

AUSGABE  
APRIL  
2021

 GERMAN PORTS

# LOGISTICS PILOT

Magazin für Häfen, Schifffahrt und Logistik



## Österreich – Partner im Hinterland

### **Achtung, Ähnlichkeitsfalle!**

Nicht alles läuft bei unserem  
Nachbarn so wie in Deutschland

**Seite 16**

### **Hoch hinaus ins maritime Hinterland**

Enns, Wien und Graz sind wichtige Gateways  
für den internationalen Handel

**Seite 18**

### **Alternativen fördern**

LNG-Agentur Niedersachsen verschafft  
neuem Energieträger Rückenwind

**Seite 21**



HÖHER

SCHNELLER

WEITER

## DAS GVZ JADEWESERPORT

MEHRWERT DURCH LEISTUNG, SERVICE UND FLÄCHE

### Wir bieten beste Bedingungen für Ihr Business.

Bauen Sie bei uns größer, höher und weiträumiger! Ob Multi-User-Halle, Hochregal oder Kommissionier- und Verteilzentrum.

Nutzen Sie die Nähe zu Deutschlands einzigem Container-Tiefwasserhafen – mit regelmäßigen Liniendiensten und besten Bahnverbindungen. Mehrmals wöchentlich verbinden Containerzüge den JadeWeserPort Wilhelmshaven mit den wichtigsten Relationen in Süddeutschland, Österreich und der Schweiz.



[www.jadeweserport.de](http://www.jadeweserport.de)



**JADEWESERPORT**  
WILHELMSHAVEN

# Weiteres Wirtschaftswachstum sowie Zunahmen beim Im- und Export prognostiziert

Uwe Hans Reuter, Honorarkonsul der Republik Österreich in Hannover und Vorsitzender der VHV Holding AG



**Liebe Leserinnen und Leser,**

Deutschland und Österreich verbindet eine intensive Handelspartnerschaft. Für den österreichischen Import stellt Deutschland das mit Abstand wichtigste Herkunftsland dar, gefolgt von Italien und China. Im Jahr 2020 wurden deutsche Waren im Wert von circa 60 Milliarden Euro in das Alpenland ausgeführt, in der Rangfolge der Handelspartner im

Export der Bundesrepublik nimmt Österreich damit immerhin den siebten Platz ein. Die Wirtschaftskammer Österreich prognostiziert für 2021 und 2022 außerdem weiteres Wirtschaftswachstum und Zunahmen im Im- und Export. Umgekehrt spielt Österreich auch für den deutschen Import eine wesentliche Rolle (2019: Nr. 9) und ist darüber hinaus das beliebteste Reiseland der Deutschen.

Obwohl Österreich über keine Küstenlinie verfügt, spielt im internationalen Handel auch der Seeverkehr eine bedeutende Rolle. Ein Teil des österreichischen Im- und Exports gelangt dabei über die bremischen und niedersächsischen Häfen. Für die bremischen Häfen gilt Österreich als einer der Schlüsselmärkte. So betreibt die Bremer Lagerhaus-Gesellschaft eine eigene Güterzuglinie, die den Hafen mit Österreich sowie mit verschiedenen weiteren europäischen Ländern verbindet. Regelmäßigen Verkehr über die norddeutschen Häfen von und nach Österreich gibt es beispielsweise im Bereich der Neufahrzeuge.

Eine Herausforderung für den deutsch-österreichischen Handel könnten die aktuell verschärften Maßnahmen der Covid-19-Pandemie zur Einschränkung der grenzüberschreitenden Mobilität darstellen. Ich gehe aber davon aus, dass dies nur ein vorübergehendes Phänomen sein wird und dass sich der gegenseitige Handel zwischen Österreich und Deutschland mittel- und langfristig zum Wohle beider Länder weiter gut entwickelt – nicht zuletzt auch über die Bremer und niedersächsischen Häfen.

Ihr Uwe Hans Reuter

**LOGISTICS PILOT digital!**

Seit August finden Sie uns auch im Internet unter [www.logistics-pilot.com](http://www.logistics-pilot.com)



AUSGABE  
A P R I L  
2021

**Themenschwerpunkt:  
Österreich**

- 4** **Impression**  
Zahlen und Fakten rund um Österreich
- 6** **News**  
Meldungen aus der Branche
- 10** **Main Topic**  
Partner im Hinterland
- 16** **Behind the Scenes**  
Achtung, Ähnlichkeitsfalle!
- 18** **Logistics Story**  
Ein starkes Trio
- 21** **Sustainability**  
Alternativen fördern
- 24** **Portrait**  
Unter orangefarbener Flagge
- 26** **Appointments**  
Digitale, hybride und analoge Veranstaltungen
- 28** **People**  
Meldungen aus der Branche
- 30** **Preview & Imprint**  
Themenschwerpunkt Japan

TITELBILD/MONTAGE: G2WWW.GMBH; PIXABAY/HOMAR; PIXABAY/FALCO; PIXABAY/MISTERFARMER; PIXABAY/PAT\_SCRAP; PIXABAY/12019; PIXABAY/LINLIN; UNSPLASH.COM/MODESTASURBONAS; ISTOCK/LEONID\_ANDRONOV; ISTOCK/YENWEN; ISTOCK/RUSM; WIEN/CON/STEVE HADDER; FOTO SEITE 3: VHV HOLDING

# Verzwickte Gratwanderung – „verfreundete Nachbarn“

Es liegt wohl in der Natur des Menschen, seine Nachbarn mit besonderer Neugier zu beobachten. Da bildet auch das spezielle Verhältnis zwischen den „Ösis“ und den „Piefkes“ keine Ausnahme, das sich immer wieder als Gratwanderung zwischen Gemeinsamkeiten und kleinen Unterschieden entpuppt. Auf deutscher Seite ist in diesem Kontext gern mal vom „kleinen Bruder“ die Rede. Aber auch mit anderen verwandtschaftlichen Bezeichnungen sind Vertreter beider Seiten oft schnell zur Hand. Manche sprechen von ungleichen Geschwistern, andere von Zwillingen, die sich nach historischer Entfremdung wieder angenähert

haben. Für Thomas Gindele, Hauptgeschäftsführer der Deutschen Handelskammer in Österreich, steht jedoch fest: „Österreich ist kein Freund von familiären Vergleichen, um das Verhältnis zwischen beiden Ländern zu beschreiben. Dafür wird in der Alpenrepublik lieber die Formulierung ‚verfreundete Nachbarn‘ benutzt.“ Deutschland sei dabei ein wichtiger Motivator für die österreichische Gesellschaft. „Das Land will schneller, effizienter, pragmatischer, aber auch lebenswerter als der deutsche Nachbar sein, mit dem sie oft viel mehr verbindet, als sie zugeben. Man muss Österreich bescheinigen, dass es mit diesem Ansporn Erfolg hat“, so Gindele.



Linz Enns

## Österreich

<b>Hauptstadt:</b>	Wien	<b>Fläche:</b>	83.879 km <sup>2</sup>
<b>Einwohner 2020:</b>	9,0 Mio.*	<b>BIP/Kopf 2020:</b>	42.544 €*

### Wichtigste Einfuhrgüter 2019

in % der Gesamteinfuhr

1. Chemische Erzeugnisse	13,4 %
2. Maschinen	12,2 %
3. Kfz und -Teile	11,6 %

### Hauptlieferländer 2019

Anteil in %

1. Deutschland	34,7 %
2. Italien	6,6 %
3. China	6,2 %

### Wichtigste Ausfuhrgüter 2019

in % der Gesamtausfuhr

1. Maschinen	17,4 %
2. Chemische Erzeugnisse	12,5 %
3. Kfz und -Teile	11,1 %

### Hauptabnehmerländer 2019

Anteil in %

1. Deutschland	29,2 %
2. USA	6,6 %
3. Italien	6,3 %

QUELLE: GERMANY TRADE & INVEST 2020; \*VORLÄUFIGE ANGABE, SCHÄTZUNG BZW. PROGNOSE

## Deutschlands Handel mit Österreich

### Deutsche Einfuhrgüter 2019

in % der Gesamteinfuhr

1. Maschinen	13,4 %
2. Kfz und -Teile	12,2 %
3. Chemische Erzeugnisse	11,6 %

### Deutsche Ausfuhrgüter 2019

in % der Gesamtausfuhr

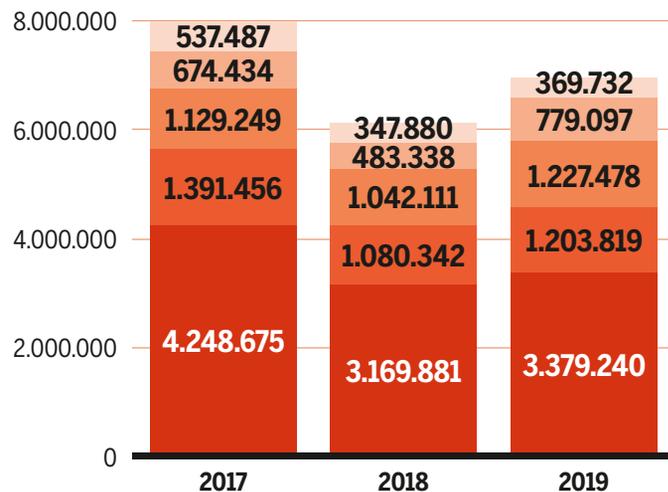
1. Maschinen	17,4 %
2. Chemische Erzeugnisse	12,5 %
3. Kfz und -Teile	11,1 %

QUELLE: GERMANY TRADE & INVEST 2020; \*VORLÄUFIGE ANGABE, SCHÄTZUNG BZW. PROGNOSE

## Güterumschlag in den österreichischen Donauhäfen von 2017 bis 2019

Umgeschlagene Güter in Tonnen

■ Linz ■ Sonstige ■ Wien ■ Enns ■ Krems



QUELLE: STATISTIK AUSTRIA, © STATISTA 2020

Krems

Wien

Graz

Die größten Häfen des Landes

## KOMPAKT

**BREMEN.** Am 1. Juni 2021 beginnt die Bewerbungsfrist für das Wintersemester 2021/2022 des **Studiengangs Shipping and Chartering (ISSC) der Hochschule Bremen.** Der englischsprachige Vollzeitstudiengang, der im siebten Semester mit einer Bachelorarbeit abgeschlossen wird, richtet sich an junge Menschen, die sich für Wirtschaft und Technik rund um das Meer und die Schifffahrt interessieren. Seine Inhalte qualifizieren unter anderem für Tätigkeiten bei Reedereien, Transportversicherern, Maklern, Seehafenspeditionen sowie bei Schifffahrts- und Hafenagenturen. Wer tiefer in diese maritime Welt eintauchen möchte, findet weitere Infos unter [www.hs-bremen.de](http://www.hs-bremen.de)

**BREMEN.** Zehn Seefrachtspeditionen gründeten 1971 die **TCU**, um den Einkauf und die Abwicklung von Hinterlandtransporten per Bahn zu optimieren. **In diesem Jahr feiert das Unternehmen nicht nur sein 50-jähriges Bestehen,** sondern auch sein erfolgreiches Gesellschaftermodell, an dem inzwischen über 130 Unternehmen als Kommanditisten beteiligt sind. Im Bremer Office der TCU arbeiten heute über 60 Mitarbeiter an der Optimierung aller transportbezogenen Prozesse mit dem Schwerpunkt auf Containertransporte per Bahn. Jährlich bringt die TCU auf diese Weise knapp 200 TTEU auf die Schiene.



## Senat stärkt Cruise-Standort

**BREMERHAVEN.** Auf der Columbusinsel soll das Kreuzfahrtterminal weiterentwickelt und dazu der **Neubau eines multifunktionalen Empfangsgebäudes** geplant werden. Dafür hat der Hafenausschuss im Februar die Weichen gestellt, indem er einstimmig der entsprechenden Vorlage der Bremer Senatorin für Wissenschaft und Häfen, Dr. Claudia Schilling, zustimmte. **Die Planungskosten für das Projekt liegen bei 1,27 Millionen Euro.** Dazu Schilling: „Das Thema Kreuzfahrt hat in Bremerhaven eine

große wirtschaftliche und emotionale Bedeutung. Ich bin überzeugt, dass diese touristische Branche nach dem Ende der Pandemie wieder einen enormen Zuwachs verzeichnen wird. Ziel dieser Investition ist es, die wirtschaftlichen Potenziale für den Hafen und die Stadt noch besser nutzen zu können.“ Geplant ist, dass der Mittelteil des Gebäudekomplexes rück- und neu gebaut wird. Der Komplex soll neben dem Terminal auch ein integriertes Parkhaus sowie mehrere Büroetagen beinhalten.



## Jade-Hafen mit ins Boot holen

**WILHELMSHAVEN.** Wenn die Terminalbetreiber **HHLA und EURO-GATE Möglichkeiten einer engeren Zusammenarbeit ausloten,** darf in dieser Betrachtung der JadeWeserPort nicht fehlen. Das fordert die Wilhelmshavener Hafenwirtschafts-Vereinigung (WHV). Sie verweist darauf, dass der JadeWeserPort als einziger deutscher Standort das Kriterium Tiefwasserhafen erfülle. Dieser Wettbewerbsvorteil gegenüber den Westhäfen müsse im Interesse des Seehafenstandorts Deutschland genutzt werden. Es gehe schließlich „um die Zusammenarbeit der norddeutschen Containerhäfen“, so die WHV.



## Bosch macht BLG zum „Preferred Supplier“

**BREMEN.** Seit Jahresbeginn **zählt die BLG LOGISTICS zu den Vorzugslieferanten von Bosch.** Das Technologie- und Dienstleistungsunternehmen hat dazu im Dienstleistungsfeld Warehousing General den Status „Preferred Supplier“ an die BLG vergeben. Damit definiert Bosch Lieferanten, mit denen das Unternehmen verstärkt zusammenarbeiten möchte und die sich in der Vergangenheit durch ihre Zuverlässigkeit ausgezeichnet haben. Die BLG beliefert zahlreiche Bosch-Werke mit Werks- und Lieferantenbauteilen und verantwortet für einzelne Geschäftsbereiche die Distributionslogistik.



## Premiere am Terminal von Jade-Dienst

**WILHELMSHAVEN.** Im Februar begrüßten **Jade-Dienst und Jade Car Logistics** erstmalig die „Pelagic Piranha“ an ihrer Kaikante. Das 179 Meter lange Schiff war nach Wilhelmshaven gekommen, um rund 400 Fahrzeuge und rollende Ladung für die Löschhäfen Misrata und Bengasi in Libyen an Bord zu nehmen. Der Anlauf des 4.000 Pkw fassenden Autocarriers war der **Auftakt eines neuen Liniendienstes** zwischen Wilhelmshaven und Nordafrika. In diesem läuft der Frachter des Linienreeders Clapotis Maritime nun alle 27 Tage – so lange dauert eine Rundreise – die Stadt an der Jade an.



## Rück- und Ausblick im Onlineformat

**WILHELMSHAVEN.** Im Zuge seiner Kampagne „Mehr Container für Deutschland“  **lud der JadeWeserPort im Februar zu der Onlineveranstaltung „Rückblick & Ausblick“ ein.** Zu dem in Kooperation mit der DVV Media Group angebotenen Format hatten sich rund 280 Teilnehmer aus Industrie, Handel, Logistikwirtschaft, Politik und Verbänden sowie der Privatwirtschaft angemeldet. Bei dem zweistündigen Event zogen Vertreter des JadeWeserPorts sowie der im GVZ angesiedelten Unternehmen eine Bilanz der vergangenen Monate und informierten die Zuhörer über die weitere Entwicklung am Standort.



## BLG: Klimabewusst unter die deutschen Top 50

**BREMEN.** Im Januar wurde die **BLG LOGISTICS** mit dem Prädikat „Klimabewusstes Unternehmen“ ausgezeichnet. Das Magazin Capital und das Portal Statista hatten eine groß angelegte Studie zu der Frage durchgeführt, welche Unternehmen ihre Treibhausgasemissionen in den vergangenen fünf Jahren am stärksten reduziert haben – und sich somit zu **den „Klimabewussten Unternehmen Deutschlands 2021“** zählen dürfen. Von 2.000 untersuchten Unternehmen schaffte es die BLG LOGISTICS auf Platz 49. Hier im Bild tauschen Mitarbeiter Leuchtstoffröhren gegen klimafreundlichere LED-Lampen aus.

## Sieben Klimaschutzprojekte auf einen Streich

### **BREMERHAVEN.**

„H2Bx.MariTransGate“: Hinter diesem Kürzel verbirgt sich ein ambitioniertes Klimaschutz- und Verkehrswendeprojekt, für das bremenports im März in Kooperation mit der Bremerhavener Gesellschaft für Investitionsförderung und Stadtentwicklung (BIS) eine sogenannte IPCEI-Interessenbekundung auf den Weg gebracht hat. Mit dem vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, dem Bundesministerium für digitale Infrastruktur und Verkehr und dem Bundesministerium für Umwelt geförderten Projekt sollen wichtige Impulse zur Umsetzung der Nationalen Wasserstoffstrategie gesetzt werden. „Mit diesem Antrag wollen wir **Bremerhaven als Testfeld für Wasserstofftechnologien im maritimen Verkehrssektor profilieren**“, so bremenports-Geschäftsführer Robert Howe. „Besonders bedeutend ist dabei, dass die im Rahmen des Verbundvorhabens vorgelegten sieben Einzelprojekte einen engen Bezug zueinander haben. Es geht in der 180-seitigen Projektskizze um die Produktion von grünem Wasserstoff aus erneuerbarer Energie, um konkrete Anwendungsmöglichkeiten am internationalen Verkehrsknotenpunkt Bremerhaven, aber auch um den Import von Wasserstoff.“



## KOMPAKT

**BREMEN.** Im größten Güterverkehrszentrum Deutschlands, dem GVZ in Bremen, plant die **BLG LOGISTICS einen neuen Standort für Industrie-logistik.** Er soll den Namen **C3-Bremen** (Customer, Climate, Comfort) erhalten. Ab Mitte 2022 will der Logistikdienstleister dort auf einer 152.000 Quadratmeter großen Fläche die Produktionsversorgung der weltweiten Montagewerke eines führenden Automobilherstellers bündeln – und zwar von derzeit mehreren Standorten in Bremen. Zu den Dienstleistungen, die am Standort von rund 500 Beschäftigten erbracht werden sollen, zählt neben der Autoteilelogistik, der Setbildung und der Containerisierung auch der Export von Montageteilen.

**BREMERHAVEN.** Im Fischerhafen ragt jetzt ein fensterloser Bau in Planken-Optik in die Höhe. Die Dunkelheit im Inneren bietet beste Bedingungen für Museumsobjekte, die das **Deutsche Schifffahrtsmuseum / Leibniz-Institut für Maritime Geschichte (DSM)** dort ab dem Frühjahr einlagern möchte. Die Rede ist von rund 380.000 Archivalien und 60.000 Museumsobjekten diverser Größen. Das Segelrettungsboot „Geheimrat Heinrich Gerlach“ gehört dabei zu den größeren Exponaten, während Uniformknöpfe zu den kleinsten Besonderheiten zählen.



## Freie Kapazitäten im JadeWeserPort

**WILHELMSHAVEN.** Während in den Westhäfen und anderen deutschen Seehäfen derzeit volle Terminals für Einschränkungen bei der Anlieferung von Containern sorgen, verfügt der **JadeWeserPort** noch über freie Kapazitäten, **um internationale Lieferketten ungestört aufrechtzuhalten.** „Das Umdisponieren dorthin ist ohne großen Aufwand möglich, da viele Zugverkehre sowieso über das Drehkreuz Maschen geroutet werden. Lkw-Verkehre sind ohnehin so flexibel, dass eine kurzfristige Umstellung ermöglicht werden kann“, so Andreas Bullwinkel, Geschäftsführer der JadeWeserPort-Marketinggesellschaft.

## J. Müller feiert 200. Geburtstag später

**BRAKE. J. MÜLLER** wurde am 1. Mai 1821 gegründet und begeht in diesem Sommer seinen 200. Geburtstag. Im Zuge dieses Jubiläums wollte der Hafendienstleister für Agrar-, Schütt- und massenhafte Stückgüter eigentlich im Mai mit Kunden und Mitarbeitern feiern. Da die Coronapandemie momentan keine Feier ohne Einschränkungen zulässt, findet **am 5. Mai** lediglich ein kleiner **Festakt mit ausgewählten Gästen und Niedersachsens Ministerpräsident Stephan Weil** statt. Aber aufgeschoben ist nicht aufgehoben: Feiern will J. MÜLLER erst, wenn dies ohne Einschränkungen wieder möglich ist.



## Umweltministerium fördert Vorhaben der Stiftung Offshore-Windenergie mit 555.000 Euro

**HANNOVER/VAREL.** Anfang Februar hat Niedersachsens Energieminister Olaf Lies (r.) den Startschuss für das Vorhaben „**Grüner Wasserstoff mit Offshore-Windenergie**“ der Stiftung Offshore-Windenergie gegeben. In Varel überreichte er der dort ansässigen Stiftung einen Förderbescheid über 550.000 Euro für das zweijährige Vorhaben. Die Stiftung soll unter anderem mit ihrem Netzwerk den breiten Wissens- und Erfahrungsaustausch aller Stakeholder befördern. Außerdem sollen im Rahmen des Vorhabens Konzepte und Pläne zur Weiterentwicklung des rechtlichen und ökonomischen Rahmens erarbeitet werden. „Industrie folgt Energie, und die Energie der Zukunft wird zum großen Teil auf See erzeugt. Grüner Wasserstoff ist für mich dabei ein Schlüsselthema, wenn die Energiewende gelingen soll“, machte Lies deutlich.





## Nordfrost mit neuem Hygienebereich

**WILHELMSHAVEN.** Nordfrost baut sein **Seehafenterminal in Wilhelmshaven** weiter als Lebensmitteldrehscheibe aus. Im Februar hat der Tiefkühllogistiker aus Schortens hier einen neuen zweiten Hygienebereich fertiggestellt und nach behördlicher Abnahme in Betrieb genommen. Der Hygienebereich ist dem Hochregallager vorgelagert und besteht aus einer Multifunktionshalle und vier separaten Produktionshallen von je 10 mal 60 Metern Fläche plus Nebenräumen. Das Seehafenterminal von Nordfrost in Wilhelmshaven besitzt eine Lagerkapazität von 105.000 Palettenstellplätzen.



## „Seute Deern“ wird von Asbest befreit

**BREMERHAVEN.** Um das **Abwracken der „Seute Deern“** vorzubereiten, befreien Arbeiter derzeit den Rumpf des Museumsschiffs von giftiger asbesthaltiger Schiffsfarbe. Erst danach soll das Schiff zerlegt werden. Zum Schutz der Umwelt finden die Arbeiten unter Plastikplanen statt. Die auf drei Millionen Euro geschätzten Abwrackkosten werden vom Land Bremen und der Stadt Bremerhaven gezahlt. Als neuen Hingucker im Museumshafen soll die Stadt einen **Nachbau der „Najade“** bekommen, die 1888 als erster großer Frachtsegler mit Stahlrumpf in Bremerhaven vom Stapel gelaufen war.



## Neuer Hafenmobilkran für Blue Water BREB

**CUXHAVEN.** Seit Februar **verfügt das Deutsche Offshore-Industrie-Zentrum in Cuxhaven über einen Liebherr-Hafenmobilkran LHM 600.** Verantwortlich dafür ist der Terminalbetreiber Blue Water BREB, der knapp fünf Millionen Euro in das Gerät investierte. Mit den Schleppern „Ems Tug“ und „Ems Pull“ der Reederei Ems Offshore Services wurde der 600 Tonnen schwere Kran auf dem 72 Meter langen „Emsponon 7“ von Rostock aus ans Ziel gebracht. „Cuxhaven wird für die internationale Projektschiffahrt jetzt noch attraktiver“, ist sich Arne Ehlers, Geschäftsführer von Blue Water BREB, sicher.



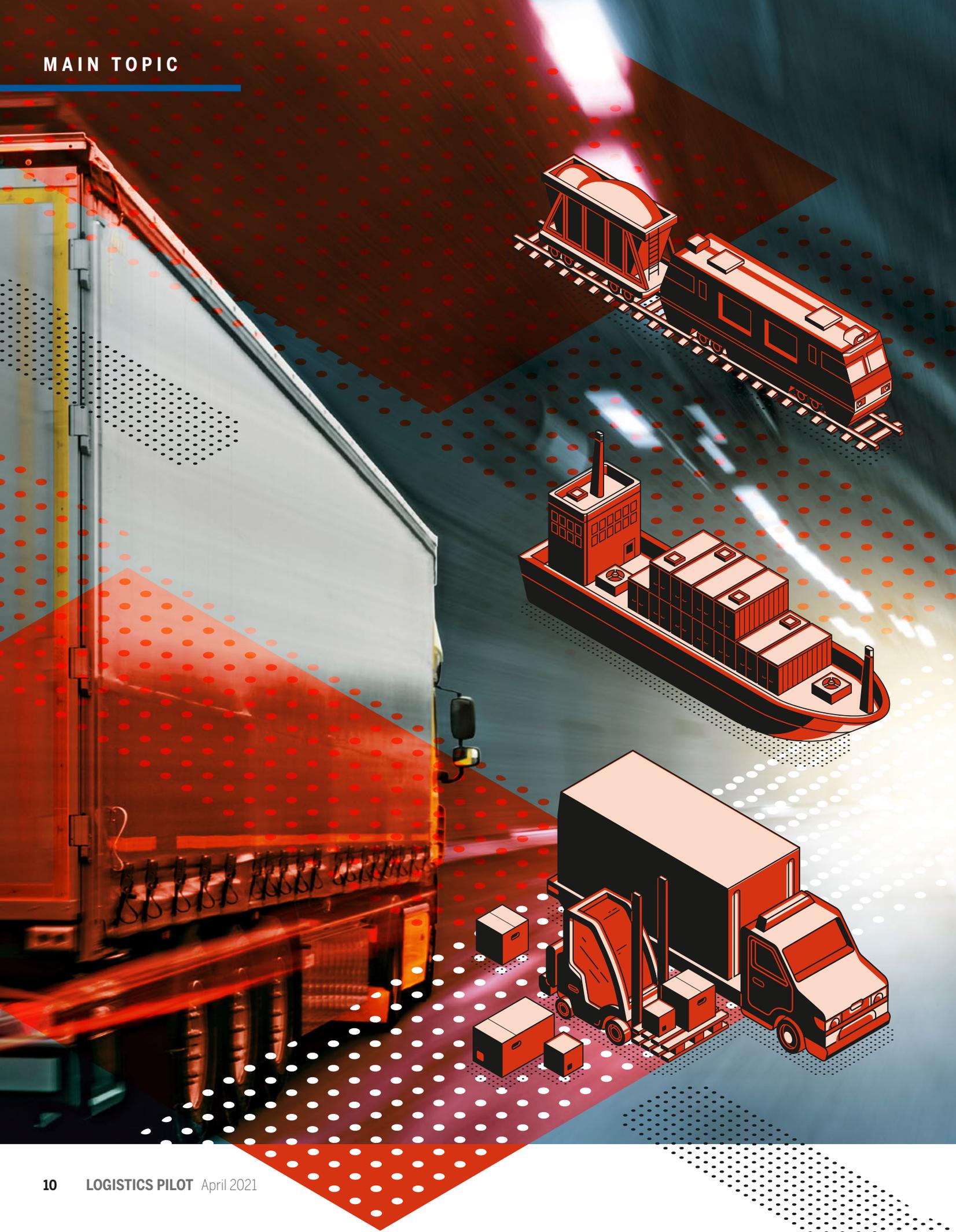
## Rhenus übernimmt BLG-Speditionsstandorte

**HOLZWICKEDE/BREMEN.** Die **BLG LOGISTICS GROUP** wird ihr nationales und internationales Geschäft zukünftig auf die Geschäftsbereiche Contract, Automobile und Container konzentrieren. Dementsprechend soll Rhenus Air & Ocean die Speditionsgeschäfte des Logistikunternehmens in Deutschland mit neun Standorten und rund 100 Mitarbeitern übernehmen. Mit dem Zukauf erschließt Rhenus neue Geschäftsfelder und stellt der BLG-Gruppe sein globales Netz zur Verfügung. Vorbehaltlich der Zustimmung durch die Kartellbehörden **erwirbt Rhenus die Luft- und Seefrachtstandorte zum 1. April 2021.**



## MCN spendet „geschenkte“ Mehrwertsteuer

**HAMBURG.** Durch die temporäre Senkung der Mehrwertsteuer von Juli bis Dezember 2020 und die bereits Anfang 2020 an das **Maritime Cluster Norddeutschland (MCN)** gezahlten Mitgliedsbeiträge ergab sich ein Überschuss. Die MCN-Mitglieder haben sich deshalb dazu entschieden, diesen **Differenzbetrag in Höhe von 1.400 Euro der Stiftung Deutsche Lutherische Seemannsmission zukommen** zu lassen. „Das hilft uns, die Arbeit in den Stationen der Seemannsmission auch in Krisenzeiten verlässlich zu unterstützen“, so Reinhart Kauffeld von der Stiftung Deutsche Lutherische Seemannsmission.



# Partner im Hinterland

Bei allem Konkurrenzdenken zwischen Österreichern und Deutschen zeigt sich: In vielen Bereichen geht es nicht ohne den anderen. Experten beleuchten nachfolgend die wirtschaftlichen und logistischen Verflechtungen – und stellen Erfolgsprojekte und Baustellen vor.

**N**och nie war das Verhältnis zwischen Deutschland und Österreich so entspannt und so eng wie heute. Dabei verbinden die beiden Nachbarländer nicht nur zahlreiche Gemeinsamkeiten hinsichtlich ihrer Sprache und ihrer Kultur, sondern vor allem auch tief verflochtene politische und wirtschaftliche Beziehungen. Das spiegelt sich unter anderem im beidseitigen Handelsvolumen wider, das im Jahr 2019 über 100 Milliarden Euro betrug. „Österreich exportierte 2019 Waren im Wert von rund 45 Milliarden Euro nach Deutschland. Das sind fast 30 Prozent aller Exporte, die Deutschland zum mit Abstand wichtigsten Abnehmerland für Österreich machen – weit vor den USA und Italien“, ordnet Thomas Gindele, Hauptgeschäftsführer der Deutschen Handelskammer in Österreich, diese Zahlen ein. Auf umgekehrtem Weg hat Deutschland 2019 Waren im Wert von 66 Milliarden Euro nach Österreich exportiert. Damit ist unser Nachbar im Süden das siebtwichtigste Destinationsland für Güter aus Deutschland.

## Erfolge sind aneinandergekoppelt

Ein ähnliches Bild zeigt sich beim Blick auf die grenzüberschreitenden Investitionen. Hier ist die Bundesrepublik mit 54,3 Milliarden Euro der bedeutendste Investor Österreichs innerhalb Europas. Umgekehrt fließen aber auch 31,4 Milliarden Euro an österreichischen Investitionen nach Deutschland. „Das sind nur zwei Beispiele von vielen, die zeigen, wie eng der Erfolg des einen mit dem des anderen gekoppelt ist“, so Gindele. Dabei blickt er insbesondere auf die Marktsegmente Maschinenbauerzeugnisse und Automobilkomponenten: „Österreich ist ein erfolgreicher Automobilzulieferer für eine Vielzahl namhafter Marktteilnehmer, vor

allem was Sicherheits- und Bremssysteme sowie Airbags und Luxuslenkräder betrifft. Darüber hinaus befindet sich das weltweit größte Motorenwerk von BMW in Steyr.“ Für Ralf Beste, den deutschen Botschafter in Wien, steht daher fest: „Die Hälfte der deutschen Autos würde ohne österreichische Komponenten vermutlich nicht rollen.“

Eine wachsende Bedeutung attestieren die beiden Österreich-Experten auch der österreichischen Holz- und Metallverarbeitung sowie dem kunststoffverarbeitenden Gewerbe. „Hier haben sich in den vergangenen Jahren zahlreiche kleinere und mittlere Betriebe entwickelt, die in ihren Nischen hervorragende Arbeit leisten und Produkte auf gehobenem Niveau abliefern“, so Gindele. Mit Blick auf wichtige Wirtschaftsfaktoren des Landes führt Beste überdies die verkehrsgeografische Bedeutung Österreichs in ■■■

„Deutschland ist mit Abstand das wichtigste Abnehmerland für Österreich.“

Thomas Gindele, Hauptgeschäftsführer der Deutschen Handelskammer in Österreich





„Die Hälfte der deutschen Autos würde ohne österreichische Komponenten vermutlich nicht rollen.“

Ralf Beste, deutscher Botschafter in Wien

■ Feld: „Durch die zentrale Lage in Mitteleuropa besitzt die Alpenrepublik eine bedeutende Funktion als Transitland. Das gilt sowohl für die Nord-Süd- als auch für die Nord-Südost- und die Ost-West-Relationen.“

## Die Straße als Hauptverkehrsader

Die wichtigste Verkehrsader für die Österreicher ist dabei die Straße. Laut Statistik Austria ist das dortige Transportaufkommen rund viermal so hoch wie auf der Schiene. So wurden allein im Jahr 2019 mehr als 402 Millionen Tonnen Fracht über die Straßen und Pässe des Landes transportiert, vor allem über den Brennerpass. Die Bedeutung der Betonpisten wächst seit 2013 (damals 325 Millionen Tonnen) kontinuierlich, was sich in jährlich steigenden Zahlen widerspiegelt. Etwas anders sieht die Lage beim Verkehrsträger Schiene aus. Hier pendelten sich die Zahlen in den vergangenen zehn Jahren zwischen 100 und 108 Millionen Tonnen pro Jahr ein – 2019 waren es knapp 102,5 Millionen Tonnen. Im Vergleich dazu erscheint der Anteil der Binnenschifffahrt mit einem Transportaufkommen von 8,5 Millionen Tonnen in 2019 verhältnismäßig gering. Doch Beste macht deutlich: „Für ein Binnenland ist das schon ganz schön viel Hafen.“ Angesichts dieser Verteilung auf die Verkehrsträger im Allgemeinen und die wachsende Transitproblematik im Besonderen rät er, darüber nachzudenken, wie Österreich mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagern kann. „Unabhängig von den daraus resultierenden

Lösungsoptionen verfügt Österreich aber schon jetzt über ein gut ausgebautes Verkehrsnetz und bietet ein hohes Maß an Energie- und Logistiksicherheit“, ergänzt Gindele.

## Verlagerung auf die Schiene

Ein Befürworter für die Entlastung der Straßen durch intelligente Bahnösungen ist Alfred Wolfram, bremenports-Repräsentant in Österreich und Obmann des Fachverbands Spedition und Logistik in der Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ). Er betont jedoch, dass diese Lösungen nicht von heute auf morgen aus dem Boden gestampft werden können und verweist auf das Projekt „Zielnetz 2025+“ der ÖBB Infrastruktur. Die Teilgesellschaft der ÖBB-Holding, die neben dem Betrieb und der Wartung des österreichischen Schienennetzes auch für die Planung, Projektierung und den Bau der Schieneninfrastruktur verantwortlich ist, hat darin ihre Strategie für eine langfristige Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur in Österreich festgeschrieben. Zu den dort formulierten Schwerpunkten gehören unter anderem der Ausbau der Weststrecke zwischen Wien und Salzburg, der Südstrecke zwischen Klagenfurt und Wien als Teil eines baltisch-adriatischen Bahnkorridors und der Ausbau der Brennerstrecke zur Stärkung des grenzüberschreitenden Bahnverkehrs auf dem Skandinavien-Mittelmeer-Korridor. „All das sind wichtige Teillösungen, die aber kein Allheilmittel zur Entlastung der Straßen sind“, so Wolfram, der sein Land primär mit zwei Verkehrsproblemen konfrontiert sieht: „Zum einen haben neun von zehn Lkw, die auf österreichischen Autobahnen fahren, ein Kennzeichen aus dem Ausland und wickeln überwiegend Transitverkehr ohne Wertschöpfung für Österreich ab. Da wären mit Sicherheit Alternativen auf der Schiene hilfreich.“ Zum anderen handle es sich bei zwei Dritteln der inländischen Transporte auf der Straße um Verkehre mit einem Radius von unter 160 Kilometern. „Und genau das sind die Strecken, auf denen sich Züge nicht rentieren und Lkw deutlich günstiger sind“, weiß Wolfram: Hier gelte es also, auch über Lösungsoptionen jenseits der Schiene nachzudenken.

Die Schiene ist nach der Straße die zweitwichtigste Verkehrsader für die Alpenrepublik. Über diesen Verkehrsträger werden mehr seit zehn Jahren mehr als 100 Millionen Tonnen pro Jahr transportiert.



Die Binnenschifffahrt ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für Österreich. Hier besitzen insbesondere die Donauhäfen in Linz, Wien, Enns und Krems einen hohen Stellenwert.



## Starkes Interesse an den Donauhäfen

An diesem Punkt könnten auch die Donauhäfen in Linz, Wien, Enns und Krems ins Spiel kommen, über die derzeit ein Großteil der Ladung auf dem Wasserweg umgeschlagen wird. Die vier genannten Standorte sind vor allem wichtige Anlaufhäfen für Schüttgut jeglicher Art. Darüber hinaus werden in Wien aber auch große Volumina von Automobilen und in Enns erhebliche Mengen an Holz verschifft. Als Werks- und Hafenanlagen des stahlbasierten Technologie- und Industrie-Logistik-Konzerns voestalpine ist Linz zudem ein wichtiger Hub für spezialisierte Stahltransporte für die Automobil-, Hausgeräte- und Luftfahrtindustrie.

Zu den Partnern der österreichischen Häfen auf dem Wasserweg zählen auch die Häfen in Bremen und Niedersachsen. Zusammen wickeln sie rund zehn Prozent der Warenströme in die Alpenrepublik und von dort ab. Eine Erhöhung ihres Marktanteils scheint gegenwärtig aber kaum realistisch. Im Gegenteil: „In den zurückliegenden Jahren haben die Nordhäfen sogar eher Volumen an die Südhäfen verloren, als das sie neues hätten generieren können. Das liegt vor allem daran, dass viele Südhäfen ihre Kapazitäten in der jüngsten Vergangenheit erweitert haben und dass der Vor- und Nachlauf zu diesen Destinationen oft fünf bis acht Tage kürzer ist als zu den Nordhäfen“, erläutert Wolfram. Im Zuge dieser Entwicklung habe vor allem die Bedeutung des slowenischen Adria-Hafens Koper in der jüngsten Vergangenheit immer mehr zugenommen. Besonders geschätzt, vor allem für Containertransporte, würden aber auch die

„Neun von zehn Lkw, die auf österreichischen Autobahnen fahren, haben ein Kennzeichen aus dem Ausland.“

Alfred Wolfram, Obmann des Fachverbands Spedition und Logistik in der Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ)



zuverlässigen Bahnverbindungen zwischen den österreichischen Standorten und Bremerhaven. „Sie sind in ihren Zeitabläufen optimal und werden deshalb vielfach dem Lkw-Transport vorgezogen“, so Wolfram.

## Niedrigwasser und Kapazitätsengpässe

Aus einem der wichtigsten österreichischen Häfen, nämlich aus Linz, agiert LogServ, die Logistiktochter der Steel Division des voestalpine-Konzerns. Von dort aus transportiert das Unternehmen seine Stahlprodukte rund um den Globus und damit pro Jahr rund fünf Millionen Tonnen Stahl- und Großbleche. „Als Nischenanbieter für hoch spezialisierte Stahlprodukte beliefert die Steel Division ihre Schlüsselkunden weltweit. An vorderster Stelle steht ■■■



Die Verladung von Grobblech (l.) und Coils (r.) gehört zum Tagesgeschäft von LogServ, der Logistiktochter der Steel Division des voestalpine-Konzerns.



„Die große Herausforderung besteht darin, Waggon und Auflieger mit den erforderlichen Spezifikationen zu finden.“

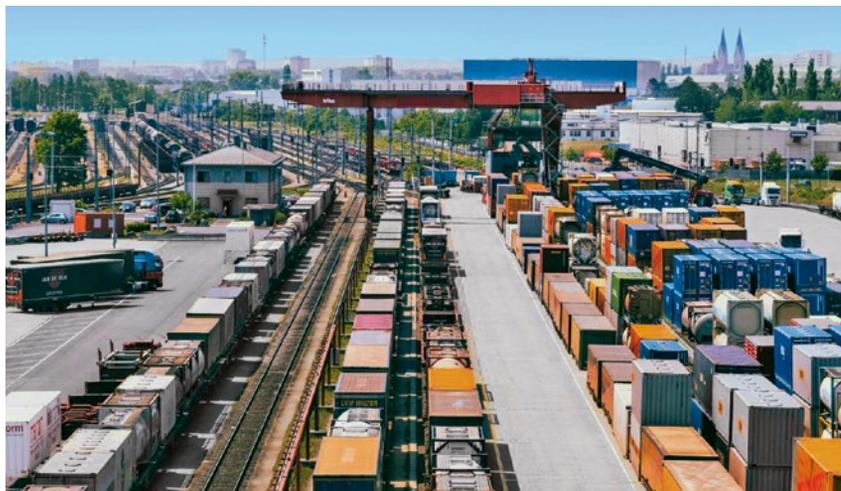
Christian Janecek, Geschäftsführer LogServ

■ die Automobilindustrie, aber auch Global Player im Maschinenbau oder im Energiebereich verlassen sich auf unsere Termintreue“, so Christian Janecek, Geschäftsführer von LogServ. Dabei werden die fertigen Stahlprodukte auf allen Verkehrsträgern transportiert. Der wichtigste davon ist für LogServ die Bahn, gefolgt vom Lkw und dem Binnenschiff.

Die Wahl des Verkehrsträgers richtet sich neben den Kosten und der Transportzeit vor allem nach den Dimensionen der Produkte. So werden beispielsweise Stahlcoils hauptsächlich per Bahn und Lkw transportiert, da mit Coilmulden in den Waggonen und entsprechenden Lkw-Aufliegern bewährte Transportstandards zur Verfügung stehen. Besonders große, schwere und sperrige Sonderformate, wie Grobbleche und Kesselböden, lassen sich hingegen am einfachsten und kostengünstigsten per Binnenschiff transportieren. „Ist das logistisch nicht möglich, können wir diese Transporte aber auch per Bahn oder Lkw abwickeln. Die große Herausforderung besteht dann darin, Waggonen und Auflieger mit den erforderlichen Spezifikationen zu finden“, so Janecek.

Neben den drei zuvor genannten Parametern gibt es für den LogServ-Geschäftsführer aber noch weitere Aspekte, die Auswirkungen auf die Logistik aus dem Binnenland Österreich haben können: „Beim Binnenschiff führt beispielsweise anhaltendes Niedrigwasser dazu, dass weniger Ladung an Bord genommen werden kann. Dieses Problem

Am KV sind verschiedene Verkehrsträger beteiligt, wobei der Lkw oftmals nur auf dem kürzesten Teil der Strecke eingesetzt wird.



hatten wir zuletzt 2018 ganz massiv. Im Moment kämpfen wir von Woche zu Woche mit schwankenden Pegelständen.“ Problemfelder anderer Art sieht er aber auch bei den Verkehrsträgern Bahn und Lkw. „Im Zuge der Coronapandemie sind die Bahnprozesse noch nicht überall wieder voll angelaufen. Dadurch entstehen Lücken, die zu einer knappen Waggonverfügbarkeit führen.“ Auch auf der Straße ist die aktuelle Lage aus Janeceks Sicht alles andere als entspannt. Hier hätten zahlreiche Transporteure ihre Ressourcen coronabedingt so weit reduziert, dass LogServ am Markt nicht immer die erforderlichen Kapazitäten abrufen könne, die es für die Versendung der Stahlprodukte von voestalpine zu den internationalen Kunden benötigt.

## Eine Lösungsoption – Kombiniertes Verkehr

Ein weiterer Logistikspezialist im Handel mit Österreich ist die DB-Cargo-Tochter TFG Transfracht, die nach eigener Aussage über das dichteste Zugnetzwerk im Seehafenhinterland in Europa verfügt. Im Rahmen ihres AlbatrosExpress-Netztes verbindet sie die sechs Häfen in Bremerhaven, Wilhelmshaven, Hamburg, Koper, Rotterdam und Antwerpen mit den wichtigsten Wirtschaftszentren in Deutschland, Österreich und der Schweiz. „Die Region Österreich steuert circa ein Zehntel des Gesamtvolumens zu unserem gesamten AlbatrosExpress-Netzwerk bei. Wir sind für die Speditionen, Reeder und Verloader dort vor allem deshalb interessant, weil wir aus einer Hand nahezu alle Umschlagsterminals in den genannten Häfen anbieten können“, so Frank Erschkat, Sprecher der Geschäftsführung von TFG Transfracht.

Aus seiner Sicht ist Österreich hauptsächlich ein Speditorsmarkt, „dessen Konzentration auf Carrier noch nicht in dem Ausmaß vorangeschritten ist wie in anderen Ländermärkten“. Zudem attestiert er der Alpenrepublik eine breite Palette logistischer Optionen – sowohl auf der Schiene als auch auf dem Wasser. „Durch seine geografische Lage kann Österreich eine Vielzahl an Verschiffungshäfen anlaufen. Die Möglichkeiten erstrecken sich von den deutschen Seehäfen zu den griechischen über die slowenischen, italienischen bis hin zu den Seehäfen im Westen“, so Erschkat. „Generell sind die deutschen Seehäfen für die verladende Wirtschaft in Österreich die Hauptanlaufpunkte, wenn es um Überseetransporte geht. Ausschlaggebend dafür sind die eng getakteten Frequenzen im Kombinierten Verkehr, aber auch die gute Hafeninfrastuktur und die Bahnanbindung in Deutschland“, ergänzt Erschkat.

Im Kombinierten Verkehr (KV) sieht der TFG Transfracht-Chef überdies einen Wachstumsmotor für den Schienengüterverkehr und eine treibende Kraft für klimafreundliche Transporte – nicht nur, was den Hinterlandverkehr nach Österreich betrifft. „Experten schätzen, dass sich der Marktanteil des KV am Schienengüterverkehrsmarkt bis zum Jahr 2030 in Richtung 35 Prozent erhöhen wird. Aus

unserer Sicht ist der KV aber schon heute strategisch äußerst wichtig. Denn nur wer die Stärken der Verkehrsträger Schiene und Straße optimal verknüpft und den KV in seine Logistik integriert, ist bestens für mehr Nachhaltigkeit aufgestellt“, zeigt Erschkat eine mögliche Lösung zur Entlastung des Straßenverkehrs und zur Erreichung der internationalen Klimaschutzziele auf.

## Mehr als nur ein Urlaubsland

Anhand der zuvor aufgezeigten wirtschaftlichen Verflechtungen und Einschätzungen aus der Praxis lässt sich laut Wolfram vor allem eines ablesen: „Österreich ist nicht nur ein attraktives Urlaubsland, sondern auch ein zuverlässiger Partner für Industrie und Wirtschaft – auch über die Grenzen Deutschlands hinaus.“ Nicht umsonst würden sich heute zahlreiche Österreicher bei namhaften deutschen Unternehmen in Führungspositionen befinden. Als einen nicht zu unterschätzenden Erfolgsfaktor für die Leistungsstärke Österreichs sieht Gindele das Bildungssystem des Landes: „Es hat in den vergangenen Jahren flexibel und schnell auf neue Anforderungen in der Wirtschaft reagiert, insbesondere auf neue technische Entwicklungen oder auch den Trend zur Digitalisierung. Und mit einem Augenzwinkern hat Beste noch einen kleinen, aber feinen Unterschied ausgemacht, der der Alpenrepublik möglicherweise in Zukunft einen zusätzlichen Marktvorteil verschaffen könnte – nicht nur im Logistik- und Verkehrssektor: „Deutsche lieben Regeln, Österreicher haben einen besseren Blick für Auswege. Beides hat eine Menge für sich.“ (bre)

„Im KV sehen viele Marktteilnehmer einen Wachstumsmotor für die Schiene und eine treibende Kraft für klimafreundliche Transporte.“

Frank Erschkat, Sprecher der Geschäftsführung von TFG Transfracht



Beliebtes Reiseziel: Laut Statista sind 2020 rund 6,1 Millionen Personen aus Deutschland nach Österreich in den Urlaub gefahren.

## Das Linzer Diplom: Dokumentierte Unabhängigkeit

Das Linzer Diplom gilt als eine der wichtigsten Urkunden der Bremer Stadtgeschichte. Es wurde am 1. Juni 1646 durch Ferdinand III., den damaligen römisch-deutschen Kaiser und Erzherzog von Österreich, unterzeichnet. Mit seiner Unterschrift bestätigte er während des Dreißigjährigen Krieges (1618–1648) die Reichsunmittelbarkeit der Stadt Bremen. Damit war Bremen im Zuge seines Strebens nach Selbständigkeit vom Druck eines direkten Landesherrn befreit und unterstand keiner anderen Herrschaft als dem Kaiser. Das erlaubte der Stadt ein großes Maß an Bewegungsfreiheit, die vor allem der Entwicklung des Handels und der Schifffahrt zugute kam. Rund 100.000 Gulden sollen die Bremer Ratsherren damals als Gegenleistung für die Unterschrift von Ferdinand III. bezahlt haben – nicht mit in diese Summe eingerechnet sind die inoffiziellen Nebenkosten und Bestechungsgelder, die je nach Quelle in ihrer Höhe stark variierten.

Seit 1998 wird das Linzer Diplom im Staatsarchiv Bremen aufbewahrt, nachdem es fast ein halbes Jahrhundert lang als verschollen galt. Während des Zweiten Weltkriegs war die Unabhängigkeitsurkunde nach Bernburg an der Saale ausgelagert worden, um sie vor Bombenangriffen zu schützen. Von dort aus haben sie vermutlich sowjetische Besatzungssoldaten 1946 nach Leningrad geschafft, wo sich ihre Spur verlor. Bis 1998, als sich herausstellte, dass sie während des Krieges in die Bibliothek der Akademie der Wissenschaften in Jerewan (Armenien) transportiert worden war. Danach ging es auf diplomatischem Wege schnell. Bereits im Mai 1998 übergab der armenische Außenminister Wartan Oskajan das Linzer Diplom zusammen mit mehr als 500 weiteren Schriftstücken aus bremischem, hamburgischem und lübeckischem Besitz an den deutschen Außenminister Klaus Kinkel. Und der ließ es schnell wieder nach Bremen bringen. (bre)



# Achtung, Ähnlichkeitsfalle!

Sie sind unsere direkten Nachbarn, und sie sprechen fast die gleiche Sprache wie wir. Doch wer glaubt, deutsche Denk- und Verhaltensweisen eins zu eins auf Geschäftsbesuche in Österreich übertragen zu können, der kann böse Überraschungen erleben.

Immer wieder ist Anna Lassonczyk, Diplom-Kulturwirtin und zertifizierte interkulturelle Trainerin, verwundert, wie leichtfertig deutsche Führungskräfte und Mitarbeiter ihren möglichen Geschäftserfolg in Österreich aufs Spiel setzen. „Nur selten bereiten sie sich abseits ihrer beruflichen Inhalte intensiv auf ihre Geschäftspartner in der Alpenrepublik vor – und tappen dadurch in die Ähnlichkeitsfalle“, berichtet die gebürtige Polin, die seit über zehn Jahren ihr Unternehmen in Deutschland führt. Mit letzterem Begriff umschreibt sie die Tatsache, dass ähnliche kulturelle Hintergründe und eine recht ähnliche Sprache noch lange nicht bedeuten, dass auch die Kommunikationsstrategien und die Arbeitsgewohnheiten in beiden Ländern identisch sind. In diesem Kontext verweist sie auch gern zum Einstieg in ihre

Trainings und Keynotes darauf, dass in Österreich oftmals ein Dialekt gesprochen wird, der mehr oder weniger leicht zu verstehen ist, und dass es im dortigen Vokabular auch einige „falsche Freunde“ gibt. Ihr Paradebeispiel dafür ist der berühmte Palatschinken der in Wirklichkeit kein Schinken sondern ein Pfannkuchen ist.

Sie rät daher, die Reise nach Österreich unter der Prämisse anzutreten, das vieles in beiden Ländern ähnlich, aber fast nichts gleich ist. Das zeigt sich beispielsweise unmittelbar nach dem gegenseitigen Überreichen der Visitenkarten. Während ein Deutscher sich fortan über die persönliche Ansprache mit seinem Namen freut, erwartet ein Österreicher, dass er zusätzlich mit seinem Titel angesprochen wird, egal ob dieser Doktor, Magister oder Ingenieur lautet.

„In Österreich wird erheblich mehr Wert auf den Titel als in Deutschland gelegt, auch wenn die vorhandenen Titel weitestgehend die gleichen sind. Dementsprechend empfiehlt es sich, auch in Mails und Briefen den vollständigen Titel des österreichischen Ansprechpartners zu nennen – selbst wenn er lang ist“, so Lassonczyk.

## In Österreich ist man lockerer

Neben der hohen Wertschätzung für Titel hat die Kulturwirtin bei den Österreichern auch eine gewisse Lockerheit beobachtet, die den Deutschen hier und da zu fehlen scheint. Dazu gehört nicht nur der vielfach schnellere Distanzwechsel vom Sie zum Du als dies in Deutschland der Fall ist, sondern auch die Wahl des Ortes für die geschäftliche Besprechung. Dieser muss bei unseren Nachbarn nämlich nicht zwingend der Konferenzraum oder das Büro sein. Ebenso wird die gemütliche Atmosphäre in Kaffeehäusern und Restaurants geschätzt. „Da kommt bei den Österreichern wohl das eher italienische Lebensgefühl durch. Das Geschäftstreffen verliert dadurch aber nicht an Seriosität, sondern wird genauso zielorientiert wie im Büro durchgeführt“, erklärt Lassonczyk. Im Zuge ihrer Tätigkeit hat sie einen weiteren Wesenszug unter Österreichern ausgemacht, der ihr sympathisch ist. „Ich habe den Eindruck gewonnen, dass die beruflichen Hierarchien dort deutlich flacher als in Deutschland sind und dass dadurch vielfach auch die Entscheidungswege kürzer werden. Zudem stehen die Österreicher möglichen Zwischenlösungen offener gegenüber, als dies bei vielen Deutschen der Fall ist.“

## Den „großen Bruder“ zu Hause lassen

Vor diesem Hintergrund rät Lassonczyk den Deutschen vor allem, den Österreichern mit dem erforderlichen Maß an Wertschätzung gegenüberzutreten: „Der Blickwinkel vom großen auf den kleinen Bruder ist dabei alles andere als hilfreich und gefällt Österreichern gar nicht.“ Er führe eher dazu, dass sich die Gastgeber genötigt sähen, ihre Eigenständigkeit und ihr Selbstwertgefühl zu betonen. Etwa in dem Sinne: Wir sind nicht das 17. deutsche Bundesland. Wer jedoch deutlich zeigt, dass er das Land und seine Besonderheiten schätzt, der kann schnell Pluspunkte sammeln. Deshalb empfiehlt Lassonczyk, vor der Geschäftsreise einfach mal einen Blick



Die Parallelen zwischen Deutschland und Österreich sind größer als die Unterschiede. Das fällt nicht nur Philatelisten ins Auge.

## „Der Ton macht die Musik.“

Anna Lassonczyk, Diplom-Kulturwirtin und zertifizierte interkulturelle Trainerin



ins Internet zu werfen und zu schauen, was die kulturellen Highlights der entsprechenden Region sind, welcher lokale Sänger oder Künstler gerade besonders erfolgreich ist oder welche kulinarischen Spezialitäten die Gegend zu bieten hat. „Wenn Sie Gespräche über diese Themen mit Leben füllen können, dann dauert es nur wenige Minuten, bis Sie das Herz eines Österreichers zum Schmelzen bringen“, weiß die Expertin.

## Ein dickes Fell einpacken

Deutschen Geschäftsreisenden empfiehlt sie, neben der entsprechenden Wertschätzung auch – im übertragenen Sinne – ein etwas dickeres Fell mit ins Reisegepäck zu packen, um gegebenenfalls den einen oder anderen österreichischen Seitenhieb in Sachen „Piefke“ leichter verdauen zu können. Denn die Menschen in der Alpenrepublik seien sehr humorvoll und machten gern Scherze – auch über die Deutschen. „Nehmen Sie das entsprechend locker und beweisen Sie, dass Sie Humor haben. Und wenn Sie schon dabei sind, fallen Sie inhaltlich bitte nicht mit der Tür ins Haus. Es kommt in Österreich deutlich besser an, wenn man die Dinge indirekt und möglichst höflich äußert. Der Ton macht die Musik.“

Trotz der hier genannten Unterschiede lässt sich aber feststellen, dass die Schnittmengen zwischen beiden Ländern erheblich größer als die Unterschiede sind. Das spiegelt sich insbesondere in Bezug auf die Pünktlichkeit wider, die in Österreich ebenso geschätzt wird wie hierzulande. „Auch dort ist ein Termin ein Termin, der entsprechend eingehalten werden sollte – am besten ohne die im Volksmund oft zitierte akademische Viertelstunde“, so Lassonczyk mit einem Augenzwinkern. (bre)

Weitere Informationen:  
[www.intercultural-success.de](http://www.intercultural-success.de)

# Ein starkes Trio

Drei Terminals mit drei Konzepten in drei Bundesländern: Enns, Wien und Graz sind wichtige Gateways für die bremischen Häfen und für Wilhelmshaven.

**D**ie enge Zusammenarbeit mit den Handelspartnern in aller Welt ist für die bremischen Häfen und Wilhelmshaven ebenso unerlässlich wie für den österreichischen Außenhandel. Mehrfach hat daher die bremenports-Veranstaltungsreihe Logistics Talk bereits in Enns, Wien und Graz stattgefunden. Genau analysiert wurde die Bedeutung des maritimen Hinterlands zuletzt durch das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik im Rahmen der Prognose des See- und Hinterlandverkehrs der bremischen Häfen. Nach der 2020 veröffentlichten Studie ist die Alpenrepublik mit 166.000 TEU im Jahr 2018 und einem Marktanteil von 23 Prozent der zweitgrößte Auslandsmarkt für die bremischen Häfen. Gegenüber dem Basisjahr 2013 bedeutet das eine Steigerung des Hinterlandvolumens um 99 Prozent. Dabei werden lediglich drei Prozent der Container aus Österreich per Lkw angeliefert, 97 Prozent entfallen auf die Bahn.



Unweit der Stadt Linz liegt das Container Terminal Enns (CTE). Wer allerdings glaubt, dass es beim Umschlag dort aufgrund der mit rund 12.000 Einwohnern beschaulichen Stadt eher ruhig zugeht, täuscht sich gewaltig. Der Standort profitiert gleichermaßen von seiner Lage im Bundesland Oberösterreich als größtem Industriestandort des Landes und seiner Nähe zu Niederösterreich mit wichtigen Wirtschaftszentren. Für dieses Jahr wird für das Containerterminal ein Jahresvolumen von 400.000 TEU angestrebt. „Das ist durchaus beachtlich, weil wir kaum kontinentale Transporte anbieten“, unterstreicht Geschäftsführer Otto Hawlicek. „Wir sind der größte maritime Standort in Österreich.“

## Leistungsfähigkeit der Nordhäfen

Entscheidend für die Wahl des Hafens sind mehrere Faktoren: „Je mehr Fahrtgebiete, je höher die Anlauffrequenz der Schiffe und je schneller die Abfertigungszeit der Züge im Seehafen, desto attraktiver wird der Hafen für die Ladungsströme aus dem Hinterland“, erläutert Hawlicek. Er sehe die Nordseehäfen gern auch als geografisch und wirtschaftlich eng verbundenes maritimes Leistungszentrum. „Bremerhaven als Spezialist für Amerika, Wilhelmshaven als moderner und leistungsfähiger Tiefwasserhafen und Hamburg als Tor nach

Asien – das sind die Fahrtgebiete, die am stärksten nachgefragt werden. Hier können die Nordseehäfen voll punkten.“

Entsprechend gut ist die Anbindung dorthin. „Unter anderem zu den Häfen in Bremerhaven, Wilhelmshaven und Hamburg gibt es tägliche Verbindungen, die im Nachtsprung abgewickelt werden“, erläutert Hawlicek. „Ab Enns laufen die Zugsysteme dann weiter nach Wien, Linz und Graz.“ Von diesen Standorten fahren auch eigene direkte Züge zu den Seehäfen, ein guter Teil verkehre aber über Enns. Maritime Verkehre müssten einfach hier am CTE vorbei, um nach Ost-, Zentral- und Südösterreich zu gelangen. „Wenn man so will, sind wir das Gateway von maritimen Verkehren von und nach Österreich“, so der Geschäftsführer.

## Positiver Geschäftsverlauf trotz Pandemie

Die Auswirkungen der Coronakrise halten sich in Enns bisher in Grenzen: „Die Einbrüche im Frühjahr von etwa 20 Prozent konnten wir ab den Sommermonaten aufholen“, sagt Hawlicek. „Mit einem Mengeneinbruch von lediglich zwei Prozent im Vergleich zu 2019 ist 2020 für uns sehr gut gelaufen – wir sind glimpflich durch die Pandemie gekommen.“ Bislang setze sich dies fort: „Verglichen mit Jänner und Februar 2020 stehen wir sehr gut da.“

## FAKTEN

### Container Terminal Enns

Terminalfläche:  
275.000 Quadratmeter

Jahreskapazität:  
600.000 TEU

Krananlagen: 4

Kranbare Gleise: 11

Ganzzugrundläufe pro  
Woche: über 50

Gesellschafter:  
M. Kaindl Holzindustrie  
(51 %) und die  
Deutsche Bahn (49 %)

Weitere Informationen:  
[www.ct-enns.at](http://www.ct-enns.at)

In der Landeshauptstadt Wien und ihrer unmittelbaren Umgebung haben viele große und internationale Logistikunternehmen ihre österreichischen Hauptsitze. Mit WienCont befindet sich dort ein weiteres großes österreichisches Umschlagsterminal, an dem pro Jahr ebenfalls rund 400.000 TEU umgeschlagen und bis zu 120 Ganzzüge pro Woche abgewickelt werden. „Ein Drittel unserer Ladung ist maritim und geht nach Bremerhaven, Wilhelmshaven und Hamburg“, berichtet Geschäftsführer Harald Jony, „und gerade unser maritimes Geschäft ist gewachsen.“ Positiv entwickelt habe sich aber ebenso das Kontinentalgeschäft nach Ungarn und in die Türkei, das von drei großen Operatoren täglich angeboten wird. Das sei natürlich auch für die Hinterlandanbindung aus den norddeutschen Seehäfen interessant: „Maritim und kontinental ergänzen sich gut“, unterstreicht Jony.

Außerdem sei WienCont nach Angaben des Geschäftsführers nicht nur das größte Leercontainerbüro des Landes, sondern auch der größte Containerhändler. „Selbst alte Stahlcontainer machen wir wieder fit für den Projektlauf und das One-Way-Shipping“, so Jony.

## Wachstum und Digitalisierung vorantreiben

Zu den derzeitigen Herausforderungen zähle insbesondere die Digitalisierung. „Viele Prozesse erfolgen bereits papierlos“, berichtet Jony, „das wollen wir noch weiter vorantreiben.“ So

wird beispielsweise bereits bei der Einfahrt das Kennzeichen der rund 800 Lkw pro Tag gescannt, sodass jederzeit eine genaue Verortung auf dem Terminal möglich ist. Die Staplerfahrer verfügen über Tablets mit eigens für das Terminal von WienCont selbstprogrammierter Software und wissen daher immer genau, wo sich jeder Container befindet. Trotz der vielen Aktivitäten darf Jony ein anderes Thema jedoch nicht aus dem Blick verlieren. Der Geschäftsführer erwartet extreme Zuwächse: „In der ersten Märzwoche hatten wir acht zusätzliche Züge nach Deutschland und in die Niederlande.“ Die Kunst sei es nun, das Wachstum und die Digitalisierung parallel voranzutreiben.

## Containerreparaturen verdoppelt

Die Pandemie habe sich bisher nicht negativ ausgewirkt: „2020 haben wir nichts davon gemerkt, wir hatten mehr Geschäft denn je“, so Jony. „Wenn im Gesamtgefüge weniger Ladung wäre, würden wir das sofort merken.“ Zeitweise um 50 Prozent zugenommen haben hingegen die Containerreparaturen. „Aufgrund der großen Nachfrage an Equipment mussten einige Kunden auch Kompromisse beim Zustand der Container machen, was natürlich gut für uns war, weil so auch stärker benutzte Boxen gefragt waren“, berichtet der Geschäftsführer. Auch die rund 700 eigenen Container hätten geholfen, den Bedarf zu befriedigen. ■■■

## FAKTEN

### Container Terminal Wien

Terminalfläche:  
200.000 Quadratmeter

Jahreskapazität:  
über 400.000 TEU

Portalkräne: 3

Kranbare Gleise: 4

Ganzzüge pro Woche: 120

Gesellschafter:  
Hafen Wien (95,84 %)  
und CN Logistics and  
Service Group (4,16 %)

Weitere Informationen:  
[www.wiencont.com](http://www.wiencont.com)

## FAKTEN

**Cargo Center  
Graz**

Terminalfläche:  
110.000 Quadratmeter

Jahreskapazität:  
250.000 TEU

Portalkräne: 2

Kranbare Gleise: 4

Ganzzugverbindungen  
pro Woche: 15

Gesellschafter:  
Andradit Vermögens-  
verwaltung, BWN  
Beteiligungen, Glanz  
Beteiligung, Ritter  
Properties, RLB –  
Beteiligungs- und  
Treuhandgesellschaft,  
RWL Transport, Wenzel  
Logistics, Steier-  
märkische Bank und  
Sparkassen Aktien-  
gesellschaft

Weitere Informationen:  
[www.cargo-center-graz.at](http://www.cargo-center-graz.at)

FOTOS: FREEPIK, CARGO-CENTER-GRAZ BETRIEBSGESellschaft



# GRAZ

In der Steiermark gibt es nicht nur mehr Wald und Forstprodukte als in der gesamten Schweiz, sondern mit dem Cargo Center Graz (CCG) auch eines der bedeutendsten Güterverkehrszentren südlich der Alpen.

Zu den Exportgütern zählen insbesondere Holz, Papier und Maschinen, die über Bremerhaven ausgeführt werden. Eine besondere Bedeutung für den Standort Graz hat zudem das Segment Automotive. Schließlich befindet sich hier nicht nur der größte Standort des Automobilherstellers Magna Steyr weltweit, sondern auch der einzige, an dem Fahrzeuge produziert werden. „In Graz werden beispielsweise die Mercedes-Benz G-Klasse, der BMW 5er und der Jaguar I-Pace produziert, die dann über Bremerhaven als wesentlichen Exporthafen containerisiert verschifft werden“, berichtet Geschäftsführer Christian Steindl.

Für die Partner des CCG werden über eine neutrale Logistikplattform des in Public-private-Partnership betriebenen bimodalen Terminals regelmäßig kombinierte Verkehre in die Nordhäfen wie Bremerhaven und Hamburg angeboten. „Unser Alleinstellungsmerkmal sind die Ganzzugverkehre ab Koper und Triest nach Graz und nach Enns, insbesondere für den US-Export ex Bremerhaven“, erläutert Steindl. Über Enns sei zudem auch Wilhelmshaven angebunden.

## Leichtes Wachstum für 2021 erwartet

Die größte Herausforderung in der Pandemie sei bisher die nicht ausreichende Verfügbarkeit von Leercontainern gewesen. „Im Vergleich zu 2019 haben wir im vergangenen Jahr mit 215.000 TEU rund zehn Prozent weniger umgeschlagen“, so der Geschäftsführer. Für 2021 erwartet er aber wieder ein leichtes Wachstum. „Das hängt natürlich stark von den Fortschritten bei den Impfungen und auch von regionalen Entwicklungen ab.“

## Zweites Terminal soll Umschlag verdoppeln

Die bisherige Umschlagskapazität in Graz soll sich in den kommenden drei Jahren von 250.000 TEU auf 500.000 TEU verdoppeln. „Wir planen ein zweites Terminal auf einer Fläche von 100.000 Quadratmetern, das in mehreren Stufen bis 2024 in Betrieb genommen werden soll“, berichtet Steindl. Um die Prozesse weiter zu optimieren, soll im CCG bis zum Jahresende zudem eine neue IT-Lösung implementiert werden: „Es wird dann alles vom Artikel bis zur Rampenplanung digitalisiert, sodass der Kunde artikelbezogen jederzeit informiert werden kann.“ (cb)

# Alternativen fördern



Mit der LNG-Agentur Niedersachsen unterstützt das Bundesland die Entwicklung der Infrastruktur und der Technologie für Flüssigerdgas, speziell in der Küstenregion. Kritische Fragen zu diesem alternativen Energieträger sind dabei ebenso erwünscht wie eine pragmatische Herangehensweise.

**F**lüssigerdgas spielt in der Schifffahrt eine wichtige Rolle für die Erreichung der Klimaziele, da durch seinen Einsatz als Treibstoff die Emissionen von CO<sub>2</sub>, Stickoxid, Feinstaub und Schwefeloxid reduziert werden. Zudem weist LNG (kurz für Liquefied Natural Gas) durch die Verflüssigung eine hohe Energiedichte auf und kann sowohl wirtschaftlich transportiert als auch gespeichert werden. Nachdem der öffentliche Diskurs einige Jahre von der Frage dominiert wurde, ob zuerst aufseiten der Reeder die Nachfrage vorhanden oder von den Häfen die Versorgungsinfrastruktur aufgebaut werden muss, ist diese Henne-Ei-Problematik inzwischen Geschichte. Derzeit umfasst die weltweite Flotte bereits rund 190 LNG-betriebene Schiffe, darunter Tanker, Container- und Kreuzfahrtschiffe, Fähren sowie RoRo- und RoPax-Schiffe, Bulker und Car Carrier. Bestellt sind weitere 238 Schiffe (s. dazu die Grafik auf Seite 23). Und auch das Bunkern ist längst in vielen Häfen weltweit möglich – ob mit eigenem Terminal wie in Rotterdam und Klaipeda, oder per Bunkerbarge beziehungsweise Truck.

In Deutschland steht allerdings noch kein Importterminal zur Verfügung. Es gibt daher seit einigen Jahren ein kleines Rennen um geeignete Standorte, in dem sich Wilhelmshaven, Stade und Brunsbüttel durchsetzen konnten. Wo tatsächlich gebaut wird, ist derzeit noch offen. 2017 gab das Maritime Kompetenzzentrum (Mariko) daher die Potenzialstudie „LNG-Infrastruktur an der deutschen Nordseeküste unter Betrachtung besonders geeigneter Standorte“ in Auftrag. Von den Verfassern der Studie wurde Wilhelmshaven aufgrund seiner geografischen Lage, der nautischen Rahmenbedingungen und der Gasnetzanbindung inklusive der Kavernenkapazitäten im Ergebnis als idealer Standort für ein solches Importterminal bestimmt.

## Geballtes Know-how für gute Unterstützung

Um die nachhaltige und wirtschaftliche Entwicklung von Flüssigerdgas an der Küste und für das gesamte Bundesland zu fördern, wurde 2019 die LNG-Agentur ■■■

## FAKTEN

### LNG-Agentur Niedersachsen

Gründung: 2019

Projektlaufzeit:  
30 Monate, vom 1.11.  
2019 bis 30.4.2022

Standort: Mariko-  
Geschäftsstelle in Leer

Kooperationspartner:  
Wilhelmshavener  
Hafenwirtschafts-  
Vereinigung und  
Oldenburgische  
Industrie- und  
Handelskammer

Förderung: Bundes-  
ministerium für  
Wirtschaft und Energie  
(BMWi) und Nieder-  
sächsisches Ministeri-  
um für Wirtschaft,  
Arbeit, Verkehr und  
Digitalisierung über  
die „Gemeinschafts-  
aufgabe Verbesserung  
der regionalen  
Wirtschaftsstruktur“  
(GRW)

Aktivitäten rund um  
LNG: Strategie,  
Infrastrukturentwick-  
lung und -distribution,  
Wertschöpfungs-  
ketten, Innovations-  
projekte, Regulatorik  
und Finanzierung,  
Netzwerk



## Katja Baumann

Mariko-Geschäftsführerin und Projektleiterin der LNG-Agentur Niedersachsen

■ ■ ■ Niedersachsen initiiert, die als Projekt vom Mariko über 30 Monate geleitet wird. Dazu bildete die unabhängige Managementberatung Merkel Energy, die auf die europäische Energiewirtschaft spezialisiert ist, zur Unterstützung der Agentur ein Auftragnehmerkonsortium.

„Der Aufbau einer LNG-Infrastruktur in Niedersachsen ist aus mehreren Gründen zukunftsweisend. Durch LNG-Importe werden die Versorgungssicherheit und die Wettbewerbsfähigkeit im Erdgasmarkt deutlich erhöht“, betonte Wirtschaftsminister Dr. Bernd Althusmann in einem Videobeitrag anlässlich der Auftaktveranstaltung, die im Juni 2020 coronabedingt verspätet und als Onlinekonferenz stattfand. Gegenwärtig und auf absehbare Zeit sei LNG der einzig verfügbare Energieträger, der im Transport durch Lkw oder Schiffe herkömmliche Treibstoffe wirtschaftlich und ökologisch ersetzen könne. „LNG kann Wertschöpfung in

die Region bringen, die niedersächsische Landesregierung unterstützt deshalb den Aufbau eines neuen Importzugangs im deutschen Erdgasnetz“, so Althusmann.

Dies konkret umzusetzen, ist nun die Aufgabe der LNG-Agentur. „Wir erarbeiten die Handlungsempfehlungen für eine niedersächsische LNG-Strategie“, erläutert Projektmanagerin Inga Lauts. „Dabei geht es beispielsweise darum, wie diese Strategie in die klimapolitischen Zielsetzungen des Bundeslandes eingebunden werden soll.“ Das umfasst die Unterstützung bei der Entwicklung der LNG-Technologie und -Infrastruktur ebenso wie die Entwicklung von wegweisenden Szenarien für Verkehrsträger, logistische Prozesse sowie die Energieversorgung und die dafür erforderlichen Schnittstellen. „Besonders haben wir dabei die LNG-Terminalentwicklung in Niedersachsen im Blick“, so Lauts.

### Halbjährlicher Marktscan für mehr Preisüberblick

Ein anderer Bestandteil des Projekts ist die Erarbeitung des LNG-Marktscans, mit dem unter [www.lng-agentur.de](http://www.lng-agentur.de) alle sechs Monate über die Preisentwicklung berichtet wird. „Ein wichtiges Anliegen ist auch der Aufbau eines Netzwerks und die Durchführung von Stakeholderdialogen“, berichtet Lauts. „Dazu gehört aber nicht nur die Vernetzung von Befürwortern des Energieträgers, sondern ebenso die kritische

## FAKTEN

### LNG und die Umwelt

Flüssigerdgas ist heute der sauberste verfügbare fossile Brennstoff. Es verursacht keine SO<sub>x</sub>-Emissionen; die Partikelemissionen sind sehr gering; die NO<sub>x</sub>-Emissionen sind niedriger als die von MGO und HFO. Weitere Emissionen wie HC, CO oder Formaldehyd aus Gasmotoren sind gering und können bei Bedarf durch eine Abgasnachbehandlung gemindert werden. Allerdings muss die Methanfreisetzung (Schlupf) bei der Bewertung des CO<sub>2</sub>-Reduktionspotenzials von LNG als Schiffskraftstoff berücksichtigt werden.

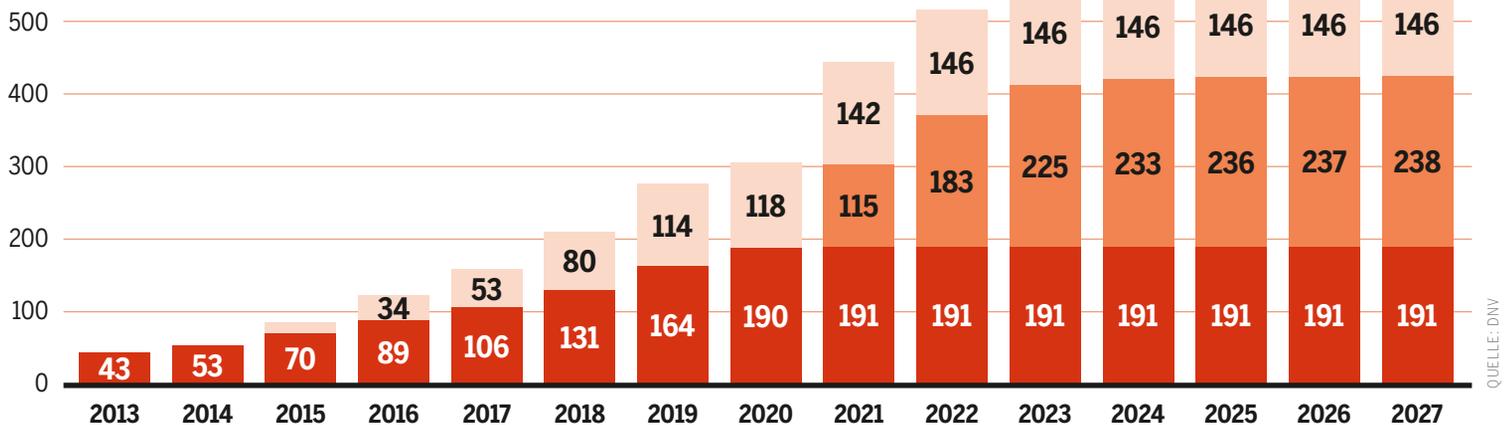


Foto (v. l.): Martin Heine (Referent Oldenburgische Industrie- und Handelskammer), Dr. Jörg Niegsch (Wilhelmshavener Hafenwirtschafts-Vereinigung), Felix Jahn (Geschäftsführer Oldenburgische Industrie- und Handelskammer), John H. Niemann (Präsident der Wilhelmshavener Hafenwirtschafts-Vereinigung), Katja Baumann (Mariko-Geschäftsführerin), Inga Lauts (Projektmanagerin Mariko), Hans-Joachim Uhlendorf (Wilhelmshavener Hafenwirtschafts-Vereinigung), Ulrich Schilling (Wilhelmshavener Hafenwirtschafts-Vereinigung)

## Boom für Schiffe mit LNG-Antrieb

■ in Betrieb ■ bestellt ■ LNG-ready

Anzahl der Schiffe weltweit



Begleitung.“ So wurde beispielsweise beim LNG-Dialog im November 2020 mit Vertretern von Umweltverbänden, Politik, Wissenschaft und Wirtschaft über die Energieversorgung der Zukunft diskutiert.

Dabei zeigte sich, dass die Teilnehmer teils auf Basis ganz unterschiedlicher Datengrundlagen argumentierten, beispielsweise zur Klimaschädlichkeit. „So kommt man natürlich jeweils zu anderen Ergebnissen“, sagte Katja Baumann, Mariko-Geschäftsführerin und Projektleiterin der LNG-Agentur Niedersachsen. Zusammenfassend sei es ein sehr konstruktiver und informativer Dialog gewesen. „Es zeigte sich, dass die Teilnehmer – ganz unabhängig davon, ob sie sich für oder gegen den Einsatz von LNG positionierten – ein gemeinsames Ziel haben: eine nachhaltige und klimaneutrale Energieversorgung für Deutschland.“ Weil die Grünen im November aus terminlichen Gründen nicht an dem virtuellen Treffen teilnehmen konnten, gab es mit ihnen Ende Januar einen gesonderten Informationsaustausch. Dieser sei nach Meinung von Lauts ebenfalls konstruktiv gewesen.

Bei solchen Terminen ist auch ein Austausch zum immer wieder diskutierten Methanschlupf, also dem klimaschädlichen Entweichen von Methan in die Atmosphäre, möglich. Hier ist noch Forschungsbedarf vorhanden, der im Rahmen von durch die LNG-Agentur organisierten Expertengesprächen weiter erörtert wird.

## Regelmäßige Events rund um Flüssigerdgas

Ein weiteres Tätigkeitsfeld der LNG-Agentur ist die Durchführung verschiedener Veranstaltungsformate. Bei der Onlinekonferenz „Bio-LNG im Fokus“ im Juli

vergangenen Jahres standen die Perspektiven der Produktion und Nutzung von grünem Flüssigerdgas in Niedersachsen im Mittelpunkt. Ebenso zu erwähnen ist die „LNG-Bunkerkonferenz“ vom September 2020, bei der Versorgungskonzepte für den Transportsektor beleuchtet wurden und Reedereien von ihren Erfahrungen mit der Bebungung berichten konnten.

Darüber hinaus werden von der Agentur Innovationsprojekte initiiert und begleitet. „Dabei geht es beispielsweise um neuartige LNG-Tanksysteme und den Einsatz von Methankatalysatoren“, erläutert Lauts. Außerdem werde derzeit eine Studie zum Thema Synergieeffekte beim Import von Energieträgern mit einem niedersächsischen LNG-Terminal abgeschlossen.

„All unsere Aktivitäten wäre nicht ohne die Unterstützung der Steuerungsebene möglich“, betont Lauts. Dazu zählen die Wilhelmshavener Hafenvirtschafts-Vereinigung und die Oldenburgische Industrie- und Handelskammer. (cb)



Inga Lauts

Projektmanagerin Mariko und LNG-Agentur Niedersachsen

Weitere Informationen:  
[www.lng-agentur.de](http://www.lng-agentur.de)

# Unter orange- farbener Flagge

Mit der Übernahme von Ipsen Logistics hat sich das internationale Speditions- und Logistikunternehmen Gebrüder Weiss in Deutschland neu aufgestellt. Eine besondere Bedeutung für das Seefrachtgeschäft kommt dabei auch künftig den Standorten in Bremen und Bremerhaven zu.



Die Unternehmensfarbe von Gebrüder Weiss ist seit den 30er Jahren Orange.

EBenso wie ein privater Umzug bringt der Wechsel unter ein neues Firmendach einige Veränderungen mit sich. Nichts anderes gilt für die Übernahme weiterer Teile des operativen Geschäfts von Ipsen Logistics aus Bremen. „Neu“ ist in diesem Fall allerdings im übertragenen Sinne zu verstehen. Schließlich gilt die Firma Gebrüder Weiss aus Österreich, die erstmals vor 500 Jahren urkundlich erwähnt wurde, als das älteste Speditionsunternehmen der Welt.

Seit Oktober vergangenen Jahres firmieren acht deutsche Standorte mit 280 Mitarbeitern in Bremen, Bremerhaven, Hamburg, Hannover, Düsseldorf, Frankfurt am Main, Stuttgart und München unter dem Namen Gebrüder Weiss. Wirklich überraschend ist die Expansion des Vorarlberger Konzerns mit den Hauptgeschäftsfeldern Landtransport, Luft- und Seefracht sowie einer Reihe von hoch spezialisierten Branchenlösungen mit entsprechenden Tochtergesellschaften nicht: „Die Übernahme von Ipsen Logistics folgt einer längerfristigen Strategie für unseren Geschäftsbereich Air & Sea“, erläutert Johannes Trautmann, Air & Sea Country Manager Deutschland.

Deutschland sei ein wichtiger Entscheidungsmarkt in Europa, vor allem für Asien, hier

speziell China, und für Nordamerika, dort insbesondere die USA. Im Vergleich zu dieser Bedeutung sei die Organisation vor dem Zusammenschluss mit ihren fünf deutschen Standorten mit 100 Mitarbeitern in Hamburg, Düsseldorf, Frankfurt, Stuttgart und München nicht groß genug gewesen, um genug Volumen zu generieren.

## Mitarbeiter und Sendungen verdreifacht

Als dem Team von Gebrüder Weiss Ipsen Logistics vorgestellt wurde, sei relativ schnell klar gewesen, dass der weltweit tätige Mittelständler mit seinen Lösungen für Logistik und Distribution der See-, Luft- und Bahnfracht gut passen könnte. „Nach der Due Dilligence wurde bereits während des ersten Lockdowns im Frühjahr 2020 mit den Gesprächen begonnen“, berichtet der Country Manager. Dann ging es schnell: Ende Juli erfolgte der Kauf, und die Kartellbehörden gaben im Oktober grünes Licht für die Übernahme. „Wir haben seitdem die Mitarbeiter und die Sendungen verdreifacht“, freut sich Trautmann.

Nachdem die Tinte unter dem Kaufvertrag getrocknet war, ging es um den mindestens genauso wichtigen zweiten Part einer solchen Transaktion: die Integration. Dabei galt es, viele Hürden zu nehmen und noch mehr Fehler zu vermeiden. „Gleich am Tag der offiziellen Verkündung hat das Management auch die Mitarbeiter informiert“, berichtet der Country Manager. „Wir sind sofort in die Niederlassungen gefahren und haben mit der Integration der Mitarbeiter begonnen.“ Dabei hatte der Käufer einen enormen Vorteil: Die beiden vormaligen Geschäftsführer Peer Oldenburger und Dirk Eller sind beide nach wie vor mit an Bord, was auch eine entsprechende Signalwirkung für die Mitarbeiter hatte.

## Ähnliches Verständnis von Kundenbetreuung

Um die Integration fachlich wie personell optimal zu begleiten, wurde ein internes Integrationsteam gebildet, das sich vor allem um die Kommunikation, das Marketing und den Verkauf kümmert. „Gerade in Pandemiezeiten ist es wichtig, sehr offen und proaktiv zu kommunizieren, dass wir die Mitarbeiter brauchen und der Grund für den Kauf eine Wachstumsstrategie ist“, hebt Trautmann hervor. Schnell habe sich zudem herausgestellt, dass es in beiden Unternehmenskulturen ein sehr ähnliches Verständnis gibt, wie mit Kunden umgegangen wird. „Den Mitarbeitern von Gebrüder Weiss ist es sehr wichtig, sich Zeit zu nehmen und die Kunden gut und intensiv zu betreuen. Das entsprach auch dem üblichen Servicegedanken der Beschäftigten bei Ipsen.“

„Die Stabsstellen sind weiterhin in Bremen, unserem zweitgrößten Standort, auch wenn wir in Deutschland sehr dezentral aufgestellt sind.“

Johannes Trautmann,  
Air & Sea Country Manager Deutschland  
bei Gebrüder Weiss



Eine Herausforderung seien der Austausch nicht nur der kompletten IT-Infrastruktur, sondern zudem die Einführung eines neuen Transportmanagementsystems (TMS) innerhalb von nur eineinhalb Monaten gewesen. „Wir haben dafür von der Zentrale in Österreich große Unterstützung bekommen, aber trotzdem war es nicht einfach, alle Schulungen per Video durchzuführen“, so Trautmann.

## Bremen hat zentrale Funktion

Nach wie vor hat das Büro an der Weser eine besondere Bedeutung: „Die Stabsstellen sind weiterhin in Bremen, unserem zweitgrößten Standort, auch wenn wir in Deutschland sehr dezentral aufgestellt sind“, betont Trautmann. Entsprechend ist auch der Country Manager, sofern es die Pandemie zulässt, einmal pro Woche in Bremen. „Wir haben viel Know-how, insbesondere im Segment Schwertransporte, dazubekommen, das wir vorher in Deutschland nicht hatten.“ Damit alle Standorte davon profitieren, gibt es nun ein Expertenteam mit vier Mitarbeitern und eine nationale Stabsstelle High and Heavy.

„Unser Ziel ist die Volumensteigerung in einzelnen Frachtbereichen, und wir möchten Skaleneffekte im Einkauf und der Produktauswahl nutzen. Ipsen war Mitglied in mehreren Einkaufsgemeinschaften – das haben wir quasi mitgekauft“, sagt Trautmann. Der Wachstumskurs in Deutschland werde also organisch fortgesetzt. Noch gehe es jedoch darum, die Unternehmenskultur von Gebrüder Weiss zu vermitteln. „Das ist über die App Microsoft Teams und E-Mail aber nur schwer möglich“, bedauert der Country Manager. „Wir sind bei Gebrüder Weiss bekannt für das persönliche Netzwerken und die engen Kontakte, aber das können wir derzeit nur partiell präsentieren.“ Mit der „Orange Hour“, einer regelmäßig stattfindenden Videokonferenz mit allen Air-&-Sea-Mitarbeiter in Deutschland, werde versucht, das abzufangen. „Doch eigentlich hätten wir gern eine Sommerfeier veranstaltet und im Winter eine Kohltour in Bremen.“ Zum Glück seien die kulturellen Unterschiede zwischen beiden Ländern nicht allzu groß. Eine wichtige Veränderung gab es allerdings: Unter dem neuen alten Dach wird sich jetzt geduzt. (cb)

## FAKTEN

### Gebrüder Weiss

Gründung: Unternehmenswurzeln reichen zurück bis 1474

Firmensitz: Lauterach (Vorarlberg) in Österreich

Hauptgeschäftsfelder: Landtransport, Luft- und Seefracht sowie Logistik

Firmeneigene Standorte: Insgesamt 170, davon 82 für Luft- und Seefracht  
Davon acht in Deutschland: Bremen, Bremerhaven, Hamburg, Hannover, Düsseldorf, Frankfurt am Main, Stuttgart und München

Mitarbeiter: Insgesamt 7.400  
In Deutschland 280 (Luft- und Seefracht)

Jahresumsatz (2019): 1,7 Milliarden Euro

Weitere Informationen:  
[www.gw-world.com](http://www.gw-world.com)

2021

Mai



# Save the Date

Aufgrund der Coronapandemie ist es gegenwärtig schwierig, zuverlässige Aussagen zu treffen, wann und in welchem Umfang wieder Veranstaltungen stattfinden werden. Die hier aufgelisteten Termine für die maritime Wirtschaft und Logistik haben sich in der jüngsten Vergangenheit zum Teil bereits mehrfach verändert – und auch nach unserem Redaktionsschluss im März wird es bestimmt noch kurzfristige Verschiebungen geben. Deshalb sind die nebenstehenden Angaben ohne Gewähr. Wir bitten Sie, diese noch einmal zeitnah zu prüfen. Vielen Dank für Ihr Verständnis!

**Messen** ■

**Kundenevents** ■

**Weitere Highlights** ■



Gemeinschaftlicher Messeauftritt unter der Dachmarke „German Ports“

- 4. – 6. 5. 2021** ■ **transport logistics**  
www.transportlogistic.de  
Digital
- 6. 5. 2021** ■ **Logistics Talk Virtuell**  
www.bremenports.de/veranstaltungen  
Digital
- 18. – 20. 5. 2021** ■ **FRUIT LOGISTICA**  
www.fruitlogistica.de  
Digital + Berlin, Deutschland
- 27. – 28. 5. 2021** ■ **ESPO Conference**  
www.espo-conference.com  
Oslo, Norwegen
- 3. 6. 2021** ■ **Logistics Talk Virtuell**  
www.bremenports.de/veranstaltungen  
Digital

Juni

- 10. 6. 2021** ■ **Logistics Talk**  
www.bremenports.de/veranstaltungen  
Neuss, Deutschland
- 21. – 25. 6. 2021** ■ **IAPH World Ports Conference**  
www.worldportsconference.com  
Antwerpen, Belgien
- 23. 6. 2021** ■ **Logistics Talk**  
www.bremenports.de/veranstaltungen  
Haiger, Deutschland
- 25. 6. 2021** ■ **Internationaler Tag des Seefahrers**  
www.imo.org  
Bremen/Bremerhaven, Deutschland

Juli

- 1. 7. 2021** ■ **Logistics Talk Virtuell**  
www.bremenports.de/veranstaltungen  
Digital
- 15. 7. 2021** ■ **Logistics Talk**  
www.bremenports.de/veranstaltungen  
München, Deutschland

August

- 21. 8. – 2. 9. 2021** ■ **Intermodal South America**   
www.intermodal.com.br/en/home.html  
São Paulo, Brasilien

September

- 3. 9. 2021** ■ **30. Niedersächsischer Hafentag**  
www.seaports.de/events/  
Emden, Deutschland
- 8. – 10. 9. 2021** ■ **World of freight Expo (WOF)**  
www.wofexpo.com  
Bratislava, Slowakei
- 23. 9. 2021** ■ **Logistics Talk**  
www.bremenports.de/veranstaltungen  
Stuttgart, Deutschland
- 28. – 30. 9. 2021** ■ **Breakbulk Americas**  
www.breakbulk.com  
Houston, USA



Archivbild: Logistics Talk mit Corona-konformen Sicherheitsabständen im vergangenen Jahr.

## Logistics Talk Virtuell als „Bremer Donnerstag“ gestartet

Da immer noch nicht absehbar ist, wann die beliebte Reihe „Logistics Talk“ wie gewohnt als Präsenzveranstaltung in den wichtigen Regionen des Hinterlandes der bremischen Häfen stattfinden kann, hat sich bremenports dazu entschlossen, zweigleisig zu fahren. So plant man zwar immer noch mit einer möglichen Präsenz vor Ort, führt das Event aber seit kurzem auch, jeweils am ersten Donnerstag eines Monats, in virtueller Form durch – und zwar unter dem Titel „Der Bremer Donnerstag – Das Jahrzehnt der Häfen“. Der Startschuss dazu fiel am 4. März mit einer

Diskussionsrunde zum Thema „Wasserstoff im Hafen als Teil des Green Deal“, ehe am 1. April das Thema „Mit Schwung aus der Krise: Kreuzfahrt in Bremerhaven“ auf der Agenda stand. Auch für die kommende Monate ist das Programm schon fix: Am Donnerstag, den 6. Mai, wird es heißen „Meilensteiner der Infrastruktur“ und am Donnerstag, den 3. Juni, steht „Zukunft Weser – Für Arbeit und Umwelt“ auf dem Programm. Der Logistics Talk am 1. Juli wird den Titel tragen: „German Ports – Marketingkooperation der deutschen Seehäfen.“

## Solides Ergebnis trotz Corona-Pandemie Digitale Jahrespressekonferenz der niedersächsischen Seehäfen

Mit rund 48,7 Millionen Tonnen Gütern ist der Umschlag an den neun niedersächsischen Seehäfen im Jahr 2020 gegenüber dem Vorjahr um neun Prozent zurückgegangen. 2019 hatten die Seehäfen mit 53,5 Millionen Tonnen noch das beste Ergebnis seit 2008 erzielt. Das teilten Dr. Bernd Althusmann, Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung, André Heim, Geschäftsführer Seaports of Niedersachsen, und Holger Banik, Geschäftsführer Niedersachsen Ports sowie der JadeWeserPort Realisierungs GmbH, im Februar im Rahmen einer digitalen Jahrespressekonferenz mit.

„Im Vergleich zum sehr starken Vorjahresergebnis, fällt die Hafenzahlung der niedersächsischen Seehäfen sehr solide aus. Unter Berücksichtigung der Corona-Pandemie, wie vorübergehende Unterbrechungen von Lieferketten, zeigt sich erneut, dass unsere niedersächsischen Seehäfen als Universalhafengruppe gut positioniert sind“, so Heim. Und Althusmann ergänzte: „Inzwischen können wir allerdings vorsichtig optimistisch in die Zukunft blicken: Die Auftragseingänge in der Industrie gehen langsam wieder nach oben und auch die Nachfrage nach deutschen Produkten wird wieder robuster.“

Insgesamt könnten die niedersächsischen Seehäfen im Bereich der flüssigen Massengüter einen Zuwachs von 2 Prozent verzeichnen (24,77 Millionen Tonnen in 2020 / 24,25 Millionen Tonnen in 2019). Der Umschlag von Kraftstoffen und Heizölen trug hier zum positiven Ergebnis bei. Bei Stückgütern belief sich das Umschlagsvolumen auf rund 6,19 Millionen Tonnen (-14 Prozent / 7,02 Millionen Tonnen in 2019). In diesem Ladungssegment wurden zwar mehr Forstprodukten als 2019 umgeschlagen, während die Zahl der Neufahrzeuge mit 1,5 Millionen unter dem hohen Niveau von 2019 lag. Am Containerterminal Wilhelmshaven gingen im vergangenen Jahr 423.243 Standardcontainer (TEU) über die Kaikanten. Die Pandemie hat dazu geführt, dass sämtliche Reeder aufgrund der Volumerrückgänge Anpassungen in ihren Netzwerken vorgenommen und Schiffskapazitäten aus dem Markt genommen haben. Bei den festen Massengütern wurde ein Volumen von 12,23 Millionen Tonnen erzielt (-22 Prozent/15,72 Millionen Tonnen in 2019). Hier wurden, bedingt durch den Kohleausstieg, weniger Mengen bewegt.



Perfektes digitales Zusammenspiel (v.l.): Dr. Bernd Althusmann, André Heim und Holger Banik.

FOTOS: BREMENPORTS, ANDREAS BURMANN

## KOMPAKT

**BREMEN.****Uwe Meisner,**

Geschäftsführer der THB Transport- und Handels-

beratungsgesellschaft, ist Ende 2020 nach über 30 Jahren in der Unternehmensleitung in den Ruhestand getreten. Seine Aufgaben mit dem Schwerpunkt Massengutbefrachtung hat Robert A. Drewes übernommen. Drewes verfügt über mehr als 15 Jahre Erfahrung in der Schifffahrt und Befrachtung, die er insbesondere an den Standorten Shanghai, London und Hamburg sammeln konnte. „Mit Uwe Meisner ist eine hochgeschätzte Persönlichkeit in den Ruhestand gegangen, er hat eine reibungslose Staffeltübergabe ermöglicht“, so Drewes. „Nun gilt es, die erstklassige Kundenbetreuung aufrechtzuerhalten und unser Dienstleistungsspektrum auszubauen.“

**BRÜSSEL.** Seit

Jahresbeginn ist

**Annaleena****Mäkilä** neue

Vorsitzende der

European Sea Ports Organisation (ESPO). Nach einer klassischen Juristenkarriere übernahm die Finin 2012 den Vorsitz im finnischen Hafenverband, den sie bis heute innehat. Damit bringt sie auch beste Voraussetzungen mit, um die Interessen der recht unterschiedlichen europäischen Seehäfen in der Europäischen Union zu vertreten.

## Neues Management-Team für Röhlig Deutschland

**BREMEN / HAMBURG.** Anfang

Februar hat **Dirk Schneider** (Bildmitte),

der seit April 2020 die Deutschland-

organisation von Röhlig Logistics leitet,

sein Geschäftsleitungsgremium mit vier erfahrenen Logistik-Experten neu aufgestellt. Den Bereich Luftfracht verantwortet **Jens Haas** (2. v.r.), der Charterlösungen für zeitkritische und sensitive Produkte, unter anderem im Healthcare- und Automotive Segment, anbietet. **Stefan Drust**, (l.) zuvor Leiter Seefracht Export, führt nun die Seefrachtsparte an. Den kaufmännischen Part mit den Ressorts Finanzen, Personal, Qualitätsmanagement und IT hat **Philipp Schulze** (r.) übernommen. Er wird sich vor allem den Themen Vernetzung und Digitalisierung widmen. Vervollständigt wird das neue Managementteam durch **Kay Brunkhorst** (2. v.l.), der bislang im Key Account Management tätig war und in seiner neuen Funktion als Leiter der Vertriebsmannschaft die Weiterentwicklung des Dienstleistungsportfolios sowie die Erschließung neuer Kundensegmente verantwortet.



## MCN: Dr. Kämpny folgt auf Richter

**HAMBURG.** Wechsel der Ländervertretung im Vorstand des Maritimen Clusters

Norddeutschland (MCN): auf Andreas Richter, Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft und Innovation, folgte Anfang Januar **Dr. Niels Kämpny** vom Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung. Damit übernahm das Bundesland Niedersachsen für 2021 die jährlich wechselnde Vertretung der fünf Küstenbundesländer im Vorstand des MCN sowie den Vorsitz im Länderkoordinierungsgremium.

## Hinrichsen verstärkt Schiffbau-Expertise an der HSB

**BREMEN.** Im Januar wurde **Broder Hinrichsen** als Professor für Strukturanalyse und Konstruktion von Schiffen und meeres-technischen Systemen an die Hochschule Bremen (HSB) berufen. Er verstärkt das Team der Fakultät 5 Natur und Technik, Fachrichtung Schiffbau und Meerestechnik. „Was mir besonders gefällt ist die interdisziplinäre Ausbildung“, so Hinrichsen. Seinen Studenten möchte er moderne Berechnungsmethoden vermitteln und die Fähigkeit, kritisch zu denken. Diese Fähigkeit werde in der Praxis gesucht.



## Hellmann: Herwig neuer CCO Road & Rail

**OSNABRÜCK.** Zum 1. März konnte Hellmann Worldwide Logistics **Jörg Herwig**

als neuen Chief Operating Officer Road & Rail (COO) gewinnen. Er übernimmt die Position von Matthias Magnor, der sich entschieden hat, das Unternehmen nach 18 Jahren zu verlassen, um neue berufliche Herausforderungen anzunehmen. Neben der Position als COO Road & Rail wird Jörg Herwig auch Geschäftsführer von Hellmann East Europe (HEE). Damit bildet er gemeinsam mit Patrick Nathe seit März die zweiköpfige Geschäftsführung der HEE.

## Hamburg Süd: Hestbaek ersetzt Verspermann



**HAMBURG.** Zum Ende des ersten Quartals gab es einen Wechsel an der Spitze der Reederei Hamburg Süd, die seit nunmehr über drei Jahren zum Marktführer Maersk gehört. CEO **Dr. Arnt Vespermann** (l.) hat nach mehr als 20 Jahren im Unternehmen die Führung an den langjährigen Hamburg Süd-Manager und CCO **Poul Hestbaek** (r.) übergeben. „Wir haben unseren Kunden versprochen, dass die DNA der Hamburg Süd während des Integrationsprozesses unverändert bestehen bleibt. Das Versprechen haben wir gehalten“, so Vespermann.



## Best übernimmt Vertrieb bei TFG Transfracht

**HAMBURG.** Zum 1. Januar übernahm **Philipp Best** die Leitung des Vertriebs beim Hafenhinterland-Spezialisten TFG Transfracht. Zuvor hatte diese Funktion beim Sprecher der Geschäftsführung der Deutsche-Bahn-Tochter, Bernd Pahnke, gelegen, der Ende des vergangenen Jahres in den Ruhestand wechselte. Best ist seit 2015 bei TFG und leitete zuletzt den zentralen Kundenservice sowie das Key-Account-Management. Zuvor verantwortete er unter anderem die Planung der maritimen Kombinierten Verkehre bei DB Cargo.

## Erstmals leitet eine Frau die WTO

**GENÈVE.** Die Welthandelsorganisation (WTO) hat erstmals eine Frau an ihre Spitze gewählt. Zum 1. März ernannte der Rat der 164 Mitgliedsländer die ehemalige nigerianische Finanzministerin **Ngozi Okonjo-Iweala** zur Generaldirektorin. Als einziges Land hatten sich die USA unter Präsident Trump gegen die Ernennung von Okonjo-Iweala gestellt. Die neue US-Regierung hob die Blockade auf und sprach der Nigerianerin ihr Vertrauen aus. Sie hatte sich in einem langen Auswahlprozess gegen Mitbewerber durchgesetzt.



**Niedersachsen**  
Ports

**Unsere Häfen.  
Ihre Zukunft.**

[www.nports.de](http://www.nports.de)

AUSGABE  
JUNI  
2021

## Themenschwerpunkt Japan



Das bilaterale Verhältnis zwischen Deutschland und Japan ist von einer engen Zusammenarbeit auf den unterschiedlichsten Ebenen gekennzeichnet. Zudem hat das Freihandelsabkommen zwischen Japan und der EU, das am 1. Februar 2019 in Kraft trat, den Marktzugang in beide Richtungen erweitert. Wir schauen auf die aktuelle Entwicklung.

## Point of View

**Hidenao Yanagi, Botschafter von Japan in der Bundesrepublik Deutschland**  
zum Themenschwerpunkt Japan

Japan und Deutschland feiern in diesem Jahr das 160-jährige Jubiläum ihrer Freundschaft. Beide Länder, die grundlegende Werte wie Freiheit, Demokratie, Achtung der Menschenrechte und Rechtsstaatlichkeit miteinander teilen, kooperieren und tauschen sich in einem breiten Spektrum von Bereichen aus, wie Politik, Wirtschaft, Hochschulen, Kultur, Wissenschaft und Technologie sowie Sport. Japan setzt sich mit dem Aufbau eines Netzwerks wichtiger Handelsabkommen für die Wahrung und Stärkung des Freihandels ein und hat dabei viele Erfolge erzielt. So trat unter anderem im Februar 2019 das Wirtschaftspartnerschaftsabkommen (EPA) zwischen Japan und der EU in Kraft. Das EPA schafft einen riesigen Wirtschaftsraum, auf den etwa 30 Prozent des globalen BIP und 40 Prozent des Welthandels entfallen. Das Abkommen erstellt einen Rahmen und neue Regeln für die Zusammenarbeit in einer Vielzahl von Bereichen wie dem elektronischen Handel, dem öffentlichen Beschaffungswesen, der Wettbewerbspolitik, dem geistigen Eigentum und der Geschäftstätigkeit von KMU. Für Japan ist Deutschland der größte Handelspartner in der EU – für Deutschland wiederum ist Japan der zweitgrößte Handelspartner in Asien. Im japanisch-deutschen Außenhandel nehmen Kraftfahrzeuge mit 22,3 Prozent der Ausfuhren aus Deutschland und 11,3 Prozent der Einfuhren (2019 auf Basis des Warenwerts) jeweils eine Spitzenposition ein, wobei ein Teil davon über die bremischen und niedersächsischen Häfen umgeschlagen wird. Außerdem ist Deutschland größter Standort für japanische Unternehmen in Europa. Ihre Zahl hierzulande ist in den vergangenen zehn Jahren um etwa 40 Prozent auf rund 1.800 Firmen gestiegen. Japan plant in diesem Sommer die Olympischen und Paralympischen Spiele in Tokio auszutragen – als

Zeichen dafür, dass die Menschheit das Coronavirus besiegt hat. Ich wünsche der Welt, dass sie dieses Virus so bald wie möglich überwinden wird.



**LOGISTICS PILOT**  
ISSN 2195-8548

**Herausgeber:**

bremenports GmbH & Co. KG  
Hafenstraße 49, 28217 Bremen  
www.bremenports.de  
Michael Skiba  
Telefon: +49 421 30901-610  
Fax: +49 421 30901-624  
E-Mail: marketing@bremenports.de

**Projekt- und Anzeigenleitung:**

Ronald Schwarze  
Telefon: +49 421 30901-612  
E-Mail: marketing@bremenports.de

Gültig ist die Anzeigenpreisliste

vom 18. 11. 2020

www.bremenports.de/logistics-pilot

**Verlag:**

DVV Media Group GmbH  
Heidenkampsweg 73–79, 20097 Hamburg  
www.dvmedia.com

**Projektmanagement:**

Thorsten Breuer, verantwortlich;  
Ciska van der Schalk

**Redaktion:**

Thorsten Breuer (bre), verantwortlich;  
Claudia Behrend (cb)  
E-Mail: redaktion.logisticspilot@dvmedia.com

**Layout:**

G2WW GmbH, www.g2ww.de

**Druck:**

müllerditzten, Bremerhaven  
www.muellerditzten.de

**LOGISTICS PILOT** erscheint sechsmal im Jahr in einer Auflage von 5.000 Exemplaren (Deutsch). Alle Ausgaben sind auch als PDF-Datei auf Deutsch und Englisch auf [www.bremenports.de/logistics-pilot](http://www.bremenports.de/logistics-pilot) verfügbar. Bitte scannen Sie dafür den QR-Code.

Außerdem finden Sie uns auf [www.logistics-pilot.com](http://www.logistics-pilot.com). Eine eigene kostenlose App mit allen Ausgaben ist im App Store und bei Google Play erhältlich.



Die Publikation, ihre Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Jede Vervielfältigung oder Verbreitung muss vom Verlag oder Herausgeber genehmigt werden. Dies gilt auch für die elektronische Verwertung wie die Übernahme in Datenbanken, Online-medien (Internet), Intranets oder sonstige elektronische Speichermedien. Herausgeber und Verlag schließen eine Haftung für unverlangt eingesandte Fotos, Manuskripte und sonstige Datenträger aus.

**Dieses Magazin ist ein  
Gemeinschaftsprojekt von**

- bremenports GmbH & Co. KG
- Bremische Hafen- und Logistikvertretung e. V.
- JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG
- Seaports of Niedersachsen GmbH

# ERFOLGS- SCHIENE



**BREMEN  
BREMERHAVEN**  
ZWEI STÄDTE. EIN HAFEN.

Die leistungsstarke Verbindung  
in Europas große Wirtschaftszentren

[www.bremenports.de](http://www.bremenports.de)

# bremenports

Bremen Bremerhaven



**Welthafen**  
+ in guten Händen

Wir sind überall dort aktiv, wo die bremischen Häfen zuverlässig funktionieren müssen. Unsere Ingenieure, Techniker und Handwerker kümmern sich um den Betrieb, die Wartung und Reparatur der Hafenanlagen und entwickeln sie ständig weiter. Rund um die Uhr, 365 Tage im Jahr.

marketing@bremenports.de  
www.bremenports.de