug steht der ŠKODA ENYAQ für klimafreundliche Mobilität. Entsprechend wichtig ist es dem Automobilhersteller aus dem Volkswagen Konzern, dass auch die Logistik CO₂ einspart.

David Strnad, Leiter der Markenlogistik bei ŠKODA AUTO, sagt: „ŠKODA AUTO hat sich im Rahmen seiner Nachhaltigkeits- und Green-Future-Strategie ehrgeizige Ziele gesetzt, die durch eine schrittweise Ausweitung der mit Grünem Strom betriebenen

Schienentransporte sowohl im INBOUND- als auch im OUTBOUND-Bereich erreicht werden sollen. Im Bereich OUTBOUND, der für den Transport der ENYAQs zuständig ist, kommt in mittlerweile 58 Prozent aller Fälle die Bahn zum Einsatz. Damit ist das Ende für ŠKODA AUTO jedoch noch nicht erreicht; das strategische Ziel ist es vielmehr, den Prozentsatz zu erhöhen.“

Logistik heißt: Spaß an der Herausforderung

Einen nachhaltigen Wagen auf einem Diesel-Lkw Hunderte Kilometer weit auf der Straße zu transportieren? „Das geht besser“, sagt Thomas Bamberg. „Nämlich emissionsfrei auf der Schiene.“ Pro Zug kann die BLG AutoRail mehr als 200 Pkw transportieren.

Und das passiert im deutschen und österreichischen Streckennetz komplett mit Grünem Strom.

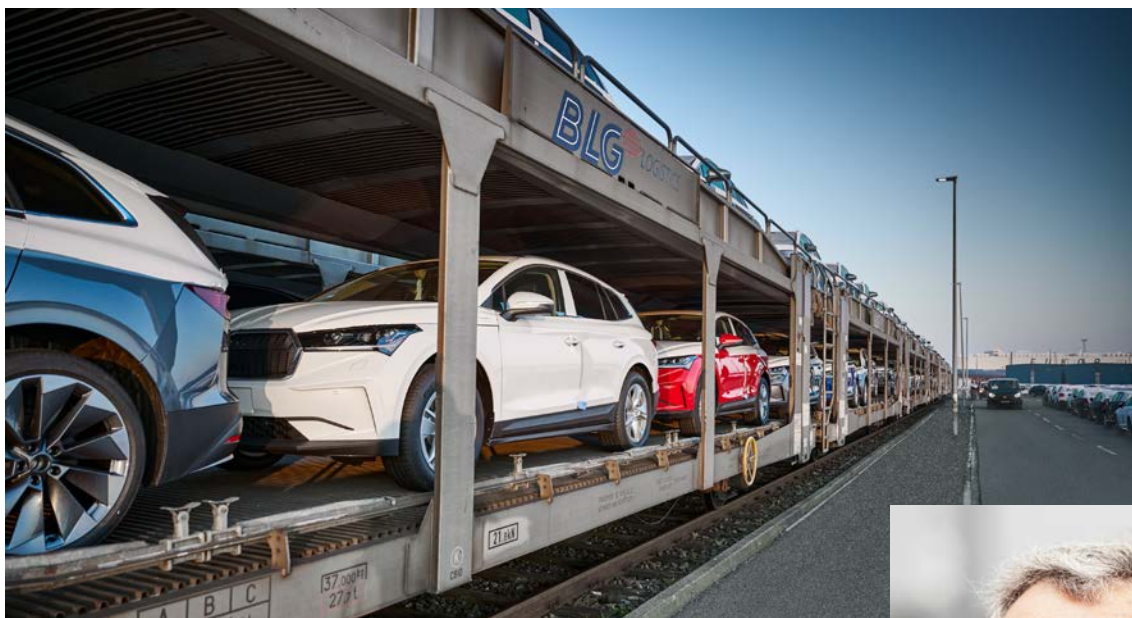
Thomas Bamberg ist Geschäftsführer der Beteiligung BLG AutoRail GmbH. Er ist ein Eisenbahner durch und durch, bei der Deutschen Bahn war er als Werkleiter für die Instandhaltung von Lokomotiven und Güterwagen zuständig, später wechselte er in die Schienenlogistik, seit 2013 bringt er seine Expertise bei der BLG AutoRail ein. Sein Anspruch: eine Auto-logistik zu garantieren, die Effizienz und Nachhaltigkeit zusammenbringt. „Knifflig, aber möglich“, sagt Thomas Bamberg. Wobei gerade das Knifflige dem

„Moderne, schlanke und verlässliche Prozesse sind die strategische Ausrichtung für die Nutzung des Schienenverkehrs.“

DAVID STRNAD, LEITER MARKENLOGISTIK BEI ŠKODA AUTO



Links: Im ŠKODA-Werk in Mladá Boleslav findet der finale Qualitätscheck statt, bevor der ENYAQ seine Bahnreise nach Bremerhaven antritt.



„Unser Angebot an Partner wie ŠKODA: Ihr braucht nur eine Waggonbeladung nach Zielorten, die Zugbildung übernehmen wir.“

THOMAS BAMBERG, GESCHÄFTSFÜHRER BLG AUTORAIL

Logistiker Spaß bereite. „Eine gewisse Freude an der Herausforderung hilft in diesem Beruf ungemein.“

Noch einmal zurück nach Mladá Boleslav, dort steht für den ŠKODA ENYAQ in Moon-Weiß ein Autozug bereit. Weitere hundert Neuwagen sind ebenfalls transportfertig, einige von ihnen müssen auch nach Bremerhaven, einige haben andere Ziele in ganz Europa. Für ŠKODA stellt sich an dieser Stelle die logistische Frage: Wie kann es gelingen, die Autos so zu sortieren, dass sie ohne Umweg ihr jeweiliges Ziel erreichen? Für jeden Ort einen eigenen Zug bereithalten und warten, bis genügend Autos zusammengekommen sind? Das wäre für den Hersteller

unglaublich platzraubend, teuer und ineffizient. „Hier kommen wir ins Spiel“, sagt Thomas Bamberg. „Unser Angebot an Partner wie ŠKODA: Ihr braucht nur eine Waggonbeladung nach Zielorten, die Zugbildung übernehmen wir.“

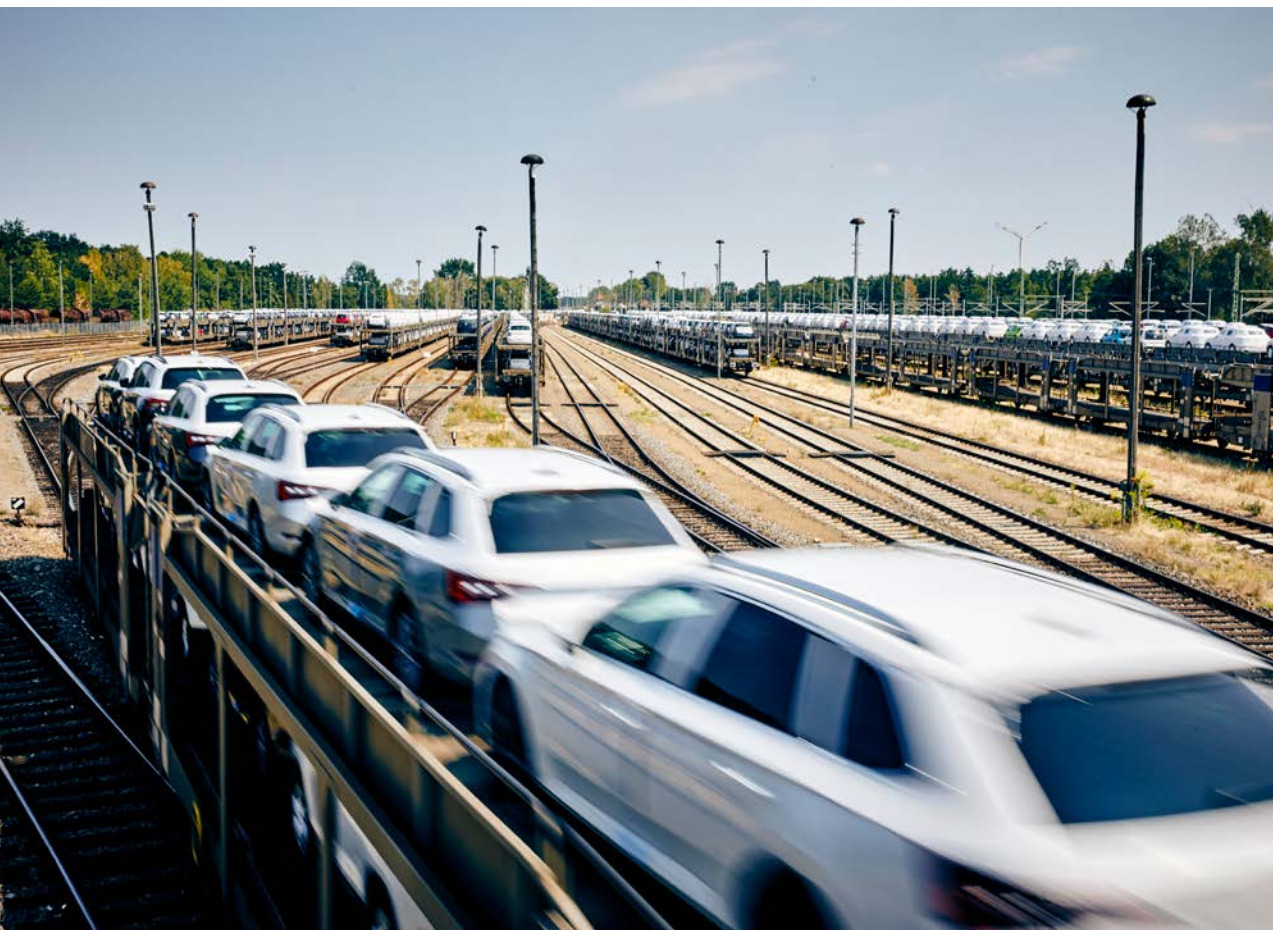
David Strnad, Leiter der Markenlogistik bei ŠKODA AUTO, ergänzt: „Zukünftig plant ŠKODA AUTO auch mit einer erhöhten Verladungskapazität der Züge für die produzierten Fahrzeuge, und zwar sowohl am Produktionsstandort in Mladá Boleslav als auch im Werk Kvasiny. Moderne, schlanke und verlässliche Prozesse sind die strategische Ausrichtung für die Nutzung des Schienenverkehrs.“

Neuerfindung eines Bahnstandorts

Der ŠKODA ENYAQ wird also auf einen Waggon mit Ziel Bremerhaven verladen. Dieser wird gekoppelt mit Waggons, die später andere Orte ansteuern. Dann macht sich dieser bunt gemischte Verbund auf den Weg nach Nordwesten, 200 Kilometer weit, bis ins brandenburgische Falkenberg. Leidenschaftliche Eisenbahner kennen diesen Ort auf halber Strecke zwischen Leipzig und Cottbus. Schon im 19. Jahrhundert war er ein wichtiger Knotenpunkt, zu DDR-Zeiten besaß der Rangierbahnhof eine große Bedeutung für den Gütertransport. Das Eisenbahnmuseum Falkenberg erinnert an diese Zeiten. Als die Deutsche Bahn den Standort 1994 stilllegte, sah es so aus, als verschwinde Falkenberg

von der Bahn-Landschaft. „Doch dann kamen wir“, sagt Thomas Bamberg.

2011 gründete die BLG AutoRail die Tochterfirma BLG RailTec. Ihre Aufgabe: Falkenberg aus dem Dornröschenschlaf zu holen. Und zwar wortwörtlich, denn die alten Gleise waren überwuchert, die Weichen marode, entlang der alten Strecke wuchsen dornige Büsche. Immerhin: Die Schienen lagen noch, und die Lage Falkenbergs im Herzen Europas war nach wie vor ideal. Also investierte die BLG RailTec in den Aufbau einer Logistkdrehscheibe für den Güterverkehr. Zehn Jahre ist das her. Was als Projekt von wenigen Mitarbeitenden begann, funktioniert heute



als Rangierbahnhof, durch den pro Jahr mehr als 300.000 Neuwagen laufen. „Es ist uns in diesen zehn Jahren gelungen, dem vergessenen Eisenbahnhort Falkenberg ganz neues Leben einzuhauchen“, sagt Thomas Bamberg, der auch die Geschäfte der BLG RailTec führt. Dass das Logistikzentrum in der Region heute einer der beliebtesten Arbeitgeber ist, erfülle ihn mit Stolz: „Dieser Erfolg hat nicht nur wirtschaftliche und nachhaltige Dimensionen, sondern ist auch sozial ein Gewinn.“

> **300.000**

Neuwagen laufen pro Jahr über den Rangierbahnhof Falkenberg

Waggons sortieren und koppeln

Erreicht der Autozug aus Mladá Boleslav den Logistik-Hub Falkenberg, werden die Waggons so sortiert, dass am Ende des Vorgangs jeder in einem Verbund mit nur noch einem Zielort steht. Das funktioniert, weil neben dem Zug aus Mladá Boleslav auch Züge aus anderen Werken Station in Falkenberg machen. Wobei die Stehzeiten möglichst gering sind, schließlich tickt in der Logistik immer die Uhr. „Was aber nicht heißt, dass Planung und Ausführung immer leicht sind“, ergänzt Thomas Bamberg. Wie der Personenverkehr ist auch der Gütertransport von der Qualität des Schienennetzes abhängig, und das nicht nur in Deutschland, sondern auch auf den Strecken in Tschechien oder Polen. Verspätete Züge sind nicht nur ärgerlich, sondern wirbeln die Pläne durcheinander, weil die Sortierung in Falkenberg ins Stocken gerät. „Es empfiehlt sich, einen ruhigen Kopf zu bewahren, gerade dann, wenn Plan B oder C gefragt ist“, sagt Oliver Fabian, Prokurist bei der BLG AutoRail und für den Vertrieb verantwortlich, kurz: Er berät die Automobilhersteller über die Logistikalösungen des Unternehmens.

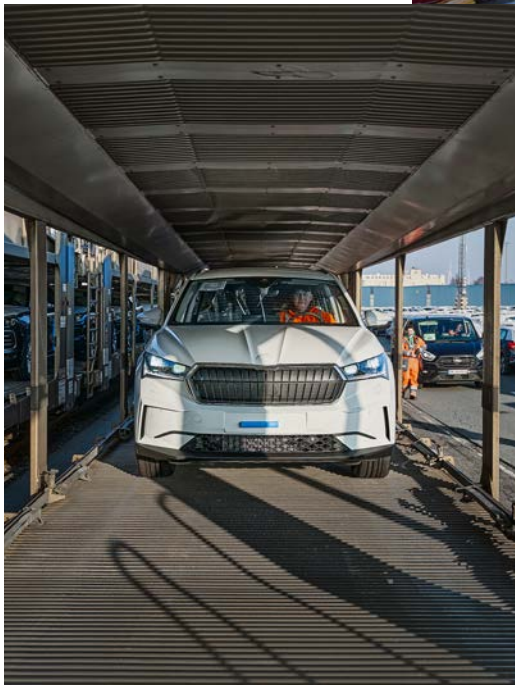


Links: Falkenberg ist heute eine wichtige Logistkdrehscheibe für den Güterverkehr.

Oben: Mittlerweile kommt jeder zweite Waggon, der in der Güterwagenwerkstatt instandgesetzt wird, von einem Drittkunden.

Rechts: Vom BLG AutoTerminal Bremerhaven werden Fahrzeuge in die ganze Welt verschifft.

Unten: Nach 620 Kilometern per Zug ist der ŠKODA ENYAQ in Bremerhaven angekommen.



Die Zukunft: digital, automatisch, für E-Autos optimiert

Um die Logistik zu stemmen, nutzt das Unternehmen rund 1.500 eigene Waggons. Jeder von ihnen macht mehrmals im Jahr Station im Rangierbahnhof in Falkenberg. Da liegt es auf der Hand, diese Zeit zu nutzen, um die Waggons zu warten und zu reparieren. Dies geschieht seit 2014 in einer neuen Werkstatthalle; mittlerweile kommt jeder zweite Waggon, der hier instandgesetzt wird, von einem Drittkunden. „In wenigen Jahren hat sich die Werkstatt zu einer unverzichtbaren Business Unit entwickelt“, freut sich Geschäftsführer Thomas Bamberg. Auch mobile Reparaturteams sind unterwegs, um auf der Strecke auszuweichen.

Die Halle ist auch der Ort, an dem das Unternehmen Innovationen vorantreibt. „Diese brauchen wir, denn die Elektromobilität stellt neue Ansprüche an die Logistik“, erklärt Thomas Bamberg. Ein vollelektri-



**„Wir arbeiten daran, die Auto-
logistik auf der Schiene smarter,
effizienter und damit noch
nachhaltiger zu machen.“**

THOMAS BAMBERG, GESCHÄFTSFÜHRER BLG AUTORAIL

**BLG AUTOTERMINAL
Bremerhaven**

Kiel

Hamburg

Bremen

schers SUV wie der ŠKODA ENYAQ sei zum Beispiel deutlich schwerer als ein Verbrenner, zudem verlange der Transport der sensiblen Batterien nach einer angemessenen Transportsicherung. Um der wachsenden Vielfalt der Wagengrößen gerecht zu werden, setzt das Team Waggons mit flexiblen Ladeebenen ein. Für die größer werdenden Fahrzeuge wurde ein Doppelstockwaggon entwickelt, für den Tunnelverkehre in Europa kein Hindernis darstellen.

Ein weiterer Schritt in die Zukunft der Zuglogistik ist bereits in Vorbereitung: Zusammen mit Forschern von der TU Berlin entwickelt die BLG RailTec Konzepte für Digitale Automatische Kupplungen, kurz DAK. Das Neue daran: Das System verbindet die Güterwagen automatisch und leitet die relevanten Daten an die Lok weiter. Das spart Zeit und ermöglicht - auch dank neuer Bremssysteme - Züge mit mehr als einem Kilometer Länge. „Wir arbeiten daran, die Autologistik auf der Schiene smarter, effizienter und damit

noch nachhaltiger zu machen“, sagt Thomas Bamberg. Güterzüge als altes Eisen? „Das Gegenteil ist richtig, ihnen gehört die klimafreundliche Zukunft.“

Ist die Rangierarbeit in Falkenberg abgeschlossen, erhält jeder Verbund eine Lokomotive - und weiter geht die Reise an insgesamt 13 Zielorte. Für den ŠKODA ENYAQ beginnt die zweite Etappe. Nach einigen Stunden erreicht der Autozug den BLG Auto-Terminal Bremerhaven, wo das Fahrzeug auf die Überseefahrt vorbereitet wird. Zwei bis drei Tage dauert dieses logistische Kunststück. Ein spielerisch leichtes Unterfangen? Da muss Oliver Fabian lachen. „Wenn der Kunde am Ende den Eindruck hat, es sei alles reibungslos verlaufen, dann haben wir einen guten Job gemacht“, sagt der Vertriebsleiter.

DIE

LOG — IS

ARCHI

TEKTEN



Link zur Story
[reporting.blg-logistics.com/
2021/logistikarchitekten](https://reporting.blg-logistics.com/2021/logistikarchitekten)



BLG LOGISTICS beherrscht automatisierte Logistik, liefert passgenaue Lösungen für individuelle Bedürfnisse und gibt sich erst dann zufrieden, wenn es der Kunde ist. Vier Beispiele zeigen, was das in der Praxis bedeutet.

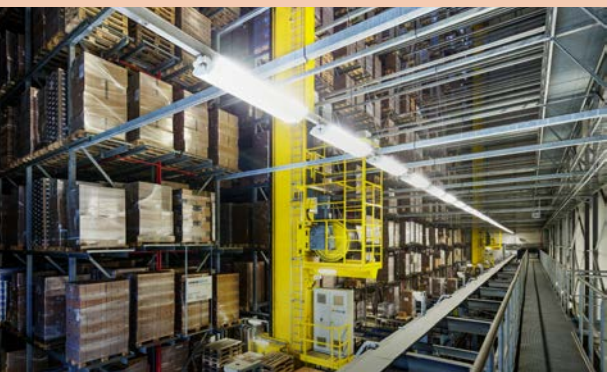
Kleidung, Lebensmittel, Haushaltswaren oder Elektronik: Unzählige Güter werden inzwischen wie selbstverständlich online bestellt. Der E-Commerce ist seit der Jahrtausendwende explodiert, und die Corona-Pandemie heizte den Trend zusätzlich an. Allein in Deutschland hat sich laut Bundesverband E-Commerce und Versandhandel der E-Commerce-Umsatz seit 2015 von rund 47 Milliarden Euro auf 99 Milliarden Euro im Jahr 2021 mehr als verdoppelt. Ein Ende der Reise ist nicht in Sicht.

„Immer mehr Unternehmen wollen und müssen bei dem Thema einen Gang hochschalten“, sagt Thomas Krüger, Geschäftsführer der BLG Handelslogistik. Eine moderne, hochautomatisierte Logistik, die flexibel die Anforderungen rund um den Online-Handel mit den verschiedenen Ausprägungen des stationären Handels verzahnt, steht auf der Wunschliste vieler Kunden weit oben. Die Umsetzung jedoch ist kompliziert, es gibt zahlreiche Hindernisse. Lagerflächen zum Beispiel sind zunehmend rar und damit teuer, gutes Personal zu finden und zu halten ist schwierig, veraltete Warenwirtschafts- und IT-Systeme bremsen den schnellen Wandel.

„Jedes Unternehmen hat seine eigenen Herausforderungen und Ziele“, fasst Krüger die Gemengelage zusammen. „Und deshalb bedarf es eines passgenauen Logistikkonzepts.“ Von der Idee über die Planung und Realisierung bis hin zum Betrieb benötigen Unternehmen einen Partner wie BLG LOGISTICS, der sie mit passgenauen und lösungsorientierten Konzepten unterstützt und begleitet – das macht BLG zu einem Logistikarchitekten. Wie so etwas in der Praxis funktioniert, illustrieren die folgenden vier Beispiele.

TIK

IM TAKT BLEIBEN



Links: BLG betreibt für den Kunden Tchibo eines der größten Hochregallager Europas.

Unten: BLG-Mitarbeitende bereiten die Bestellungen für den Transport vor.

BLEIBEN

TCHIBO

Im Takt bleiben

Bremen, Neustädter Hafen. Von außen wirkt die Halle, in der sich eines der größten Hochregallager Europas befindet, trotz ihrer Ausmaße eher unscheinbar. Drinnen aber geht es beeindruckend zu: Über 200.000 Paletten-Stellplätze, die vollautomatisch bedient werden, beherbergen Millionen einzelner Produkte. 700 BLG-Mitarbeitende halten diese Maschinerie am Laufen und wickeln für den Kunden Tchibo eine vielgestaltige Logistik ab. Sie umfasst den Online-Handel sowie das Geschäft des Kunden in vielen Hundert eigenen Filialen und Tausenden von Supermärkten.



Die Ausstattung und Abläufe im Lager sind das Ergebnis einer 20-jährigen Zusammenarbeit, in der sich eines der größten deutschen Konsumgüter-Unternehmen massiv weiterentwickelt hat, nicht zuletzt in puncto E-Commerce. Das Lager passte und passt sich dem laufend an, wird ausgebaut und damit vielseitiger. „Wir sind Tchibos Rückgrat“, sagt Michael Wichmann, Leiter Operations in Bremen. Wenn das Unternehmen jede Woche eine neue Themenwelt bewirbt, erfindet sich auch das BLG-Team immer ein Stück weit neu. Sind es in der einen Woche noch Hunderttausende von Bademänteln, stehen in der nächsten schon Silikon-Unterlagen als Backpapierersatz an.

Nahezu alle Produkte, die im Tchibo-Universum bestellt, verkauft oder retourniert werden, kommen aus diesem Lager oder wandern dorthin zurück. Auftragsspitzen treten zeitversetzt auf und sind oft schwer planbar, vor allem aus den Online-Kanälen. „Das macht es sehr dynamisch, anspruchsvoll - und spannend“, findet Wichmann. Teamwork, Dialog und ein gemeinsamer Rhythmus sind entscheidend. „Wir - Tchibo und BLG - entwickeln uns gemeinsam weiter. Im richtigen Takt.“



Oben: Entstanden ist ein hochautomatisiertes Regallager mit 22 Kilometern Fördertechnik und 480 Shuttle-Fahrzeugen.

PUMA

Nicht lockerlassen

Autobahn A3, Ausfahrt Geiselwind, 50 Kilometer östlich von Würzburg. Seit 2021 betreibt BLG LOGISTICS hier ein Distributionszentrum für PUMA, das verschiedene Vertriebskanäle bedient und neben Deutschland auch einige Länder Europas mit Sport- und Lifestyleartikeln versorgt. Drei Jahre dauerte es von der Vergabe des Auftrags über die Planung und den Bau bis zur pünktlichen Inbetriebnahme - und das trotz der Pandemie.

Viele Dutzend Abstimmungsgespräche, die sonst vor Ort stattfinden, wurden online durchgeführt. Auf der Baustelle waren teilweise bis zu 500 Personen aus mehreren Nachbarländern tätig. „Der Druck, das Projekt für alle Beteiligten coronakonform über die Bühne zu bringen, war groß“, erinnert sich Arno Ziegler, Director Operations. Wie es sein Team trotzdem pünktlich geschafft hat? „Wir lassen einfach nicht locker, und wir binden alle Beteiligten immer wieder aktiv in diesen Prozess ein.“

Entstanden ist ein hochautomatisiertes Regallager mit 22 Kilometern Fördertechnik und 480 Shuttle-Fahrzeugen. Bis zu zehn Millionen Artikel lagern hier. Das ist die eine Facette. Eine andere, die häufig weniger sichtbar ist, handelt vom Thema Mitarbeitende. BLG engagierte sich stark, um Arbeitsbedingungen für die hier tätigen 350 Frauen und Männer attraktiv zu machen. Zwei Details: ergonomische, höhenverstellbare Arbeitsplätze, die Frauen wie Männern, kleinen wie großen Personen gerecht werden. Und durch den Einsatz von zusätzlichen Buslinien können auch Mitarbeitende ohne Autos den Standort pünktlich zu Schichtbeginn erreichen.

NICHT LOC — KER LASSEN



Links: In Geiselwind steht seit 2021 das neue Distributionszentrum von PUMA.

WORT

SIEMENS-ENERGY

Wort halten

Wie muss sich eine Logistik anpassen, wenn in kürzester Zeit erhebliche Lagerflächen verschwinden, das Auftragsvolumen und der Termindruck aber gleich bleiben? Beobachten lässt sich das im BLG-Logistikzentrum Berlin-Falkensee, das einen Großteil der externen Inbound-Lagerprozesse des zwölf Kilometer entfernten Siemens-Energy-Werks abwickelt. Dort produziert der Konzern Hochspannungsschaltanlagen.

Weil Siemens-Energy in den kommenden Jahren einen neuen Arbeits- und Forschungs-Campus errichten wird und dazu auch Flächen dieses Werks nutzt, wurde der Prozess der Inbound-Logistik um eine Lagerstufe in der Werkversorgung reduziert. „Die Zugriffe in unserem Lager kletterten in Folge von rund 700 täglich auf in der Spitze bis zu 5.000 Picks“, berichtet Eike-Kristof Kollhorst, Director Operations in Berlin.

Gemeistert wurde die Herausforderung, indem BLG gemeinsam in der Zusammenarbeit mit Siemens-Energy eine Reihe von möglichen Lösungen skizzierte, transparent die Vor- und

Nachteile diskutierte und eine Empfehlung gab. Das Ergebnis ist eine besondere Form der Lagertechnik, die passgenau in das Logistikkonzept integriert wurde: ein sogenannter Autostore. Dabei werden mittels IT, Robotik und ausgeklügelter Algorithmen auf engstem Raum 60 mal 40 Zentimeter große Behälter für Kleinteile gestapelt. Ihre Ein- und Auslagerung erfolgt weitgehend vollautomatisch. „So erreichen wir eine maximale Lagerdichte bei minimalem Platzbedarf, und zwar ohne Gassen“, erklärt Eike-Kristof Kollhorst. Auf 1.400 Quadratmeter Fläche stapeln sich heute 70.000 Behälter auf 24 Ebenen. Der Umbau erfolgte termin- und budgetgerecht während des laufenden Betriebs des Siemens-Energy-Werks. „Wir hielten Wort“, sagt Kollhorst. Das mache ihn stolz.

Unten: Der Autostore für den Kunden Siemens-Energy beweist, wie effizient automatisierte Lösungen sind.



HALTEN

IM

F

L

U

S

S

Rechts: In Spitzenzeiten werden bis zu 50.000 Pakete pro Tag versendet.

Unten: In 80 Prozent der Fälle werden Bestellungen am selben Tag versendet.

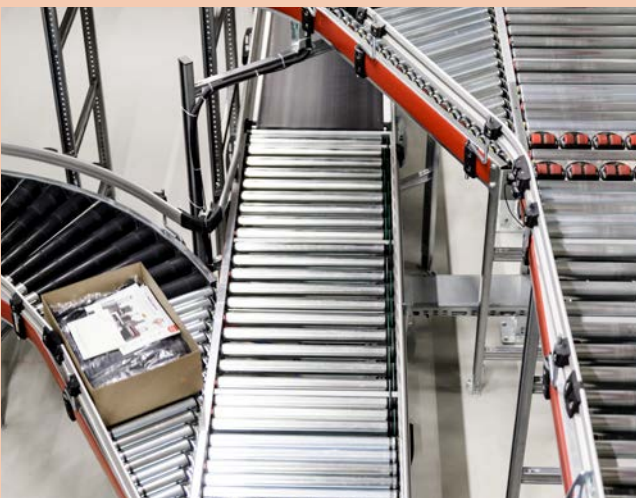
STRAUSS

Im Fluss

In der Logistik zählt unterm Strich, wie schnell, exakt und zuverlässig gearbeitet wird, gerade unter Druck. Eindrücke dazu aus Schlüchtern: Dort betreibt BLG seit Mai 2020 für den Bekleidungsspezialisten STRAUSS ein Logistik-Hub mit über einer Million Lagerplätzen, 400 autonom fahrenden Shuttles und einem Dschungel aus in Summe 13 Kilometer langen Förderbändern. „Klar, unsere gemeinsamen Ziele waren und sind sehr anspruchsvoll“, so Bolko Wiechmann, Director Operations an diesem Standort.

Die Erfolge können sich indes sehen lassen: Die Kommissionierung des breiten Sortiments - es existieren rund 35.000 Artikelnummern - hat sich gut eingespielt. In Spitzenzeiten werden bis zu 50.000 Pakete pro Tag versendet. Und: „In 80 Prozent der Fälle schaffen wir es, Bestellungen noch am selben Tag zu bearbeiten und zu versenden.“ Die zumeist gewerblichen Kunden von STRAUSS freut es - wer möchte schon lange auf seine Arbeitsschuhe und -hose warten?

Das gelingt, weil die Logistikgewerke in Schlüchtern ineinandergreifen. „Ein Beispiel:“, sagt Wiechmann, „Das Warenwirtschaftssystem von STRAUSS und unsere IT im Lager sind eng miteinander verzahnt. Legt ein Kunde ein Produkt in seinen Online-Warenkorb, wird ad hoc geprüft, ob das Produkt tatsächlich im Lager vorhanden ist.“ Fehler oder Verzögerungen aus Sicht des Kunden sind deshalb extrem selten. So bleibt es meistens, wie es sein soll: im Fluss.



P

A

5.368



8 Ebenen, 32 Ladesäulen für Elektrofahrzeuge, 2.800 LED-Leuchten und exklusive Stellfläche für 5.368 Kia-Fahrzeuge: Das dritte Autoregal „P3“ auf dem BLG Auto-Terminal Kelheim ist erfolgreich gestartet. Der Terminal ist nicht nur ein starker Standort im internationalen Automobillogistiknetzwerk, sondern auch für nachhaltige Immobilien. Seit 2019 befindet sich bereits auf einem der Hallendächer auf dem Terminal eine Photovoltaikanlage, für das Dach des P3 ist eine zweite in Planung.

Ausgezeichneter Klimaschutz

Erneut wurden unsere Maßnahmen zum Klimaschutz ausgezeichnet. Das Online-Portal Statista und das Wirtschaftsmagazin Capital zählen BLG LOGISTICS zu den klimabewusstesten Unternehmen Deutschlands. Von 2.000 untersuchten Unternehmen belegten wir im Jahr 2021 Platz 49 der Unternehmen, die in den vergangenen fünf Jahren ihre Treibhausgasemissionen am stärksten reduziert haben.



Gold & Silber

Unsere Geschäftsberichterstattung 2020 wurde zweifach ausgezeichnet: bei den internationalen iNova Awards mit „Silber“ und beim FOX Finance Award mit „Gold“.



Link zur Story
reporting.blg-logistics.com/2021/panorama

N

O

200 Pkw pro Zug

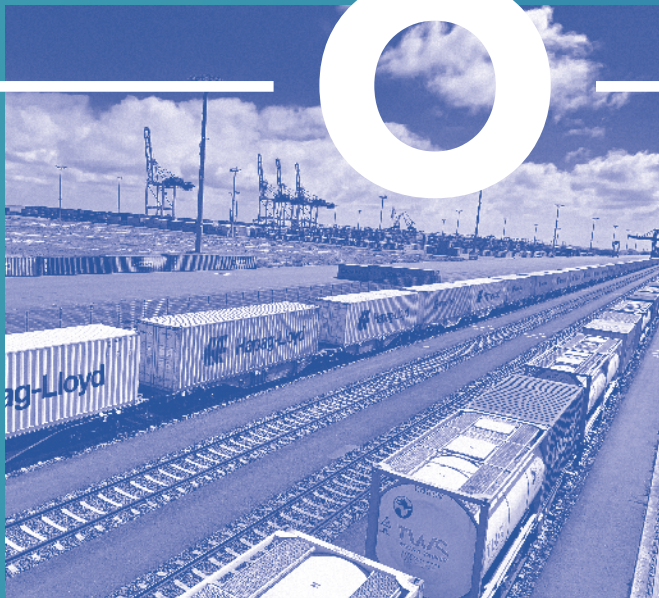


Durch Schienentransporte trägt BLG LOGISTICS zu einer verbesserten CO₂-Bilanz bei. Pro Zug kann die BLG AutoRail mehr als 200 Pkw transportieren. Und das passiert im deutschen und österreichischen Streckennetz komplett mit Grünem Strom.



100.000

In Verden nahm BLG für einen neuen Kunden ein Lebensmittelimportlager mit 100.000 Palettenplätzen in zwei Hallen in Betrieb.



Gemeinsam voran



Hapag-Lloyd und EUROGATE, das passt. Hapag-Lloyd wird sich am JadeWeserPort mit 30 Prozent am Container Terminal Wilhelmshaven (CTW) und mit 50 Prozent am Rail Terminal Wilhelmshaven (RTW) beteiligen.

Der Hafen der Zukunft

Welches Wissen und Können benötigt ein Mitarbeitender für den Hafen der Zukunft? BLG beteiligt sich an dem Projekt „PortSkill 4.0“, in dem die Auswirkungen der digitalen Transformation für Hafenmitarbeitende untersucht werden. Für die Erarbeitung der zukünftigen Qualifikationen steht ein Betrag von etwas über drei Millionen Euro zur Verfügung.

R

A



37

Im BMW Group Werk Leipzig hat unser BLG-Team erstmalig Flurförderzeuge mit Brennstoffzellen in Betrieb genommen. Die 37 Geräte sind emissionsfrei im Betrieb und können schnell, einfach und platzsparend befüllt werden.

150 Mio.



EUROGATE investiert bis 2025 rund 150 Millionen Euro in seinen Container Terminal Wilhelmshaven (CTW). Im einzigen Tiefwasserhafen Deutschlands wird der Containerumschlag vom manuellen Betrieb auf ein automatisiertes System umgestellt. Bereits 2024 soll der erste automatisierte Schiffs Liegeplatz fertig sein. Zukunft ahoi!

Digitale Logistik

BLG und die Open Logistics Foundation arbeiten für die Zukunft der Logistik zusammen. Das Ziel: gemeinsam die Digitalisierung in der Logistik durch Open-Source-Projekte voranzutreiben. Jakub Piotrowski, Leiter Digitalisierung, Nachhaltigkeit und IT bei BLG LOGISTICS, unterstützt als Teil des Kuratoriums die Projekte mit seinem Fachwissen.

M A



1,7 Mio.



Einer der größten Reeder weltweit, Hyundai Glovis, plant Großes: Als Teil eines Joint Ventures mit BLG LOGISTICS will Hyundai Glovis Bremerhaven als europäischen Hub für seine Automobiltransporte zwischen Asien und Europa nutzen. BLG gewinnt damit einen starken Partner am Autoterminal Bremerhaven, der mit 1,7 Millionen umgeschlagenen Fahrzeugen pro Jahr zu den größten Autohäfen der Welt zählt. Der Terminal bleibt trotzdem weiterhin als Universalhafen für alle Reeder offen.

Treue Partner und neue Möglichkeiten



Für unseren langjährigen Kunden Tchibo betreiben wir weiterhin das große Hochregallager im Neustädter Hafen, nachdem wir im Juni die entsprechenden Grundstücke und Gebäude an Tchibo verkauft hatten. Zum 1. April 2021 haben wir ebenfalls unsere neun Speditionsstandorte von BLG International Forwarding an Rhenus Air & Ocean verkauft. Der Standort Bremen blieb erhalten.



Schlaue Helfer

BLG setzt auf Automatisierung. Zwei autonom fahrende Stapler stellen im LC Bremen die materialseitige Ver- und Entsorgung einer Beschichtungslinie sicher. Die Fahrzeuge können dank ihres Laserscanners eigenständig durch das Lager navigieren und unterschiedliche Ladungsträger erkennen. Der High & Heavy-Bereich hat eine automatische Kehrmachine und eine automatische Ladungsvermessung per Sensortechnik getestet.

Starke Präsenz



Atemberaubender Ausblick:
Der Containerterminal
Tanger Med II beeindruckt nicht
nur aufgrund seiner Größe.



Der neue Containerterminal Tanger Med II beweist: Es zahlt sich aus, dass EUROGATE bes- tens vernetzt ist. Eingespielte Teams und die richtigen Partner vor Ort schrieben in Marokko trotz Pandemie eine echte Erfolgsgeschichte.



Link zur Story
reporting.blg-logistics.com/2021/starke-praesenz

Aus der Vogelperspektive staunt es sich am besten. Die Hubhöhe von 54 Metern beschert den Kranfahrern am Tanger Med II einen erstaunlichen Panoramablick: In der Ferne sehen sie das Meeresblau der Straße von Gibraltar sowie die Bergketten rund um Tanger. Im regen Treiben unter ihnen wartet dagegen viel Arbeit. Auf einer Fläche von 36 Hektar ist im Norden Marokkos ein moderner Containerterminal in idealer Lage entstanden. EUROGATEs Beteiligung am Tanger Med II trägt hier seit Anfang 2021 mit stabilen Abläufen und guten Zahlen zum Gesamterfolg des BLG-Geschäftsbereichs CONTAINER bei.

„Wir haben nicht bei null begonnen, sondern von unserer Erfahrung vor Ort und guten Partnerschaften profitiert.“

CARL AUGUSTIN, GESCHÄFTSFÜHRER
EUROGATE INTERNATIONAL GMBH



Nummer eins im Mittelmeer

Im Jahr 2021 ist Tanger mit einem Gesamtumschlag von rund 7,17 Millionen TEU der erfolgreichste Containerhafen im Mittelmeerraum. Seit Eröffnung von Tanger Med II haben sich die TEUs am Containerhafen in einem Jahr um knapp 25 Prozent erhöht. Eine moderne Infrastruktur umgibt das Areal, in dessen Nähe unter anderem Renault und Peugeot produzieren. Auch DHL gehört mit einem 2020 eröffneten Logistikzentrum zu den Unternehmen, die zu Tangers starkem Wachstum beitragen.

Der florierende Hafen hat sich als Drehkreuz für den Warenverkehr zwischen Europa, Afrika, Amerika und Asien etabliert. In strategisch wichtiger Lage an einer Meereskreuzung für den Nord/Süd- und Ost/West-Verkehr engagiert sich das Gemeinschaftsunternehmen Tanger Alliance. Als Zusammenschluss aus dem lokalen Hafenbetreiber Marsa Maroc, Contship Italia, Hapag-Lloyd und EUROGATE International hat Tanger Alliance viel bewegt: Die offizielle Inbetriebnahme von Tanger Med II am 1. Januar 2021 war das Ergebnis guter Teamarbeit und sorgfältiger Planung.

Erfolgreiches erstes Jahr

Es klickt in Serie, wenn die Spreader fest angezogen werden. Acht Containerbrücken sorgen im Schichtbetrieb für ein kontinuierliches Surren beim Be- und Entladen. Rund eine Million TEU sind innerhalb des

In nur einem Jahr nach Eröffnung wurden die TEUs in Tanger Med II um knapp 25 Prozent erhöht.

ersten Geschäftsjahres am Tanger Med II umgeschlagen worden. Der 800 Meter lange Kai ist ein Anlaufpunkt mit hoher Anziehungskraft. Umso wichtiger ist es, dass die Zuarbeit der Portalkräne, Zugmaschinen und Trucks sitzt. Ein sicheres, klar strukturiertes Miteinander sorgt dafür, dass rund 300 Festangestellte und bis zu 200 externe Dienstleister einen effektiven Job machen. Ein paar Minuten als Beobachter mitten im Arbeitsalltag von Tanger Med II genügen, um zu verstehen, welche wichtige Rolle dieser Terminal spielt.

Sein Erfolg hat eine Vorgeschichte, die Carl Augustin gerne erzählt. Der Geschäftsführer der EUROGATE International GmbH blickt voller Stolz auf ein Projekt zurück, dessen Planung im Herbst 2017 begonnen hatte. „Wir haben nicht bei null begonnen, sondern von unserer Erfahrung vor Ort und guten Partner-



schaften profitiert“, erklärt Augustin. Tanger Med II ist eine von vier Anlagen in zwei benachbarten Hafensabschnitten. EUROGATE engagiert sich hier schon seit 2008 und setzt seinen Erfolgskurs bei der zweiten Entwicklungsstufe des Hafens von Tanger fort.

Rund um die Inbetriebnahme von Tanger Med II gab es so manche Herausforderung zu meistern. Die allgemeinen Verwerfungen in den Logistikketten sowie unter anderem die besonderen Umstände des Brexits hatten Anfang 2021 für einen Containerstau in britischen Häfen gesorgt, der sich bis nach Tanger auswirkte. „Statt eines vorsichtigen Starts war am Tanger Med II sofort echter Betrieb mit hoher Flexibilität gefragt. Tausende für den Weitertransport nach England bestimmte Container mussten hier plötzlich zwischengelagert werden. Das war ohne den nötigen

Vorlauf ein bisschen Wildwest. Aber es hat geklappt“, so Augustin. Er steht seit 2008 bei EUROGATE International in der Verantwortung und bringt seine Erfahrung aus zahlreichen internationalen Großprojekten ein.

Transformation gemeinsam vorantreiben

In den vergangenen Jahren ist Augustin mehrfach mit Flugzeug, Auto und Fähre nach Tanger gereist, um Abstimmungsgespräche vor Ort zu führen. Sein Fazit lautet: Trotz der Corona-Pandemie war Engagement vor Ort unerlässlich, um mit dem Terminalprojekt den EUROGATE-Transformationsprozess weiter voranzutreiben. Gute Teamarbeit bei EUROGATE und eingespielte Partnerschaften auf Augenhöhe waren für ihn der Schlüssel zum Erfolg. Beides lebt aus seiner Sicht von Präsenz.

„Statt eines vorsichtigen Starts war am Tanger Med II sofort echter Betrieb mit hoher Flexibilität gefragt.“

CARL AUGUSTIN, GESCHÄFTSFÜHRER
EUROGATE INTERNATIONAL GMBH

Vielfältige Vorsichtsmaßnahmen zum Schutz vor Corona-Infektionen haben beim Tanger Med II-Projekt zu Verzögerungen geführt. Die Ausbildung von neuem Fachpersonal musste zum Teil aus der Ferne in digitalen Meetings erfolgen. Für wichtige Feinheiten sind Experten von EUROGATE über Monate durchgängig in Tanger geblieben. Erfreuliche Zahlen belegen, dass sich das Engagement aller Beteiligten ausgezahlt hat. Im ersten Quartal 2021 lag die anfängliche Umschlagquote am Tanger Med II noch bei zwölf Containern pro Kran und Stunde. Im vierten Quartal des Premierjahres konnte der Wert bereits auf 26 Container gesteigert werden. Ein Jahr nach Inbetriebnahme ist Tanger Med II für EUROGATE bereits eine Erfolgsgeschichte, und markiert dennoch nur den Beginn des neuen Containerterminals, der über Jahrzehnte hinweg einen Mehrwert für die Kunden von EUROGATE, die Gesellschafter und die marokkanische Wirtschaft leisten wird.

Ein Jahr nach Inbetriebnahme ist Tanger Med II für EUROGATE bereits eine Erfolgsgeschichte.

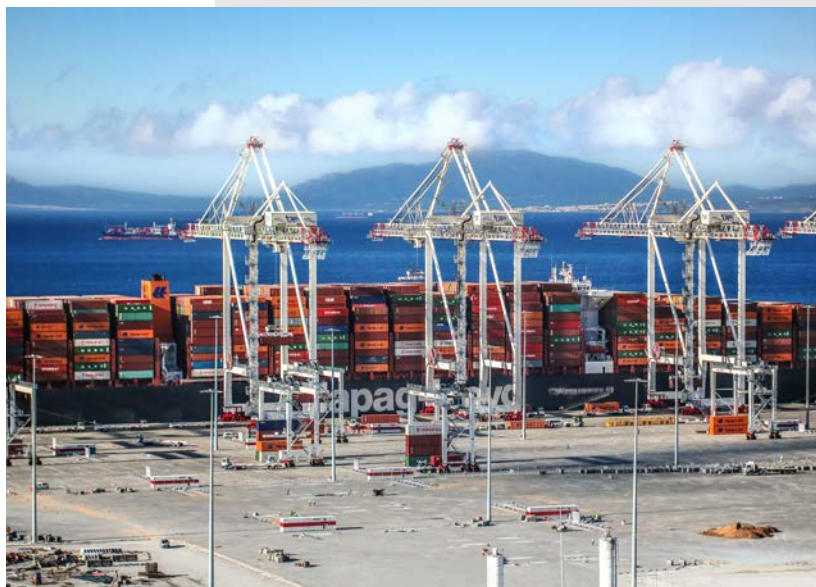
Der vor zwei Jahren gestartete Transformationsprozess „Zukunft EUROGATE“ soll die deutschen Terminals wettbewerbsfähiger machen.

3 Fragen an Michael Blach

VORSITZENDER DER EUROGATE-
GRUPPENGESCHÄFTSFÜHRUNG

Herr Blach, wie meistert EUROGATE die aktuell sehr anspruchsvollen Herausforderungen?

Unsere Terminals sind ein wichtiges Bindeglied im globalen Güterverkehr. Alle politischen, gesellschaftlichen und weltwirtschaftlichen Entwicklungen haben Einfluss auf die Containerschifffahrt und wirken sich somit mittel- und unmittelbar auf unsere Arbeit aus. Während wir noch vor der Herausforderung stehen, die Folgen der Pandemie für die



globalen Lieferketten zu bewältigen, beherrscht nun der Ukraine-Krieg unsere Gedanken. Wir tun weiterhin alles, um unseren Kunden dennoch die bestmöglichen Leistungen zu bieten. Unsere Terminals halten die dafür notwendige Infrastruktur und Flexibilität bereit. Im engen Austausch mit unseren Kunden können wir so die vorhandenen Kapazitäten gezielt nutzen und finden für viele Probleme eine gemeinsame Lösung. Von Vorteil ist dabei natürlich auch, dass wir in Deutschland an mehreren Standorten mit unterschiedlichen Stärken vertreten sind und dadurch auch meist eine Alternative aufzeigen können.

Der Transformationsprozess „Zukunft EUROGATE“ ist Ende 2019 gestartet. Warum bleibt die Transformation eine wichtige Aufgabe?

Wir stehen in einem ständig härter werdenden Wettbewerb um Containermengen und müssen uns hier gegen starke Konkurrenten im Westen und Osten behaupten. Schlagkräftige Argumente sind in unserer Branche, neben anderen, Preis und Leistung. Und hier muss es uns gelingen, im Wettbewerb vergleichbar und im Detail führend zu werden. Das wollen wir mit dem Transformationsprozess erreichen. Die dazu notwendigen Veränderungen sind jetzt weitgehend angestoßen und werden in den kommenden gut zwei Jahren dafür sorgen, dass wir insgesamt leistungsfähiger und wirtschaftlich erfolgreich arbeiten. Wir müssen die Transformation als das sehen, was sie auch ist: der Auftakt einer langen und stetigen Bemühung, sich permanent den Gegebenheiten und Anforderungen der Branche anzupassen. Veränderung muss Teil unserer DNA werden. Wir können es uns weniger denn je leisten, uns auf dem Erreichten auszuruhen.



Welche Meilensteine will EUROGATE für seine Transformation im laufenden Geschäftsjahr erreichen?

2022 geht es uns darum, aus den bislang erzielten Vereinbarungen und Maßnahmenplänen schnellstmöglich etwas Greif- und Zählbares zu machen. Wir haben zwar 2021 durch erste Entscheidungen und Umsetzung von Maßnahmen rund 25 Prozent des avisierten Sparpotenzials von dauerhaft insgesamt 84 Millionen Euro erzielt. Aber der Weg zum Ziel ist noch lang und steinig. Zusätzlich kämpfen wir mit ungeplanten Preiserhöhungen bei z. B. Energie und bei Investitionen. Die Transformation wird erst zum Erfolg, wenn alle Maßnahmen umgesetzt sind und wir die neuen Strukturen und Abläufe in der täglichen Arbeit zum Leben erweckt haben. Daran arbeiten wir bereits hart und sind in einigen Bereichen bereits mitten in der Test- oder Umsetzungsphase. Dafür muss ich unserer Mannschaft einen besonderen Dank aussprechen, denn die Einführung neuer Prozesse im laufenden Betrieb ist keine Selbstverständlichkeit, erst recht nicht in der jetzigen Auftragslage bzw. Situation, die geprägt ist durch andauernde Störungen in den Schiffsfahrplänen, überlastete Häfen und wenig planbare Abfertigungen. Mittel- bis langfristig werden wir den Schwerpunkt darauf legen, den Automatisierungsgrad in unseren Umschlagsprozessen deutlich zu erhöhen, denn Automatisierung ist in unserer Branche eine unaufhaltsame Entwicklung, der wir uns stellen müssen und werden.

Wenn künstliche Intelligenz die Arbeit erleichtert



Link zur Story

reporting.blg-logistics.com/2021/ki

Bei BLG LOGISTICS gehören Digitalisierung und Automatisierung zur Strategie. Das zeigt sich nun auch in der Buchhaltung. Monotone Routinearbeiten im Umgang mit Dokumenten werden künftig durch ein neues Dokumenten-Management-System verschlankt. Künstliche Intelligenz und Robotic Process Automation gehen dabei Hand in Hand.

„Es ist immer gut, wenn Prozesse erleichtert werden“, sagt Vanessa Kalwait, Projektmanagerin für Innovationen und Digitalisierungsprojekte bei BLG LOGISTICS. Die Innovations-Expertin entwickelt im Team Lösungen für mehr Effizienz und verbesserte Arbeitsabläufe, um Mitarbeitende zu entlasten. In einem aktuellen Projekt baut sie mit ihren Kolleg:innen mittels künstlicher Intelligenz (KI) ein Dokumenten-Management-

System (DMS) auf, sodass Mitarbeitende weniger manuelle und monotone Tätigkeiten erledigen müssen.

Der Versuch, menschliches Lernen und Denken mithilfe von Daten und Software auf den Computer zu übertragen und die Technik eigenständig Probleme lösen zu lassen, gelingt mit KI immer häufiger. „Bei unserem System geht es im Kern um die Extraktion und die Klassifizierung von Dokumenten“, erklärt Kalwait das Pilotprojekt, das zunächst für die Buchhaltung aufgesetzt wird. Das neue System soll im ersten Schritt erkennen, ob es sich bei eingehenden Dokumenten etwa um eine Rechnung oder einen Lieferschein handelt. Auf der Basis von Trainingsdaten lernt das intelligente System, welche Informationen relevant sind, und extrahiert diese aus den Dokumenten, z. B. die Adresse des Rechnungsstellers oder das Rechnungsdatum. Während heute noch die Mitarbeitenden die Dokumente überprüfen und relevante Inhalte händisch abtippen, erledigt das in Zukunft das DMS – ein immenser Zeitgewinn.

Der Einsatz von KI ist bei BLG LOGISTICS bereits in anderen Bereichen angekommen, beispielsweise bei der optischen Erkennung von Teilen oder der Planung von Personal. Beim geplanten DMS würde es aus technischer Sicht Sinn machen, die Anwendung extern zu hosten und eine Cloud-Lösung zu nutzen. Denn: Für das Training einer KI werden nur temporär hohe Rechen- und Grafikleistungen gebraucht. Für die Produktion und den Regelbetrieb dagegen reichen klassische Serverleistungen – es entstehen allerdings hohe Kosten, wenn hier auch die KI trainiert wird. Um eine zukunftsfähige Lösung zu finden, arbeiten das Innovationsteam und die IT-Abteilung eng zusammen.

Die KI braucht Mensch und Roboter

Wenn die Pilotphase des DMS beendet ist, können sich die Mitarbeitenden aus der Buchhaltung langfristig auf Entlastung freuen. Denn monotone Arbeiten wie das Abtippen von Rechnungsdaten werden deutlich reduziert. Möglich macht dies die Kombination aus KI mit Robotic Process Automation (RPA). Tobias Falke ist seit einigen Jahren für die robotergestützte Prozessautomatisierung bei BLG LOGISTICS zuständig. Der RPA-Experte weiß, wie gut sich RPA und künstliche

„Im DMS geht es im Kern um die Extraktion und die Klassifizierung von Dokumenten.“

TOBIAS FALKE, RPA-EXPERTE BEI BLG LOGISTICS



Intelligenz ergänzen: „Wir benötigen die KI, um Daten zu strukturieren, denn hier stößt die RPA-Technologie an ihre Grenze“, sagt Falke. Die KI liest Daten aus Dokumenten und kann beispielsweise erkennen, dass wichtige Informationen wie das Datum nicht bei jeder Rechnung an einer bestimmten Stelle stehen. „Die KI kann solche Daten liefern, aber dann nicht in andere Systeme bringen. Dafür ist RPA das ausführende Instrument“, beschreibt es Falke. Über RPA gelangen die Informationen aus den Dokumenten beispielsweise ins interne SAP-System, auf das verschiedene Geschäftsbereiche Zugriff haben.

In der Pilotphase liegt der Fokus des DMS-Projekts noch auf Rechnungen in der Buchhaltung, weitere potenzielle Anwendungen sind Auftragsbestätigungen und Lieferscheine im Einkauf, Speditionsaufträge und operative Wareneingänge. „Unser Ziel ist es, für die Menschen den Prozess fühlbar zu erleichtern, zum Beispiel durch weniger Aufwand bei der Verarbeitung von Lieferscheinen und weniger Zeitdruck“, so Kalwait. Der Mehrwert könnte





sich an weiteren Stellen zeigen, etwa mit der digitalen Datenablage. Diese ermöglicht nicht nur gezieltere und vereinfachte Suchen, sondern spart auch Papier für mehr Nachhaltigkeit.

„Mit dem DMS haben die Mitarbeitenden mehr Raum für andere, anspruchsvollere Tätigkeiten“, resümiert Kalwait. „Die KI und die Automatisierung ersetzen niemanden. Auch wenn die Technologie noch so zuverlässig ist, ohne den Menschen wird es auch künftig nicht gehen.“ In vielen Bereichen werden durch die KI sogar neue Jobprofile entstehen. Dass BLG LOGISTICS damit einmal mehr digital vorlegt, beobachtet Falke im Austausch mit anderen Unternehmen. Falke und Kalwait sind sich einig: „Die BLG hat wichtige Zukunftsthemen erkannt und treibt sie bereits an vielen Stellen voran.“

„Die KI und die Automatisierung ersetzen niemanden. Ohne den Menschen wird es auch künftig nicht gehen.“

VANESSA KALWAIT, PROJEKTMANAGERIN FÜR
INNOVATIONEN UND DIGITALISIERUNGSPROJEKTE



„Nachhaltigkeit ist eine Herzensangelegenheit“

Die Logistikimmobilien der Zukunft müssen, neben operativen, zunehmend ökologische und soziale Aspekte berücksichtigen. Denn Kunden, Kommunen und Investoren legen bei Immobilienprojekten hohe Maßstäbe in puncto Nachhaltigkeit an. Über die Marktsituation in der Kontraktlogistik und die Zukunft der Logistikimmobilie diskutieren Prof. Dr. Alexander Nehm, Logistikprofessor an der Dualen Hochschule Baden-Württemberg (DHBW) in Mannheim, und Matthias Magnor, Kontraktlogistik-Vorstand bei BLG LOGISTICS.



Oben: Mit dem „C3 Bremen“ setzt BLG LOGISTICS insgesamt auf klimaschonende Konzepte.



Link zum Interview
reporting.blg-logistics.com/2021/nachhaltigkeit

Alexander Nehm: Für Logistikdienstleister sehe ich auf dem Markt zwei Faktoren, die das Thema Nachhaltigkeit aktuell stark vorantreiben. Erstens legen Kommunen großen Wert auf effiziente, ökologische und sozialverträgliche Immobilien, da die Flächen in Deutschland stark begrenzt sind. Zweitens berücksichtigen Immobilienfonds Kriterien aus dem Bereich Umwelt und Soziales sowie verantwortungsvolle Werte für Investitionen. Wie erleben Sie das in der Praxis?

Matthias Magnor: Genauso. Große Fonds investieren nur noch in Immobilienprojekte mit einer belastbaren Nachhaltigkeitsstrategie. Das hängt auch mit politischen Maßnahmen wie der EU-Taxonomie zusammen, die die Akteure im Markt in diese Richtung bewegen.

AN: Das Problem ist aus meiner Sicht: Wo sollen neue nachhaltige Gebäude entstehen? Vor drei

Jahren haben wir im Rahmen einer Studie für die Initiative Logistikimmobilien (Logix) festgestellt, dass in Deutschland noch kaum nachhaltige Logistikimmobilien vorhanden sind. Die große Masse an bebauten Flächen ist aktuell von Logistikzentren besetzt, die nur geringe ökologische noch soziale Aspekte berücksichtigen.

MM: In den 2000er-Jahren war Deutschlands Standortvorteil die Flächenverfügbarkeit, weshalb wir, als Käufer oder Mieter, aus einem großen Angebot wählen konnten. Seit einigen Jahren sehen wir, dass geeignete Flächen für Logistikimmobilien zunehmend rar werden. Die Nachfrage ist aber so groß, dass mittlerweile die Grundstücksbesitzer aus einer Vielzahl von Interessenten dem Höchstbietenden den Zuschlag erteilen können. Der Markt hat sich von einem Käufer- zu einem Verkäufermarkt gewandelt.



Rechts: Zwei Experten im Gespräch: Matthias Magnor (links) und Prof. Dr. Alexander Nehm

Mehr als ein Arbeitsplatz

AN: Dieser Wandel betrifft nicht nur Flächen. Vor 20 Jahren waren qualifizierte Mitarbeitende ausreichend verfügbar; heute herrscht ein akuter Mangel an Fachkräften. Auch die Logistik ist davon stark betroffen.

MM: Definitiv. Und dieser Punkt wird sich in den nächsten Jahren weiter verschärfen. Was der BLG-Gruppe in diesem Punkt zugutekommt, ist eine Unternehmenskultur, die die Mitarbeitenden in den Fokus stellt.

AN: Ich kann mir vorstellen, dass die BLG besonders in Bremen, mit ihrem Standing und als einer der größten Arbeitgeber, einen Vorteil auf dem hartumkämpften Arbeitsmarkt hat. Zukünftig wird das Angebot von ganzheitlich attraktiven Arbeitsplätzen eine noch bedeutendere Rolle spielen, um auch in der Logistik Mitarbeitende zu finden und zu binden.

MM: Die Gestaltung und Attraktivität der Arbeitsplätze ist sicher ein wichtiger Aspekt, um Mitarbeitende zu

gewinnen. Wir bauen aktuell das „C3 Bremen“, ein XXL-Logistikzentrum. Damit schaffen wir an unserem Heimatstandort Bremen ein nachhaltiges Leuchtturmprojekt, das neue Maßstäbe setzt: Die Immobilie besticht durch Grünbereiche mit Ruhezonen, viel Tageslicht durch zusätzliche Fenster im Dach, in der Fassade und in den Toren, ein Betriebsrestaurant mit Außenterrasse, das bei einer ausgewogenen Ernährung unterstützt, sowie eine Grünanlage mit heimischen Bäumen und Gehölzen und sogar essbaren Früchten. Selbstverständlich spielen auch ergonomische Arbeitsplätze und die Unterstützung der Mitarbeitenden durch Digitalisierung und Automatisierung eine wichtige Rolle. Die Menschen müssen sich an ihrem Arbeitsplatz wohlfühlen.

Gemeinsam Klimaziele erreichen

AN: Wir haben über die Verfügbarkeit von Flächen und das Angebot attraktiver Arbeitsplätze gesprochen. Ein weiterer Faktor, der den Markt in der Kontraktlogistik bewegt, sind klimaschonende Konzepte.



MATTHIAS MAGNOR

Matthias Magnor (geb. 1974) verantwortet seit dem 1. Oktober 2021 den Geschäftsbereich Kontraktlogistik bei BLG LOGISTICS. Der Diplom-Betriebswirt besitzt eine umfangreiche Expertise in den Bereichen Supply Chain Management, Logistik, Dienstleistungen und Handel - seit mehr als 20 Jahren bewegt er sich in der Logistikbranche und der verladenden Industrie.

Interessant zu beobachten ist, dass Verlagerer sich klare Klimaziele setzen, ihnen aber häufig noch das Know-how fehlt, um die CO₂-Bilanz in einem kritischen Sektor wie der Logistik zu verbessern. Meine These: Unternehmen erhoffen sich von Logistikdienstleistern diesbezüglich Erfahrung und CO₂-sparende Maßnahmen, die ihnen beim Erreichen der eigenen Klimaziele helfen. Können Sie das bestätigen?

MM: Durchaus. Ich habe bereits erlebt, dass Kunden bereit waren, mehr in eine Lösung zu investieren, um ihre Klimaziele zu erreichen. Unsere Bestandskunden, aber auch potenzielle Kunden fragen immer häufiger ab, wie konkret unsere Klimaschutzziele aussehen, welche Maßnahmen ergriffen werden können und wie es um die Messbarkeit bestellt ist. In der Kontraktlogistik hat die Immobilie einen großen Anteil an CO₂-Emissionen. Deshalb ist es nur logisch, dass wir als Logistikdienstleister auf die Forderung nach klimaneutralen oder sogar klimapositiven Logistikimmobilien Antworten anbieten und Lösungen finden.

AN: Um die Nachhaltigkeit einer Immobilie umfassend bewerten zu können, müssen aber nicht nur das Gebäude an sich, sondern auch die Transportwege berechnet und reduziert werden.

MM: Wenn ich daran direkt anknüpfen darf: Genau dieser Punkt macht den Standort C3 Bremen herausragend. Wir haben aufgrund der Lage eine direkte Anbindung an die Autobahn, den Schienenverkehr und über den Neustädter Hafen die Wasserverbindung zum Beispiel nach Bremerhaven.

AN: Ich sehe diese kombinierten Verkehrsanbindungen als richtige Reaktion auf die Marktsituation an. Kombinierte Transporte über die Schiene und das Wasser einzuplanen, ist schon immer eine ideale Alternative, da dies Straßen entlastet und CO₂ spart. Vor dem Hintergrund der Energiewende nimmt dieses Thema hoffentlich deutlich an Fahrt auf.

MM: Beim C3 Bremen setzen wir insgesamt auf klimaschonende Konzepte. Das Gebäude wird über die derzeit größte zusammenhängende Dach-Photovoltaikanlage in Deutschland verfügen. Die erzeugte Energie werden wir nicht nur direkt vor Ort nutzen, sondern damit auch andere BLG-Standorte versorgen.

Das bedeutet einen wichtigen Schritt im Rahmen unserer MISSION KLIMA: Bis 2030 wollen wir ein klimaneutrales Unternehmen sein. Dazu reduzieren wir die Emissionen innerhalb des Unternehmens deutlich und absolut um 30 Prozent, die Emissionen außerhalb um 15 Prozent. Unsere Aktivitäten zur Minderung der Treibhausgasemissionen sind von der Science Based Targets initiative (SBTi) wissenschaftlich anerkannt und neutral überprüft. Dieses Engagement erfüllt mich mit Stolz, weil Nachhaltigkeit für mich als Vater von drei Kindern eine Herzensangelegenheit ist.

Die Zukunft wächst in die Höhe

AN: Die BLG baut in Bremen eine ganzheitlich nachhaltige Logistikimmobilie, unterstützt durch wissenschaftliche Analysen und Zertifikate. Solche Konzepte begeistern mich stets. Ich halte das C3 Bremen tatsächlich für ein Vorzeigeprojekt. Hatten Sie mal darüber nachgedacht, die Immobilie mehrstöckig zu bauen? Auf diese Weise löst Japan das Problem der Flächenknappheit, wenngleich das Thema dort bereits wesentlich ausgeprägter ist.

MM: Zwar ist das C3 Bremen noch einstöckig, aber wir arbeiten bereits an der Planung mehrstöckiger Logistikimmobilien. Ich bin fest davon überzeugt, dass Multi-Level-Gebäude zunehmend ihren Platz in der Logistikimmobilienwelt finden werden.

AN: Wenn ich die Gesamtsituation in der Logistik betrachte, bin ich der festen Überzeugung, dass langfristig jede Immobilie nicht nur nach Kriterien der Nachhaltigkeit, sondern aufgrund der notwendig gewordenen Energieautonomie Europas und Deutschlands sogar energieautark beziehungsweise energiepositiv gebaut wird. Was glauben Sie angesichts Ihrer direkten Erfahrung: Kann die Fokussierung auf nachhaltige

oder eben energieautarke Logistikimmobilien ein Merkmal sein, um sich in der Kontraktlogistik von der Konkurrenz abzuheben?

MM: Ein eindeutiges Ja. Wir sehen Lösungen für klimaneutrale oder sogar klimapositive Logistikimmobilien als zentralen Erfolgsfaktor. Deshalb werden wir das Thema nicht nur in der Kontraktlogistik weiterverfolgen – eine ganzheitliche Nachhaltigkeit steht bei uns in allen Geschäftsbereichen auf der Agenda. Wir glauben, dass dieser Antritt ein wichtiges Kriterium ist, weswegen Kunden sich für BLG LOGISTICS entscheiden.



PROF. DR. ALEXANDER NEHM

Prof. Dr. Alexander Nehm beschäftigt sich seit mehr als 15 Jahren mit Logistikmärkten, Logistikimmobilien und -standorten. Seit Oktober 2020 ist er Professor im Studiengang BWL – Spedition, Transport und Logistik an der Dualen Hochschule Baden-Württemberg in Mannheim. Zuvor war er Geschäftsführer der Loginvest Concept GmbH und der Fraunhofer SCS in Nürnberg. Alexander Nehm ist außerdem Mitglied im Rat der Logistikweisen.

Unten: Japan löst das Problem der Flächenknappheit mit mehrstöckigen Logistikimmobilien.



Kennzahlen zur Nachhaltigkeit

272 GWh

Gesamtenergieverbrauch

-13,1 %

Absolute Treibhausgasemissionen
(Scope 1 und 2, 2018 - 2021)

99,2 %

Tarifgebundenheit

0,8 %

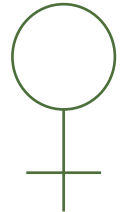
Mehr Unfälle
als im Vorjahr

1.270

Mitarbeitende im Gesundheitspräventionsprogramm „Fit & Fun“

26,7 %

Anteil Frauen an der
Gesamtbelegschaft



24,3 %

Frauenanteil in den
Führungsebenen 0 - 3

14,6 Mio. €

Gesamtprojektvolumen für
Forschungs- und Entwicklungsprojekte



3.696

Schulungstage
(zentral organisiert)



Unsere Mitarbeitenden (Jahresdurchschnitt in 2021)

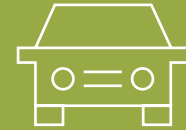
Gesamt

11.952



AUTOMOBILE

3.397



CONTRACT

6.599



CONTAINER (50 %-Anteil)

1.582



SERVICES

374



Durchschnittsalter

45,2 Jahre

Finanzzahlen

Die wichtigsten Zahlen auf einen Blick:

BLG-Gruppe



Umsatzerlöse

1.050 Mio. €

EBT

52,2 Mio. €

EBT-Marge

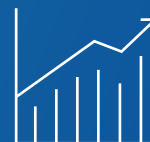
5,0 %

Das Geschäftsjahr 2021
im Überblick



 [reporting.blg-logistics.com/
2021/jahr-im-video](https://reporting.blg-logistics.com/2021/jahr-im-video)

BREMER LAGERHAUS-
GESELLSCHAFT
-Aktiengesellschaft von 1877-



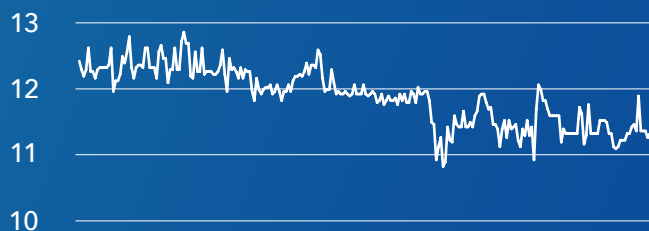
Ergebnis je Aktie

0,30 €

Dividende je Aktie

0,30 €

Aktienkurs 2021 in Euro



01.2021

06.2021

12.2021

„Auch das Geschäftsjahr 2021 stand unter großem Einfluss von Corona und widrigen Marktumständen wie den Lieferengpässen in der Industrie. Trotzdem konnten wir unser Ergebnis deutlich verbessern und über den Erwartungen abschließen.“

Christine Hein, CFO der BLG-Gruppe

Ausgewählte Kennzahlen der BLG-Gruppe

TEUR		2021	2020	Veränderung absolut	Veränderung prozentual
Umsatz und Ergebnis					
Umsatzerlöse ¹		1.050.438	1.065.235	-14.797	-1,4
EBIT ¹		61.507	-107.670	169.177	157,1
EBT		52.226	-116.127	168.353	145,0
EBT-Marge	Prozent	5,0	-10,9	15,9	145,6
Vermögens- und Kapitalstruktur					
Bilanzsumme		1.218.177	1.194.093	24.084	2,0
Zahlungswirksame Investitionen		68.544	69.890	-1.346	-1,9
Eigenkapital		156.289	59.741	96.549	161,6
Eigenkapitalquote	Prozent	12,8	5,0	7,8	155,9
Nettoverschuldung		578.105	676.904	-98.798	-14,6
RoCE ¹	Prozent	6,2	-13,8	20,0	145,3
Personal					
Mitarbeitende ²	Anzahl	11.952	11.609	343	3,0
Arbeitsplätze weltweit	Anzahl	20.000	20.000	0	0,0

¹ Für die Berechnung der Kennzahlen verweisen wir auf den Finanzbericht, Gruppenlagebericht, Abschnitt Grundlagen der Gruppe.

² Ermittlung gemäß § 267 Abs. 5 HGB inkl. Geschäftsbereich CONTAINER.

Erwartete Veränderungen für 2022

EBT und EBIT

deutliche
Reduzierung ↘

Umsatz

in etwa auf
Vorjahresniveau →

EBT-Marge und RoCE

deutliche
Reduzierung ↘



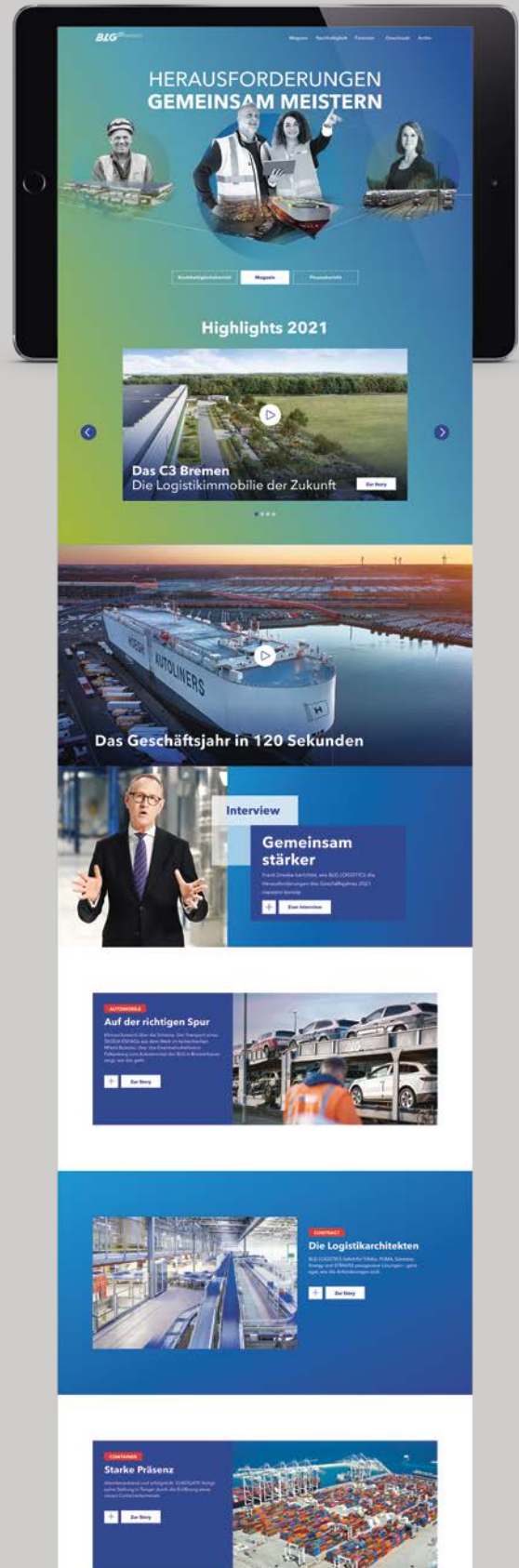
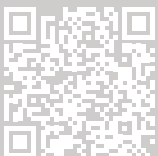
Den ausführlichen Finanzbericht der BLG-Gruppe mit interaktivem Kennzahlenrechner und weiteren Zusatzinformationen finden Sie unter: **reporting.blg-logistics.com**

Jetzt online gehen und zusätzliche Inhalte entdecken!

Noch nicht genug? Die Online-Version vom Magazin 2021 hält für Sie noch viele zusätzliche Informationen bereit. Sie möchten wissen, wie der Vorstandsvorsitzende Frank Dreeke das Jahr im Video zusammenfasst, oder erleben, wie der klimaschonende Transport eines E-Autos „auf der richtigen Spur“, nämlich per Bahn, aussieht? Diese Informationen, weitere Filme und beeindruckende Bildergalerien erwarten Sie auf unserer Website.



reporting.blg-logistics.com



Berichte 2021



Nachhaltigkeitsbericht



Magazin



Finanzbericht

Hinweis: Sie finden alle Berichte unter reporting.blg-logistics.com

Impressum

Herausgeber

BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG
Präsident-Kennedy-Platz 1
28203 Bremen, Deutschland
www.blg-logistics.com

Fotograf:innen

Sandra Beckefeldt, Hauke Dressler,
Oliver Lang, Christoph Maderer,
Jan Meier, Marcus Meyer
sowie Fotos von ŠKODA AUTO,
EUROGATE und BLG LOGISTICS
Visualisierungen „C3 Bremen“: Goldbeck

Konzeption und Gestaltung

3st kommunikation GmbH, Mainz

Produktion

Zertani Die Druck GmbH, Bremen

Unser Beitrag zu einer umweltverträglichen Produktion

Alle Berichte bestehen zu 100 Prozent aus Altpapier, das mit dem EU Ecolabel ausgezeichnet ist. Die Druckerei praktiziert ein klimaneutrales Druckverfahren.

Kontakt

Leiterin Unternehmenskommunikation und Marketing

Stefanie Effner
Telefon: +49 421 398 3475
E-Mail: stefanie.effner@blg.de

Copyright: Die im Bericht enthaltenen Beiträge und Bilder sind urheberrechtlich geschützt.

Alle Rechte werden vorbehalten.



Produziert mit 100% Ökostrom



