

AUSGABE
OKTOBER
2022

LOGISTICS PILOT



Magazin für Häfen, Schifffahrt und Logistik



Polen – Wachstumslokomotive unter Dampf

Kavaliere alter Schule gefragt
Mit gutem Benehmen punkten und Fettnäpfchen umschiffen

Seite 16

Auf die Reise mitnehmen
Das Projekt „Portskill 4.0“ bringt Menschen und Digitalisierung zusammen

Seite 22

Volle Kraft voraus
Die Fairplay Towage Group assistiert in 29 europäischen Häfen

Seite 24



**WAS WIR TUN, NENNT
MAN LOGISTIK. WIE WIR
ES TUN, LEIDENSCHAFT.**

Seit über 145 Jahren sind wir Ihr verlässlicher Partner für Seehafen- und Logistikdienstleistungen!

www.blg-logistics.com

TITELBILDMONTAGE: SONJA MATTHEES; FOTOS: NASA EARTH OBSERVATORY; ISTOCK: EWG3D, BOARDINGNOW, PIXABAY; MKOZLOL, JAN MARGZLIK, BARTLOMIEJ FRUKACZ, DARIUSZ STANISZEWSKI, WZPHOTOS, MALISZEWSKI MICHAL, PEXELS; CAO, JOSH HILD, JURAJ VALKOVIC, MARCIN JOZWIAK, SKITTERPHOTO; THIAGO JAPYASSU, FOTO SEITE 3: IAV

„Als starker und verlässlicher Partner etabliert“

Dr. Uwe Horn, Honorarkonsul der Republik Polen in Niedersachsen und Geschäftsführer von IAV



Liebe Leserinnen und Leser,

für Unternehmen aus der Automobilwirtschaft sind sie das Tor zur Welt – die Seehäfen in Niedersachsen und Bremen. Von dort aus werden die Fahrzeuge in alle Welt verschifft, die Häfen sind das Rückgrat des Exports nach Übersee. Auch IAV profitiert von der modernen Infrastruktur – und zwar als Tech Solution Provider, der für alle namhaften OEMs Zukunftstechnologien entwickelt, die später in den verschifften Fahrzeugen verbaut sind.

Teile der Fahrzeuge oder auch ganze Fahrzeuge selbst werden dabei in Polen gefertigt. Allein Volkswagen betreibt in Polen drei Werke sowie die zweitgrößte Gießerei der Volkswagen Gruppe. Ich selbst war jahrelang als Personalleiter für Volkswagen in Posen tätig und habe das Land und seine Einwohnerinnen und Einwohner zu lieben und schätzen gelernt. Als Honorarkonsul der Republik Polen in Niedersachsen bin ich auch weiterhin eng mit dem Land verbunden. Daher erfüllt mich die steigende wirtschaftliche Zusammenarbeit zwischen Deutschland und Polen mit großer Freude. Die engen und vielfältigen deutsch-polnischen Beziehungen werden von der sehr guten und intensiven wirtschaftlichen Zusammenarbeit maßgeblich mitbestimmt.

Polen hat sich nicht nur in der Automobilbranche als starker und verlässlicher Partner zu Deutschland etabliert und ist mittlerweile Deutschlands fünftgrößter Außenhandelspartner. Im Jahr 2021 wurde sogar ein neuer Rekord erzielt: Der Wert aller Importe und Exporte zwischen Deutschland und Polen kletterte gegenüber dem Vorjahr um 18,9 Prozent und erreichte ein Volumen von 146,8 Milliarden Euro – so die vorläufigen Handelszahlen des Statistischen Bundesamts (Destatis).

Im Zuge des Kostendrucks in der Automobilindustrie – und auch in anderen Branchen – wird die Internationalisierung eine immer größere Rolle spielen. Polen wird mit den attraktiven Rahmenbedingungen bei gleichzeitig hoher Arbeitsqualität sicherlich von dieser Entwicklung profitieren. Und gerade in Krisenzeiten ist es enorm wichtig, starke Partnerschaften zu haben.

Ihr Uwe Horn

LOGISTICS PILOT digital!

Sie finden uns auch im Internet unter www.logistics-pilot.com



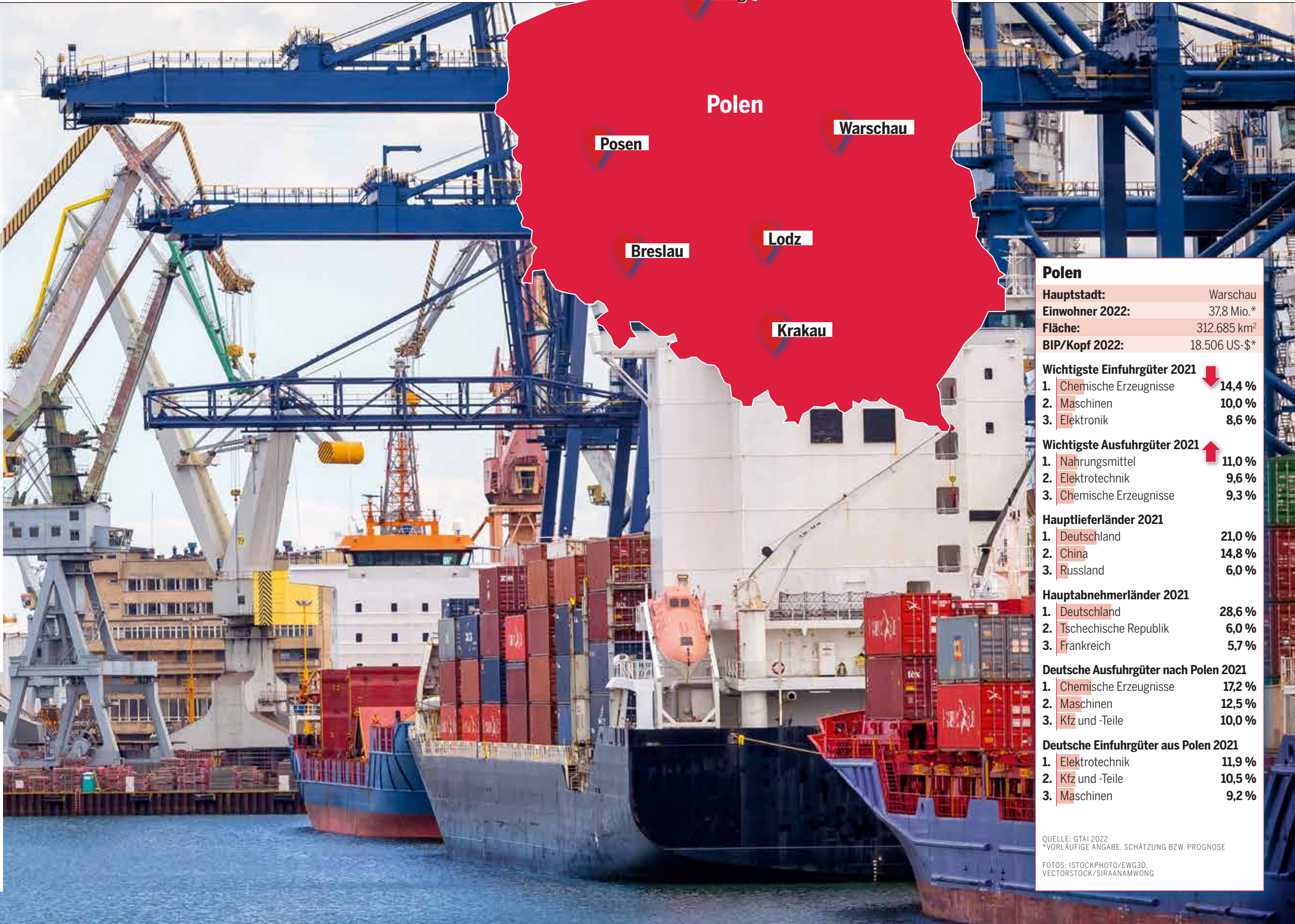
AUSGABE
**OKTOBER
2022**

Themenschwerpunkt:
Polen

	4	Impression Zahlen und Fakten rund um Polen
	6	News Meldungen aus der Branche
	10	Main Topic Wachstumslokomotive unter Dampf
	16	Behind The Scenes „Kavaliere alter Schule sind weiterhin gefragt“
	19	Logistics Story Gesteuert aus Bremen
	22	Digitalisation Auf die Reise mitnehmen
	24	Portrait Volle Kraft voraus – mit Schleppervielfalt und Anstand
	27	Events Wichtige Termine der nächsten Monate
	28	People Meldungen aus der Branche
	30	Preview & Imprint Themenschwerpunkt: D-A-CH

Gern im Mittelpunkt

Vieles im Leben ist eine Frage der Perspektive. So ist Polen aus deutscher Sicht unser östlicher Nachbar, der seit seinem Beitritt zur EU im Mai 2004 die Ostgrenze dieses Staatenbundes bildet. In seinem Selbstverständnis sieht sich ein Großteil der Polen jedoch als Mitteleuropäer. Denn die Republik gehört mit ihren mehr als 37 Millionen Einwohnern auch zu den Ländern, die den geografischen Mittelpunkt Europas für sich beanspruchen. Dieser soll im Städtchen Suchowola liegen. So hat es zumindest der polnische Kartograf und Astronom Szymon Antoni Sobiekranski im 18. Jahrhundert errechnet. Aber auch Regionen in der Ukraine, in Tschechien, der Slowakei und in Deutschland möchten sich gern mit diesem inoffiziellen Titel schmücken. Das Problem: Der Mittelpunkt Europas ist schwierig zu ermitteln – unter anderem, weil es verschiedene Verfahren zu seiner Berechnung gibt und weil nicht eindeutig festgelegt ist, wo die Grenze zwischen Europa und Asien verläuft. (bre)



Die größten Städte in Polen 2021

1. Warschau	1.794.166	Einwohner
2. Krakau	779.966	Einwohner
3. Lodz	672.185	Einwohner
4. Breslau	641.928	Einwohner
5. Posen	532.048	Einwohner
6. Danzig	470.805	Einwohner

QUELLE: GTAI 2022

Polen

Hauptstadt:	Warschau
Einwohner 2022:	37,8 Mio.*
Fläche:	312.685 km ²
BIP/Kopf 2022:	18.506 US-\$*

Wichtigste Einfuhrgüter 2021 ↓

1. Chemische Erzeugnisse	14,4 %
2. Maschinen	10,0 %
3. Elektronik	8,6 %

Wichtigste Ausfuhrerüter 2021 ↑

1. Nahrungsmittel	11,0 %
2. Elektrotechnik	9,6 %
3. Chemische Erzeugnisse	9,3 %

Hauptlieferländer 2021

1. Deutschland	21,0 %
2. China	14,8 %
3. Russland	6,0 %

Hauptabnehmerländer 2021

1. Deutschland	28,6 %
2. Tschechische Republik	6,0 %
3. Frankreich	5,7 %

Deutsche Ausfuhrerüter nach Polen 2021

1. Chemische Erzeugnisse	17,2 %
2. Maschinen	12,5 %
3. Kfz und -Teile	10,0 %

Deutsche Einfuhrgüter aus Polen 2021

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

QUELLE: GTAI 2022
*VORLÄUFIGE ANGABE, SCHÄTZUNG BZW. PROGNOSE

FOTOS: ISTOCKPHOTO/EWG3D,
VECTORSTOCK/SIRANAMWONG

KOMPAKT

BREMEN. Seit Juli hat Bremen eine neue Berufsschule für Großhandel, Außenhandel und Verkehr. Das Gebäude steht in der Nordstraße 360 in 100 Metern Entfernung zum Kopf des Holz- und Fabrikhafens. Die Berufsschule entstand im Zuge einer öffentlich-privaten-Partnerschaft. Der private Investor hat sie für die Stadt errichtet, und er garantiert auch für 25 Jahre deren guten Zustand. Unterrichtet werden dort angehende Speditions- und Schiffskaufleute sowie Auszubildende im Groß- und Außenhandel.

OLDENBURG. Im August hat Niedersachsens Wirtschaftsminister Dr. Bernd Althusmann eine Delegation von mehr als 15 Unternehmensvertretern aus Japan am EWE-Gasspeicher Hüntorf bei Oldenburg begrüßt. Im Rahmen des ISW-Programms (Internationalisierung in Strukturwandelregionen) von Germany Trade and Invest (GTAI) besuchte die Delegation an fünf Tagen fünf norddeutsche Küstenländer unter dem Aspekt „Grüne Wasserstoffwirtschaft in Norddeutschland – Potenziale für japanische Unternehmen“. Ziel des Programms war die Anwerbung internationaler Investoren und die Anbahnung von Kooperationen. Dazu Althusmann: „Niedersachsen unterhält seit vielen Jahren sehr gute außenwirtschaftliche Beziehungen zu Japan. Insbesondere auf dem Gebiet der Wasserstoffwirtschaft gibt es viel Potenzial für eine Zusammenarbeit.“



Massive Investitionen in die Wettbewerbsfähigkeit der bremischen Häfen

BREMEN/BREMERHAVEN. In den vergangenen Jahren hat Bremen so massiv wie nie zuvor in die Erneuerung der Hafinfrastruktur investiert. Neun Projekte sind derzeit im Bau, elf weitere Maßnahmen sind kurz vor der Beauftragung oder in Planung. Hervorzuheben sind die Sanierung der Westkaje im Kaiserhafen III, der Neubau der Kaje 66 im Einfahrtbereich zur Nordschleuse und die Neubauten der Kaje 64 und 82 im Fischereihafen. Ferner werden Anlageteile der Fischereihafenschleuse erneuert und die Hafeneisenbahn ausgebaut. Größtes Projekt ist der Neubau der Columbuskaje bis 2025 mit einem Mittelvolumen von 80 Millionen Euro. „Die Sanierungsprojekte in unseren Häfen laufen planmäßig und zielgerichtet,

um die Wettbewerbsfähigkeit unserer Häfen langfristig zu garantieren“, so die Senatorin für Wissenschaft und Häfen, Dr. Claudia Schilling. „In den kommenden zehn Jahre stellen wir mehr als eine halbe Milliarde Euro für die Infrastruktur unserer Häfen bereit, denn wir benötigen eine neue Brücke an der Nordschleuse, wir brauchen dringend eine Erneuerung der in Teilen bereits über fünf Jahrzehnte alten Containerkaje in den südlichen Abschnitten, und wir werden in allen Hafenbereichen das Notwendige veranlassen, damit unsere Häfen auch in den nächsten Jahrzehnten die Grundlage für Wirtschaft und Beschäftigung in Bremerhaven und Bremen, aber auch weit darüber hinaus, sichern können.“



Freilaukanal umfassend saniert

BREMERHAVEN. Schweres Gerät war im Juli am Lohmandeich im Einsatz. Dort demontierte der Schwimmkran „Athlet“ große Teile der Steganlage am Freilaukanal, die anschließend für stahlbauliche Instandsetzungsarbeiten und eine Neukonservierung zu USM Nord in den Kaiserhafen 1 verbracht wurden. Die Kosten für diese Sanierung beliefen sich auf rund 400.000 Euro. Der Freilaukanal ist für sichere nautische Bedingungen im Kaiserhafen und Nordhafen von zentraler Bedeutung, da er bei Flut Wasserverluste ausgleicht und so einen energieintensiven und teuren Einsatz von Pumpen vermeidet.

Traineeprogramm für Hafenlogistiker

BRAKE. J. MÜLLER baut in Brake den Umschlag von Stückgut aus. Um das richtige Personal dafür zu finden hat die Unternehmensgruppe gemeinsam mit der Firma Zeit & Service ein Traineeprogramm entwickelt, das Quereinsteigern die Möglichkeit bietet, in sechs Monaten zum Hafenlogistiker qualifiziert zu werden. Derzeit absolvieren rund 30 Teilnehmer das Programm. Die ersten Absolventen wurden im Juli erfolgreich in feste Arbeitsverhältnisse überführt. Bei dieser Ausbildung erlernt man unter anderem das Be- und Entladen von Schiffen, Waggons und Lkws sowie die Einlagerung von Waren.



Eindrucksvoller Azubi-Tag bei NPorts

OLDENBURG. Zum ersten Mal nach zwei Jahren fand der „Azubi-Tag“ bei NPorts 2022 wieder als Präsenzveranstaltung statt – mit einem bunten Mix aus Vorträgen, Interaktion und Netzwerken. Am 18. August trafen alle Neuen des Jahrgangs aus den Standorten Emden, Cuxhaven und Brake zum ersten Mal zusammen und kamen mit einigen Führungskräften ins Gespräch. Dabei erhielten die zukünftigen Elektroniker, Metallbauer und Industriemechaniker einen Einblick in die Aktivitäten der Hafengesellschaft. Zu diesem Zweck hatten erfahrene Auszubildende aus Emden auch ein Video produziert.



Einparkhilfe XXL für Schiffe

CUXHAVEN. Nach zweieinhalbjähriger Entwicklungszeit ging das Projekt „SmartKai“ im Juli mit einem Anlegemanöver der Fähre „Sealandia Seaways“ an die RoRo-Brücke vom Europakai in den Probetrieb. Das Förderprojekt im Rahmen des Programms Innovative Hafentechnologien (IHATEC) hat das Ziel, die Sicherheit bei der Hafenein- und -ausfahrt sowie beim Anlegen und bei Schleuseneinfahrten zu erhöhen und soll darüber hinaus Schäden an Schiffen und der Hafinfrastruktur vermeiden. Die Ideen daraus sollen künftig für weitere Kaianlagen, Hafeneinfahrten, Schleusen und Brücken genutzt werden.



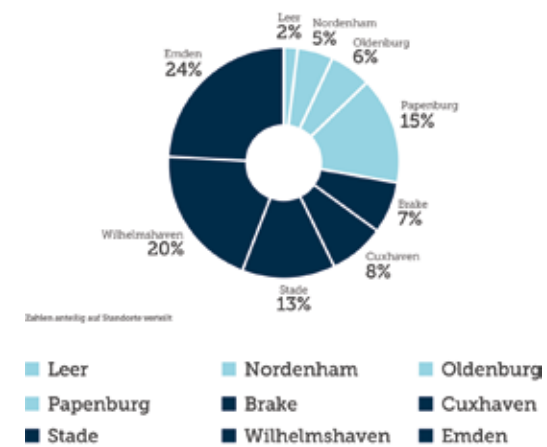
Neue Niederlassung und Auszeichnung für Leschaco

BREMEN/LIMA. Am 14. Juli feierte Leschaco mit über 100 Gästen die Eröffnung seiner neuen Niederlassung im peruanischen Lima. Mit der Gründung dieser eigenen Tochtergesellschaft hat das auf interkontinentale Logistiklösungen spezialisierte Unternehmen sein Netzwerk auf Niederlassungen in 23 Ländern erweitert. Nur wenige Tage später wurde Leschaco für seine Leistungen in den Bereichen Transportsicherheit und -qualität, Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz sowie Umweltschutz und Nachhaltigkeit von EcoVadis mit einer Silbermedaille ausgezeichnet – zum vierten Mal in Folge.



Maersk-Logistikcampus in Bremerhaven

BREMERHAVEN. Im Fischereihafen entsteht ein etwa 70.000 Quadratmeter großer Logistikcampus für A. P. Møller-Mærsk. Die weltweit größte Containerschiffreederei weitet damit ihre Aktivitäten in Bremerhaven aus. „Maersk ist bereits im Containerverkehr unser langjähriger Partner und größter Kunde der bremischen Häfen. Wir freuen uns daher sehr, dass sich Maersk für den Standort in Bremerhaven entschieden hat und sein Logistikgeschäft von hier aus weiterentwickeln will“, so die Hafen-Senatorin Dr. Claudia Schilling. Die Übergabe des Neubaus ist für das zweite Quartal 2024 geplant.



Niedersachsens Seehäfen schaffen Arbeitsplätze

OLDENBURG. In der Region um die neun niedersächsischen Seehäfen waren 2020 47.374 Personen hafenabhängig beschäftigt. Zu diesem Ergebnis kommt eine Hochrechnung des Fachbereichs Seefahrt und Logistik der Jade Hochschule auf Basis einer früheren empirischen Studie. Bezogen auf das gesamte Land Niedersachsen gab es 71.428 hafenabhängig Beschäftigte. Erstmals wurde die Wertschöpfung über die Region hinaus für das gesamte Land Niedersachsen ermittelt: Im Jahr 2020 wurde eine Bruttowertschöpfung von 4,7 Milliarden Euro und 594 Millionen Steuereinnahmen erzielt.

KOMPAKT

ELSFLETH. Im August startete die Jade Hochschule das Projekt „Quantum Supported Maritime Just-In-Time Navigation“ (QSMN).

Dabei entwickeln die Wissenschaftler einen innovativen Ansatz zur maritimen Navigation mit dem Ziel, bei vorgegebener Fahrzeit den Treibstoffverbrauch für ein Schiff durch eine exakte Justierung des Geschwindigkeitsprofils zu minimieren und so die Emissionen von Treibhausgasen zu verringern. „Obwohl es am Markt bereits Angebote zur Routenoptimierung gibt, beansprucht keines ein globales Optimum über die vollständige Route. Dies wollen wir im Projekt mithilfe der Bellmann-Gleichung ändern“, so Dr. Wolfgang Mergenthaler, Inhaber der Frankfurt Consulting Engineers (FCE), die das Projektkonsortium anführt.

BREMEN. Das zur Harren-Gruppe gehörende Bremer Reederei- und Managementunternehmen **Harren Bulkers** weitet seine kommerziellen Fähigkeiten aus. Das Unternehmen **gab Anfang September die Gründung einer neuen Handelsgesellschaft bekannt.** Die Tochter, die unter dem Namen **Harren Bulk Shipping** firmiert, wird vom bestehenden Team und Management von Harren Bulkers geleitet und betrieben. Darüber hinaus ist Jan-Philipp Rauno, ein Veteran der Massengutfracht, vor kurzem als Managing Director hinzugekommen.

**Ein zweites LNG-Terminal für Wilhelmshaven**

WILHELMSHAVEN. Der Hafenstandort an der Nordwestküste des Jadebusens entwickelt sich immer stärker zur wichtigen Energiedrehscheibe für die Bundesrepublik. Anfang September wurde bekannt gegeben, dass die Unternehmen Tree Energy Solutions (TES), E.on und Engie vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) ausgewählt wurden, hier gemeinsam das fünfte schwimmende Speicher- und Regasifizierungsterminal (FSRU) in Deutschland zu entwickeln und zu realisieren. Es ist zugleich **das zweite FSRU für Wilhelmshaven** und soll im Jahr 2025 in Betrieb gehen. Die **Bauarbeiten für das erste FSRU liegen im Zeitplan.** So wurden die Rammarbeiten für 140 Pfähle bereits abgeschlossen. Im nächsten Schritt werden die verbleibenden 53 Pfähle eingerammt, die Betonteile für die Anlegerplattform eingebaut und ein Brückenelement als Verbindung zur bestehenden Umschlagsanlage Voslapper Groden errichtet. Bereits Ende des Jahres soll Flüssiggas von hier ins deutsche Netz gespeist werden. Um das schwimmende LNG-Terminal an das Gasnetz anzubinden, haben im August im ostfriesischen Friedeburg die vorbereitenden **Bauarbeiten für eine neue, rund 26 Kilometer lange Pipeline begonnen.** Das Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG) in Hannover hatte den Bau und Betrieb der LNG-Anbindungsleitung vom Voslapper Groden-Nord im Norden von Wilhelmshaven zur Norddeutschen Erdgas Transversale (Netra) am Speicher Etzel bei Friedeburg (Landkreis Wittmund) bereits im August genehmigt.

Erfolgreiche Brückensprengung am Südkai

EMDEN. Ende Juli verlief bei der **Sprengung der Brücke 11** alles „nach Lehrbuch“. Verantwortlich dafür waren die sorgfältigen Vorbereitungen des Projektteams um Christian Best, Projektleiter von NPorts in Emden. Nahezu anmutig knickte nach zwei aufeinanderfolgenden Zündungen die Brücke 11, die letzte bis

dahin verbliebene Umschlagsbrücke am Südkai. Die im Jahr 1976 für den Stückgutbetrieb errichtete Anlage wird nun weiter zurückgebaut. Ab Herbst soll dort eine neu gewonnene Hafenfläche von rund 1.600 Quadratmetern für Umschlag und Lagerung zur Verfügung stehen.

**Gemeinsame Lösung für Dockgruben**

EMDEN. In den zurückliegenden Monaten haben sich **NPorts und Emdener Werft und Dock (EWD) in intensiven Gesprächen auf ein Unterhaltungskonzept für die Dockgruben im Bereich der ehemaligen Nordseewerke verständigt.** „Wir sind froh, dass wir vor Ort alle an einem Strang ziehen“, so NPorts-Geschäftsführer Holger Banik. Bei ersten Tests im Zuge der Konzeptentwicklung konnten verlässliche Daten zur Situation gesammelt werden. Ebenso wurde nachgewiesen, dass es alternative Dockmöglichkeiten im Hafen gibt, auch wenn in den Dockgruben Unterhaltungsarbeiten durchgeführt werden.

**1,5 Millionen Euro für neue Schleusentechnik**

BREMERHAVEN. An **der kleinen Fischereihafenschleuse ist im August ein Gebäude fertiggestellt worden, in dem die technischen Einrichtungen zum Betrieb der Schleuse untergebracht sind.** Die Kosten dafür beliefen sich auf 1,5 Millionen Euro. In dem Neubau befinden sich alle empfindlichen Antriebskomponenten und Steuerungen oberhalb des derzeit gültigen Bemessungshochwassers, um auch bei höheren Wasserständen die Betriebssicherheit zu gewährleisten. Für 2023 ist bereits eine weitere Baumaßnahme geplant. Dann sollen die elektromechanischen Antriebe am Binnenhaupt modernisiert werden.

**Kanadisch-deutsche Hafenzusammenarbeit**

WILHELMSHAVEN. Die Belledune Port Authority (BPA) des kanadischen Hafens in New Brunswick und Niedersachen Ports Wilhelmshaven haben Ende August ein Memorandum of Understanding (MOU) unterzeichnet. Sie beabsichtigen, **in der Logistik von trockenem und flüssigem Massengut sowie industriellen Erzeugnissen zwischen Kanada und Deutschland zusammenzuarbeiten.** Das betrifft insbesondere grüne Energieträger und andere grüne Industrieprodukte und soll dazu beitragen, dass Wilhelmshaven eine wichtige Rolle bei der deutschen Energieversorgung einnimmt.

**Dettmer Group baut Segment Waste and Recycling aus**

BREMEN. Im Juli vermeldete die **Dettmer Group die Übernahme von Purus Plastics,** einem Unternehmen, das Produkte aus hundertprozentigem Recyclingkunststoff wie die „Ecoraster“-Bodengitter zur Befestigung und Entsiegelung von Fahrwegen sowie zur Dachbegrünung fertigt. „Eine Erweiterung unseres Geschäftsbereichs Waste and Recycling durch den Erwerb von Purus Plastics ist der nächste Schritt zur Verbesserung der Umwelt. Besonders durch die Ecoraster kann auch der sogenannte Hitzeinsellekt in Stadtgebieten vermieden werden“, so Heiner Dettmer, Gesellschafter der Dettmer Group.

**50 Jahre Roland Umschlagsgesellschaft**

BREMEN. Am 4. September 1972 startete die Roland Umschlagsgesellschaft mit der ersten Verladeeinheit ihren operativen Betrieb. **Heute gilt das Bremer Unternehmen, das mitten im Herzen von Deutschlands größtem GVZ liegt, als Gateway zwischen den deutschen Seehäfen und dem Hinterland – und feiert im September sein 50-jähriges Bestehen.** Zahlreiche Zugbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen fahren das KV-Terminal täglich an. Gegenwärtig organisiert die Transportabteilung von Roland Umschlag wöchentlich 42 Züge mit rund 3.800 TEU Kapazität – primär zwischen den Seehäfen Wilhelmshaven und Hamburg sowie Bremerhaven. Zudem verkehren in der Woche acht eigene Züge zwischen Bremen und Bönien, Duisburg und Dortmund. „Damit sorgen wir dafür, dass auf den Autobahnen A1, A28 und A29 täglich etwa 550 Lkws weniger fahren. So werden rund 30.000 Tonnen CO₂ jährlich eingespart, sagt Roland Umschlag-Geschäftsführer Christoph Holtkemper und fügt an: „In Wilhelmshaven sind wir inzwischen größter Bahnoperator.“

Wachstumslokomotive unter Dampf

Seit seinem EU-Beitritt im Jahr 2004 hat Polen eine eindrucksvolle wirtschaftliche Entwicklung hingelegt. Doch die aktuelle Weltlage macht auch an den polnischen Landesgrenzen nicht halt. Das bestätigen profunde Kenner des dortigen Logistikmarkts.

Polen und Deutschland sind wirtschaftlich eng miteinander verflochten. Auf der einen Seite ist die Bundesrepublik der mit Abstand wichtigste Handelspartner für seinen östlichen Nachbarn, auf der anderen Seite ist die wirtschaftliche Bedeutung Polens für Deutschland in den letzten Jahren kontinuierlich gewachsen. So stieg Polen 2020 zum fünftwichtigsten Außenhandelspartner Deutschlands auf und konnte diese Position auch 2021 behaupten – mit deutlichem Vorsprung vor Italien und dem Vereinigten Königreich. Parallel dazu erreichte das bilaterale Handelsvolumen zwischen beiden Nationen im vergangenen Jahr mit rund 147 Millionen Euro einen historischen Höchstwert – trotz der Coronapandemie.

„Ein wesentlicher Grund dafür, dass sich der deutsch-polnische Handel selbst in Krisenzeiten verhältnismäßig stabil entwickelt, ist der strukturell breit gefächerte Warenaustausch, dessen Hauptfelder unter anderem Kfz und Kfz-Teile, Maschinen, chemische Erzeugnisse, aber auch Nahrungsmittel bilden“, erläutert Fabian Möpert, Wirtschaftsexperte bei Germany Trade and Invest (GTAI). Forciert werde der Warenaustausch zudem durch die umfangreichen deutschen Direktinvestitionen in Polen, also Niederlassungen und Tochterfirmen deutscher Unternehmen. „Aus wirtschaftlicher Sicht kann man die deutsch-polnischen Beziehungen als echte Erfolgsgeschichte charakterisieren – und Polen als Wachstumslokomotive mit dem größten Markt im Osten der EU. Denn das Land ist bis zur Pandemie fast drei Jahrzehnte lang durchgehend gewachsen – mit jährlichen Zuwächsen beim Bruttoinlandsprodukt, die deutlich über dem EU-Durchschnitt lagen“, so Möpert.



„Aus wirtschaftlicher Sicht sind die deutsch-polnischen Beziehungen eine Erfolgsgeschichte.“

Fabian Möpert, Wirtschaftsexperte bei Germany Trade and Invest (GTAI)

Hafen Danzig als Containerhub

Maßgeblichen Anteil an dieser Erfolgsgeschichte hatten und haben dabei die hohen Fördergelder der EU für Polen, von denen ein Großteil in die Infrastrukturprojekte des Landes fließt. Diese finanzielle Unterstützung kommt auch der maritimen Wirtschaft mit den drei wichtigsten Häfen Polens – Gdańsk (Danzig), Gdynia (Gdingen) und der Hafengruppe Szczecin-Świnoujście (Stettin-Swinemünde) – zugute.

Der Hafen Gdańsk mit dem Deepwater Container Terminal (DCT) gilt als Polens führender Hafen für Containerumschlag und als einer der bedeutendsten Containerhäfen im Ostseeraum. Im Jahr 2021 wurden dort 53,2 Millionen Tonnen Güter und rund 2,1 Millionen TEU umgeschlagen. Der Hafen Gdynia verlor 2021 26,7 Millionen Tonnen Güter

und ist unter anderem für den Umschlag von Agrarerzeugnissen von erheblicher Bedeutung. In Szczecin-Świnoujście, wo im vergangenen Jahr insgesamt 33,2 Millionen über die Kaikanten gingen, dominieren die Massengüter Erze, Kohle und Getreide.

„Bereits seit einiger Zeit laufen in Polens Seehäfen umfangreiche Modernisierungs- und Erweiterungsvorhaben, um dem steigenden Frachtaufkommen gerecht zu werden. Wichtige Faktoren sind dabei der wachsende Containerverkehr, die Ausweitung der Umschlagskapazitäten für Energieträger und für Agrargüter sowie der vermehrte

Danzig bietet Hafenedylle in direkter Stadtnähe.



Rund 40 Kilometer südwestlich des Warschauer Flughafens soll bis 2027 ein neuer Zentralflughafen, der Centralny Port Komunikacyjny (CPK), entstehen.

■ ■ ■ Schiffsverkehr im Zusammenhang mit dem Bau und der Wartung der Offshore-Windparks vor Polens Küste“, umreißt Möpert die aktuelle Situation. Im Zuge dieser Entwicklung werde gerade unter anderem im Hafen Danzig das DTC für 450 Millionen Euro ausgebaut. Parallel sollen dort ein neuartiges Terminal zum Verladen von Kohlenstoffdioxid und eine Verladestelle für Erdöl entstehen. Zudem hat Grzegorz Witkowski, Polens Vizeminister für Infrastruktur, den Bau zweier Hafenanlagen für Agrargüter im Hafen von Gdańsk und im westlich gelegenen Świnoujście angekündigt. Auch in anderen Verkehrsbereichen arbeitet die polnische Wachstumslokomotive unter Volldampf. So soll beispielsweise bis 2027 ein neuer Zentralflughafen, der Centralny Port Komunikacyjny (CPK), rund 40 Kilometer südwestlich der Hauptstadt Warschau entstehen. Zugleich soll sich der CPK zu einem wichtigen Eisenbahnknotenpunkt entwickeln. Die Pläne sehen deshalb auch umfangreiche Investitionen in Schnellfahrstrecken vor.

Während für diese Projekte bereits erste Ausschreibungen sowie Planungs- und Bauleistungen begonnen haben, hat die Logistik in Polen gegenwärtig mit den Folgen des Krieges in der Ukraine, den weltweit unterbrochenen Lieferketten sowie mit steigenden Kosten für Strom und Gas zu kämpfen. Vor diesem Hintergrund schildern nachfolgend zwei Experten des Seehafens und Logistikdienstleister BLG

LOGISTICS und der Containerreederei Hapag-Lloyd ihre Eindrücke vom aktuellen Tagesgeschäft in Polen. Zudem gibt der Leiter des Kompetenzbereichs Maritime Intelligenz am Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) seine Einschätzung zur Wettbewerbssituation zwischen den deutschen und polnischen Häfen.

Logistik im Aufwind

Anfang der 90er-Jahre wuchs der Bedarf an Automobiltransporten in Richtung Osteuropa. „1994 starteten wir unsere Aktivitäten in Polen mit einer kleinen Lkw-Flotte“, erläutert Pawel Byglewski, Geschäftsführer der BLG Südosteuropa. Heute betreibt die BLG LOGISTICS das BLG AutoTerminal Gdańsk. In Danzig kümmern sich rund 60 Mitarbeiter der BLG LOGISTICS um das Handling, die Lagerung, die Zollabfertigung und den Transport von Fertigfahrzeugen und High-and-Heavy-Gütern. Dafür steht dort eine Fläche von 78.000 Quadratmetern für bis zu 3.000 Fahrzeuge zur Verfügung. Direkt daneben befindet sich die Halle für die Pre-Delivery-Inspection (PDI). Hier werden unter anderem Inspektionen, Reparaturen und kleinere PDI-Arbeiten durchgeführt. Anschließend werden die Automobile mittels eines eigenen Lkw-Fuhrparks weiter in die Ukraine, nach Litauen, Lettland und Estland ausgeliefert. „Von 1994 bis 2021

FOTOS: BLG LOGISTICS (2X), ISTOCKPHOTOS/HECKEPICIS/BOARDINGNOW/EWG3D

Auch in Polen kümmert sich die BLG LOGISTICS um das Handling, die Lagerung, die Zollabfertigung und den Transport von Fertigfahrzeugen.



haben wir über Danzig 650.000 Fahrzeuge umgeschlagen. Die meisten davon kamen per Shortsea-Feeder aus England und wurden nach Russland weitertransportiert“, ergänzt Byglewski.

Der Krieg in der Ukraine zieht auch auf dem Automarkt spürbare Folgen nach sich. Davon sind auch die Automobiltransporte in Polen in erheblichem Maße betroffen. Für Byglewski zählt in dieser Situation aber noch ein ganz anderer Punkt: „Ich bin stolz darauf, wie meine Landsleute die Menschen aus der Ukraine willkommen heißen und sie tatkräftig unterstützen, nicht nur bei der Wohnungssuche und bei Dingen des täglichen Bedarfs.“ Zu den weiteren aktuellen Herausforderungen zählt in Polen, wie in vielen anderen Ländern auch, ein extremer Fahrermangel. „Hinzu kommt, dass in den polnischen Häfen aufgrund der Energiekrise Güter wie Kohle und Erz an Bedeutung für den Hafenumschlag gewinnen. Das könnte Konsequenzen für den Automobilumschlag in Danzig nach sich ziehen“, so Byglewski.

Positiv entwickelt sich aus seiner Sicht die Infrastruktur in Polen. „Hier tut sich eine Menge“, auch dank der Fördergelder aus der EU. So sind auf vielen Strecken, auf denen man sich früher über schier endlose Landstraßen quälen musste, inzwischen gute Autobahnen und Schnellstraßen entstanden. „Ich kann Distanzen, für die ich früher zwölf Stunden benötigt habe, heute in gut sieben Stunden überwinden.“ Das verkürzt natürlich auch die Fahrzeiten für die BLG-Lkws, sei es bei der Auslieferung in die Nachbarländer oder auf dem Rückweg, wenn sie Ladung aus den Werken in Posen und Września beziehungsweise Gleiwitz aufnehmen. Mit der verbesserten Straßen- und Verkehrsinfrastruktur kommen auch zahlreiche Logistikzentren ins Land. „An vielen Verkehrsknotenpunkten entstehen neue Lager und Umschlagszentren“, lautet Byglewskis Fazit. ■ ■ ■



„An vielen Verkehrsknotenpunkten entstehen neue Lager und Umschlagszentren.“

Pawel Byglewski, Geschäftsführer der BLG Südosteuropa



Wichtiger Handelspartner für Niedersachsen und Bremen

Wie erwähnt, ist Polen für Deutschland der fünftwichtigste Handelspartner. Ähnlich hoch ist die Bedeutung unseres östlichen Nachbarlands für den Handel mit den Bundesländern Niedersachsen und Bremen. Aus niedersächsischer Sicht rangiert Polen hinter den Niederlanden, dem Vereinigten Königreich und Frankreich auf Platz vier der wichtigsten Ausfuhrländer. Bei den Einfuhrländern führt Polen sogar als Spitzenreiter das Ranking an. So wurden 2020 nach Informationen der Oldenburgischen Industrie- und Handelskammer Waren im Wert von mehr als 9,3 Milliarden Euro aus Polen nach Niedersachsen gebracht. An der Spitze stehen dabei die Warengruppen Erdöl und Erdgas, Kfz und -Teile sowie Elektrotechnik. Auf umgekehrtem Weg betrug der Warenwert rund 3,6 Milliarden Euro. Vor allem Kfz und -Teile, Maschinen und Elektrotechnik gingen von Niedersachsen aus über die polnische Grenze.

In Bremen ist die Situation vergleichbar. Hier gilt Polen mit einem Handelsvolumen in Höhe von 1,3 Milliarden Euro als siebtwichtigster Handelspartner des Stadtstaats und als dessen wichtigster Handelspartner in Osteuropa. Dabei unterhalten 440 Bremer Unternehmen regelmäßige Handelsbeziehungen nach Polen, 40 davon mit einer eigenen Niederlassung, Tochtergesellschaft oder eigenen Produktionsstätten. Die Top drei der bremischen Ausfuhr nach Polen waren 2020: 1. Kraftfahrzeuge und Kfz-Teile, 2. Nahrungs- und Futtermittel und 3. Metalle, während die Reihenfolge der polnischen Einfuhren nach Bremen wie folgt aussah: 1. Nahrungs- und Futtermittel, 2. Getränke und 3. Erzeugnisse aus der Landwirtschaft/Jagd. Darüber hinaus betont die Handelskammer Bremen die Bedeutung Polens als Hub nach Osteuropa. „Auf den Märkten in Polen, Estland, Litauen, Lettland, der Slowakei, in Ungarn, Rumänien und Tschechien sind insgesamt rund 1.100 Bremer Unternehmen aktiv. Das zusammengefasste Handelsvolumen mit diesen Ländern umfasst rund 3,5 Milliarden Euro“, erläutert Torsten Grünewald, stellvertretender Leiter des Geschäftsbereichs International der Handelskammer Bremen.

Der Hafenspiegel, den die Bremer Senatorin für Wissenschaft und Häfen jährlich in Zusammenarbeit mit bremenports herausgibt, unterstreicht diese Entwicklung. So gingen in Bremen und Bremerhaven 2021 rund 1,7 Millionen Tonnen Güter aus Polen über die Kaikanten, während rund 767.000 Tonnen dorthin verschifft wurden. In der Bilanz der beiden Häfen bedeutet das für Polen den sechsten Platz bei den Einfuhren und den 16. Platz beim Versand. Im Hinblick auf die Containerverkehre über See weist der Hafenspiegel Polen für 2021 mit 226.000 TEU als Nummer vier hinter den USA, China und Myanmar aus.



Hapag-Lloyd bedient den polnischen Markt derzeit mit drei eigenen Liniendiensten und attestiert den dortigen Häfen eine „solide Kundenbasis“.

„Wachsende Verunsicherung in den Märkten“

Hapag-Lloyd ist seit den frühen 80er-Jahren auf dem polnischen Markt aktiv und operiert dort mit derzeit drei Liniendiensten, unter anderem zwischen Hamburg, Rotterdam und Gdynia. Diese werden im Bedarfsfall durch zusätzliche Dienste von Vertragspartnern flankiert. Darüber hinaus hat die Reederei vor Kurzem eine Verbindung zwischen Wilhelmshaven und Gdynia eingerichtet. „Diese dient dazu, unsere Kunden schnell von und nach Südchina zu bedienen“, erläutert Alina Angielczyk, Director Sales Area North bei Hapag-Lloyd Polen.

Über die Vorzüge Polens im internationalen Handel sagt sie: „Diese liegen in der starken Infrastruktur im Landesinneren und in der Vielfalt der exportierten und importierten

„Polen wird seine Rolle im weltweiten Handel weiter stärken.“

Alina Angielczyk, Director Sales Area North bei Hapag-Lloyd Polen

Waren. Zudem ist Polen ein attraktiver Markt für ausländische Investoren, um dort Fabriken und Lageraktivitäten für ihre Unternehmen zu eröffnen.“ Einen wirklichen Wettbewerb zwischen den deutschen und polnischen Häfen sieht sie indes nicht. „Die Häfen in beiden Ländern verfügen über eine solide Kundenbasis, die die Wahl ihres maritimen Eingangstors zum Beispiel von der Transitzeit oder der Zieldestination abhängig macht. Ein großer Vorteil der deutschen Häfen ist allerdings das vereinfachte Zollabfertungsverfahren“, so Angielczyk.

Wie viele andere Marktteilnehmer, so spürt auch Hapag-Lloyd die Auswirkungen des Krieges in der Ukraine. Diese spiegeln sich aber nicht nur in der allgemeinen Energieknappheit, deutlich steigenden Kosten und unterbrochenen Lieferketten wider, sondern auch, wie Angielczyk es nennt, „in einer wachsenden Verunsicherung in den Märkten“. „Im Zuge dieser Entwicklung beobachten wir gerade eine Verlagerung der Lieferketten der ukrainischen Importe und Exporte über polnische Häfen. Dies wirkt sich auf die Lagerkapazitäten in der Umgebung der Häfen aus, in denen die Transporte nun bis zu acht Wochen im Voraus geplant werden müssen“, so die Managerin. Trotz der aktuellen Herausforderungen ist sie sich sicher: „Polen wird sich in der Schifffahrt und im Logistiksektor weiterentwickeln und seine Rolle im weltweiten Handel weiter stärken.“



Vorteile auf beiden Seiten

Angesichts der jüngsten Entwicklungen rund um die polnischen und deutschen Häfen sagt Dr. Sönke Maatsch, Leiter des Kompetenzbereichs Maritime Intelligenz am Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) in Bremen: „Die polnischen Häfen besitzen im polnischen Hinterland einen Kostenvorteil gegenüber den Häfen in Deutschland, aber dafür haben die hiesigen Standorte wegen der Anlaufolge der Seeschiffe einen klaren Laufzeitvorteil.“ Das heißt, dass beispielsweise Containerschiffe aus Asien immer erst in einem deutschen Hafen festmachen und dann in Polen. Deshalb ist die Ware beispielsweise früher in Bremerhaven als in Danzig. Auf dem Rückweg wird in der Regel ebenfalls noch mal ein deutscher Hafen angelaufen, sodass Deutschland dann auch beim Export kürzere Transportzeiten bieten kann. Ebenso differenziert Maatsch im Zuge des länderübergreifenden Wettbewerbs zwischen den verschiedenen Ladungsarten: „Im Containersegment sind die polnischen Häfen sicherlich Wettbewerber für die deutschen Standorte, seit einige Liniereedereien dazu übergegangen sind, Häfen in Polen in ihre Übersee-Liniendienste zu integrieren, um so Feederkosten zu sparen“, erklärt der Experte. Hier hätten die Nordseehäfen und insbesondere die deutschen Häfen bereits in den vergangenen Jahren Marktverluste erlitten. Im Massengutsegment sei hingegen die kostengünstige Versorgung der Kunden auf dem Landweg, über die Bahn oder den Lkw das wesentliche Entscheidungskriterium für die Hafenauswahl.

Vor diesem Hintergrund sieht Maatsch in den in Gdańsk und Świnoujście geplanten neuen Hafenanlagen für Agrargüter keine Gefahr für die deutschen Häfen. „Die Einzugsgebiete der Zielkunden werden sich kaum überschneiden. Deshalb wird Niedersachsen langfristig keine Ladungsmengen im Agrarbereich an Polen verlieren“, ist sich Maatsch sicher. Einzig mit Blick auf die Märkte in Tschechien spricht er von einer möglichen Konkurrenzsituation. „Die polnische Infrastruktur hat sich in den vergangenen Jahren sowohl



„Im Containersegment sind die polnischen Häfen Wettbewerber für die deutschen Standorte.“

Dr. Sönke Maatsch, Leiter des Kompetenzbereichs Maritime Intelligenz am Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL)

auf der Straße als auch auf der Schiene deutlich verbessert. Hier bieten sich für die polnischen Häfen Möglichkeiten für das Tschechien-Geschäft, das derzeit noch überwiegend über deutsche Häfen abgewickelt wird.“ Zu den Folgen des Ukraine-Kriegs sagt Maatsch: „Wie alle anderen Häfen sind auch die polnischen Standorte vom fehlenden Russland-Geschäft und von den unterbrochenen Lieferketten im China-Handel betroffen. Dennoch konnte beispielsweise der Hafen in Danzig aufgrund der wachsenden polnischen Wirtschaft im ersten Halbjahr 2022 gegenüber dem Vorjahr sogar ein leichtes Wachstum verzeichnen.“

Hoffnungsträger und Sorgenfalten

Zwei weitere Faktoren, die nach Ansicht von GTAI-Experte Möpert in den kommenden Jahren Einfluss auf die Entwicklung Polens haben könnten, sind das Nearshoring und die neue Seidenstraße. „In Zeiten weltweit gestörter Lieferketten und gestiegener Logistikkosten überdenken viele Unternehmen ihre Beschaffung und erwägen, diese wieder näher an den Heimatmarkt zurückzuverlegen – Stichwort Nearshoring. In diesem Kontext könnte auch Polen vom Trend zur Verkürzung der Lieferketten profitieren“, so Möpert. Dafür sprächen neben der geografischen Nähe zu wichtigen europäischen Märkten insbesondere das dichte Netz und das breite Spektrum des Landes an leistungsfähigen Zulieferfirmen.

Parallel zu dieser Entwicklung hofft Polen, im Kontext von Chinas neuer Seidenstraße vom steigenden europäisch-asiatischen Warenhandel und vom zunehmenden Schienenverkehr zwischen diesen Destinationen profitieren zu können, zumal die wichtigste Transportroute auf dieser Strecke über Polen führt. Dabei kommt dem Umschlagsbahnhof Małaszewicze an der belarussisch-polnischen Grenze eine besondere Bedeutung zu. „Vor Russlands Krieg in der Ukraine fuhrten etwa 90 Prozent aller Schienengüter aus China mit Ziel Europa über Małaszewicze. Durch den Krieg haben sich die Transportrouten auf dieser Schiene allerdings erheblich verändert, wobei der Transit über Belarus und die Ukraine entweder blockiert ist oder gemieden wird. Wie es dort weitergehen wird, ist nicht abzusehen“, sagt Möpert. Die Situation wirft ein Schlaglicht auf eines von zahlreichen Problemen, mit denen Logistiker in Polen und Europa derzeit konfrontiert sind. (bre)

FOTOS: MARLENA BELINSKA, GDYNIA CONTAINER TERMINAL; ISTOCKPHOTOS/MONTICELLO, ISL/WOLLEREFFEKT



„Kavalierere alter Schule sind weiterhin gefragt“

Nein, die Zahl der möglichen Fettnäpfchen verringert sich nicht automatisch durch eine reduzierte geografische Entfernung zum Land des Geschäftspartners. Auch im Nachbarland Polen kann einiges schief laufen – ob durch die falsche Wortwahl beim Toast oder bei der Suche nach der richtigen Toilette.

Um in Polen auf geschäftlichem Terrain erfolgreich zu sein, bedarf es einer Mischung aus Wissen und Fingerspitzengefühl. Ein gut geführter Kalender und gute Manieren können ebenfalls hilfreich sein. Das weiß Uwe Metschke, der von 2014 bis 2021 Vorsitzender der Deutsch-Polnischen Gesellschaft in Bremen war und lange in Polen gelebt hat – unter anderem während seines Studiums der Seeverkehr- und Hafenwirtschaft in Danzig und als Mitarbeiter der Hafenorganisation Interport in Stettin. „Schon bei der ersten Begegnung kann es für Verwirrung sorgen, wenn Sie, wie einige Deutsche, mit einem überschwänglichen Händeschütteln starten statt mit einer leicht angedeuteten Verbeugung“, erläutert Metschke. Auch von dem in vielen Reiseknigges bis heute empfohlenen angedeuteten Handkuss rät er ab. „Damit kann man höchstens noch bei den älteren Generationen punkten. Und dass auch nur, wenn die Dame einem zuvor dezent die Hand entgegenstreckt“, macht er deutlich.

Gastfreundschaftliche Familienmensen

Eine weit verbreitete deutsche Unsitte sei es auch, gleich zu Beginn mit der Tür ins Haus zu fallen und beruflich ins Detail zu gehen. Hier mache es Sinn, erst einmal mit gutem Small Talk zu starten, um eine persönliche Verbindung herzustellen. „Dabei kann es durchaus angemessen sein, über das familiäre Umfeld zu sprechen und Fotos der Kinder auf dem Smartphone zu zeigen. Denn die Polen sind echte Familienmensen“, so Metschke. Zudem werde dort, anders als bei uns, nicht so eine strenge Trennung zwischen beruflichen und privaten Inhalten vollzogen. Das zeige sich auch, wenn man zum Geschäftsessen ins Restaurant oder in das private Umfeld des Gesprächspartners eingeladen wird. „In Polen ist es undenkbar, dass Sie abends nach 17 Uhr einfach ins Hotel geschickt werden. Stattdessen betreut man Sie, bis Sie ins Bett fallen. Das ist Teil der polnischen Gastfreundschaft“, sagt Metschke.

Um diese Gastfreundschaft nicht zu gefährden, gilt es, einige Benimmregeln im Hinterkopf zu haben. Dazu gehört es, keine Witze über den Papst oder die katholische Kirche zu machen. „Ebenso ist es unangebracht, Damen nach ihrem Alter zu fragen, oder einen Toast mit dem russischen ‚Na s dorowje!‘ auszubringen. Denn insbesondere in der aktuellen Situation möchten die Polen nicht mit Russland in Verbindung gebracht werden“, so Metschke. Und da sich die Polen selbst als Mittelosteuropäer sehen, sei stattdessen ein „Cheers!“ oder „Zum Wohl!“ angebrachter. Positiv registrierte man in unserem Nachbarland indes, wenn man wie ein Kavalier alter Schule agiere: den Damen die Tür aufhält, in den Mantel hilft oder angemessene Komplimente macht. „Denn polnische Frauen sind es gewohnt, höflich behandelt zu werden“, bringt es Metschke auf den Punkt.

Schwierige Zeichendeutung und Namenstage

Während des Geschäftsessens lässt sich ebenfalls die eine oder andere landestypische Besonderheit beobachten. So sei es eine Art „erzogene Bescheidenheit“, dass Polen ein Angebot von Speisen und Getränken beim ersten Mal oft ablehnen, um es dann im zweiten oder dritten Anlauf anzunehmen. Auch gehöre für sie zu einem „ordentlichen Essen“ stets eine Suppe und ein Nachtisch. „Nach Nachschlag zu fragen, gilt jedoch als ungehörig und hat den unangenehmen Beigeschmack des Bettelns“, ergänzt Metschke. Dafür werde aber ein Lob über polnische Backwaren oder das polnische Bier gern angenommen. Aber Vorsicht: „Das polnische Bier hat einen fast so hohen Alkoholgehalt wie Bockbier und kann einem schnell zu Kopf steigen“, warnt der Experte. Wer das Bier, wie

Ein ungewohntes Bild für jemanden, der noch nicht in Polen war. Der Kreis bezeichnet die Damentoilette, das Dreieck die Herrentoilette.



FOTOS: ISTOCKPHOTO/EFENZI/TOMAP43, PRIVAT

„Mit einem angedeuteten Handkuss kann man höchstens bei den älteren Generationen punkten.“

Uwe Metschke, ehemaliger Vorsitzender der Deutsch-Polnischen Gesellschaft in Bremen



man salopp sagt, wegbringen möchte, stößt oftmals auf ein weiteres Problem. Denn manche Toiletten dort sind nur mit einem Kreis oder einem Dreieck gekennzeichnet. „Der Kreis bezeichnet die Damentoilette, das Dreieck das Pendant für den Herrn. Wer das vergisst, muss gegebenenfalls warten, bis jemand rauskommt“, lautet Metschkes Empfehlung.

„Im Tagesgeschäft erweisen sich die Polen häufig als qualifizierte und harte Verhandler, vor allem wenn es um Fristen und Finanzen geht“, hat er festgestellt und rät diese Verhandlungen, wenn möglich, auf Englisch zu führen. Zudem sei eine Begleitung, die der Landessprache mächtig ist, von Vorteil. Schließlich habe er in der Vergangenheit mehrfach die Erfahrung gemacht, dass Polen in kritischen Situationen gern mal ihre Sprache als Geheimsprache untereinander nutzen. Wer das im Vorfeld ein wenig einschränken und gleichzeitig ein paar Pluspunkte sammeln möchte, sollte einfach ein paar polnische Begriffe in den Ring werfen. Zum Beispiel „Dzień dobry!“ (zu deutsch: Guten Tag), „Dziękuję!“ (Danke), „Proszę bardzo!“ (Bitte sehr), „Przepraszam!“ (Verzeihung) oder „Trudno“ (Pech gehabt / Dumme gelaufen). „Dann freut sich der Gastgeber über Ihre Landesaffinität, weiß aber gleichzeitig nicht genau, wie weit Ihre Sprachkenntnisse tatsächlich reichen“, gibt Metschke mit einem Augenzwinkern zu bedenken. Ein weiterer Tipp: Wer bereits erfolgreich ins Geschäft gekommen ist, sollte sich die Namenstage seiner Businesspartner im Kalender notieren und mit einem kleinen Präsent honorieren. Denn Namenstage sind in Polen wichtiger als Geburtstage.

Gemeinsam „backen“

Mit Blick auf das aktuelle politische Verhältnis zwischen beiden Ländern, verweist Metschke abschließend auf ein Zitat von Marek Prawda, dem Leiter der Vertretung der EU-Kommission in Warschau. Anlässlich der Verleihung des Viadrina-Preises der Europa-Universität an die Städte Bremen und Danzig sagte Prawda im vergangenen Jahr: „Die europäische Zusammenarbeit wird nicht nur daran gemessen werden, ob jeder sein Stück vom Kuchen abbekommt, sondern daran, ob jeder beim Backen mitmachen kann.“ Für Metschke eine perfekte Metapher, wie nicht nur politische, sondern auch geschäftliche Kooperationen bestens gelingen können. (bre)

„Das moderne Kulturland Polen allen näherbringen“



Interview mit Katarzyna Weichert, Vorsitzende der Deutsch-Polnischen Gesellschaft (DPG) in Bremen

Frau Weichert, wenn auf einer Skala von eins bis zehn der beste Wert zehn ist, wie eng sind Polen und Deutschland aus Ihrer Sicht miteinander verbunden?

Katarzyna Weichert: Polen und Deutschland haben ein besonderes und enges Verhältnis, welches durch bilaterale Verbindungen auf vielen Ebenen geprägt ist. Wenn ich die unterschiedlichen politischen Standpunkte und die wechselvolle Geschichte beider Länder einmal ausklammere und meine Einschätzung insbesondere auf die Qualität des zwischenmenschlichen Dialogs beziehe, dann würde ich das Miteinander mit einer Acht bewerten.

Woran machen Sie diese Einschätzung fest?

Das kann ich an vielen Faktoren festmachen. Neben den dynamisch wachsenden Handelsbeziehungen zwischen beiden Nationen sehe ich vor allem das zunehmende gesellschaftliche und kulturelle Miteinander, das sich nicht nur in Städte- und Regionspartnerschaften widerspiegelt, sondern auch auf der Ebene von Vereinen und privaten Initiativen sowie den deutsch-polnischen beziehungsweise polnisch-deutschen Gesellschaften. Nicht zu vergessen die zahlreichen schulischen und universitären Verbindungen, die Hochschulkooperationen und der stetige Austausch unterschiedlichster Jugendgruppen, zum Beispiel der Pfadfinder. All das trägt dazu bei, dass der gegenseitige Respekt und die Achtung voreinander wachsen und dass das Miteinander freundschaftlich und unkompliziert ist.

Wie ist die Deutsch-Polnische Gesellschaft in Bremen in diesen Prozess involviert?

In drei Jahren feiern wir als DPG in Bremen unser 50-jähriges Bestehen. Das heißt, seit Dezember 1975 engagieren wir uns für die Verbesserung der deutsch-polnischen Beziehungen und unterstützen die städtepartnerschaftliche Zusammenarbeit zwischen Bremen und Danzig. Dies gelingt uns insbesondere durch persönlichen Austausch und gegenseitige Besuche. Wir bringen Menschen zusammen, indem wir Ausstellungen, Vorträge, Konzerte, Lesungen, Filmvorführungen und weitere Veranstaltungen organisieren – mit dem Ziel, das moderne Kulturland Polen

allen Menschen näherzubringen. Ebenso fördern wir die deutsch-polnische Zweisprachigkeit und unterstützen Kinder, Jugendliche und Erwachsene, die in Bremen Polnisch lernen. Man kann also durchaus sagen, dass wir in Bremen der erste Ansprechpartner für alle Themen rund um Polen sind.

Welche Projekte standen in der jüngsten Vergangenheit oder stehen in den nächsten Monaten auf Ihrem Programm?

Der September war mit dem Polnischen Tag, den wir gemeinsam mit dem Focke-Museum organisiert haben, einem Kindertheater zum Thema Umwelt und einer Lesung gut gefüllt. Und auch in den nächsten Monaten wird unser Programm vielfältig sein. Für Kinder organisieren wir die Treffen des deutsch-polnischen Spielkreises und ein Kinder-Mitmach-Theater, das sich mit dem Thema Gotik beschäftigt. Für Jugendliche stehen ein Austausch zum Thema Graffiti mit unserer Partnergesellschaft TPN aus Danzig und weitere Projekte zur Förderung der Mehrsprachigkeit auf dem Programm. Die Erwachsenen sprechen wir überdies mit Lesungen und Konzerten an – und mit dem bereits zum vierten Mal stattfindenden Frauenforum, bei dem sich Frauen aus Bremen und Danzig zu verschiedenen Themen rund um ihren Alltag austauschen.

Trotz Ihrer positiven Bewertung des deutsch-polnischen Miteinanders gibt es doch bestimmt auch Bereiche, in denen Sie noch Optimierungsbedarf sehen, oder?

Es muss uns auf jeden Fall gelingen, mehr nach vorne zu schauen und wichtige Zukunftsthemen besser in den Fokus zu bringen – und damit insbesondere die jungen Menschen anzusprechen. Sie sind unser Zukunftspotenzial. Denn unsere Zukunft wird von den Menschen geprägt sein, die sich heute begegnen. Vor diesem Hintergrund will die DPG zukünftig auch stärker als bisher auf wirtschaftlichem Terrain agieren. Hierbei ist ein deutsch-polnisches Wirtschaftsforum in Bremen unser Wunsch, um neben den anfangs angesprochenen Aktivitäten einen zusätzlichen Schwerpunkt der seit April 1976 bestehenden Städtepartnerschaft zwischen Bremen und Danzig zu setzen.

FOTOS: DPG

Gesteuert aus Bremen

Grenzüberschreitende Transporte sind in der Schifffahrt die Norm. Nicht immer befindet sich allerdings der Versand- oder Zielort in Deutschland. Gerade bei solchen komplexen Crosstrades kommt es besonders auf die reibungslose Planung und Abwicklung an. Hansa Meyer Global setzt hier neben Büros in aller Welt vor allem auf das Know-how am Firmensitz in Bremen.

Die globale Wirtschaft gibt den Takt vor. Maschinen und Anlagen werden in aller Regel dort produziert, wo es entsprechend den jeweiligen Qualitätsstandards am kostengünstigsten ist. Und das ist schon lange nicht mehr vor allem in Europa, sondern oft in Asien. „Wurden früher beispielsweise Windkraftanlagen für den asiatischen Markt zumeist in Europa produziert, hat sich der Lieferstrom komplett umgedreht“, berichtet Jan-Dirk Schuisdziara, geschäftsführender Gesellschafter bei der Hansa Meyer Global Holding. „Unter anderem in China wurden massive Kapitalinvestitionen zum Aufbau einer lokalen Produktion getätigt, sodass viele Komponenten heutzutage dort produziert und in die gesamte Welt exportiert werden.“ ■■■





Mit insgesamt 360.000 Frachttonnen und Zulieferungen aus Europa und Asien ist das Zementwerk Yamama Cement in Riad in Saudi-Arabien das größte Industrieprojekt des Landes in den vergangenen zehn Jahren.

■ Und genau solche klassischen Anlagenbauer, die als Engineering Procurement Construction (EPC) bezeichnet werden, zählen zu den Kunden von Projektspediteuren wie Hansa Meyer Global. „Typischerweise planen, konstruieren und bauen diese Unternehmen solche Anlagen eigenverantwortlich bis zur Schlüsselübergabe an den Kunden und suchen sich dafür einen oder mehrere Spediteure“, erläutert Schuisdziara. „Ihr Firmenstandort spielt bei der Auftragsvergabe in der Regel kaum eine Rolle. So können beispielsweise Auftraggeber und Frachtzahler in Deutschland sitzen und uns in Bremen mit den Projektlieferungen bis zur Baustelle in Texas beauftragen. Die Zulieferungen erfolgen unter anderem per Container und als Breakbulk-Ladung per Schiff aus Shanghai.“

„Zwei Drittel unserer Verschiffungen erfolgen per Crosstrade.“

Jan-Dirk Schuisdziara, geschäftsführender Gesellschafter bei der Hansa Meyer Global Holding



Andere Sitten und Gebräuche beachten

Solche und ähnliche Vertragskonstellationen sind klassisches Crosstradegeschäft. In der Logistik werden damit grenzüberschreitende Transporte bezeichnet, bei denen der Versandort und auch der Empfangssitz in unterschiedlichen Ländern liegen. Für einen klassischen Projektspediteur wie Hansa Meyer Global gehört dies seit jeher zum Dienstleistungsportfolio. Was sich allerdings verändert hat, ist die Bedeutung dieses Geschäftssegments. „Vor 20 oder 30 Jahren war der Lieferanteil aus Deutschland mit etwa 70 bis 80 Prozent noch deutlich größer“, erinnert sich der geschäftsführende Gesellschafter. „Heute ist das Verhältnis umgedreht. Zwei Drittel unserer Verschiffungen erfolgen per Crosstrade.“ Etwas anderes gelte lediglich für die Luftfracht, wo der Anteil mit nur 15 Prozent deutlich geringer sei.

Je nach Branche, Anlagentyp und Komplexität des Projekts müssen im Rahmen eines solchen Projekts zum Teil Tausende Komponenten aus bis zu 20 verschiedenen Ländern in Kisten, Containern oder auch als Breakbulk-Ladung auf die gleiche Baustelle geliefert werden. Das geht nur mit ausreichender Expertise: „Wenn wir nicht fast 40 Jahre internationale Erfahrung und unser Netzwerk mit auf Projektladung spezialisierten Partnern hätten, könnten wir unser Geschäft nicht zuverlässig für unsere Kundschaft ausführen“, unterstreicht Schuisdziara. Dazu verfügt die Spedition über ein Kooperationsnetz mit 24 eigenen Büros und Partnern weltweit, das gerade erst um eine Firma in Texas und um ein neues Büro in Monterey in Mexiko erweitert wurde.

Zwar kennen die Kunden solche Herausforderungen bestens und wissen, dass Planungsänderungen auf der Lieferanten- und/oder der Baustellenseite auch im Ausland sehr üblich sind. Die Komponenten zum vereinbarten Zeitpunkt und im Budget auf die Baustelle zu bekommen, gelingt jedoch nur bei einer sehr engen Koordination zwischen den Lieferanten, den lokalen Dienstleistern wie Verpackungsbetrieb, Trucker und Leichter sowie den Häfen und dem Hauptverkehrsträger. Zudem gilt: Je komplexer die Transportanforderungen in den Ländern sind, beispielsweise die Verzollung, die Genehmigung von Schwer- und Übermaßtransporten sowie anspruchsvolle Verpackungen und Zwischenlagerung, desto mehr Experten werden vor Ort benötigt.

Datenaustausch mit den Kunden gewinnt an Bedeutung

Auch bei solchen Geschäften kommt der IT eine immer wichtigere Rolle zu: „Um bei komplexen Projekten mit teils über 100.000 Frachttonnen pro Einzelauftrag Transparenz herzustellen und auch die vertraglich vereinbarten Kennzahlen zu managen, investieren wir in die ständige Weiterentwicklung

Gute Planung und Erfahrung sind gefragt, um diese 300 Tonnen schwere Kolonne in einem texanischen Chemiepark zu heben und für den Transport vorzubereiten.



unserer Datensysteme“, berichtet Schuisdziara. „Wir können zum Beispiel Auftragsdaten aus dem SAP-System und anderen Datenbanken unserer Auftraggeber über die Schnittstelle direkt übernehmen und diese mit den Planungs- und Verschiffungsdaten inklusive der Dokumente von Hansa Meyer verknüpft darstellen.“ Darüber hinaus sind alle an der Transportkette beteiligten Unternehmen ebenfalls angebunden, sodass Echtzeitdaten mit der Ursprungsplanung gespiegelt und Abweichungen genau dokumentiert werden können.“

Kontrakte werden immer komplexer, Geschäftsbedingungen herausfordernder

Ob ein vermeintlich interessantes Projektgeschäft für das Unternehmen wirklich attraktiv ist, hängt maßgeblich von der Ausgestaltung des Logistikvertrags ab. Auch hier hat sich viel verändert: „In den vergangenen Jahrzehnten haben die Anforderungen sowohl auf der Kundenseite als auch juristisch ständig zugenommen“, berichtet Schuisdziara. „Hier gilt es, die Anforderungen genau zu erkennen und zu managen oder auch Sonderrisiken zu versichern.“ Unabhängig davon gelte: „Sind die Risiken nicht beherrschbar oder adäquat versicherbar, dann lehnen wir ab und benennen unsere Gründe. Wenn der Auftraggeber später feststellt, dass unsere Einschätzung richtig war, kommt er wieder auf uns zu.“

FOTOS: HANSA MEYER GLOBAL



Das schaffe Vertrauen und sei ein Grund, warum das Unternehmen seit Jahrzehnten mit vielen namhaften Unternehmen erfolgreich zusammenarbeite.

Durch die Pandemie und den Ukraine-Krieg sind die Herausforderungen im Logistikgeschäft und auch bei Crosstrades gestiegen. „Die Transportkosten haben sich vervielfacht: 40-Fuß-Flat-Racks werden derzeit für über 40.000 US-Dollar von Ost nach West verschifft. Vor zwei Jahren hätte die Frachtsumme vermutlich bei unter 10.000 US-Dollar gelegen“, berichtet Schuisdziara. „Je nach Trade sind der Platz an Bord und die Verfügbarkeit von Containern schwer planbar. Oftmals müssen Planungen zwei- bis dreimal verändert und den Tagesanforderungen angepasst werden. Der Aufwand nimmt dadurch erheblich zu, und daran kann leider auch die Digitalisierung nur wenig ändern.“

Trends bei Crosstrades insgesamt und Ausblick

„Auch wenn es im Welthandel immer mal wieder zu saisonalen Schwankungen und Problemen kommt, wird sich die Globalisierung nicht zurückdrehen lassen“, glaubt Schuisdziara. Wachstumsmärkte bleiben beispielsweise Australien für Mining, Öl und Gas sowie Energieprojekte, Nigeria mit Infrastruktur- und Energieprojekten sowie Saudi-Arabien.

„Ein gewisser Trend besteht darin, dass nun auch zunehmend die Lieferanten im Ausland in die Logistikerscheidung eingreifen, weshalb die Bedeutung eines effektiven Netzwerks mit eigenen Büros und Qualitätsstandards noch zugenommen habe. „Wir verfolgen seit dem Management-Buy-out 2021 eine kontinuierliche Wachstumsstrategie, die wir als Engineering Transports of Tomorrow‘ mit einer Vielzahl von Produkt- und Netzwerkerweiterungen auf vier Jahre angelegt haben. Ziel ist es, unser Netzwerk von derzeit 24 auf 30 Büros und 200 Millionen Euro Jahresumsatz auszubauen.“ (cb)

In China gefertigte Rotorblätter werden auf dem Wasserweg in Vietnams Hinterland transportiert.

FAKTEN

Hansa Meyer Global

Gründung: 1986, Management-Buy-out 2021

Firmensitz: Bremen

Niederlassungen: 24 eigene Büros weltweit

Geschäftsfeld: Projektspedition

Mitarbeiter: 230 weltweit

Umsatz 2021: 84 Millionen Euro

Weitere Informationen: www.hansameyer.com



Menschen sind nicht nur der Schlüssel für eine erfolgreiche Automatisierung und Digitalisierung, sondern auch in Zukunft unersetzbar.

Auf die Reise mitnehmen

Automatisierung, Digitalisierung – und dann? Wie sich diese Trends auf die Arbeit im Hafen auswirken, welcher Kompetenzen es künftig bedarf und welche Lösungsansätze es gibt, wird derzeit im Rahmen des IHATEC-Forschungsprojekts „Portskill 4.0“ erarbeitet. Fest steht bereits jetzt: Ohne Mitarbeiter wird es auch in Zukunft nicht gehen.

Die Erweiterung der IHATEC-Fördertöpfe auf Themen rund um der Aus-, Fort- und Weiterbildung gab den Anstoß: „Uns wurde dadurch die Tür geöffnet, konzeptionell den Hafen und auch uns selbst in diese Richtung weiterzuentwickeln und das Projekt „Portskill 4.0“ zu initialisieren“, berichtet Thomas Lührs, Projektleiter und Mitarbeiter des Konsortialführers maritimes kompetenzzentrum (ma-co). Weitere Partner sind die HHLA, die BLG LOGISTICS GROUP und Patient Zero Games sowie Verdi und der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) als assoziierte Partner.

Bei dem Projekt, das seit Dezember vergangenen Jahres und noch bis November 2025 läuft, geht es um zentrale Fragen der Zukunft in der Hafenwirtschaft: Welche Möglichkei-

ten ergeben sich durch die Digitalisierung und Automatisierung, und welchen Einfluss haben diese Entwicklungen auf den Menschen? „Wir schauen uns an, was die Technologie mit den Mitarbeitern macht“, unterstreicht Lührs.

„Portskill 4.0“ richtet sich insbesondere an Arbeitskräfte mit operativen Tätigkeiten wie Van-Carrier-Fahrer, Containerbrückenführer und Lascher. Angesprochen werden ebenso Mitarbeiter mit administrativen Tätigkeiten, beispielsweise Schiffsplaner, und solche, die sich um die Organisation und Steuerung eines Terminals kümmern. Zur dritten Gruppe zählen Techniker für Wartung und Service.

Untersucht werden insbesondere zwei Aspekte: zum einen, wie sich durch Automatisierung und Digitalisierung die Arbeitswelt verändert, und zum anderen, welche Auswir-



„Viele Tätigkeitsschwerpunkte verlagern sich zur Problemlösung hin, das heißt, Kompetenzen werden verschoben.“

Thomas Lührs, Projektleiter und Mitarbeiter des Konsortialführers ma-co (maritimes kompetenzzentrum)

kungen sich daraus auf rund 30 Jobprofile, die Bestandteil des Projekts sind, ergeben. Das heißt, ob es diese künftig in veränderter Form oder überhaupt noch geben wird. Darauf aufbauend wird geprüft, inwieweit sich die benötigten Kompetenzen der Mitarbeiter, etwa Kenntnisse und Soft Skills, verändern – von mittelfristigem Anpassungsbedarf bis zu neuen Kompetenzprofilen. „Hierzu ziehen wir auch Studien zur Arbeit 4.0 aus anderen Branchen heran“, betont Lührs.

Digitales Test- und Trainingscenter

Aus den Fragestellungen werden zwei Zielsetzungen entwickelt: Erstens soll ein digitales Test- und Trainingscenter entstehen, und zweitens sollen die sozioökonomischen Auswirkungen untersucht werden. „Für das digitale Test- und Trainingscenter setzen wir auf Lernwelten mit Computersimulationen, Videoleinwänden, AR- und VR-Brillen und entwickeln Trainingsszenarien für verschiedene Jobprofile und Rollen“, erläutert der Projektleiter.

Inhaltlich kann es dort um Fachliches wie digital-technische Fähigkeiten ebenso gehen wie um Soft Skills, beispielsweise Teamfähigkeit und Problemlösungskompetenz. Ein besonderer Vorteil des vernetzten digitalen Trainings: Hier lassen sich Lerninhalte gut im Kontext der Gesamtprozesse vermitteln. „Künftig ist immer mehr Wissen für das große Ganze erforderlich, zum Beispiel, wie sich eine Handlung auf die gesamte Lieferkette auswirkt“, betont Lührs.

Wichtig sei es zudem, Flexibilität und Lernbereitschaft zu fördern, weil sich die Welt künftig deutlich schneller verändern wird. „Lebenslanges Lernen wird weiter an Bedeutung gewinnen“, erwartet Lührs. „Deshalb werden informelles Lernen und Lernmethodik an Bedeutung gewinnen.“ Im Trainingscenter sollen daher auch webbasierte Anwendungen und Apps für Smartphones entwickelt werden, mit denen die Mitarbeiter dann im Alltag weitertrainieren können.

Eine besondere Herausforderung sei es allerdings, die Aus- und Weiterbildung neben dem Job so sinnvoll und interessant wie möglich zu gestalten, damit Mitarbeiter auch über einen längeren Zeitraum fünf bis zehn Minuten täglich am Ball bleiben. Außerdem sei es für viele Arbeitgeber noch

nicht selbstverständlich, dass sich ihre Mitarbeiter während der Arbeitszeit fortbilden und eigenständig Trainingseinheiten durcharbeiten.

Sozioökonomische Auswirkungen

Dass der Kulturwandel aufgrund von Digitalisierung und Automatisierung auch Sorgen schürt, wird im Rahmen des Projekts stets im Blick behalten. Neben dem Lernen im digitalen Test- und Trainingscenter geht es daher mithilfe von Gesprächen und der Analyse von Studien auch um die Untersuchung der sozioökonomischen Auswirkungen. „Die Befürchtung, dass durch die zunehmende Automatisierung und Digitalisierung Jobs in der Hafenwirtschaft verloren gehen, ist natürlich groß“, sagt Lührs. „Dabei bedeutet beides in vielen Fällen nicht, dass die bisherige Tätigkeit komplett wegfällt.“

Ein Beispiel: Wenn der Schiffsplaner heute die Daten für den Stauplan manuell eingibt, kann das zwar künftig auch künstliche Intelligenz übernehmen. Doch diese ist nur so gut, wie sie programmiert wurde. Menschen bedarf es weiterhin dafür. Allerdings: „Viele Tätigkeitsschwerpunkte verlagerten sich zur Problemlösung hin, das heißt, Kompetenzen würden verschoben“, so Lührs.

„Uns ist es wichtig, die Menschen auf dieser Reise in eine sich stark verändernde Arbeitswelt mitzunehmen“, stellt der Projektleiter heraus. So sei es nicht damit getan, beispielsweise Brückenfahrer nicht mehr oben, sondern im Leitstand einzusetzen. Im Projekt gehe es vielmehr darum, wie Mitarbeiter anders qualifiziert werden und welche Trainingsmaßnahmen erforderlich sind, wenn sich ihre Jobs verändern.

„Wir wollen Handlungsempfehlungen auch in Richtung der Arbeitgeberseite geben, um den Kulturwandel zu unterstützen und Changeprozesse umzusetzen“, so Lührs. „Daher müssen wir stets berücksichtigen, was solche Veränderungen mit den Mitarbeitern machen. Es gilt herauszufinden, wer für welche Jobs geeignet ist, wer was will und was mit denjenigen ist, die das nicht wollen.“ Viele Projekte verzögerten sich oder scheiterten nur, weil die Betroffenen Blockaden aufbauen, meint Lührs. „Man muss daher unbedingt die Menschen entsprechend coachen und mitnehmen.“ (cb)

FAKTEN

Projekt Portskill 4.0

Inhalt: Hafendarbeit der Zukunft

Laufzeit: Dezember 2021 bis November 2025

Verbundkoordinator: maritimes kompetenzzentrum (ma-co)

Partner: BLG LOGISTICS GROUP, HHLA, Patient Zero Games, Verdi und Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS)

Projektvolumen: 3,2 Millionen Euro

Förderung: Innovative Hafentechnologien (IHATEC)

Weitere Informationen: www.ma-co.de

Volle Kraft voraus – mit Schleppervielfalt und Anstand

Im Jahr 1905 unter dem Namen Fairplay Schleppdampfschiffs-Reederei Richard Borchard gegründet, zählt die Fairplay Towage Group heute zu den führenden Schleppunternehmen Europas. „Während dieser Zeit hat sich die Schifffahrt vehement verändert, vor allem durch die Containerisierung. Wir sind auf diesem Weg immer mit der Zeit gegangen und haben unseren Kunden stets passgenaue Lösungen angeboten. Was dabei geblieben ist, ist unser Versprechen, unsere Dienstleistungen zu einem fairen Preis, mit Anstand und Ehrlichkeit zu offerieren. Das spiegelt sich auch in unserem Namen wider“, so Holger Schwesig, Managing Director der Fairplay Towage Group.



Mit dieser Philosophie ist das Unternehmen in den vergangenen 117 Jahren gut gefahren. Inzwischen ist man seit dem Zusammenschluss von Fairplay Towage und Bugsier im Jahr 2017 in 29 europäischen Häfen präsent: unter anderem in Hamburg, Rotterdam und Antwerpen, aber auch in Bremen, Bremerhaven, Brake, Nordenham und Wilhelmshaven sowie in Rostock, Wismar und Mukran. Ebenso ist die Gruppe in den polnischen Häfen Gdynia, Swinemünde und Stettin vertreten. Von diesen und zahlreichen weiteren Standorten aus bietet Fairplay Towage seine maritimen Dienstleistungen weltweit mit insgesamt 105 Schleppern an, die dank ihrer leistungsstarken Antriebsanlagen mit bis 5.500 Kilowatt und einem Pfahlzug von bis zu 105 Tonnen für die unterschiedlichsten Anforderungen geeignet sind.

Zahlreiche Lösungen unter einem Dach

Das Rückgrat der Gruppe bilden die Seeschiffsassistentz, der Offshore-Service, die Long-Distance-Verschleppungen und der Küstenschutz. Im Zuge der Schiffsassistentz

werden mit einem oder mehreren Schleppern Schiffe jeglicher Art – vom Containerschiff über den Massengutfrachter bis zum Großtanker – sicher im Hafen manövriert, während der Offshore-Service unter anderem das Versetzen von Ölplattformen sowie die Verschleppung von Docks und Hubplattformen für die Offshore-Windenergie umfasst. „Bei den Long-Distance-Verschleppungen kann es sogar passieren, dass wir ein Schiff von den Bahamas nach Bremerhaven bringen“, erläutert Schwesig. Besonders stolz ist der Manager darauf, dass Fairplay als Gründungsmitglied der Arbeitsgemeinschaft Küstenschutz dem Bund derzeit die drei Spezialschlepper „Baltic“, „Fairplay 35“ und „Nordic“ zur Verfügung stellt, um in Notfällen helfen und Schäden an der Umwelt abwenden zu können.

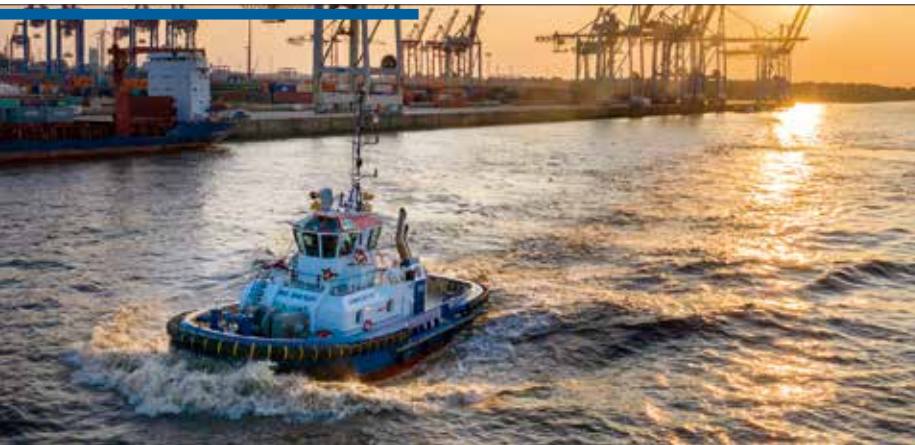


Die „Vilm“ ist eines von fünf Ölbekämpfungsfahrzeugen, die die Fairplay Towage Group im Auftrag von Bund und Ländern bereedert.

Über diese vier Hauptstandbeine hinaus umfasst das Leistungsspektrum der Fairplay Towage Group auch Ponton-Transporte, Bergungen, Festmacherei sowie klassische Werftarbeiten, Schiffsreparaturen und Spezialstahlbau, wobei die letzten drei Aktivitäten allesamt über die Hamburger Werft Theodor Buschmann angeboten werden. „Last, but not least werden unsere Aktivitäten durch die Unfallbekämpfung abgerundet, bei der wir seit über 20 Jahren im Auftrag von Bund und Ländern mehrere Ölbekämpfungsfahrzeuge bereedern. Im Moment sind dies die fünf Einheiten ‚Knechtsand‘, ‚Vilm‘, ‚Mposs‘, ‚Kiel‘ und ‚Westensee‘“, so Schwesig.

Plädoyer für bessere Hafenkooperationen

Rückblickend auf die Entwicklungen der vergangenen zweieinhalb Jahre resümiert er: „Sowohl Corona als auch der Krieg in der Ukraine hatten bisher nur bedingten Einfluss auf unser Tagesgeschäft. Was sich verändert hat, ist die Tatsache, dass die Schiffe unregelmäßiger in die Häfen kommen. Aber bisher waren wir immer flexibel genug, um uns auf diese Anforderungen einzustellen.“ Diese Art der Flexibilität vermisst Schwesig jedoch insbesondere in der Zusammenarbeit unter den deutschen Seehäfen: „In Deutschland fehlt es an einer Gesamtstrategie, um im internationalen Wettbewerb besser aufgestellt zu sein. Hier gilt es vor allem, alte Animositäten und Überheblichkeiten über Bord zu werfen und gemeinsam an Lösungen zu arbeiten, die über die eigenen Hafengrenzen hinausgehen. Wenn man enger miteinander kooperieren würde, wären die Chancen erheblich größer, zum Beispiel gegen Rotterdam und Antwerpen zu punkten, deren Effizienz und Zusammenspiel mit anderen Häfen aus meiner Sicht beeindruckend ist.“



FAKTEN

Fairplay Towage Group

Gegründet: 1905

Hauptsitz: Hamburg

Zur Gruppe gehören:

- Fairplay Towage,
- Bugsier, Theodor Buschmann und je 50 Prozent Anteil an Multraship Towage & Salvage und Antwerp Towage

Flotte: 105 Schlepper

Mitarbeiter: ca. 1.030

Die Fairplay Towage Group ist mit 105 Schleppern unterschiedlichster Art in 29 europäischen Häfen im Einsatz.

Umweltschutz und Nachwuchsarbeit im Visier

Als größte Herausforderungen der nächsten Jahre betrachtet Schwesig das Thema Dekarbonisierung sowie die Suche nach umweltfreundlicheren Kraftstoffen und Technologien mitsamt der dafür erforderlichen Infrastruktur. Das sei seiner Ansicht nach aber keine Angelegenheit, die die Unternehmen im Alleingang realisieren könnten, sondern eine Aufgabe, die nur im Zusammenspiel zwischen den verschiedenen maritimen Playern und der Politik zu meistern sei. „Wir sind bereits im engen Austausch mit Hafenbehörden, Lotsen, Festmachern und anderen Dienstleistern in den Häfen, um für unsere Anforderungen neue Lösungen zu finden. So arbeiten

wir beispielsweise mit Unterstützung des Dienstleisters Lion Rock an einem Fuel-Efficiency-Projekt, in dessen Rahmen wir unseren Kapitänen in Rotterdam hilfreiche Tipps zur Spriteinsparung an die Hand gegeben haben. Da wir damit nach jüngsten Ergebnissen bis zu 30 Prozent Kraftstoff einsparen können, haben wir dieses Konzept nun auch auf andere Häfen ausgeweitet.“

In Sachen Zukunftsplanungen seines Unternehmens rührt Schwesig dann auch noch die Werbetrommel für eine Ausbildung bei Fairplay Towage und wirft gleichzeitig seine Schleppleinen im übertragenen Sinne nach möglichen Nachwuchskräften aus: „Wir sind eine der letzten großen deutschen Reedereien, die die Ausbildung zum Schiffsmechaniker anbieten und anschließend Berufsoptionen bis hin zum Kapitän ermöglichen. Letzterer hat auf einem Schlepper nicht nur viel Verantwortung, sondern, wie ich finde, auch attraktive Arbeitszeiten.“ So gebe es nach einer Woche an Bord eine Woche frei – anders als bei einem Kapitän auf See, der oft bis zu sechs Monate lang von zu Hause weg sei. Dabei hat Schwesig noch nicht einmal betont, wie faszinierend es wohl sein muss, im Vergleich zum Schlepper bis zu zehn Mal so große Containerschiffe und Kreuzfahrtriesen zentimetergenau durch den Hafen zu bugsieren. (bre)

Weitere Informationen:
www.fairplay-towage.de



„In Deutschland fehlt es an einer Gesamtstrategie, um im internationalen Wettbewerb besser aufgestellt zu sein.“

Holger Schwesig, Managing Director bei der Fairplay Towage Group



FOTOS: FAIRPLAY TOWAGE GROUP

2022
OKTOBER



SAVE THE DATE

Die Pandemie macht es immer noch schwer, zuverlässige Aussagen zu treffen, wann und in welchem Umfang geplante Veranstaltungen stattfinden. 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 wird es bestimmt noch kurzfristige Verschiebungen geben. Deshalb sind die nebenstehenden Angaben ohne Gewähr. Wir bitten Sie, diese noch einmal zeitnah zu prüfen oder auf unsere Website www.logistics-pilot.com/event-kalender/ zu schauen. Vielen Dank für Ihr Verständnis!



NOVEMBER

- 29.9. – 2.10.2022 Deutscher Schifffahrtstag**
www.deutscher-schifffahrtstag.de
Bremen/Bremerhaven, Deutschland
- 30.9. – 3.10.2022 Wilhelmshaven Sailing-Cup**
www.wilhelmshaven-sailing-cup.de
Wilhelmshaven, Deutschland
- 4. – 6.10.2022 Expo Real**
www.exporeal.net
München, Deutschland
- 13.10.2022 BHV-Hafenclub**
www.bhv-bremen.de
Bremen, Deutschland
- 19. – 20.10.2022 Hydrogen Technology Expo**
www.hydrogen-worldexpo.com
Bremen, Deutschland
- 3.11.2022 Logistics Talk**
www.bremenports.de/veranstaltungen
Stuttgart, Deutschland
- 5. – 10.11.2022 CIIE China International Import Expo 2022**
www.ciie.org
Shanghai, China
- 8.11.2022 BHV-Hafenclub**
www.bhv-bremen.de
Bremen, Deutschland
- 8. – 10.11.2022 transport logistics Americas**
www.tl-americas.org
Miami, USA

KOMPAKT

BREMEN. **Andrea Eck**, seit 2017 Vorstandsmitglied bei der BLG LOGISTICS und dort

zuständig für den Geschäftsbereich Automobile, verlässt das Unternehmen zum 31. Dezember 2022. Ihr Vorstandsamt legte sie bereits Ende August nieder. Die Leitung des Geschäftsbereichs Automobile hat der Vorstandsvorsitzende Frank Dreeke interimistisch übernommen. „Wir bedanken uns für ihren großen Einsatz und ihren wertvollen Beitrag zum Unternehmenserfolg. Wir wünschen ihr für ihre Zukunft alles erdenklich Gute“, so der Aufsichtsratsvorsitzende Dr. Klaus Meier. Die Nachfolge von Eck stand zu Redaktionsschluss noch nicht fest.

HOLZWICKEDE. **Jan Harnisch** (links) und **Tobias König** wurden zu neuen globalen

Co-CEOs von Rhenus Air & Ocean ernannt. Zu den spezifischen Schlüsselbereichen von König gehören die Entwicklung strategischer Kundenbeziehungen und Branchen, das Marketing und die Positionierung von Rhenus. Harnischs Aufgaben werden unter anderem darin bestehen, die Richtung für das Volumenwachstum, Produkt- und Dienstleistungsinnovationen sowie die Verbesserung der operativen Exzellenz vorzugeben.

Claus Hansen ist neuer bremenports-Repräsentant in Wien

BREMEN/WIEN. Die bremischen Häfen werden in Österreich künftig durch den Logistikexperten **Claus Hansen** vertreten. Anlässlich des Logistics Talks in Wien hat Robert Howe Mitte September den neuen bremenports-Repräsentanten vorgestellt. „Claus Hansen verfügt über 40 Jahre Erfahrung in der Branche, die er jetzt für die bremischen Häfen einsetzen wird“, unterstrich der bremenports-Geschäftsführer. „Damit werden wir auch künftig ausgezeichnet in diesem für uns so wichtigen Partnerland vertreten sein.“ Howe bedankte sich überdies bei Alfred Wolfram, der seit 2013 die bremischen Häfen in Wien repräsentierte. „Alfred Wolfram hat dazu beigetragen, dass Bremens Häfen für Österreich eine zentrale Drehscheibe für den Warenumschlag sind.“



Claus Hansen war über Jahrzehnte in Kopenhagen bei Maersk Line beschäftigt und dort zuletzt für das globale Feedernetzwerk verantwortlich. In Österreich bekleidete er unter anderem bei Rail Cargo Austria eine verantwortliche Position. „Österreichs Wirtschaft ist auf die Häfen und Länder um uns herum angewiesen – und auf ein sehr effizientes Binnennetz. Wir müssen noch mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagern. Mit dem hervorragenden Angebot auf der Schiene sind die bremischen Häfen deshalb der ideale Partner für Österreichs starke Wirtschaft.“

Paul übernimmt K+N-Chiefsessel

SCHINDELLEGI. Anfang August erfolgte bei Kühne + Nagel der angekündigte CEO-Wechsel von Detlef Trefzger zu **Stefan Paul**. Der Ende dieses Jahres 60 Jahre alt werdende Trefzger zog sich nach neun Jahren aus privaten Gründen von der Position zurück. Mit Paul rückte ein erfahrener KN-Mann an die operative Spitze. Zwischen 1997 und 2013 war Paul in mehreren Führungspositionen bei DHL tätig, ehe er zurück zu KN wechselte. In der Geschäftsleitung ist er für Landverkehr und den weltweiten Vertrieb verantwortlich.



TO Group holt Automotivemanager

BREMEN/DUBAI. Die Bremer Transport Overseas Group hat im Juli **Richard Hall** im Zuge ihrer Expansion in Dubai eingestellt. Dort bringt Hall als Sales Director seine Kompetenz im Bereich Commercial Vehicles ein. Zudem soll er die Dienstleistungen der TO Group verstärkt in den Regionen Nahost, Asien-Pazifik und Afrika vermarkten. Hall ist seit über 20 Jahren in der Automotivebranche tätig und war zuletzt als Head of Sales bei MAN Truck & Bus in Dubai tätig. Zuvor arbeitete er für Daimler in Singapur.



Combi Lift verstärkt sich im Kombipack

BREMEN. Die Bremer Projektspedition Combi Lift hat sich Verstärkung geholt. Seit August ist **Jens Siedentopf**, zuvor Head of Breakbulk & Projects bei der niederländischen Reederei Samskip, als General Manager für die Tochtergesellschaft der Harren & Partner Group tätig. In seiner neuen Funktion soll er neue Märkte und Regionen erschließen. Siedentopf hat Samskip aber nicht allein in Richtung Combi Lift verlassen. Mit ihm wechselte Nico Seedorf, der dort nun als Logistics Manager unter Vertrag steht.

Wechsel an BAG-Spitze

KÖLN. Seit Mitte August ist **Christian Hoffmann** neuer Präsident des Bundesamts für Güterverkehr (BAG). Im Januar 2019 wurde der 45-Jährige zum Vizepräsidenten des Bundesamts für Güterverkehr ernannt. Zuvor arbeitete der studierte Jurist in verschiedenen Bereichen der Behörde als Außenstellenleiter sowie Referats- und Abteilungsleiter. Sein langjähriger Vorgänger an der BAG-Spitze, Andreas Marquardt, ist inzwischen wieder in das Bundesministerium für Digitalisierung und Verkehr zurückgekehrt.



L.I.T. erweitert im Doppelpack

BRAKE. Die L.I.T. Gruppe hat jüngst die Geschäftsführung in zwei ihrer Tochterunternehmen ausgebaut. Während **Michael Borowski** (l.) in die Führungsriege von L.I.T. Air & Sea berufen wurde, verstärkt **Robert Hennemann** (r.) selbige bei L.I.T. Cargo. Mit der Erweiterung der Geschäftsführung reagiert die Braker Unternehmensgruppe auf das Wachstum beider Gesellschaften. Borowski ist seit 2018 für die L.I.T. Gruppe tätig, Hennemann verantwortete zuletzt die operativen Geschäfte und das Fahrpersonalmanagement von L.I.T. Cargo.



Neuer technischer Geschäftsführer bei NPorts

OLDENBURG. Der bisherige Leiter der NPorts-Niederlassung Emden wird neuer technischer Geschäftsführer. In einer Übergangszeit übernimmt **Volker Weiß** (Mitte) ab Oktober die Aufgaben von **Folker Kielgast** (rechts), der bisher mit **Holger Banik** (links) ein Geschäftsführungsduo bildete und Ende dieses Jahres in den Ruhestand geht. Seit 2016 leitet Weiß den mit rund 200 Beschäftigten größten Standort der Hafengesellschaft und verantwortet das Management der Investitions- und Sanierungsmaßnahmen, die Hafenplanung und das Liegenschaftswesen sowie die Akquisition und Kundenbetreuung.

Blättern. Klicken. Oder Wischen.

Lesen Sie den LOGISTICS PILOT auf Papier, online oder mobil. Auf unserer Website finden Sie ausgewählte Inhalte unseres Magazins und können die verschiedensten Regionen der Welt aus einer neuen Perspektiven kennenlernen.

www.logistics-pilot.com

Für iOS:



Für Android:



AUSGABE
DEZEMBER
2022

Themenschwerpunkt: D-A-CH

Laut Statista gehört die D-A-CH-Region mit einer Bevölkerung von über 100 Millionen Einwohnern und einer gemeinsamen Wirtschaftsleistung von mehr als fünf Billionen US-Dollar zu den wichtigsten und wohlhabendsten Regionen weltweit. Beim genauen Blick auf Deutschland, Österreich und die Schweiz zeigt sich jedoch, es gibt nicht nur Gemeinsamkeiten ...

Point of View

Dennis Lühr, Head of Sales, Saacke GmbH
zum Themenschwerpunkt Dach

„ Mit circa 50 Millionen Erwerbstätigen ist die DACH-Region ein wichtiger Wirtschaftsstandort, der auch daran gemessen wird, wie innovativ, flexibel und emissionsarm er sich den neuen Logistik-anforderungen stellt. Trotz stetig steigender Transportbedarfe sind es gerade die aktuellen geopolitischen Entwicklungen, die nun auch innerhalb der DACH Region zu spürbaren Einschränkungen geführt haben. Dennoch sollten Transportlösungen für Rohstoffe, produzierte Güter oder Passagiere vor allem effizient, nachhaltig und letztendlich bezahlbar gestaltet werden. Daher ist es umso wichtiger, dass der Ausbau der Infrastruktur höchste politische Priorität im deutschsprachigen Zentrum der EU erlangt.

Wir erleben Tag für Tag, welche Vorteile ein zügiger Ausbau der A20, die schnellere Fertigstellung des Brennerbasistunnels oder des Gateways Basel Nord für uns, aber auch volkswirtschaftlich haben könnte. Diese und weitere Investitionen sind zu tätigen, Kosten zu scheuen hilft nicht. Im Gegenteil, zusätzliche neue und alternative Transportlösungen müssen erarbeitet und schnell auf den Weg gebracht werden. Auch die Unabhängigkeit von Lieferketten steht bei vielen Unternehmen auf der Management-Agenda. Neben den gestiegenen Kosten für Rohstoffe und Energie drücken die geopolitischen Auswirkungen weiter auf die Bilanzen. Eine Anpassung des Geschäftsmodells oder gar eine Verlagerung des Produktionsstandorts kann hierzu als geeignetes Mittel eingesetzt werden. Sprich weitere Abwanderungen aus der Region könnten die Folge sein.

Rhein-Ruhr, Balkan und Südwesteuropa können ideal mit trimodalen Verkehren verbunden werden. Dennoch sind Zeit und Kostentransparenz noch ausbaufähig. Und die Pegelstände der großen Ströme durch Europas Herz haben zuletzt bei vielen Logistikern Sorgenfalten auf der Stirn hinterlassen. Das Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik berichtet, dass 5,5 Prozent der gesamten CO₂-Emissionen durch Transport und Logistik verursacht werden. Saacke bietet schon heute die notwendigen technischen Lösungen an, um emissionsarm – und damit nachhaltiger – Seetransporte gewährleisten zu können. Hier ist nicht nur in der DACH-Region noch viel zu tun!



LOGISTICS PILOT
ISSN 2195-8548

Herausgeber:
bremenports GmbH & Co. KG
Hafenstraße 49, 28217 Bremen
www.bremenports.de
Ronald Schwarze
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 10. 11. 2021
www.bremenports.de/logistics-pilot

Verlag:
DVV Media Group GmbH
Heidenkampsweg 73-79, 20097 Hamburg
www.dvvmedia.com

Projektmanagement:
Thorsten Breuer, verantwortlich;
Sven Mentel, Anna Schönal

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

Layout:
Monique Dobrzalak
freelanceexpress.de/freelancer/modo-design-3212

Druck:
müllerdtizen, Bremerhaven
www.muellerdtizen.de

gedruckt auf 100 % recyceltem FSC Papier

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 verfügbar. Bitte scannen Sie dafür den QR-Code. Außerdem finden Sie uns auf 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, 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 Hafen- und Logistikvertretung e. V.
- JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG
- Seaports of Niedersachsen GmbH

FOTOS: VECTORSTOCK/SIRANAMWONG, SAACKE

**Niedersachsen
Ports**

Karriere im Hafen

Alle aktuellen Jobangebote und weitere Informationen finden Sie in unserem Karriereportal unter www.nports.de/karriere



Folgen Sie uns auf     

HAFEN
ENTWICKLUNGS
KONZEPT→2035



Die wirtschaftliche Entwicklung des Landes Bremen wird entscheidend durch seine Häfen geprägt. Sie bilden das ökonomische Rückgrat des Bundeslandes. Ziel bremischer Politik ist es, diese Schlüsselrolle weiter zu erhalten und auszubauen. Das HEK 2035 (Hafenentwicklungskonzept) hat alle am Hafenwirtschaftsgeschehen Beteiligten mit einbezogen. Es wird Perspektiven aufzeigen und beschreiben, wie das Land diese Ziele erreichen will.

HEK
HEK
HURRA●



Sichern Sie sich schon jetzt
Ihre gedruckte HEK-Ausgabe,
die im Spätsommer erscheint:
marketing@bremenports.de

#ausgeHEKt