

AUSGABE
J U N I
2020

LOGISTICS PILOT

 GERMAN PORTS

Magazin für Häfen, Schifffahrt und Logistik



Skandinavien – die Konstante im Norden

Wenn jedes Wort zählt

Deutsche reden oft viel und schnell. Da sind Missverständnisse vorprogrammiert.

Seite 16

Meeresautobahn nach Norwegen

Nordfrost plant eine regelmäßige Fährverbindung von Wilhelmshaven

Seite 18

Der Klimaschutzvorreiter

bremenports strebt CO₂-neutrale Hafeninfrastruktur bis Ende 2023 an

Seite 20

AUTOS BEWEGEN DIE WELT. WIR BEWEGEN DIE AUTOS.

Komplette weltweite Logistik für Fertigfahrzeuge vom Hersteller bis zum Händler.

www.blg-logistics.com



Laden Sie sich die LOGISTICS PILOT-Kiosk-App herunter und lesen Sie unser Magazin offline auf Ihrem Smartphone oder Tablet.



AUSGABE
J U N I
2020

**Themenschwerpunkt:
Skandinavien**

„Deutschland kann von Skandinavien lernen“

Prof. Dr. Claudia Kemfert, Leiterin der Abteilung Energie, Verkehr und Umwelt am Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW Berlin)



Liebe Leserinnen und Leser,

Der Handel zwischen Deutschland und Skandinavien ist für beide Seiten von großer Bedeutung. Für die skandinavischen Länder steht Deutschland als Handelspartner an erster oder zumindest vorderster Stelle. Für Deutschland bietet der Handel mit Skandinavien gerade jetzt ein Window of Opportunity durch den EU-Austritt

Großbritanniens. Die Deutschen sollten dieses nutzen, indem sie Zulieferketten füllen.

Es gibt für Deutschland eine Menge von Skandinavien zu lernen. Die nordischen Länder sind Gesellschaften mit hohen Digitalkompetenzen. Gleichzeitig zeigen die Skandinavier, dass sich erfolgreiches Wirtschaften mit Umwelt- und Klimaschutz verbinden lässt. So will Dänemark seine Treibhausgasemissionen bis 2030 im Vergleich zu 1990 um 70 Prozent reduzieren. Die gegenwärtige Coronapandemie wird zwar in Deutschland mit einer Abnahme der CO₂-Emissionen einhergehen. Erfahrungen zeigen jedoch, dass nach solchen Krisen die Emissionen kompensiert, wenn nicht überkompensiert werden.

Wirtschaftliche Entscheidungen müssen deshalb jetzt so getroffen werden, dass sie dauerhaft richtungssicher sind. Zur Überwindung der Coronapandemie wird es umfangreiche Staatshilfen für die Wirtschaft geben. Von Anfang an sollten diese nachhaltig ausgerichtet werden, damit Wirtschaft und Gesellschaft auch gegen den Klimawandel und den Rückgang der Biodiversität gestärkt werden. Förderung sollte wo möglich für innovative grüne Technologien eingesetzt werden. Hier können die Skandinavier mit ihren hohen Investitionen in umweltfreundliche Technologien und die Forschung Vorbilder sein.

Das gilt im besonderen Maße für die Schifffahrt und die Häfen. Gerade in diesem Sektor sind wir noch weit davon entfernt, technische Potenziale für umwelt- und ressourcenschonende Technologien auszuschöpfen. Die Beschlüsse der IMO, die CO₂-Emissionen der Schifffahrt um 50 Prozent bis 2050 zu reduzieren, bleiben weit hinter den Erfordernissen zurück. Die Entwicklung von und die Investitionen in neue Antriebe müssen jetzt beschleunigt werden. Nach der Krise müssen der Ausbau und die Nutzung der erneuerbaren Energien absolute Priorität genießen. Für die Schifffahrt sollte die Versorgung der Schiffe mit Landstrom preislich attraktiver werden. Die Ankündigung der Bundesregierung, einen Ausnahmetatbestand für die Reduktion der EEG-Umlage zu schaffen, sollte jetzt zügig umgesetzt werden.

Ihre Claudia Kemfert

	4	Impression Zahlen und Fakten rund um Skandinavien
News Meldungen aus der Branche	6	
	10	Main Topic Die Konstante im Norden
Behind the Scenes Wenn jedes Wort zählt	16	
	18	Logistics Story Meeresautobahn nach Norwegen
Sustainability Die Klimaschutzvorreiter	20	
	24	Portrait Von konventionell zu digital
People Meldungen aus der Branche	26	
	28	Appointments Veranstaltungen in der Schwebel
Preview & Imprint Themenschwerpunkt Nordamerika	30	

TITELBILD/MONTAGE: HEIKE MAY; FOTO: STÖCKLI/NASA EARTH OBSERVATORY; KESS KLINGE PIXABAY (5); UNSPLASH (3); ISTOCK/BARANZOZEMIR, BREMENPORTS, MACROVECTOR/FREEPIK.COM FOTO SEITE 3: OLIVER BETKE

Mehr toll als Troll

Nicht nur wenn es um Statistiken zur Lebensqualität und Bildung geht, rangieren die skandinavischen Länder ganz weit vorn. Auch in wirtschaftlicher Hinsicht haben Dänemark, Finnland, Norwegen und Schweden – neben niedriger Staatsverschuldung und hoher politischer Stabilität – einiges zu bieten, vor allem stark exportorientierte Industrien.

Man kann also getrost häufiger über tolle Bilanzen sprechen als von Trollen – den berühmten Fabelwesen der nordischen Mythologie. Mit eindrucksvollen Zahlen wartet vor allem Norwegen als einer der wichtigsten Exporteure von Erdöl und Erdgas in die EU auf. Im Gegenzug punkten die anderen drei Länder unter anderem in den Marktsegmenten Holz- und Holzveredlungsindustrie, Maschinen-, Schiffs- und Fahrzeugbau.

Für Dänemark, Finnland und Schweden ist Deutschland sowohl im Import als auch im Export der wichtigste Handelspartner. Lediglich im wirtschaftlichen Austausch mit den Norwegern reicht es für die Bundesrepublik in beiden Statistiken „nur“ zu Platz zwei.



Wirtschaftsverhältnis Deutschland – Skandinavien

Rangfolge der Handelspartner im Außenhandel der Bundesrepublik Deutschland

Exporte 2019 (in 1.000 €)

1.	USA	118.666.503
15.	Schweden	24.925.211
18.	Dänemark	19.271.282
24.	Finnland	11.079.851
30.	Norwegen	9.139.275

Importe 2019 (in 1.000 €)

1.	China	109.661.989
20.	Schweden	15.430.719
22.	Norwegen	11.868.453
23.	Dänemark	11.817.458
28.	Finnland	9.092.136

QUELLE: STATISTISCHES BUNDESAMT (DESTATIS) 2020

Norwegen

Hauptstadt:	Oslo
Einwohner 2019:	5,4 Millionen*
Fläche:	328.802 km ²
BIP/Kopf 2019:	77.975 US-\$*

*vorläufige Angabe, Schätzung bzw. Prognose

Wichtigste Einfuhrgüter 2018

in % der Gesamteinfuhr

1. Kfz und -Teile	11,4%
2. Maschinen	11,1%
3. Chemische Erzeugnisse	9,6%

Wichtigste Ausfuhrüter 2018

in % der Gesamtausfuhr

1. Erdgas	28,9%
2. Erdöl	26,9%
3. Nahrungsmittel	10,3%

Hauptlieferländer 2018

Anteil in %

1. Schweden	12,1%
2. Deutschland	10,9%
3. China	10%

Hauptabnehmerländer 2018

Anteil in %

1. Großbritannien	21,6%
2. Deutschland	16,0%
3. Niederlande	10,6%

QUELLE: GERMANY TRADE & INVEST 2019

Schweden

Hauptstadt:	Stockholm	Fläche:	450.295 km ²
Einwohner 2019:	10,0 Millionen*	BIP/Kopf 2019:	51.243 US-\$*

*vorläufige Angabe, Schätzung bzw. Prognose

Wichtigste Einfuhrgüter 2018

in % der Gesamteinfuhr

1. Kfz und -Teile	11,2%
2. Chemische Erzeugnisse	10,3%
3. Maschinen	9,5%

Wichtigste Ausfuhrüter 2018

in % der Gesamtausfuhr

1. Kfz und -Teile	14,2%
2. Maschinen	13,9%
3. Chemische Erzeugnisse	11,6%

QUELLE: GERMANY TRADE & INVEST 2019

Hauptlieferländer 2018

Anteil in %

1. Deutschland	17,9%
2. Niederlande	9,4%
3. Norwegen	8,6%

Hauptabnehmerländer 2018

Anteil in %

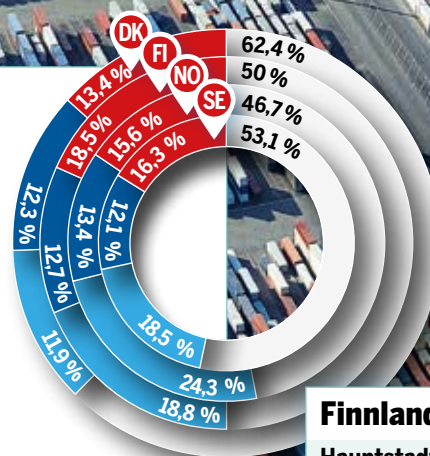
1. Deutschland	10,6%
2. Norwegen	10,4%
3. Finnland und Dänemark	je 6,9%

Deutsche Ausfuhrüter nach SITC

in % der Gesamteinfuhr 2018

- Maschinen
- Chemische Erzeugnisse
- Kfz und -Teile
- Andere

QUELLE: GERMANY TRADE & INVEST 2019



Dänemark

Hauptstadt:	Kopenhagen	Fläche:	43.094 km ²
Einwohner 2019:	5,8 Millionen*	BIP/Kopf 2019:	59.795 US-\$*

*vorläufige Angabe, Schätzung bzw. Prognose

Wichtigste Einfuhrgüter 2018

in % der Gesamteinfuhr

1. Chemische Erzeugnisse	12,3%
2. Nahrungsmittel	11,2%
3. Maschinen	9,5%

Wichtigste Ausfuhrüter 2018

in % der Gesamtausfuhr

1. Chemische Erzeugnisse	21,2%
2. Nahrungsmittel	16,1%
3. Maschinen	14,4%

QUELLE: GERMANY TRADE & INVEST 2019

Hauptlieferländer 2018

Anteil in %

1. Deutschland	22,5%
2. Schweden	11,8%
3. Niederlande	7,7%

Hauptabnehmerländer 2018

Anteil in %

1. Deutschland	14,6%
2. Schweden	10,7%
3. Großbritannien	6,2%

Finnland

Hauptstadt:	Helsinki
Einwohner 2019:	5,5 Millionen*
Fläche:	338.145 km ²
BIP/Kopf 2019:	48.869 US-\$*

*vorläufige Angabe, Schätzung bzw. Prognose

Wichtigste Einfuhrgüter 2018

in % der Gesamteinfuhr

1. Chemische Erzeugnisse	10,2%
2. Maschinen	9,7%
3. Kfz und -Teile	8,9%

Wichtigste Ausfuhrüter 2018

in % der Gesamtausfuhr

1. Maschinen	15,5%
2. Papier, Pappe	11,3%
3. Rohstoffe (außer Brennstoffe)	10,0%

Hauptlieferländer 2018

Anteil in %

1. Deutschland	15,2%
2. Russland	13,9%
3. Schweden	10,8%

Hauptabnehmerländer 2018

Anteil in %

1. Deutschland	14,8%
2. Schweden	10,2%
3. Niederlande	6,5%

QUELLE: GERMANY TRADE & INVEST 2019

KOMPAKT

BREMEN. Als **erste deutsche Hafenmanagementgesellschaft hat bremenports** Ende März seinen Nachhaltigkeitsbericht neben der ausgedruckten Form auch in einer **Onlineversion veröffentlicht**. Der vom TÜV Nord zertifizierte Bericht stellt für die Jahre 2017/2018 die Aktivitäten in den Bereichen Wirtschaft, Umwelt, Gesellschaft und Arbeitswelt vor und bezieht erstmals auch die von den Vereinten Nationen festgelegten „Sustainable Development Goals“ mit ein.

BREMEN/WISMAR. Gemeinsam mit der Hochschule

Wismar bildet bremenports seit März über den neuen berufsbegleitenden **Onlinestudiengang „MBA International Logistics and Trade“** internationale Fach- und Führungskräfte rund um den Globus aus. Mit seinem Leistungspaket richtet sich das Lehrangebot an Interessierte, die beispielsweise eine Tätigkeit als Business Development Manager, Supply Chain Manager oder Manager Strategic and International Affairs anstreben. Nach erfolgreichem Abschluss erhalten sie den Hochschulabschluss Master of Business Administration (MBA) der Hochschule Wismar. Die Einschreibefrist zum Wintersemester 2020/21 läuft noch bis zum 31. August. Weitere Infos finden Sie unter www.wings.de/logistik



Taskforce „Bremische Häfen“ sorgt für laufenden Motor

BREMEN. Seit Ende März kommen in der **Taskforce „Bremische Häfen“** regelmäßig mehr als 40 Vertreter der Hafen- und Logistikwirtschaft im Land Bremen sowie der regionalen und nationalen Verbände zusammen. Ihr Ziel ist es, sich vor dem Hintergrund der Coronakrise über Maßnahmen des Krisenmanagements, über den Umgang mit den wirtschaftlichen Auswirkungen und über mögliche Lösungen auszutauschen. Beim ersten Treffen am 25. März sagte Dr. Claudia Schilling, Bremer Senatorin für Wissenschaft und Häfen, den betroffenen Hafen- und Logistikunternehmen ihre Unterstützung zu und

betonte: **„Die bremischen Häfen sind der Motor der bremischen Wirtschaft.** Jeder fünfte Arbeitsplatz hängt von ihnen ab. Zudem spielt die Hafen- und Logistikwirtschaft eine zentrale Rolle dabei, dass Lieferketten und damit die Versorgung der Wirtschaft und der Bürgerinnen und Bürger in Bremen und der Bundesrepublik Deutschland aufrechterhalten werden.“ bremenports weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass alle Beteiligten eng zusammenarbeiten und dass die **bremischen Häfen seit Ausbruch der Pandemie „ohne Einschränkungen voll funktionsfähig“** sind“.



Enercon setzt weiter auf Emden

EMDEN. Der angeschlagene Windkraftanlagenhersteller **Enercon** hat im April mitgeteilt, dass er **Betontürme künftig überwiegend nur noch in Emden herstellen werde**. Damit sei dieser Standort von WEC Turmbau mit fast 190 Arbeitsplätzen zunächst gesichert, so Geschäftsführer Volker Burkandt. Enercon hat sich somit gegen das Werk in Magdeburg entschieden. Ein Unternehmenssprecher erläuterte, **Emden habe wesentliche Standortvorteile**. Dank direkter See- und Binnenhafenanbindung liege Emden näher an wichtigen Exportländern wie den Niederlanden und der übrigen Beneluxregion.



Gelungene Blitzaktion

BREMEN. Am 2. Mai landete eine Boeing 777 aus Shanghai auf dem Airport Bremen. An Bord: **750.000 Atemschutzmasken und 250.000 Schutzanzüge aus China** – allesamt für das Land Bremen bestimmt. Produktion, Einkauf und Transport der Schutzausrüstung hatte der Ortsamtsleiter Blumenthals, Peter Nowack, zusammen mit Freunden und Geschäftspartnern wie TO Group und Hansetrans organisiert. Die erforderlichen finanziellen Mittel stellte der Bremer Senat bereit. „Das alles in acht Tagen! **Was Bremer Behörden und Firmen leisten können, finde ich gadenlos gut!**“, so Nowack.



Auszeichnung für Ausbau des Umweltmanagements

WILHELMSHAVEN. Das **Umweltmanagement im JadeWeserPort wurde jüngst zum dritten Mal nach 2015 und 2018 PERS-zertifiziert.** Dabei steht PERS für **Port Environmental Review System**, ein Instrument zur Analyse und Überwachung des Umweltmanagements speziell in Häfen. Ausgestellt wurde das Zertifikat von der internationalen Organisation EcoPorts auf Grundlage des aktuellen Umweltberichts der JadeWeserPort-Realisierungsgesellschaft (JWPR). Das Foto zeigt Holger Banik (l.), den Geschäftsführer der JWPR, und Silke Lüders, die Umweltkoordinatorin der JWPR, mit dem neuen Zertifikat.



Neuer Webauftritt mit hauseigenem Model

BREMEN. Am weltweit größten Bearbeitungsstandort für Rohkaffee in Bremen **schlägt J. MÜLLER Weser jährlich mehr als 300.000 Tonnen Rohkaffee um.** Neben verschiedenen Lagermöglichkeiten bietet das Unternehmen dort zahlreiche Lagerdienstleistungen wie die Reinigung oder Mischung von Rohkaffee an. Jüngst hat man auch ein **neue Website**, www.kaffee-jmueller.com, entwickelt, die die Kaffeelogistikkompetenz des Hafendienstleisters lebendig widerspiegelt. Zahlreiche Mitarbeiter unterstützen den Webauftritt als Fotomodel, was ihm zusätzliche Authentizität verleiht.



Rückblick: Stabiler Umschlag im Jahr 2019

WIESBADEN. Die **deutschen Seehäfen haben im vergangenen Jahr 294,5 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen.** Das waren 0,3 Prozent weniger als 2018, teilte das Statistische Bundesamt im März mit. Das Importvolumen stieg im Jahresvergleich um 0,3 Prozent, die Exportmengen gingen um 0,8 Prozent zurück. 23,9 Millionen Tonnen der Umschlagsmenge entfielen auf China-Verkehre – knapp neun Prozent mehr als 2018. Der Containerumschlag lag 2019 bei 15,1 Millionen TEU. An der Spitze der Partnerstaaten im Containerverkehr mit deutschen Seehäfen lag ebenfalls China (3,1 Millionen TEU).



Sturmfluten sorgten nur für leichte Schäden

OLDENBURG. Vom Herbst bis zum Frühjahr ist Sturmflutsaison. Von Sturmfluten spricht man, wenn die Wasserstände in Küstengebieten, ausgelöst durch starke Winde, eine Höhe von 1,5 Meter über dem mittleren Hochwasser (MHW) übersteigen. **Die Schutzmaßnahmen, die NPorts in seinen Häfen gegen dieses Naturphänomen getroffen hat, scheinen gut gegriffen zu haben**, wie die Sturmflutbilanz 2019/2020 zeigt: Abgesehen von Unrat, der durch die starken Winde in die Hafenbereiche getrieben wurde, gab es in Brake, Cuxhaven, Emden, Norden und Wilhelmshaven nur leichte Schäden.



Bovenschulte besucht bremenports

BREMERHAVEN. Im Mai **besuchte Bremens Bürgermeister Andreas Bovenschulte (l.) die Hafenmanagementgesellschaft bremenports** und ließ sich von deren Geschäftsführer **Robert Howe** am Container Terminal Bremerhaven über anstehende Investitionsprojekte informieren. Dabei hob Bovenschulte die Notwendigkeit hervor, dass Bremens Häfen stark aus der aktuellen Krise herauskommen und dass der Senat wichtige Maßnahmen beschlossen habe, um die Hafen- und Logistikwirtschaft zu unterstützen – zum Beispiel die Stundung der Miet-, Pacht- und Erbbauzinszahlungen sowie der Hafengebühren.

KOMPAKT

BREMEN. Nachdem die Gesellschaften des Logistikdienstleisters Leschaco in Belgien und Brasilien im vergangenen Jahr den **Status eines zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten – Authorised Economic Operator (AEO) – erhalten** haben, wurde im März 2020 auch die Gesellschaft **in den Niederlanden** erfolgreich zertifiziert. Mit dieser Zertifizierung wird Leschaco **Niederland bestätigt**, ein verlässlicher Geschäftspartner für die Zollabwicklung im internationalen Handel zu sein.

BREMEN. Die digitale Transformation im Hafemanagement ist einen weiteren Schritt vorangekommen: **Im Mai wurde die bisherige Software zur Abrechnung der bremischen Hafengebühren komplett erneuert.** „Die Hafengebühren sind ein wesentlicher Bestandteil zur Finanzierung der Hafenunterhaltung“, so bremenports-Geschäftsführer Robert Howe. „Ziel des Projekts war es, die Prozesse kundenfreundlich, transparent, schnell und vor allem sicher zu gestalten.“ Gelungen sei dies in Zusammenarbeit mit dem Bremer IT-Dienstleister Abat und dessen Tochtergesellschaft ID-Impuls. Laut bremenports steht der Systemwechsel „für eine enorme Beschleunigung“. Er soll künftig überdies die Auswertung der statistischen Daten verbessern.



Rhenus erweitert sein Containerlager

WILHELMSHAVEN. Im April hat Rhenus Midgard **begonnen, sein bestehendes Containerlager im Güterverkehrszentrum JadeWeserPort zu erweitern.** Dieses wurde im Juli 2017 eröffnet und soll aufgrund der guten Auslastung nun um ein Drittel auf circa 4.000 Quadratmeter erweitert werden. Die zusätzlichen Flächen sind ebenso wie die bisherigen auf die Lagerung von Gefahrstoffcontainern ausgelegt. Zu den Rhenus-Kunden dort gehören Spediteure, Reeder sowie Unternehmen aus der Chemie- und Lebensmittelindustrie. Die Bauarbeiten sollen im Sommer dieses Jahres abgeschlossen sein.

Breite Unterstützung durch die Bremer Wirtschaft

BREMEN. „Obwohl viele Unternehmen selbst eine schwierige Zeit durchmachen, erleben wir **eine unglaublich positive Resonanz, ein tolles Engagement und eine große Welle der Hilfsbereitschaft**“, stellte **Bremens Wirtschaftssenatorin Kristina Vogt** (l.) im April fest. So spendeten im Zuge der Coronakrise zum Beispiel die Lloyd Werft, Mercedes, die Maler- und die Tischlerinnung, die Stahlwerke Bremen, die Bremer Spediteure, die BLG LOGISTICS und die Lürssen Werft Schutzmasken. Desinfektionsmittel kamen von der ArianeGroup und die Brauerei Beck's produzierte Alkohol für Desinfektionszwecke. Dem Beispiel der genannten Unterstützer folgten bis heute zahlreiche weitere Unternehmen aus der Region.



Hafenspiegel 2019: USA wieder stärkster Handelspartner

BREMEN. Im April präsentierten die Bremer Senatorin für Wissenschaft und Häfen, Dr. Claudia Schilling, und bremenports den **Hafenspiegel 2019.** Dabei zeigte sich, wie stark die Bedeutung der Häfen in den vergangenen 50 Jahren gewachsen ist: Waren es 1970 noch 23 Millionen Tonnen, die über die bremischen Häfen umgeschlagen wurden, so sind es 2019 knapp 70 Millionen Tonnen gewesen. **Darüber hinaus haben 2019 insgesamt 6.650 Schiffe die Zwillingshäfen in Bremen und Bremerhaven angelaufen.** Mit 57 Prozent stellten Containerschiffe dabei den größten Anteil dar, gefolgt von Autotransportern mit 29 Prozent. Die 130 Cruiselinier, die das Kreuzfahrtterminal angelaufen haben, machten drei Prozent des Schiffsverkehrs aus. Der stärkste Handelspartner der bremischen Häfen waren auch 2019 wieder die USA. 6,5 Millionen Tonnen wurden in die Vereinigten Staaten exportiert. Damit liegen die USA deutlich vor China (3,1 Millionen Tonnen) und Mexiko.





Volle Docks und Kais bei EWD

EMDEN. Während zahlreiche Unternehmen über mangelnde Aufträge im Zuge der Coronakrise klagten, **verzeichnete die Emdr Werft und Dock GmbH (EWD) Mitte April eine gute Auslastung:** Zwei Kreuzfahrt- und vier Forschungsschiffe befanden sich für Reparaturen auf der Werft. Nach Angaben von Geschäftsführer Niels Rehbock konnten kurzfristig die Kreuzfahrtschiffe „Amera“ und „Albatros“ sowie die Forschungsschiffe „Meteor“, „Maria S. Merian“ und „Sonne“ akquiriert werden. Außerdem lag seit 2019 das Wehrforschungsschiff „Planet“ für eine Generalüberholung vor Ort.



„Seute Deern“ wird an Baltimore-Pier abgewrackt

BREMERHAVEN. Das Wrack des **ehemaligen Museumsschiffs „Seute Deern“** ist im März von seinem Liegeplatz vor dem Deutschen Schifffahrtsmuseum (DSM) an das südliche Ende des Alten Hafens verholt worden. **Dort soll es demontiert werden.** Derzeit nimmt das DSM wichtige Vermessungsarbeiten für einen möglichen Neubau des Schiffes vor. „Wir sorgen dafür, dass die ‚Seute Deern‘ mit ihrer besonderen Konstruktionsweise, ihren Innenräumen und Aufbauten genau vermessen, fotografiert und dokumentiert wird“, so Dr. Lars Kröger, Projektleiter für die Umgestaltung des Museumshafens am DSM.



Mosolf parkt Fahrzeuge im GVZ JadeWeserPort

WILHELMSHAVEN. Der Automobillogistiker **Mosolf** hat im April mit der **vorübergehenden Einlagerung von Fahrzeugen im Güterverkehrszentrum (GVZ) JadeWeserPort** begonnen. Unternehmensangaben zufolge handelt es sich um bis zu 2.000 Rückläufer von Autovermietern. Am Hannoverkai in Wilhelmshaven will die Mosolf-Gruppe kurzfristig Autos für den Transport nach Nordafrika umschlagen. Bis Mitte dieses Jahres sollen auf 30.000 Quadratmetern bis zu 1.500 Gebrauchtwagen Platz finden. Langfristig ist ein eigenes Terminal für den Automobilumschlag in Wilhelmshaven geplant.



NPorts testet Meeressmülleimer

OLDENBURG. Um der zunehmenden Verschmutzung der Weltmeere entgegenzuwirken, hat **NPorts im April zwei sogenannte Seabins in seinen Häfen in Emden und Wilhelmshaven installiert.** Mithilfe der Meeressmülleimer soll langlebiger und kleinteiliger Plastikmüll aus den Wasserflächen in den Häfen eingefangen und entsprechende Daten gesammelt werden. „Hafenmanagement bedeutet, Verantwortung zu übernehmen. Umweltschutz ist ein Teil davon. Deshalb ergreifen wir innovative Maßnahmen, um Ökosysteme an unseren Standorten zu schützen“, erklärt Holger Banik, Geschäftsführer NPorts.

Erfolgreiches Geschäftsjahr 2019 für die BLG

BREMEN. Auf ihrer **ersten digitalen Bilanzpressekonferenz stellte die BLG LOGISTICS GROUP am 29. April die Ergebnisse des zurückliegenden Geschäftsjahrs vor.** „Das Unternehmen hat 2019 ein solides Ergebnis erwirtschaftet. Unser Ziel, die Umsatzerlöse auf konstantem Niveau zu halten, haben wir in Summe mehr als erreicht“, so der Vorstandsvorsitzende Frank Dreeke. Mit dieser solide finanzierten Ausgangsbasis werde es auch gelingen, das schwierige Jahr 2020 zu bewältigen. **Für 2019 weist die BLG-Gruppe einen Umsatz von 1 Milliarde und 158,6 Millionen Euro aus.** Das ist ein Plus von 17,3 Millionen Euro (1,5 Prozent) gegenüber 2018. Das Ergebnis vor Steuern (EBT) ist mit 37,5 Millionen Euro auf Vorjahresniveau.





Die Konstante im Norden

Hand aufs Herz, wer hat nicht schon einmal etwas neidisch in Richtung Norden geschaut, weil sich die Skandinavier beim „World Happiness Report“ wieder auf den vorderen Plätzen eingenistet haben? Aber auch nach wirtschaftlichen Kriterien geben sie kein schlechtes Bild ab – und sind für Deutschland wichtige Handelspartner.

Der Handel mit Dänemark, Schweden, Norwegen und Finnland besitzt für die Häfen in Niedersachsen und Bremen einen hohen Stellenwert. Alle vier Länder stehen für stabile wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen.



Der Blick auf den aktuellen „World Happiness Report“ zeigt es Schwarz auf Weiß: In Sachen Lebenszufriedenheit kann kaum jemand den Skandinaviern etwas vormachen. Mit den Plätzen 1 (Finnland), 2 (Dänemark), 5 (Norwegen) und 7 (Schweden) haben sie die Spitzengruppe fest im Griff. Deutschland folgt mit etwas Abstand auf Platz 17. Ein Einzelfall? Nein, Skandinavien ist für viele ein Synonym für stabile politische und wirtschaftliche Rahmenbedingungen, für ein hohes Bildungsniveau und eine starke Affinität zu neuen Technologien. Das spiegelt sich auch in zahlreichen vorderen Platzierungen in wirtschaftlichen Statistiken wider, so zum Beispiel auch beim Bruttoinlandsprodukt (BIP, vgl. Seiten 4 und 5) oder beim sogenannten „Doing Business“-Index. Dieses Ranking, das alljährlich von der Weltbank aufgestellt wird, prüft anhand von zehn Indikatoren, wie schwer es unter anderem in einem Land ist, ein Unternehmen zu gründen, welcher Aufwand für den Erwerb einer Baugenehmigung betrieben werden muss oder wie leicht der Zugang zu Krediten und Elektrizität ist. Der aktuelle „Doing Business“-Index 2020 weist dabei Dänemark auf Rang 4, Norwegen auf Platz 9, Schweden auf Platz 10 und Finnland auf Rang 20 aus – und damit zwei Plätze vor Deutschland als 22.

Geschätzte Partner in Bremen und Niedersachsen

Auch für die maritime Wirtschaft in Niedersachsen und Bremen besitzen unsere nördlichen Nachbarn einen hohen Stellenwert. „Der skandinavische Raum wird in seiner Bedeutung für die bremischen Häfen häufig unterschätzt. Schweden, Finnland, Norwegen und Dänemark zählen mit rund 8,1 Millionen Tonnen Import und rund 2,9 Millionen Tonnen Export auch weltweit zu unseren wichtigsten Außenhandelsregionen“, so bremenports-Geschäftsführer Robert Howe. Fakt ist: Jede sechste Tonne Seegut der bremischen Häfen stammt aus

oder geht nach Skandinavien. „Damit ist Nordeuropa unter allen europäischen Destinationen deutlich die Nummer eins. In diesen Zahlen drücken sich zudem vielfach langjährige und bewährte Partnerschaften aus“, unterstreicht Howe.

„Diese Aussagen kann ich auch für unser Bundesland bestätigen, denn in der Leistungsbilanz der niedersächsischen Häfen nehmen die skandinavischen Länder seit Jahren eine exponierte Stellung ein“, ergänzt André Heim, Marketing Manager bei Seaports of Niedersachsen: „Dabei geht eine breite Palette unterschiedlicher Güterarten über die Kaimauern, insbesondere Automobile, Container, Forstprodukte, Trucks, RoRo-Transporte und Projektladung. Eine wichtige Rolle spielt hier auch der JadeWeserPort. „Als östlichster Tiefwasserhafen der Nordrange verfügen wir über optimale Bedingungen, um als Hub für das Ladungsaufkommen in Skandinavien zu fungieren“, so Andreas Bullwinkel, Geschäftsführer Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing. „Dementsprechend ist der JadeWeserPort über mehrere wöchentliche Relationen in den Ostseeraum an die zahlreichen Feederhäfen in Skandinavien angebunden. Somit stellen die skandinavischen Länder gerade im Shortsea-Verkehr einen unverzichtbaren Handelspartner für uns dar.“

Mit welchen Herausforderungen die Partner im Tagesgeschäft zu kämpfen haben, mit welchen Strategien sie in ihren Marktsegmenten agieren und welche spezifischen Charakteristika den Handel mit Skandinavien prägen, zeigen die nachfolgenden Ausführungen von Experten der Unternehmen KESS, BLG LOGISTICS und Cuxport.

Kunden fahren individuelle Strategien

Über ihre 2003 gegründete Tochtergesellschaft „K“-Line European Sea Highway Services (KESS) transportiert die japanische Reederei „K“-Line jährlich bis zu 900.000 Fahr- ■■■



Die Märkte in Skandinavien decken etwa 30 Prozent des Gesamtvolumens der „K“-Line-Tochter KESS ab.

Über die 7.845 Meter lange Öresundbrücke, die Kopenhagen mit Malmö verbindet, werden auch zahlreiche Neuwagen per Lkw nach Dänemark gebracht.

■ zeuge mit elf Autotransportern im europäischen Kurzstreckenverkehr. „Acht dieser Schiffe, die bis zu 1.500 Pkw laden können, laufen regelmäßig Häfen in Skandinavien an. Der dortige Markt deckt etwa 30 Prozent unseres Gesamtvolumens ab“, umreißt Jan Hagemann, General Manager bei KESS, die Aktivitäten seines Unternehmens rund um die skandinavische Halbinsel. Der stärkste Markt für KESS in der Region sei Schweden mit bis zu sieben Anläufen pro Woche. Von Deutschland, England und Belgien aus werden im Liniendienst mehrfach pro Woche die Häfen in Malmö, Halmstad und Södertälje (in der Nähe von Stockholm) angelaufen. „Dabei hat jeder Automobilhersteller seine individuelle Strategie entwickelt, welchen Hafen er nutzt, um von diesem Hub aus den Markt zu beliefern“, erläutert Hagemann die unterschiedlich ausgerichteten Logistikketten der Automobilindustrie, die für den schwedischen Markt charakteristisch sind.

Sein zweithöchstes Volumen in Skandinavien wickelt KESS mit zwei bis drei Anläufen pro Woche über Finnland ab. Denn im Auftrag eines deutschen Automobilherstellers werden dort über 100.000 Pkw pro Jahr gebaut. „Finnland ist für uns derzeit das stärkste Exportland in Skandinavien“, so Hagemann. Der Fokus läge dabei insbesondere auf dem Hafen von Uusikaupunki, von wo aus beispielsweise nach Bremerhaven und anschließend rund um den Globus verschifft werde. „Früher war die Abfahrtsfrequenz sogar noch höher als heute, weil Finnland als wichtiges Transitland für den russischen Markt fungierte. Inzwischen haben die Russen die Modernisierung ihrer Häfen und ihrer Infrastruktur so weit vorangetrieben, dass sie vieles in Eigenregie realisieren können“, umreißt er die veränderte Lage. Da die KESS-Flotte größtenteils mit der höchsten Eisklasse 1 A gebaut wurde, kann die Reederei die Versorgung in Finnland auch unter schwierigen Witterungsbedingungen über das ganze Jahr hinaus sicherstellen.

In der Gesamtbetrachtung ist Dänemark mit rund ein bis zwei Anläufen pro Monat der kleinste Markt für KESS in Skandinavien. Der Grund: Die Automobillogistik für Deutschlands nördlichen Nachbarn wird in der Regel über die Häfen in Schweden oder über Bremerhaven abgewickelt, von wo aus es via Lkw auf der Straße weitergeht. Norwegen, um der Vollständigkeit Rechnung zu tragen, wird derzeit nicht von der „K“-Line-Tochter bedient.

„Generell ist Skandinavien ein wichtiges Standbein für uns. Der dortige Markt besitzt eine relativ konstante Wirtschaftskraft und hat einen gleichbleibenden, über das Jahr relativ gleichmäßig verteilten Automobilabsatz. Im Vergleich dazu ist beispielsweise der englische Markt erheblichen saisonalen Schwankungen unterworfen“, bilanziert Hagemann. Auf der anderen Seite stelle aber das schnelle E-Mobilitätswachstum, vor allem in Schweden und Norwegen, sowie das starke Umweltbewusstsein der Skandinavier sein Unternehmen vor echte Herausforderungen. Hierzu

Das Autoterminal Bremerhaven gehört mit über 2,3 Millionen Fahrzeugen pro Jahr zu den größten Autohäfen der Welt.





Von Bremerhaven aus werden nicht nur deutsche Fahrzeuge nach Skandinavien und auf den europäischen Markt verteilt, der Standort ist auch als Hub für Importfahrzeuge aus Fernost gefragt.

verweist Hagemann exemplarisch auf die wachsenden Transportmengen von E-Fahrzeugen: „Auf den ersten Blick scheint das keinen Unterschied zu machen. Da E-Fahrzeuge aber mit einer deutlich schwereren Batterie als herkömmliche Pkw ausgerüstet sind und mit dieser Batterie auch höhere Gefahrenpotenziale in Sachen Brandschutz verbunden sind, macht das für die Ladungspläne der Reeder schon erhebliche Unterschiede.“

Mit Automobilen auf der Erfolgspur

Auch für BLG LOGISTICS (BLG) sind gute Verbindungen in den Norden von erheblicher Bedeutung, insbesondere im Geschäftsbereich Automobile. „Von den mehr als sechs Millionen Fahrzeugen, die wir jedes Jahr transportieren, verschiffen wir über 320.000 von beziehungsweise nach Skandinavien“, so Stefan Nousch, Direktor Marketing & Sales BLG Automobile Logistics. Davon entfallen rund 140.000 Fahrzeuge auf Schweden, 110.000 auf Finnland und 70.000 auf Norwegen. Der umschlagsintensive Markt in Schweden ist dabei aus deutscher Sicht vor allem ein Exportmarkt, in dem Cuxhaven für die BLG als Hauptumschlagsplatz fungiert. Von dort aus steuert der Seehafen- und Logistikkdienstleister unter anderem den Transport der Marken Volkswagen, BMW und Mercedes per Shortsea-Feeder.

Im Fahrzeugtransport mit Finnland agiert die BLG hingegen überwiegend als Importhafenbetreiber. Die dort von Entwicklungs- und Fertigungsdienstleistern produzierten Pkw werden mit zwei Schiffen wöchentlich nach Bremerhaven gebracht, ehe es weiter auf den europäischen Markt oder nach Übersee geht. Parallel dazu ist Bremerhaven der BLG-Hub für den Automobilexport nach Norwegen. Hierbei ist der Standort Abgangshafen sowohl für deutsche Hersteller als auch für Importfahrzeuge aus Fernost. Wie KESS hat auch die BLG im Norwegengeschäft einen hohen Anteil von

E-Fahrzeugen ausgemacht. „Der Anteil dieser EVs (Electric Vehicles), wie wir sie nennen, liegt bei rund 30 Prozent“, so Nousch. „Für uns macht ihr Handling aber keinen Unterschied zu herkömmlichen Pkw, da wir die Autos ausschließlich nach den Stauplänen der Reedereien verladen.“

Als besondere Herausforderung im Geschäft mit den skandinavischen Ländern sieht er die zum Teil geringen Stellplatzkapazitäten in den dortigen Häfen. „Da wir für viele Kunden eine Pufferfunktion übernehmen, müssen wir genau schauen, wie wir die richtige Mischung zwischen den angefragten Mengen und den räumlichen örtlichen Möglichkeiten finden“, erklärt Nousch. Beim Blick nach vorn hat er vor allem eine Idee im Hinterkopf, die er seinen Geschäftspartnern in Schweden näherbringen möchte: „Die Skandinavier sind bei ihren Transportketten historisch bedingt sehr wasserlastig. Die Schiene bietet jedoch sehr gute Möglichkeiten, mehr Verkehre über die Schiene abzuwickeln.“ Die Eisenbahninfrastruktur in Schweden sei dafür gut auslegt. Das hätten Feldversuche gezeigt, die die BLG zu Beginn dieses Jahres mit Testzügen für Volkswagen durchgeführt hat. „Diese Option würde die Umwelt und die Abläufe in den Häfen nachhaltig entlasten. Zudem ermöglicht sie eine erhebliche Zeiteinsparung. So waren die eingesetzten Züge vom VW-Werk bis zu ihrem schwedischen Bestimmungsort rund 24 bis 36 Stunden unterwegs, während die gleiche Belieferung auf dem Wasserweg zwischen 96 und 120 Stunden gedauert hat“, gibt Nousch zu bedenken.

Forstprodukte als weiteres starkes Standbein

Parallel zum Autotransport ist die Verschiffung von Papier- und Zelluloseprodukten eine weitere tragende Säule im BLG-Geschäft mit Skandinavien. Dieser Aufgabenbereich ist bei dem Logistikunternehmen – zusammen mit Stahlprodukten, Maschinen und weiteren XXL Gütern – dem ■■■



Das Cuxport-Terminal von oben. Cuxhaven hat sich in den vergangenen Jahren zu einer wichtigen Drehscheibe im Handel mit den Nordländern entwickelt.

■ ■ ■ Geschäftsfeld Breakbulk zugeordnet und wird zu großen Teilen vom Neustädter Hafen aus gesteuert. „Hierbei liegt unser Fokus auf Schweden mit 200.000 Tonnen Kraftliner pro Jahr sowie auf Finnland mit circa 60.000 Tonnen Ballenzellulose und ungefähr 30.000 Tonnen Kraftliner pro Jahr“, skizziert Horst Kaupke, Manager Sales und Marketing bei der BLG, die wichtigsten Warenflüsse. Darüber hinaus ist Bremen in diesem Marktsegment seit mehr als 50 Jahren der Hafen der Wahl von Smurfit Kappa, das im nordschwedischen Piteå die größte Papierfabrik für Kraftliner in Europa betreibt und die eigenen Faltschachtelkartonwerke in Deutschland über die BLG im Neustädter Hafen mit Verpackungspapieren versorgt. „Wir fertigen im Neustädter Hafen jeden Montag ein RoRo-Schiff mit Papierrollen aus dem Norden ab. Insgesamt macht das Skandinavienvolumen circa 20 Prozent des Umschlags aus“, so Kaupke. Dazu gehören auch Schnitthölzer aus Schweden, die nach Bremen transportiert und von dort aus in die USA verschifft werden. Ebenso wie Spezialzellulose, die aus den USA kommt und für Dänemark bestimmt ist.

Corona bremst auch Cuxhavens Wachstumsstrategie

Cuxhaven hat sich in den vergangenen Jahren zu einer wichtigen internationalen Drehscheibe im Skandinavienverkehr entwickelt. So verschifft der drittgrößte Automobilhafen in Deutschland zuletzt jährlich mehr als 390.000 Neuwagen namhafter Hersteller von und nach England und Skandinavien. „Der Standort besitzt durch die gute Anbindung eine hohe Attraktivität für Produzenten und Transporteure aus den skandinavischen Ländern“, so Arne Ehlers, stellvertretender Vorsitzender der Hafenwirtschaftsgemeinschaft Cuxhaven (HWG) und Geschäftsführer von Blue Water BREB. Vor diesem Hintergrund wird der schwedische Markt von KESS mit zwei wöchentlichen Abfahrten vom BLG-Terminal bedient. Ebenso fungiert Cuxport als Umschlagplatz für den Versand von Neufahrzeugen nach Dänemark und Schweden per Lkw und Schiff. Abgerundet wird das Leistungsspektrum durch den wöchentlichen Transport von High-and-Heavy-Projektladungen mit der RoRo-Linie der Reederei Wagenborg vom Cuxport-Terminal in die schwedischen Häfen Södertälje und Piteå. Zudem wird Turku in Finnland durch Mann Lines im Liniendienst angesteuert. „Aufgrund der Auswirkungen der Coronapandemie auf die weltweite Wirtschaft liegen derzeit allerdings viele Schiffe auf und zahlreiche Linienreederei sind nur sehr ausgedünnt unterwegs“, skizziert Oliver Fuhlhorn, Leiter Automobillogistik bei Cuxport und Cuxhavener Standortmanager der Seaports of Niedersachsen, die aktuelle Situation. Und dann ergänzt er wohl auch stellvertretend für andere Marktteilnehmer: „Wir erwarten deshalb keine nennenswerten Steigerungen und sehen den skandinavischen Markt momentan als statisch an. Wir rechnen jedoch mit einer langsamen Erholung, sobald die Produktionen wieder hochfahren.“ (bre)



Papier- und Zelluloseprodukte gehören zu den Hauptumschlagsgütern im Handel mit Skandinavien. Vor allem in Schweden und Finnland haben wichtige BLG-Geschäftspartner dieses Marktsegments ihren Sitz.

FOTOS: CUXPORT; ISTOCK/BARANJOZEMIR; HENRIK MONTGOMERY/EPA/SHUTTERSTOCK; SCHWEDISCHE HANDELSKAMMER IN DER BRD



„Weich zu den Menschen, hart in der Sache“

Interview mit Thomas Ryberg, Präsident und Vorstandsvorsitzender der Schwedischen Handelskammer in der Bundesrepublik Deutschland

Herr Ryberg, Skandinavien ist deutlich mehr als Elche, Selbstbaumöbel, Knäckebrot und sichere Autos.

Welche Branchen spielen nach Ihren Erfahrungen im Handel zwischen Schweden und Deutschland eine wichtige Rolle?

RYBERG: Die schwedisch-deutschen Beziehungen haben eine lange Tradition – und sowohl im Import als auch im Export ist Deutschland Schwedens größter internationaler Handelspartner. Die Schweden schätzen „Made in Germany“ als Qualitätssiegel und importieren insbesondere Maschinen, Kraftfahrzeuge und chemische Produkte. Im Zuge dieser Entwicklung hat sich auch eine Vielzahl deutscher Unternehmen in Stockholm, Göteborg und Malmö angesiedelt. Derzeit boomt vor allem die Region rund um Göteborg. Denn von dort aus sind die wirtschaftlichen Zentren in Oslo und Kopenhagen über die verschiedenen Verkehrsträger in weniger als drei Stunden zu erreichen. Auf dem umgekehrten Weg sind in Deutschland vor allem Papier und Papierprodukte, aber auch Maschinen und Maschinenteknik sowie pharmazeutische Erzeugnisse und Fahrzeuge aus Schweden stark gefragt.

Worauf sollten deutsche Unternehmen achten, wenn sie den Schritt nach Schweden planen?

Es gibt zahlreiche Merkmale, in denen sich Deutsche und Schweden ähnlicher sind, als viele glauben. Aber es gibt auch Kleinigkeiten, in denen wir uns unterscheiden und die zu unangenehmen Situationen führen können, wenn wir sie außer Acht lassen. So haben wir Schweden

beispielsweise ein deutlich geringer ausgeprägtes Hierarchiedenken und daraus resultierend eine andere Art, geschäftliche Entscheidungen zu treffen. Hier ist für uns vor allem Konsens ein wichtiges Kriterium. Das ist für Deutsche oftmals gewöhnungsbedürftig. Aber ich gebe zu, manchmal sind wir Schweden auch etwas seltsam. So laufen bei uns viele gleich los, um Produkte zu erwerben, nur weil sie neu auf dem Markt sind, während die Deutschen diese zumeist erst nach längerer Abwägung kaufen. Doch wenn sie sich erst einmal für eine Marke entschieden haben, dann bleiben sie ihr auch länger treu, als das bei uns der Fall ist.

Welche besonderen Chancen und Potenziale bietet der Handel zwischen Deutschland und Schweden?

Ein gutes Beispiel für effiziente Zusammenarbeit ist die deutsch-schwedische Innovationspartnerschaft, die Bundeskanzlerin Angela Merkel und Premierminister Stefan Löfven 2017 unterzeichnet haben und die im vergangenen Jahr auf der Hannover Messe um die weiteren Themen Batterien und künstliche Intelligenz ergänzt wurde. Neben der Digitalisierung und der Stärkung von Entwicklung und Forschung in kleineren und mittleren Unternehmen stehen dabei vor allem die Schwerpunktthemen E-Health, Mobilität und Testbeds für die Industrie 4.0 auf der Agenda. All das sind Felder, in denen beide Länder starke Potenziale besitzen und in denen durch eine gemeinsame Kooperation auch die internationale Bedeutung der EU gestärkt werden kann.

Enge Zusammenarbeit: 2017 unterzeichneten Bundeskanzlerin Angela Merkel und der schwedische Premierminister Stefan Löfven ein Abkommen über die deutsch-schwedische Innovationspartnerschaft, das inzwischen um zusätzliche Gemeinschaftsprojekte ergänzt wurde.



Spiegelt sich die nordische Tradition der Seefahrt, des Handels und der Wikinger aus Ihrer Sicht heute noch im Handel mit Skandinavien wider?

Ich denke schon, denn die Völker Skandinaviens haben durch ihre Historie den Handel von der Pike auf gelernt. Dennoch werden wir aus meiner Sicht häufig unterschätzt. Und dann sind unsere Geschäftspartner umso mehr irritiert, wenn wir Nordländer schwere Entscheidungen mit einem Lächeln im Gesicht treffen, um nicht, wie man im Deutschen sagt, über den Tisch gezogen zu werden. Wir sind halt weich zu den Menschen, aber hart in der Sache.

W₄ E₁ N₁ N₁ J₈ E₁ D₂ E₁ S₁
 W₄ O₁ R₁ T₁ Z₁₀ Ä₆ H₄ L₁ T₁

Wir Deutschen reden auf geschäftlicher Ebene oftmals viel und schnell. Eine von mehreren Eigenschaften, die in Skandinavien, wo „Jante“ und „Hygge“ hoch im Kurs stehen, nicht immer gut ankommen.

Weitere Informationen:
www.interintra.com



Skandinavien ist nach Kilometern nicht annähernd so weit von Deutschland entfernt wie beispielsweise Südafrika oder China. „Aber in mancher Hinsicht trennen die Nordländer und uns Lichtjahre“, weiß Dr. Liane Steiert, Trainerin für interkulturelle Zusammenarbeit, aus jahrelanger Erfahrung und zahlreichen Aufenthalten in der Region zu berichten. Selbst zwischen Schweden, Norwegen, Dänemark und Finnland gebe es teils erhebliche Unterschiede, die es im Hinterkopf zu behalten gilt, wenn man auf geschäftlichem Terrain nicht ausrutschen oder direkt in die Schublade „typisch deutsch“ gesteckt werden möchte. „Dabei sind die Skandinavier mindestens genauso unterschiedlich und facettenreich wie die Menschen in der sogenannten D-A-CH-Region. Auch hier sollte tunlichst vermieden werden, Deutsche, Österreicher und Schweizer über einen Kamm zu scheren“, empfiehlt Steiert.

Doch zurück in den Norden Europas nach Schweden. Dort gilt das Jantelagen, oder auch „Gesetz des Jante“ genannt. Dies ist aber kein Gesetz im eigentlichen Sinne, sondern eher eine gesellschaftliche Verhaltensrichtlinie, die die schwedische Art der sozialen Gleichheit widerspiegelt und die es den Menschen nahezu unmöglich macht, aufdringlich zu sein oder sich in den Vordergrund zu stellen. „Diese Art der Bescheidenheit trifft in gewisser Abstufung auf alle skandinavischen Länder zu. Durch das Prinzip der Gleichstellung ist zudem das berufliche Zusammenleben deutlich weniger von sichtbaren Hierarchien geprägt als bei uns“, so Steiert. Vor diesem Hintergrund schätzen es die Skandinavier beispielsweise nicht, wenn jemand wie der sprichwörtliche „Hecht im Karpfenteich“ auftritt und dann auch noch in Diskussionen meint, die Wahrheit gepachtet zu haben. Denn zwischen der Gedser Odde und dem Nordkap werden Einigkeit und Konsens vor allem über teils lange Gespräche und eben nicht über Diskussionen erzielt. „Viele Deutsche neigen deshalb dazu zu sagen,

FOTOS: ANITA JEANINE PHOTOGRAPHY/UNSPASH, SHUTTERSTOCK/CHONES, KEVIN NOBLE/UNSPASH, CAMPAIGN CREATORS/UNSPASH, STEIERT

dass die Menschen in den Nordländern konfliktscheu seien. Das würde ich nicht unterschreiben. Sie haben einfach eine andere Art, mit Konflikten und unterschiedlichen Ansichten umzugehen“, umreißt Steiert.

Als „Weltmeister langer Konsensfindungen“ betitelt sie dabei die Schweden. Denn dort komme in der Regel jeder Gesprächsteilnehmer zu Wort – und zwar so lange, bis sich alle Beteiligten mit der getroffenen Marschrichtung anfreunden können. Auf die Dänen und Norweger trifft das in ähnlicher Weise zu, wobei insbesondere die Norweger gern in kurzen Sätzen, ruhig und langsam sprechen. Deshalb empfinden sie – wie viele Skandinavier – eine schnelle, aufgeregte Sprechweise, wie wir Deutschen sie häufig an den Tag legen, als negativ. Das gilt in noch vehementer Form für die Finnen. „Die Finnen reden generell nicht viel, dafür zählt jedes Wort – und das wird stets mit Bedacht gewählt“, so Steiert. Gleichzeitig sei es im Land der 1.000 Seen nicht unüblich, dass der Aufbau von geschäftlichen Beziehungen außerhalb des Büros, zum Beispiel im Restaurant oder in der Sauna, erfolge. Ganz anders als in Schweden und Dänemark, wo sich Gäste nach Feierabend, abgesehen von einem leckeren Businessdinner, um sich selbst kümmern, weil sich die Gastgeber in den Kreis ihrer Familien zurückziehen. „Die Schlussfolgerung, dass die Skandinavier weniger arbeiten, weil sie früh Feierabend machen, ist allerdings nicht angebracht. Denn durch eine ausgewogene Life-Balance sind sie auch nach der Bürozeit via E-Mail erreichbar und erledigen einige Arbeiten am Abend, wenn zum Beispiel die Kinder im Bett sind“, so die Expertin.

Unpünktlich gilt als unhöflich

Die Dänen sind echte Familienmenschen, denen ein zufriedenes Miteinander sehr wichtig ist. Ihr Lebensgefühl bezeichnet der Begriff „hygge“, der so viel wie „gemütlich“ oder „behaglich“ bedeutet. Da Fremde von ihnen gern als „uhygge“ tituliert werden, laden die Dänen diese auch nur selten nach Hause ein. Dafür wird sich im Norden privat und geschäftlich ganz entspannt per Handschlag begrüßt und das Gegenüber konsequent mit „Du“ und Vornamen angesprochen. Das gilt selbst zwischen Journalisten und Politikern. „Als deutscher Gast ist man davon am Anfang ziemlich irritiert“, weiß Steiert. Da sei es hilfreich zu wissen, dass Respekt nicht durch die Benutzung des Nachnamens, sondern durch ein entsprechendes Verhalten ausgedrückt wird. Ähnlich salopp ist auch die Kleiderordnung in skandinavischen Büros. Hier ist das Tragen von Krawatten eher unüblich. Das ändert sich jedoch, wenn es zu abendlichen Geschäftsessen oder Familienfesten geht. Denn in allen vier Ländern wird großen Wert auf ein stilvolles Auftreten gelegt, wobei die Herren bei dieser Gelegenheit auch gern mal zum Binder greifen. Und egal, wo und mit wem ein Treffen bevorsteht: Pünktlichkeit wird in den nordischen Ländern sehr geschätzt, jemanden warten zu lassen gilt als unhöflich. Und zwar genauso, wie die Zeit eines Geschäftspartners



Die Skandinavier sind angenehme Gesprächspartner beim Business-Talk – haben aber eine andere Art als wir, mit unterschiedlichen Ansichten umzugehen. Zudem spielt Pünktlichkeit bei ihnen eine sehr wichtige Rolle.

über den vereinbarten Terminzeitraum hinaus in Anspruch zu nehmen. Diese Art der Unhöflichkeit soll vor allem unter deutschen Geschäftspartnern sehr verbreitet sein, munkelt man im Norden Europas. Visitenkarten werden dort ohne große Formalitäten ausgetauscht. Denn Titel sind in Skandinavien, bedingt durch die bereits angesprochene Gleichheit, eben nicht so bedeutend.

Keine Infos aus dem Füllhorn

In der Gesamtbetrachtung gibt Steiert zu Bedenken: „Wer in Skandinavien genauso agiert wie in Deutschland, muss sich nicht wundern, wenn einiges nicht so läuft wie gewünscht. Die Kernfrage ist halt: Was will ich erreichen?“ Deshalb empfiehlt sie vor allem, gut zuzuhören und entsprechende Fragen zu stellen. „Die Deutschen sind kein Volk der Fragenden und treten nach außen eher als Volk der Wissenden auf. Das kommt nicht nur in Skandinavien wenig gut an“, so Steiert. Für den geschäftlichen Mailverkehr rät sie überdies, nicht einfach nur nach Daten und Fakten zu fragen, sondern explizit zu sagen, wofür diese benötigt würden. „Die Skandinavier neigen nicht dazu, Informationen mit dem Füllhorn auszuschütten“, gibt sie zu bedenken. Wird dieser Einstellung und den zuvor genannten skandinavischen Eigenarten allerdings Rechnung getragen, erhöhen sich die Chancen, dass es auch mit den nordischen Nachbarn hervorragend klappt ... (bre) ■

„Die Skandinavier neigen nicht dazu, Informationen mit dem Füllhorn auszuschütten.“

Dr. Liane Steiert, Trainerin für interkulturelle Zusammenarbeit



Per Meeresautobahn nach Norwegen

Zwischen Wilhelmshaven und Norwegen sollen künftig regelmäßig Fährverkehre. Das plant der Tiefkühllogistiker Nordfrost, der dafür das firmeneigene Hafengrundstück samt RoRo-Anlage nutzen und ein Schiff chartern will.



Künftig soll eine etwa 150 Meter lange Frachtfähre mit einer Kapazität von 100 bis 130 Fahrzeugeinheiten mehrmals wöchentlich Wilhelmshaven mit Norwegen verbinden.

Mit Hochdruck arbeitet ein Team des Tiefkühllogistikers Nordfrost bereits seit mehreren Monaten daran, das Herzensprojekt des Firmengründers Horst Bartels weiter voranzutreiben: eine Fährverbindung zwischen Wilhelmshaven und Norwegen. An- und Ablegen an der RoRo-Anlage in Wilhelmshaven sollen die Schiffe mehrmals wöchentlich – und das tideunabhängig aufgrund der Wassertiefe von acht bis zehn Metern. Genutzt werden soll dafür ein sieben Hektar großes Grundstück. Auf der firmeneigenen Fläche hatte das Unternehmen seit den 70er-Jahren Bulkschiffe abgefertigt. Umgeschlagen wurden damals hauptsächlich Lebensmittel wie Milchprodukte, Fleisch und Fisch sowie Zucker und Kartoffeln, aber auch Holz. Im Laufe der Jahre wurden diese Güter jedoch immer öfter statt als Bulkware im Container transportiert. Auch Offshore-Aktivitäten, die auf der Fläche eine Zeit lang betrieben wurden, gab es zuletzt nur noch selten. Stattdessen erfolgte hier die Abwicklung von Projektladung und das Stauen von Boxen, was aber aufgrund des erforderlichen Umtransports zum acht Kilometer entfernten Containerhafen künftig in die neue, dort gelegene Schwerlasthalle des Unternehmens verlagert wird. Entsprechend hatte sich Horst Bartels überlegt, wie die Fläche im Inneren Hafen sinnvoll genutzt werden kann.

Chartern von 150-Meter-Fähre geplant

Zudem soll die Fährverbindung das Portfolio des Unternehmens erweitern: „Mit 40 Logistikzentren in Deutschland und den europaweiten Tiefkühltransporten verfügen wir in



unserem Kerngeschäft über eine breite Basis, auf der wir die Hafenlogistik als noch junges, strategisches Geschäftsfeld entwickeln“, sagt Geschäftsführerin Britta Bartels. „Mein Bruder und ich sind von der Idee unseres Vaters überzeugt und wollen sie in seinem Sinn umsetzen.“

Ein vierköpfiges Projektteam ist gerade dabei, den Markt im Hinblick auf geeignete Fähren zu sondieren. „Wir kümmern uns um die Marktanalyse sowie um Kontakte zu potenziellen Geschäftspartnern“, berichtet Jan Sprock, seit Herbst vergangenen Jahres als Operation Manager Ferry Services beim Tiefkühllogistiker tätig. Manches ist noch nicht abschließend entschieden. Ein paar Details stehen allerdings schon fest: So soll zunächst ein Schiff gechartert

Weitere Informationen:
www.nordfrost.de

und nicht gekauft werden. Derzeit geht Sprock von einer etwa 150 Meter langen Frachtfähre mit einer Kapazität von 100 bis 130 Fahrzeugeinheiten und bis zu zwölf Kabinen aus.

Um die am besten geeigneten Häfen in Norwegen und die passende Abfahrtsfrequenz zu ermitteln, wurde bereits der Markt analysiert. „Ein Anlaufhafen wird sich voraussichtlich in Südnorwegen befinden, eventuell kommen aber auch noch zwei wöchentliche Abfahrten an der Westküste hinzu“, so Sprock. Eine weitere Option ist eine Dreiecksverbindung mit Einbindung der Ostküste. Derzeit seien etwa zwei bis drei Abfahrten pro Woche geplant, je nach Anzahl der Häfen. „Wir gehen davon aus, dass die Fährverbindung quasi von selbst Nutzer generiert. Dennoch wollen wir die Häfen in Norwegen finden, mit denen wir den größtmöglichen Bedarf abdecken“, betont Geschäftsführerin Bartels. „Dafür hat sich unser Projektteam in Norwegen umgeschaut und für unsere Idee geworben.“

Potenzielle Kunden sieht das Unternehmen im Export nach Norwegen unter anderem in der Bauindustrie und in der Energiebranche, in denen Stückgüter vom Bagger bis zum Generator vielfach auf Mafi-Trailern, verschifft werden. In Kombination mit dem Containerhafen Wilhelmshaven schafft die Fähre eine schnelle Verbindung zwischen Asien, Europa und Norwegen. Sprock: „Das Handling der Boxen ist hier extrem unkompliziert. Ein aus Asien eintreffender Container muss kein zweites Mal mit Containerbrücken umgeschlagen werden, sondern wird einfach per Chassis beziehungsweise Mafi-Trailer zur Fähre transportiert und im Empfangshafen wieder aufgenommen.“ Im Import von Norwegen nach Deutschland soll das neue Angebot vor allem Kunden der Lebensmittelbranche für Tiefkühl- wie auch frische Waren ansprechen. Ab Wilhelmshaven besteht die Anbindung an das europaweite unternehmenseigene Tiefkühltransportnetz, über das die Ware per Lkw deutschland- und europaweit verteilt wird. Des Weiteren kann containerisierte Ware über den Containerhafen nach Übersee verschifft werden.

Bis zu 800 Kilometer weniger Strecke

Es gibt aber auch noch weitere Gründe, weshalb man bei Nordfrost davon ausgeht, dass die neue Fährverbindung Zuspruch erfahren wird: Ein Großteil der Fracht für den westeuropäischen Markt werde aus Westnorwegen derzeit über Dänemark oder Schweden transportiert. „In Kilometer umgerechnet ergibt sich durch die Fährverbindung – je nach Zielort – eine Einsparung von bis zu etwa 800 Straßenkilometern und ebenso natürlich von CO₂“, hat Sprock ausgerechnet. Eine solche Verbindung entspreche auch dem Konzept der EU-Kommission, sogenannte Motorways of

the Sea (Meeresautobahnen) einzuführen. Als Teil intermodaler Transportketten haben diese transnationalen Seeverkehrsverbindungen eine hohe Frequenz und wickeln große Transportaufkommen ab – wie herkömmliche Autobahnen. „Und auch der kombinierte Verkehr ist für uns denkbar“, so Sprock. Dafür könne künftig der eigene Bahnanschluss genutzt werden, den das Nordfrost Seehafen-Terminal im Containerhafen Wilhelmshaven gerade erhält. Mittelfristig könnte Wilhelmshaven sogar ein Punkt auf der neuen Seidenstraße werden, denkt Sprock weiter: „Von China kann die Ware dann per Bahn direkt nach Wilhelmshaven und von hier per Schiff nach Norwegen transportiert werden.“ Zu den ökologischen Vorteilen komme die Zeitersparnis hinzu: „Mit der Fähre ist der Transport bis zu sechs Stunden schneller als die nächstbeste Alternative“, hebt Sprock hervor.

Angesichts des zunehmenden Fahrermangels, der durch Quarantäneauflagen und Einreisebeschränkungen während der Coronapandemie noch verschärft wird, kann mittels der Fährverbindung auch Personal eingespart werden. Das Unternehmen setzt vor allem auf unbegleitete Verkehre. Aber auch für die Disposition ergibt sich ein Gewinn: Von Nordrhein-Westfalen sind die skandinavischen Häfen dann anders als bisher ohne Ruhezeit der Lkw-Fahrer erreichbar.

Noch einmal zurück zu den örtlichen Gegebenheiten in Wilhelmshaven: Auch wenn die RoRo-Rampe bereits vorhanden ist, gibt es noch ein paar Dinge zu tun, bis die Schiffe an der 470 Meter langen Kaje anlegen können: So müssen beispielsweise bisher nicht befestigte Flächen gepflastert und eine neue Gatesteuerung implementiert werden. Das Ziel ist Sprock zufolge bereits in Sichtweite: „Etwa Mitte der zweiten Jahreshälfte werden wir die Voraussetzungen zum Start der Fährverbindung geschaffen haben.“ (cb)

FAKTEN

Nordfrost

Gründung: 1975

Firmensitz und Europazentrale: Schortens

Ranking: Deutschlands führender Dienstleister in der Tiefkühllogistik, europaweit führend bei den Tiefkühlkapazitäten und weltweit unter den Top Ten der Tiefkühllogistik

Logistikzentren: 40 bundesweit

Tiefkühl-Palettenstellplätze: 810.000

Umsatz: rund 430 Millionen Euro 2019

Beschäftigte: rund 3.000

Das derzeit im Bau befindliche 40 Meter hohe Hochregallager könnte auch für Ware von norwegischen Lebensmittelexporteurern genutzt werden.



Die Klimaschutzvorreiter

Was nach dem European Green Deal bis 2050 ohnehin für alle Pflicht ist, will bremenports bereits in gut zwei Jahren erreicht haben: Bis Ende 2023 soll die gesamte Hafeninfrastruktur komplett CO₂-neutral sein.

Umwelt- und Klimaschutz stehen in den bremischen Häfen bereits seit über einem Jahrzehnt oben auf der Agenda. Schon 2009 hat die Hafenmanagementgesellschaft mit „greenports“ als erstes Unternehmen der deutschen Hafenvirtschaft eine Nachhaltigkeitsstrategie entworfen. „Das war ein Herzensanliegen der Geschäftsführung“, berichtet Uwe von Barga, Direktor für Umwelt- und Nachhaltigkeitsangelegenheiten bei bremenports. Eine der grundlegenden Veränderungen in diesem Zusammenhang bestand zunächst darin, die erforderlichen Strukturen aufzubauen, um Energieeinsparungen möglich zu machen. „Über viele Jahre wurden Investitionen und Ausgaben ausschließlich finanziell gesteuert“, so von Barga. „Dass Umweltschutzgedanken mitentscheiden, musste man damals erst im Unternehmen verankern.“

Nachdem der Stein ins Rollen gebracht worden war, folgten schnell weitere Meilensteine: Seit 2010 wurde das Umwelt- und zwei Jahre später das Nachhaltigkeitsmanagement aufgebaut. Darüber hinaus gibt es seit 2015 ein Energiemanagement und im gleichen Jahr wurde bremenports erstmals nach der diesbezüglichen Umweltnorm DIN ISO 50001 zertifiziert. „Wir haben unter anderem einen Maßnahmenplan für den nachhaltigen und ressourcenschonenden Umgang mit Energie entworfen, den Anteil an erneuerbarem Strom auf über 90 Prozent gesteigert und die Beleuchtungsmasten der Hafeneisenbahn mit neuester LED-Technik ausgerüstet“, fasst von

Barga das Erreichte zusammen. Und auch in anderen Bereichen tragen die Maßnahmen im Rahmen von „greenports“ bereits Früchte: So wurde Baggergut aus den Häfen erheblich reduziert und mit der Luneplate ein europaweit bedeutendes Naturschutzgebiet geschaffen, das weltweit beachtet und mehrfach ausgezeichnet wurde.

Emissionen sind um 70 Prozent gesunken

In den vergangenen acht Jahren verbesserte sich zudem die Klimabilanz der bremischen Häfen deutlich: Im Vergleich zum Jahr 2011 mit mehr als 7.000 Tonnen CO₂ konnten die Emissionen im vergangenen Jahr um über 70 Prozent reduziert werden. Allein 100 Tonnen davon werden bereits seit 2013 jedes Jahr durch die Kompensation von Flugreisen und Dienstreisen eingespart. „Da gehen wir deutlich über das Übliche hinaus“, betont von Barga. Insgesamt konnten die CO₂-Emissionen der Hafenmanagementgesellschaft so bereits seit 2013 neutralisiert werden.

An der Erreichung des nächsten Ziels wird ebenfalls fleißig gearbeitet: Bis Ende 2023 soll nun auch die Hafeneisenbahn

Die Luneplate dient seit über 20 Jahren dem ökologischen Ausgleich für Eingriffe beim Ausbau großer Hafenanlagen und ist inzwischen ein offizielles EU-Vogelschutzgebiet.

FOTOS: BREMENPORTS (4), TOBIAS METZNER





Die 2016 getaufte „Seeadler“ (l.) ist Teil der Marke „greenports“: Sie verfügt über einen Hybridantrieb, dessen abgasoptimierter Dieselmotor eine Kraftstoffersparnis von 25 Prozent ermöglicht und den Ausstoß von Stickoxid und Kohlendioxid deutlich reduziert. Die Flotte von bremenports umfasst derzeit acht E- und drei Hybridfahrzeuge.

infrastruktur komplett CO₂-neutral gestaltet sein. Das umfasst den Ausstoß großer Energieverbraucher wie Hafentunnel, Schleusen und Werkstätten ebenso wie die Flotte und den Fuhrpark von bremenports. „Insbesondere die Umstellung auf Ökostrom und die fortschreitende Elektrifizierung hat hier den CO₂-Fußabdruck schon erheblich verbessert“, erläutert von Bargaen.

Im Detail ist das allerdings durchaus anspruchsvoll: Wie zum Beispiel rüstet man eine 50 Jahre alte Klappschute um? „Das sagt einem kein Motorenhersteller“, hebt von Bargaen hervor. „Deshalb haben wir Gas-to-Liquids, also GTL Fuel, ausprobiert und damit bereits positive Erfahrungen gemacht.“ Neben den bereits eingesetzten E-Fahrzeugen hätte bremenports außerdem gern solche mit Wasserstoffantrieb. „Das wurde vor drei Jahren bereits intern beschlossen, leider sind solche Autos aber bis heute kaum zu bekommen“, bedauert von Bargaen und hofft nun auf das dritte Quartal 2020. Insgesamt sieht der Umwelt- und Nachhaltigkeitsdirektor die bremischen Häfen im Hinblick auf 2023 bereits auf der Zielgeraden.

Forschungsprojekt „Sharc“ im Überseehafen

Wenn in zwei Jahren die Klimaneutralität der eigenen Infrastruktur erreicht ist, soll von Bargaens Kollege Tobias

Metzner schon wesentliche Schritte für das nächste Ziel vorbereitet haben: „Der Hafentandort als solcher soll dann CO₂-neutral werden“, so der Projektmanager. Da das die komplette Hafentwirtschaft mit vielen großen wie kleinen Unternehmen umfasst, sollen im ersten Schritt Konzepte für ein nachhaltiges Energiemanagement im Überseehafen entwickelt werden. Seit Anfang des Jahres arbeiten dazu – unter der Koordination von bremenports – Siemens, das Deutsche Forschungszentrum für Künstliche Intelligenz (DFKI) und die TU Berlin sowie das Institut für Energie- und Kreislaufwirtschaft an der Hochschule Bremen im Rahmen des Forschungsprojekts „Sharc“ an einem „Smarten Hafent-Applikationskonzept zur Integration erneuerbarer Energien“.

„Gemeinsam mit den assoziierten Projektpartnern BLG und EUROGATE ermitteln wir im ersten Schritt die Daten zum Energieverbrauch, also Elektrizität, Wärme und Kälte sowie Treibstoffen“, berichtet Metzner. Konkret betrifft das im Überseehafen insbesondere den Verbrauch von Strom durch Containerbrücken, Portalkrane und Beleuchtung sowie von Gas durch Heizungen, Blockheizkraftwerke und ein Holzschnitzelwerk. Hinzukommen Van-Carrier, ■■■



Uwe von Bargaen, Direktor Umwelt- und Nachhaltigkeitsangelegenheiten bei bremenports



Tobias Metzner, Projektmanager bei bremenports





Teile des Dorumer Moors im Landkreis Cuxhaven werden als sogenanntes Klimamoor zur Kompensation für von bremenports verursachte CO₂-Emissionen wiedervernässt.

bremenports ausgezeichnet

Mit dem Projekt „Der CO₂-neutrale Hafen“ hat bremenports in diesem Jahr den „NordWest Award“ gewonnen. Der Preis wird seit 2014 alle zwei Jahre von der Metropolregion Nordwest vergeben, um die Stärken der Region durch herausragende Projekte sichtbar zu machen. Mit konsequentem Energiemanagement und der Nutzung regenerativer Energien konnte der CO₂-Fußabdruck seit 2011 um circa 70 Prozent reduziert werden. Mit dem Projekt „Sharc“ (siehe nebenstehenden Artikel) werden derzeit weitere substanzielle Schritte auf dem Weg zum CO₂-neutralen Hafen geplant. „Wir freuen uns sehr, dass unsere bisherigen Leistungen und die derzeit laufenden Projekte auf diese Weise ausgezeichnet werden“, so bremenports-Geschäftsführer Robert Howe.

■ ■ ■ Reachstacker und weiteres Logistikequipment sowie Betriebsfahrzeuge und Busse.

Anhand der Daten werden dann verschiedene Zukunftsszenarien modelliert und die Effekte wie die Entwicklung des Energieverbrauchs, der Kosten und der CO₂-Reduzierungen sowie Umwelteinwirkungen simuliert. Dazu muss geschaut werden, wo sich zusätzliche erneuerbare Energie erzeugen oder für den Hafen erschließen lässt und wie sich diese besser und stärker in die Hafeninfra- und -suprastruktur integrieren lässt. Hierfür werden energieoptimierte Betriebsprozesse sowie ein aktives Management flexibler Energieverbraucher und -erzeuger betrachtet. „Die Herausforderung dabei ist, zu antizipieren, wie sich beispielsweise die Energiepreise und CO₂-Bepreisung entwickeln und auf die jeweilige Technologie auswirken“, sagt Metzner. „Entsprechend viel haben wir diskutiert und eine große Zahl von unterschiedlichsten Quellen ausgewertet. Schließlich müssen wir vermeiden, dass Investitionen vorgenommen werden, die sich später nicht mehr rechnen.“

Im nächsten Schritt soll ein bevorzugtes Szenario inklusive eines Investitionsplans und eines Businessmodells entwickelt werden. Dass das mit erheblichen Kosten verbunden ist, steht bereits fest: „Die Investitionssumme bewegt sich bei einem zwei- bis dreistelligen Millionenbetrag“, betont Metzner. „Im Ergebnis werden wir dann wissen, was die Energiewende im Hafen kosten könnte.“

Angesichts der eindeutigen Positionierung der bremischen Politik für den Klimaschutz ist bremenports-Geschäftsführer Robert Howe optimistisch, nach der Analyse zügig in die Umsetzung gehen zu können. Howe: „Unser anspruchsvolles Ziel ist es, die abgeleiteten technischen und organisatorischen Maßnahmen ab 2021 umzusetzen. Die Vorreiterrolle, die wir mit ‚greenports‘ seit einem Jahrzehnt einnehmen, ist uns auch Verpflichtung für die Zukunft.“ (cb)



FOTOS: BREMENPORTS (2), BREMER SENAT



Landstrom wird ausgebaut

Kurzinterview mit Dr. Claudia Schilling, Senatorin für Wissenschaft und Häfen in der Freien Hansestadt Bremen

LOGISTICS PILOT: Frau Senatorin Dr. Schilling, welche Bedeutung misst der Bremer Senat dem Thema Klimaschutz in den bremischen Häfen bei, und was sind die größten Herausforderungen auf dem Weg dahin?

CLAUDIA SCHILLING: Der Klimaschutz spielt in den bremischen Häfen eine sehr wichtige Rolle. Mit der „greenports“-Strategie hat Bremen im Jahr 2009 als erster deutscher Hafen eine gezielte Nachhaltigkeitsinitiative entwickelt. Wir haben uns unter anderem klar zur „World Port Climate Initiative“ bekannt und gewähren bei den Hafengebühren Rabatte für besonders umweltfreundliche Schiffe. Mit unserer Hafenmanagementgesellschaft bremenports haben wir beim Stichwort Klimaschutz in den Häfen zudem einen sehr aktiven Akteur. Die Herausforderung liegt darin, die Bestrebungen hin zu mehr Klimaschutz in den Häfen mit einer wirtschaftlichen und zeitlichen Realisierbarkeit zu vereinen.

Ist es möglich, den Unternehmen im Rahmen der Erbpachtverträge strengere Vorgaben zu machen, um den Klimaschutz nicht nur der Hafinfrastruktur, sondern am gesamten Hafenstandort voranzutreiben? Wenn ja, planen Sie, davon Gebrauch zu machen?

Die meisten Unternehmen sind zum Teil seit Jahrzehnten in unseren Häfen tätig, wodurch die vertraglichen Grundlagen der Zusammenarbeit eine andere Basis haben. Ich baue darauf, dass die Hafen- und Logistikunternehmen einen eigenen Beitrag zum Klimaschutz leisten, was auch schon durch viele Projekte und Maßnahmen geschehen und in den Umweltberichten der Unternehmen nachzulesen ist.

Ein Baustein bei den Klimaschutzaktivitäten der bremischen Häfen ist Ihrem Koalitionsvertrag zufolge Landstrom. Welche konkreten Pläne gibt es?

Bremen hat bereits nahezu vollständig alle Liegeplätze für kleinere Schiffe, wie Binnenschiffe, mit Landstrom ausgerüstet. Doch dabei wollen wir es nicht belassen. Wir beabsichtigen für alle Schiffe des Bundesamts für Seeschifffahrt und Hydrographie, die ihren heimlichen Heimathafen im Bremerhavener Fischereihafen I haben, und auch für die Einheiten, die dem Institut für Fischereiökologie sowie dem Bundesministerium für Landwirtschaft zugeordnet sind, dauerhaft Landstrommöglichkeiten einzurichten. Zudem sollen zwei Liegeplätze an der Containerkaje, einer im Automobilbereich und perspektivisch einer für das Kreuzfahrtsegment, solche Vorrichtungen bekommen.

Wie stehen Sie zu dem Vorschlag, die Nutzung von Landstrom innerhalb der Nordrangehäfen verbindlich und – soweit das wettbewerbsrechtlich zulässig ist – zu einheitlichen Rahmenbedingungen bei der Bepreisung und der Abnahme einzuführen, um Verzerrungen entgegenzuwirken?

Angesichts der immens hohen Investitionskosten für Landstromanschlüsse ist es erforderlich, dass überall dort, wo diese Anlagen bestehen und die Schiffe die technischen Voraussetzungen haben, dann auch der Landstrom von den Schiffen beziehungsweise den Reedereien angenommen wird. Genau das haben die deutschen Küstenländer und der Bund in einer gemeinsamen Absichtserklärung im vergangenen Herbst festgelegt. Bei der Frage europaweit einheitlicher Preise bin ich hingegen skeptisch. Entscheidender ist es meiner Meinung nach, dass der Landstrom nicht sehr viel teurer sein darf, als wenn die Schiffe ihren eigenen Strom erzeugen, sodass der Bezug von Landstrom für die Reeder nicht nur ökologisch, sondern auch wirtschaftlich sinnvoll ist.

Weitere Informationen:
www.bremenports.de
www.dfki.de



Von konventionell zu digital

Seit ihrer Gründung vor 25 Jahren hat Weserport vor allem in den Ausbau der Infrastruktur investiert und sich zum umschlagsstärksten Hafendienstleister in den stadtbremischen Häfen entwickelt. Nun soll die Abwicklung mit IT-Unterstützung noch effizienter werden.

Unser Spezialgebiet ist der konventionelle Hafenumschlag“, berichtet Heiner Delicat, Geschäftsführer des vor einem Vierteljahrhundert als Joint Venture der Rhenus Gruppe, von Stute Verkehr und den Stahlwerken Bremen gegründeten Unternehmens Weserport, das inzwischen von Rhenus und ArcelorMittal Bremen geführt wird. „ArcelorMittal ist zugleich unser Anteilseigner und größter Kunde, wir sind aber auch für viele weitere Unternehmen tätig.“ Verladen und gelagert wird vor allem Massen- und Stückgut. Neben Stahl, Erz und Kohle sind das auch Bauteile für Windkraft- und Industrieanlagen sowie Schüttgut aller Art.

Angesiedelt ist der Hafenlogistiker im Ortsteil Oslebshausen jenseits der Industriefahenschleuse, wo Massen- und Stückgut bereits seit gut 100 Jahren die Behältnisse wechseln. Das Areal am rechten Weserufer gilt darüber hinaus als ein Zentrum des bremischen Hafen- und Logistikgewerbes, in dem noch immer rund die Hälfte des stadtbremischen Umschlags erfolgt. Weserport hat dazu seit der Gründung im April 1995 mit insgesamt 195 Millionen Tonnen beigetragen.

Damit solch ein Volumen dort überhaupt umgeschlagen werden konnte, hat das Unternehmen in den vergangenen

Jahrzehnten vor allem in den Ausbau der Infrastruktur investiert. „In den ersten Geschäftsjahren mussten zum Beispiel die Hafenanlagen ertüchtigt werden, da sie durch das Sparprogramm der Klöckner-Werke Bremen als vormaligem Eigner in einem schlechten Zustand waren“, erzählt Delicat. Darüber hinaus wurde eine Kranbrücke komplett ersetzt, eine weitere ertüchtigt und modernisiert sowie der vorhandene Portalkran grundsaniert. Auch Gleisanlagen und Flächenbefestigungen wurden modernisiert beziehungsweise erweitert.

Kajenlänge um über 25 Prozent erhöht

„Ein wichtiger Meilenstein war 2006 die Erweiterung unseres Terminals 1 für den kombinierten Verkehr“, so der Geschäftsführer. „Wir konnten die Pier um 120 Meter verlängern, was natürlich die Abfertigung von deutlich mehr Schiffen ermöglicht.“ Ebenso entscheidend war der Kauf des Unternehmens ECL aus Eigenmitteln im Jahr 2007. „Dadurch wurde Weserport Eigentümer und Betreiber des Terminals 4 im Kalihafen, und die bewirtschaftete Kajenlänge erhöhte sich von 1.400 auf 2.000 Meter.“ Zudem stieg das Umschlagsvolumen um eine Million Tonnen auf über neun Millionen Tonnen pro Jahr.

Von besonderer Bedeutung für die Weiterentwicklung des Hafenlogistikers war zudem die Vertiefung der Industriefahenschleuse und der Hafenbecken im Industriehafen zwischen 2013 und 2017. Seitdem beträgt hier die Wassertiefe bis 10,5 Meter – ein großer Vorteil: „Ein zusätzlicher Meter bedeutet etwa 4.000 bis 5.000 Tonnen mehr Ladung pro Schiffsladung bei einem Panamax-Schiff“, erläutert Delicat. „Das hat einen enormen Effekt, da der Transportpreis



In absehbarer Zukunft soll bei Weserport die gesamte Prozesskette im Hafen digitalisiert werden, was bei konventionellem Umschlag durchaus anspruchsvoll ist.

In den kommenden Jahren soll darüber hinaus für das Schüttgut eine automatisierte Bestandsprüfung sowohl für den Import als auch den Export möglich sein. Dazu muss jegliches erforderliche Equipment wie Greifer, Radlader und Lkw sowie Förderbänder die entsprechenden Daten liefern, sodass eine digitale vollautomatische Lagerbestandsführung möglich ist. „Unser Ziel ist ein Gesamthafen-Planungssystem, das sämtliche Kapazitäten unserer vier Terminals abdeckt“, so Delicat. Dadurch wäre es beispielsweise möglich, die optimale Abfolge der Schiffe vorab zu definieren. Man wüsste auch ganz genau, wie viele Mitarbeiter wann für welche Prozesse benötigt werden. Was heute mehrere Menschen machen, würde künftig ein System übernehmen, das entsprechende Planungsvorschläge macht. Dies würde die Personalkosten reduzieren, die bei einem konventionellen Terminal der Haupttreiber sind. Entsprechend könne man sich mit einem solchen System zukunftsfähiger aufstellen. „Hierbei geht es uns nicht darum, weniger Menschen zu beschäftigen“, betont Delicat, „aber angesichts des Fachkräftemangels brauchen wir Automatisierung, um die Mitarbeiter für manuelle Prozesse effizienter einzusetzen.“

Digitalisierung steht im Mittelpunkt

Besonderen Schub habe die Digitalisierung bei Weserport durch den Eintritt des Co-Geschäftsführers Rudolf Egbert im vergangenen Jahr erfahren. Während Delicat für Vertrieb, Finanzen und Marketing zuständig ist, hat der Informatiker die Verantwortung für die betrieblichen Prozesse im Hafen übernommen. „Seitdem haben wir richtige Fortschritte gemacht“, freut sich Delicat. Trotzdem sei es ein fortlaufender Prozess, der das Unternehmen die nächsten Jahre begleiten werde.

So soll die Optimierung der Abläufe ausgeweitet werden: Was bei den Coils bereits möglich ist, nämlich die Übermittlung des Ladungsfortschritts durch Scannen, soll künftig auch in weiteren Ladungssegmenten möglich sein. „Wir wollen beispielsweise unseren Kunden bei Agrarstoffen, Dünger- und Futtermitteln die bei uns bereits vorliegenden Daten zugänglich machen“, sagt der Geschäftsführer. Dass sei jedoch lediglich ein Add-on-Service, den man nicht verkaufen wolle – für Handelshäuser, Industriekunden und Speditionen aber extrem wichtig. Die weitere Digitalisierung werde jedoch Schritt für Schritt erfolgen. „Es wird noch etwas dauern, aber in absehbarer Zukunft wird die ganze Prozesskette im Hafen digitalisiert sein“, so Delicat. „Ein bedeutendes Bindeglied zur Digitalisierung der weltweiten Lieferkette wird damit realisiert, und unsere Kunden werden enorm bei der Lieferkettensteuerung unterstützt.“ (cb)

dadurch deutlich sinkt.“ Eine wichtige Anschaffung war zudem der neue Hafemobilkran mit einer Tragfähigkeit von 125 Tonnen.

Neben diesen Suprastrukturmaßnahmen wurde auch die IT einem Update unterzogen; das Augenmerk lag jedoch vor allem auf der Kapazitätserweiterung. „In den vergangenen Jahren haben wir die Hafenanlagen mit hohen Investitionen ertüchtigt und konnten uns so zum umschlagstärksten Hafendienstleister in den stadtbremischen Häfen entwickeln“, berichtet Delicat.

Satelliten unterstützen die Logistik

Im nächsten Schritt geht es nun darum, noch effizienter zu werden. „Ein Hebel für eine Optimierung der Prozesse ist eine genauere Planung aufgrund von besseren Zahlen“, sagt Delicat. Erreicht werden soll diese beispielsweise durch die satellitengestützte Visualisierung und Steuerung der Abläufe in den Lagern. Zusammen mit dem Bremer Raumfahrtkonzern OHB und vier weiteren Projektpartnern ist bereits gegenwärtig die dreidimensionale Darstellung des Lagers möglich. Bis Mitte 2021 soll dies auf die multifunktionellen Flächen für Stückgut wie insbesondere Stahlrollen, auch Coils genannt, ausgeweitet werden. Noch müssen die dreireihig übereinanderlagernden Stahlrollen für die jeweiligen Logistikprozesse vorher markiert und später zum Teil gesucht werden. Beides kann künftig entfallen: „Bei einer sehr genauen Ortung des Coils signalisiert das System dem Gabelstaplerfahrer genau, wo es eingelagert wurde, und er kann es auf dem kürzesten Weg zielgenau abholen“, betont der Geschäftsführer.

FAKTEN

Weserport

Gründung: 1995

Joint Venture von Rhenus Gruppe und ArcelorMittal Bremen

Geschäftsfeld: neutraler Seehafendienstleister (Güterumschlag, Klärung, Befrachtung und Stauerei)

Infrastruktur: 4 multifunktionale Terminals

Suprastruktur: Autobahn- und Schienenanbindung

Betriebsfläche: über 330.000 Quadratmeter

Equipment: 8 Krane für schwere Lasten von bis zu 100 Tonnen pro Quadratmeter

Umschlag 2019: 7 Millionen Tonnen

Jahresumsatz der Rhenus Gruppe 2019: 5,5 Milliarden Euro

Weitere Informationen:
www.weserport.de

KOMPAKT



HAMBURG. Ab 1. Juli übernimmt **Hans Schäfer**, derzeit Managing Director Global

Sales in der Unternehmenszentrale von Hapag-Lloyd, bei der Reederei die Leitung der Region Asien. Er folgt auf Lars Christiansen, der per 30. Juni aus familiären Gründen in sein Heimatland Dänemark zurückkehren wird. „Hans Schäfers Vertriebskenntnisse und seine langjährige Erfahrung bilden eine wichtige Grundlage für die Leitung eines unserer Kernmärkte und für weiteres Wachstum in Asien“, so Hapag-Lloyd-Chef Rolf Habben Jansen. Als Schäfers Nachfolger ist Danny Smolders, derzeit bei Hapag-Lloyd für den Vertrieb der Region Türkei verantwortlich, im Gespräch.

BREMEN. Ende März ist **Peter Siemering** als Geschäftsführer der WFB Wirtschaftsförderung Bremen ausgeschieden. Er war für den Geschäftsbereich Marketing und Tourismus tätig und ging in den Ruhestand. „Nach 23 Jahren im Dienste Bremens verabschieden wir uns von einem geschätzten Fachmann für die Themen Tourismus und Marketing“, so Kristina Vogt, Bremer Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa. Vorübergehend übernimmt Andreas Heyer, Vorsitzender der Geschäftsführung der WFB, Siemering's Aufgaben zusätzlich.



Kobernuß hat sein Unternehmen verkauft

UELZEN. Der Lebensmittellogistiker **Hubertus Kobernuß** hat sich weitgehend aus dem Geschäftsleben zurückgezogen und das Unternehmen Jürgen Kobernuss Spedition per 1. März an die Werther Logistik verkauft. Die im Lebensmitteltransport und in der Logistik tätige Firma beschäftigt rund 100 Mitarbeiter und betreibt etwa 60 Silofahrzeuge. Kobernuß hat jedoch die Kobernuss Logistik behalten – eine Kleinstfirma mit zwei für Werther fahrenden Lkw. Bei Werther Logistik handelt es sich um ein inhabergeführtes, unabhängiges Transport- und Logistikunternehmen. Kobernuß ist derzeit unter anderem noch Aufsichtsratsmitglied beim Bundesverband Güterkraftverkehr und Logistik (BGL) sowie Vizepräsident und Vorsitzender der Fachvereinigung Güterkraftverkehr beim Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen (GVN).

Timo Schön wechselt zum Jade-Dienst

WILHELMSHAVEN. Ab dem 1. Juni ergänzt **Timo Schön** die Geschäftsführung des maritimen Dienstleisters Jade-Dienst, die seit Jahresbeginn mehrheitlich den neuen Hauptgesellschaftern J. Johannsen & Sohn aus Lübeck und der Hamburg Lines Men GmbH gehört. Schön ist gelernter Schiffsmakler mit über 20-jähriger maritimer Expertise. Derzeit fungiert er als Sprecher der Geschäftsführung bei der Hafenmarketinggesellschaft Seaports of Niedersachsen, die noch auf der Suche nach einem Nachfolger für ihn ist.



Van der Schalk ist neuer Clecat-Präsident

BRÜSSEL. Der Europäische Verband für Spedition, Transport, Logistik und Zolldienstleistungen (Clecat) hat **Willem van der Schalk** zu seinem Präsidenten gewählt. Van der Schalk, CEO des Hamburger Spediteurs A. Hartrodt, wurde vom DSLV Bundesverband Spedition und Logistik nominiert. Er vertritt im erweiterten Präsidium des DSLV die Interessen der deutschen Seehafenspediteure und ist als Vorsitzender des Vereins Hamburger Spediteure Mitglied des DSLV-Gesamtvorstands. Als Clecat-Präsident folgt er auf Steve Parker.



Wolfgang Sichertmann verlässt DMZ

HAMBURG. Voraussichtlich zum Herbst 2020 wird **Dr.-Ing. Wolfgang Sichertmann**, Geschäftsführer des Deutschen Maritimen Zentrums (DMZ), seine Position aus persönlichen Gründen abgeben. Er hat den Vorstand gebeten, seine Aufgaben in andere Hände zu übergeben. „Wir haben seine Entscheidung mit großem Bedauern zur Kenntnis genommen“, so Dr. Reinhard Lüken, Vorstandsvorsitzender des Deutschen Maritimen Zentrums. Sichertmann hat sich bereit erklärt, seine Aufgaben wahrzunehmen, bis die Position neu besetzt ist.

Wimmer folgt auf Blackburn

BREMEN. Der Vorstand der **Bundesvereinigung Logistik (BVL)** hat seinen ehrenamtlichen Vorstandsvorsitzenden **Robert Blackburn** (r.) mit Dank und Anerkennung verabschiedet. Blackburn, der seit 2019 hauptberuflich im Board der Stanley Black & Decker Corporation tätig ist, sagte, dass diese Tätigkeit nun seine Präsenz in den USA erfordere. **Thomas Wimmer** (l.) übernimmt seine Funktion bei der BVL für eine Übergangszeit. Er wurde im März zum Vorsitzenden gewählt und lässt seine Mandate als Geschäftsführer vorläufig ruhen.



Mosolf setzt auf Onnen-Lübben

WILHELMSHAVEN. Seit April hat **Inke Onnen-Lübben** die Leitung der Mosolf-Niederlassung in Wilhelmshaven übernommen. Zu ihren Aufgaben zählt unter anderem die Begleitung des Aufbaus eines Automobilumschlagsterminals für die Schiffsverladung im dortigen Innenhafen sowie die Lagerung von Fahrzeugen auf Freiflächen des Güterverkehrszentrums JadeWeserPort. Die studierte Wirtschaftsingenieurin verantwortete zuletzt bei Böwa das Business Development und war zuvor zwölf Jahre für die Hafenmarketinggesellschaft Seaports of Niedersachsen tätig.



Neue CFO in der Leschaco Gruppe

BREMEN. Zum 1. April 2020 wurde **Sirka Hintze** (2. v. l.) zum neuen Chief Financial Officer (CFO) der Leschaco Gruppe bestellt. Hinze ist eine Finanzexpertin mit über 20 Jahren Berufserfahrung, unter anderem bei der HSH Nordbank, bei der VTG und als Leiterin Finanzen Nordamerika bei Marquard & Bahls in Houston. Den Posten als CFO bei Leschaco hatte zuvor Rainer Barthel seit Oktober 2014 inne. Er wird Ende dieses Jahres in den Ruhestand treten und bis dahin Hintze in ihrer neuen Funktion unterstützen.

Niedersachsen


**Unsere Häfen.
Ihre Zukunft.**

www.nports.de



2020

August

19. – 21. 8. 2020 ■ **Intermodal South America**
www.intermodal.com.br/en
 São Paulo, Brasilien

September

4. 9. 2020 ■ **30. Niedersächsischer Hafentag**
www.seaports.de
 Emden, Deutschland

4. 9. 2020 ■ **Kapitänstag**
www.bhv-bremen.de
 Bremen, Deutschland

16. 9. 2020 ■ **logistics talk**
www.bremenports.de/veranstaltungen
 Leipzig, Deutschland

24. 9. 2020 ■ **logistics talk**
www.bremenports.de/veranstaltungen
 Graz und Wien, Schweiz

29. 9. – 1. 10. 2020 ■ **Breakbulk Europe**
www.europe.breakbulk.com
 Bremen, Deutschland

Oktober

5. – 7. 10. 2020 ■ **EXPO REAL**
www.exporeal.net
 München, Deutschland

20. 10. 2020 ■ **logistics talk, Vorabendempfang
 Deutscher Logistik-Kongress**
www.bremenports.de/veranstaltungen
 Berlin, Deutschland

20. – 23. 10. 2020 ■ **Deutscher Logistik-Kongress 2020**
www.bvl.de/dlk
 Berlin, Deutschland

November

3. – 5. 11. 2020 ■ **3. Breakbulk Americas**
www.americas.breakbulk.com
 Houston, Vereinigte Staaten

4. 11. 2020 ■ **logistics talk**
www.bremenports.de/veranstaltungen
 Stuttgart-Sindelfingen, Deutschland

5. – 10. 11. 2020 ■ **CIIE**
www.ciie.org
 Shanghai, China

10. – 12. 11. 2020 ■ **transport logistic America**
www.tl-americas.org
 Miami, Vereinigte Staaten

18. 11. 2020 ■ **logistics talk**
www.bremenports.de/veranstaltungen
 München, Deutschland

19. 11. 2020 ■ **logistics talk**
www.bremenports.de/veranstaltungen
 Bielefeld, Deutschland

Dezember

1. – 4. 12. 2020 ■ **WindEnergy Hamburg**
www.windenergyhamburg.com
 Hamburg, Deutschland



GERMAN PORTS

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 Mai wird es bestimmt noch kurzfristige Verschiebungen geben. Deshalb sind die nachfolgenden Angaben ohne Gewähr. Wir bitten Sie, diese noch einmal zeitnah zu prüfen. Vielen Dank für Ihr Verständnis!

Messen ■

Kundenevents ■

Weitere Highlights ■



FOTOS: BREMENPORTS (2), SHUTTERSTOCK/M. UNAL, OZMEN

„Einfach im Kalender weiterschieben geht nicht“

Seit Januar hat das Coronavirus das Leben rund um den Globus erheblich verändert. Damit verbunden sind die unterschiedlichsten Einschränkungen für die Menschen. Hierzu gehört auch, dass unzählige Veranstaltungen verschoben oder abgesagt werden mussten.

Davon betroffen sind auch die maritime Wirtschaft und die Logistik in Niedersachsen und Bremen. So wurde beispielsweise die „Breakbulk Europe“, die vom 26. bis 28. Mai in Bremen stattfinden sollte, wegen der Pandemie auf den Herbst 2020 verschoben. Sie soll nach derzeitigem Stand nun vom 29. September bis 1. Oktober in der Hansestadt ihre Tore öffnen. Mehrere Termine von „Hafen trifft Festland“ und des „logistics talks“ mussten von den Verantwortlichen ebenfalls auf einen späteren Zeitpunkt verlegt werden. Und noch ist in einigen Fällen nicht sicher, ob sogar eine Verschiebung der Verschiebung erforderlich wird.

„Das ist alles nicht so einfach, wie es auf den ersten Blick aussieht. Es geht eben nicht, mal eben den Kalender zu zücken und einen Termin weiterzuschieben. Bei derartigen Veranstaltungen sind zahlreiche Faktoren und Interessen zu berücksichtigen – von den Räumlichkeiten und Hotelkapazitäten bis zur Abstimmung mit den jeweiligen Partnern“, umreißt Michael Skiba, Leiter Marketing bremenports, die Situation. Im Fall der „Breakbulk Europe“ sei dies für bremenports noch verhältnismäßig unkompliziert gewesen. So habe der Veranstalter der weltweit größten Messe für Projektladung und Massengüter, die Hyve Group, einen neuen Terminvorschlag unterbreitet, der in Abstimmung mit der Messe Bremen geprüft und entsprechend justiert worden sei. „Zum einen galt es, ein Zeitfenster zu finden, an dem alle vier Messehallen frei sind, zum anderen durfte dieser Termin nicht mit der Durchführung beziehungsweise dem

Vor- und Nachlauf des ‚Freimarktes‘ kollidieren“, so Skiba. Der „Bremer Freimarkt“ ist eines der größten und ältesten Volksfeste in Deutschland und findet jährlich Mitte bis Ende Oktober über 16 Tage in Bremen auf der sonst als Park- und Ausstellungsfläche dienenden Bürgerweide vor den Messehallen sowie in einer der Hallen statt. „Damit ist aber noch nicht automatisch das erforderliche Hotelkontingent zum neuen Termin vorhanden“, so Skiba weiter. „Denn in dem einen oder anderen Hotel waren für den nun gefundenen Ersatztermin bereits anderweitige Buchungen erfolgt, beispielsweise im touristischen Bereich. Ausreichender Abstimmungsbedarf besteht somit weiterhin!“

Bei ihren eigenen Veranstaltungen wie „Hafen trifft Festland“ (Niedersachsen) und „logistics talk“ (Bremische Häfen) müssen sich die Seaports of Niedersachsen, die JadeWeserPort-Marketing Gesellschaft und bremenports hingegen zusätzlich mit ihren zahlreichen Partnern aus der Hafenwirtschaft abstimmen, wie mögliche neue Termine in deren Kalender passen und ob die entsprechenden Experten dann auch vor Ort sein können. Das gestaltet sich nicht immer einfach, denn die Beteiligten haben häufig eine Vielzahl unterschiedlicher Termine, bei denen es gilt, Flagge zu zeigen. „In den nächsten Monaten kann es zu Konkurrenzsituationen kommen, wenn zahlreiche Events aus dem ersten Halbjahr gegebenenfalls im zweiten Halbjahr nachgeholt werden“, ist sich Susanne Thomas, zuständig für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit bei JadeWeserPort-Marketing, sicher: „Dadurch werden sich die Termine ballen und die Optionen an attraktiven Locations dünn werden.“ Und ihr Kollege André Heim, Marketing Manager bei Seaports of Niedersachsen, ergänzt: „Diese Entwicklung wird auch Auswirkungen auf die Resonanz haben. Ich denke, viele Veranstalter werden sich in den nächsten Monaten wohl oder übel auf weniger Teilnehmer einstellen müssen.“ (bre)





AUSGABE
AUGUST
2020

Themenschwerpunkt Nordamerika

In der nächsten Ausgabe nehmen wir Nordamerika und die Vereinigten Staaten genauer unter die Lupe. Die USA waren 2019 das wichtigste Abnehmerland für deutsche Exporte. Gleichzeitig ist Deutschland seit Jahren der wichtigste Handelspartner der USA in Europa.

Point of View

Neil van Siclen, Gründer von Admundi Professional und Experte für transatlantische Beziehungen, zum Themenschwerpunkt Nordamerika



Wir Amerikaner sind generell ein optimistisches Volk. Wo andere Probleme sehen, sehen wir Herausforderungen und Chancen. Unser angeborener Optimismus leidet jedoch unter der Coronapandemie. Schaut man auf die Umfrageergebnisse einer Mitgliederbefragung der US-Auslandshandelskammer, scheinen wir aber nicht mehr so optimistisch zu sein:

Anfang Januar 2020 erwarteten 96 Prozent der Mitglieder der amerikanischen AHK eine positive Geschäftsentwicklung. Im April waren es nur noch drei Prozent. Folglich ist die Bereitschaft in den USA, Investitionen zu tätigen, von 85 auf unter 45 Prozent gesunken. Darüber hinaus fiel laut Bloombergs Consumer Comfort Index die Zuversicht der befragten amerikanischen Verbraucher auf 49,9 Punkte – der dramatischste Rückgang seit 1985.

Gleichzeitig sind die Signale aus Washington verheerend: Mangels eines nationalen Vorgehens gegen die Epidemie versuchen die 50 Bundesstaaten, eigene Konzepte zu entwickeln – mit sehr unterschiedlichen Ergebnissen. Man könnte meinen, dass Amerika zurzeit aus zwei völlig verschiedenen Welten besteht. Die eine ist eine Welt, die auf Wissenschaftler und Gesundheitsexperten hört. Die andere ist eine Welt, die just diesen Personenkreis ignoriert. Die einen sind um das Wohlergehen der Menschen besorgt, die anderen sind dem Präsidenten und ihren eigenen Geldbeuteln gegenüber loyal. Die einen fordern flächendeckende Tests auf das Coronavirus, die anderen wollen rasch zum geschäftlichen Alltag zurück.

Solange es kein nationales Vorgehen gibt, wird die Pandemie in den USA weiter wüten. Noch sitzt ein Mensch im Weißen Haus, der keine nationale Initiative ergreifen will, der keine Verantwortung übernehmen will und der nicht bereit ist, auf Experten und Wissenschaftler zu hören. Solange die USA nicht landesweit einheitlich das Virus bekämpfen und Testkits nur unzureichend verfügbar sind, wird die Coronakrise ein Damoklesschwert über dem Kopf des transatlantischen Handels und der Logistik bleiben.



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 17. Januar 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:

Heike May, www.heikemay.design

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 verfügbar. Scannen Sie den QR-Code oder gehen Sie auf www.bremenports.de/logistics-pilot



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, Onlinemedien (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 Hafenvertretung e.V.
- JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG
- Seaports of Niedersachsen GmbH

BREKBUK EUROPE

→ NEUER TERMIN:
29. SEP. BIS 1. OKT. 2020
MESSE BREMEN

BESUCHEN SIE UNS!
HALLE 5, 5D40-E41

BRE AKB ULK

almet

RELIA CWM#2
PTM2M-002
GIN: SWEDEN
I: 873 x 562 x 572
DSS: 145 000 KGS

LIFT HERE

LIFT HERE

D SUPPORT
NST THE HEADS

NO S
AGAINST

NOT TO BE BUMP

NOT TO BE B



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

In den Spezialterminals der bremischen Häfen können Großkomponenten mit Stückgewichten bis zu 600 Tonnen bewegt werden. Spezialisierte Unternehmen, ausgedehnte Arbeits- und Lagerflächen sowie beste Hinterlandverbindungen machen Bremen zu einem der führenden Projekt- und Breakbulk-Terminals in Europa.

www.bremenports.de



Damit das Herz der Wirtschaft im Land Bremen weiter kräftig schlägt!

Seit annähernd 20 Jahren ist die Hafenmanagement-Gesellschaft bremenports für die Infrastruktur der bremischen Häfen zuständig. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter geben alles, um die Häfen voll funktionsfähig zu halten.

Das gilt ganz besonders auch in dieser Zeit! Trotz der Beschränkungen gewährleisten sie, dass der laufende Betrieb ohne Störung durchgeführt werden kann. So können die bremischen Häfen schnelle, zuverlässige und umfassende Dienstleistungen für ihre Kunden und Partner garantieren.

Welthafen
+ in guten Händen

bremenports

Bremen  Bremerhaven 

#diehafenmannschaft
#gemeinsamfuerunserehaefen
#gemeinsamstark

www.bremenports.de