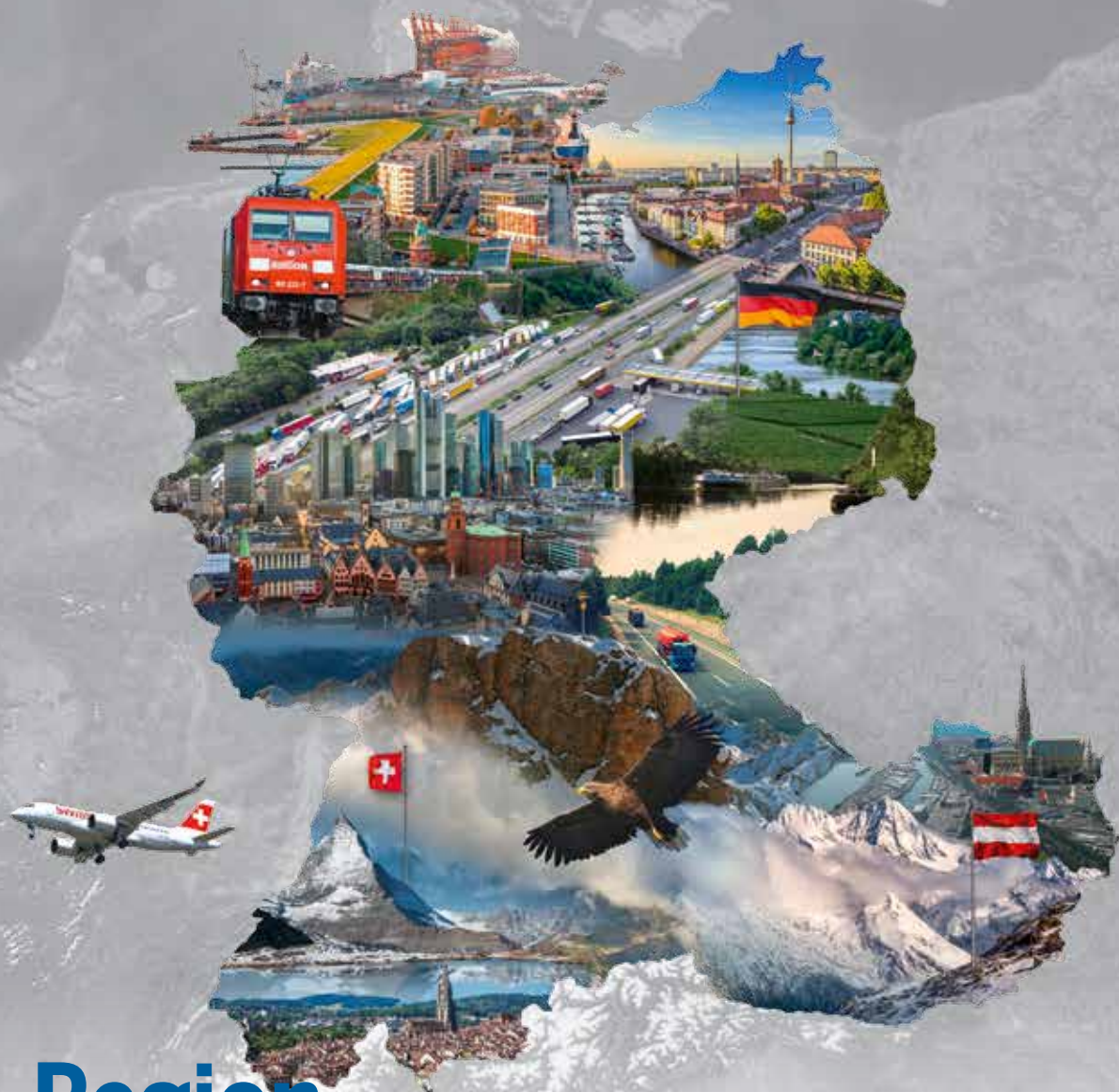


AUSGABE
DEZEMBER
2022

 GERMAN PORTS

LOGISTICS PILOT

Magazin für Häfen, Schifffahrt und Logistik



D-A-CH-Region – Belastungsprobe hoch drei

Zeit ist knapp, Zeit ist Geld ...

Logistiker aus unseren Nachbarländern halten den Deutschen den Spiegel vor

Seite 16

Hinterland heißt nicht hinterwäldlerisch

Blick auf den Stand der Digitalisierung in Osnabrück und Nürnberg

Seite 21

Ostfriesischer „Spezialkatamaran“

Ostfriesische Volksbank unterstützt die Schifffahrt gleich doppelt

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

TITELBILD MONTAGE: SONJA MATTHEES; FOTOS: NASA EARTH OBSERVATORY; ISTOCK; BLUEJAYPHOTO, OLLO, PIXABAY; JÜRGEN SIEBER, ERICH WESTENDORF, SHARKOLOT, TIM MRZYGLOD, GP PHOTOGRAPHY, PASCAL BECKMANN, LEONHARD NIEDERWÄRMER, REINHOLD SILBERMANN, CHRISTEL, JORN HELLER, JACHEN DORTA, WALDEMAR ZIELINSKI, ANDREAS160578, SARAH, PETER H, CHARLES, FOTO SEITE 3: PRIVAT

„Näher am Meer als gedacht“

Kay Christian Hillmann, Honorarkonsul der Schweiz im Land Bremen



Liebe Leserinnen und Leser,

die D-A-CH-Region ist eine der wichtigsten Wirtschaftsregionen weltweit. Dabei wird die Schweiz als Binnenland ohne eigene Seehäfen selten mit dem Meer und der Seefahrt in Verbindung gebracht. Im Alpenland mit Bergen und Seen wird vom Meer höchstens geträumt. Nicht aber wenn es um den Handel mit Gütern aus und in alle Welt geht. Die Hochseeschifffahrt spielt, wie auch die europäischen Binnenwasserverbindungen, eine wichtige Rolle für den Güterverkehr der Schweiz. Dies betrifft den Im- und Export gleichermaßen. Der Großteil des Warenaustauschs der Schweiz mit Nordamerika und Asien wird über Genua und die Nordseehäfen abgewickelt.

Die leistungsstarken Häfen Bremens, Bremerhavens und Niedersachsens spielen für die Schweiz eine wichtige Rolle. Bremen nimmt im Automobilimport eine dominierende Rolle ein, aber auch im Export in den Bereichen containerverschiebbarer Produkte sowie im Spezial- und Großmaschinenbau. Der Gesamtumfang des Umschlags der bremischen Häfen für den Schweizer Markt betrug 2021 rund 510 Millionen Euro. Die Schweizer Unternehmen sind somit ein wichtiger und über die Jahre hinweg zuverlässiger Handelspartner für die beiden deutschen Bundesländer.

In die Schweiz gelangen die Güter aber selten per Schiff. Im Jahr 2019 (also noch vor der Pandemie) betrug der Anteil des Straßengüterverkehrs am gesamten Güterverkehr von Deutschland in die Schweiz 84,7 Prozent und von der Schweiz nach Deutschland sogar 91,4 Prozent. Für den alpenquerenden Güterverkehr ist die Anbindung an das Schienennetz essenziell. 72 Prozent der Güter werden im Schweizer Alpenraum per Güterzug transportiert.

Vor dem Hintergrund des prognostizierten Zuwachses des Seehafenumschlags soll nochmals auf die von Deutschland in Teilen schon zugesagten Investitionen für die Hinterlandanbindung per Schiene hingewiesen werden, um vor allem den Zustand der transnationalen Verbindungen zu verbessern. Nur ein abgestimmtes und leistungsfähiges Gesamtsystem, welches Seehafenlogistik, Schiene und Straße integriert, gewährleistet eine zügige, sichere, kosteneffiziente und ökologische Logistik von der Küste und in die Schweiz. Aus Sicht der Schweizer Wirtschaft ist es essenziell, dass die Leistungsfähigkeit der bremischen Häfen und ihre Anbindung an die Verkehrsträger gewährleistet und den Zukunftsanforderungen gewachsen ist. Denn auch wenn die Schweiz nicht auf das Meer sehen kann, so hat sie doch das Meer – und Bremen – stets im Blick.

Ihr Kay Christian Hillmann

LOGISTICS PILOT digital!

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



AUSGABE
**DEZEMBER
2022**

Themenschwerpunkt:
D-A-CH

	4	Impression Zahlen und Fakten rund um D-A-CH
	6	News Meldungen aus der Branche
	10	Main Topic Belastungsprobe hoch drei
	16	Behind The Scenes Zeit ist knapp, Zeit ist Geld – zack, zack!
	18	Logistics Story Flexibel in die Regionen und durch die Krise
	21	Digitalisation Hinterland heißt nicht hinterwäldlerisch
	24	Portrait Ostfriesischer „Spezialkatamaran“
	26	Events Wichtige Termine der nächsten Monate
	28	People Meldungen aus der Branche
	30	Preview & Imprint

Alles eine Frage der Perspektive

Deutschland, Österreich und die Schweiz gehören mit zu den wichtigsten Akteuren im Welthandel. Auch untereinander bestehen enge Handelsbeziehungen. So ist Deutschland für Österreich und die Schweiz der wichtigste Handelspartner. Umgekehrt belegt Österreich den siebten Platz und die Schweiz Platz acht im deutschen Außenhandelsranking 2021. Dabei gestaltet sich der Handel zwischen Deutschland und Österreich in der Regel unkomplizierter als mit der Schweiz, da diese kein Mitglied der Europäischen Union ist.

Bezogen auf die Größe der einzelnen Länder und die Zahl ihrer Einwohner liegt Deutschland klar vor Österreich und der Schweiz. Blickt man allerdings auf die Liste der Länder mit dem größten Bruttoinlandsprodukt im Jahr 2021, so kehrt sich die Perspektive um. Hier hat die Schweiz deutlich die Nase vorn und belegt nach Angaben von Statista Platz drei mit 93.719 US-Dollar pro Einwohner. Auf Platz 14 folgt Österreich mit 53.367 US-Dollar, auf Platz 18 Deutschland mit 50.794 US-Dollar pro Kopf der Bevölkerung.



Deutschland	
Hauptstadt:	Berlin
Einwohner 2021:	83,2 Mio.*
Fläche:	357.580 km ²
BIP/Kopf 2022:	51.104 US-\$*
Wichtigste Einfuhrgüter 2021 ↓	
1. Chemische Erzeugnisse	14,5 %
2. Kfz und -Teile	9,0 %
3. Maschinen	8,9 %
Wichtigste Ausfuhrgüter 2021 ↑	
1. Chemische Erzeugnisse	17,7 %
2. Maschinen	15,4 %
3. Kfz und -Teile	14,5 %
Hauptlieferländer 2021	
1. China	11,9 %
2. Niederlande	7,6 %
3. USA	6,1 %
Hauptabnehmerländer 2021	
1. USA	8,9 %
2. China	7,6 %
3. Frankreich	7,4 %

Österreich	
Hauptstadt:	Wien
Einwohner 2022:	9,0 Mio.*
Fläche:	83.879 km ²
BIP/Kopf 2022:	53.371 US-\$*
Wichtigste Einfuhrgüter 2020 ↓	
1. Chemische Erzeugnisse	14,2 %
2. Maschinen	11,9 %
3. Kfz und -Teile	10,4 %
Wichtigste Ausfuhrgüter 2020 ↑	
1. Maschinen	16,7 %
2. Chemische Erzeugnisse	14,1 %
3. Kfz und -Teile	10,0 %
Hauptlieferländer 2020	
1. Deutschland	34,7 %
2. China	7,1 %
3. Italien	6,3 %
Hauptabnehmerländer 2020	
1. Deutschland	30,4 %
2. USA	6,5 %
3. Italien	6,2 %

Schweiz	
Hauptstadt:	Bern
Einwohner 2021:	8,7 Mio.*
Fläche:	41.290 km ²
BIP/Kopf 2022:	96.390 US-\$*
Wichtigste Einfuhrgüter 2021 ↓	
1. Gold	29,0 %
2. Chemische Erzeugnisse	19,4 %
3. Maschinen	5,2 %
Wichtigste Ausfuhrgüter 2021 ↑	
1. Chemische Erzeugnisse	37,8 %
2. Gold	22,9 %
3. Maschinen	6,7 %
Hauptlieferländer 2021	
1. Deutschland	19,3 %
2. Vereinigtes Königreich	11,2 %
3. USA	7,5 %
Hauptabnehmerländer 2021	
1. USA	16,5 %
2. Deutschland	14,5 %
3. China	8,7 %

Deutsche Ausfuhrgüter n. Österreich 2021	
1. Maschinen	12,8 %
2. Chemische Erzeugnisse	11,4 %
3. Kfz und -Teile	9,6 %
Deutsche Einfuhrgüter aus Österreich 2021	
1. Maschinen	14,0 %
2. Kfz und -Teile	9,8 %
3. Chemische Erzeugnisse	9,7 %

Deutsche Ausfuhrgüter in d. Schweiz 2021	
1. Chemische Erzeugnisse	23,0 %
2. Maschinen	9,6 %
3. Kfz und -Teile	7,9 %
Deutsche Einfuhrgüter aus d. Schweiz 2021	
1. Chemische Erzeugnisse	33,0 %
2. Maschinen	12,1 %
3. Gold	11,2 %

QUELLE: GTAI 2022
 *VORLÄUFIGE ANGABE, SCHÄTZUNG BZW. PROGNOSE
 FOTOS: LBS REDL, VECTORSTOCK/SIRAANAMWONG



KOMPAKT

BREMEN. Im Oktober traf sich zum ersten Mal der **Initiativkreis Wasserstoffwirtschaft im Land Bremen**. Die Einladung dazu **hatte Bremens Wirtschaftssenatorin Kristina Vogt** ausgesprochen, die anlässlich des Treffens betonte, dass Bremen ein „prädestinierter Wasserstoffstandort“ sei. 50 Spitzenvertreter aus Wirtschaft, Forschung und Verwaltung sowie aus weiteren Einrichtungen kamen zusammen, um im Zuge des neu eingerichteten Initiativkreises gezielt Bedarfe aufseiten der Wirtschaft zu diskutieren und gemeinsam Lösungen zu definieren. Die Expertenrunde hat schon weitere Treffen geplant, um sich über aktuelle Themen auszutauschen.

SCHORTENS. Im November hat **Nordfrost einen weiteren Spatenstich an seinem Seehafenterminal in Wilhelmshaven getätigt**. Dieser bedeutete den Startschuss für die Realisierung des sechsten Bauabschnitts auf dem 33 Hektar großen Gelände. Am Standort sind nun die Errichtung einer 10.000 Quadratmeter großen Trockenhalle und die Ertüchtigung von insgesamt 3,5 Hektar für ein Containerdepot mit einer Werkshalle geplant. Die Inbetriebnahme der Halle ist für Oktober 2023 vorgesehen, das Depot soll bereits früher zur Verfügung stehen.

Neues Marketingkonzept vorgestellt

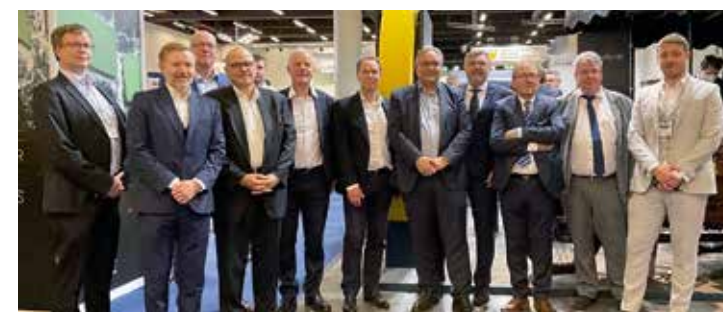
BREMEN. Seit Kurzem machen die bremischen Häfen mit den Attributen „Leidenschaft“ und „Nachhaltigkeit“ verstärkt auf sich aufmerksam. **Die Pläne für das neue Marketingkonzept stellte bremenports Ende August im Hafenausschuss vor.** „Die Vermarktung wird bunter und lauter, bleibt zugleich seriös und informativ. Die Kooperation mit der Port Community wird gestärkt. Und zugleich werden die besonderen Qualitäten der bremischen Häfen mit Kampagnen sichtbar“, so die Bremer Senatorin Dr. Claudia Schilling.

Parallel dazu wies sie auf die Internetseite www.bremenports.de hin, die sich nach einem Relaunch seit August hin (siehe Screenshot oben) ebenfalls in einem neuen Look präsentiert. Dabei werden beliebte Tools wie Schiffe im Hafen, der Hafengebührenrechner oder Fotodatenbanken den Usern zur Verfügung gestellt. Ein Onlinemagazin als fester Bestandteil des Webauftritts ersetzt zudem den bisherigen Newsletter und bündelt diverse Themen aus den bremischen Häfen in einem modernen Format.

Mehr Geld für Niedersachsens Häfen

HANNOVER. Die niedersächsischen Häfen könnten in den kommenden Jahren mit einer messbar verbesserten finanziellen Ausstattung durch das Land rechnen. **Dieses Ziel findet sich im neuen Koalitionsvertrag, den Niedersachsens SPD und Grüne Anfang November unterzeichnet haben.** Um einen stärkeren Mittelzufluss zu gewährleisten, soll nach dem Willen der künftigen Landesregierung das Hafenfinanzierungsgesetz so

angepasst werden, dass die Hafenmanagementgesellschaft **NPorts** „weitere Finanzierungsmöglichkeiten“ für Investitionen erhält. Durch die zusätzliche Bereitstellung „von Mitteln für bedarfsgerechte Sonderprogramme zur Umsetzung von Großprojekten“ werde die Regierung in Hannover dadurch „die industriepolitische Entwicklung sicherstellen“. **Seaports of Niedersachsen** soll in seiner Arbeit stärker unterstützt werden. Die Hafenmarketinggesellschaft solle weiterhin gefördert werden, heißt es dazu im Vertrag. Zudem will sich die neue Landesregierung dafür einsetzen, dass der Verkehrsträger Binnenschiff im Seehafenhinterlandverkehr eine größere Rolle spielt. Ferner ist es ein erklärtes Ziel, die niedersächsischen Binnenhäfen zu trimodalen Logistik hubs auszubauen.



Gemeinsam für mehr Offshore-Rückenwind

HAMBURG/CUXHAVEN. Die fünf **Schlüsselhäfen für Offshore-Windenergie** in Nordeuropa haben sich im September bei einem Treffen in Hamburg auf eine neue Partnerschaft geeinigt. **NPorts ist mit seinem Hafen Cuxhaven Teil dieser Partnerschaft, die auch die Häfen Esbjerg (Dänemark), Oostende (Belgien), Groningen/Eemshaven (Niederlande) und Nantes-Saint-Nazaire (Frankreich) umfasst.** Ziele der Vereinbarung sind ein übergreifender Wissensaustausch, die effiziente Nutzung von Hafenskapazitäten und dass mindestens 65 Gigawatt an Offshore-Windenergie bis 2030 ins Netz eingespeist werden.



BLG-Kontraktlogistik stellt sich neu auf

BREMEN. Der **Geschäftsbereich Contract der BLG LOGISTICS gliedert sich seit Oktober 2022 in drei Säulen:** Contract Operations, Customer & Business Development und Performance Support. Damit verabschiedete sich das Unternehmen von seiner bisherigen Untergliederung in die Geschäftsfelder Industrielogistik und Handelslogistik. „Mit der organisatorischen Neuaufstellung werden wir unsere Stärken betonen, Potenziale noch besser nutzen und insgesamt agiler werden“, so Matthias Magnor, Mitglied des Vorstands bei BLG LOGISTICS und verantwortlich für den Geschäftsbereich Contract.

Fertigstellung der Infrastruktur für LNG-Anleger

WILHELMSHAVEN. Nach nur **194 Tagen ist am Voslapper Groden in Wilhelmshaven ein LNG-Anleger entstanden.** An der bestehenden Anlage wurden eine Anlegeplattform sowie Fender- und Festmacherdauben für den Liegeplatz gebaut. Ab Mitte Dezember soll dort die erste FSRU – eine schwimmende Speicher- und Wiederverdampfungseinheit – anlegen. Dazu **Olaf Lies**, Niedersächsischer Minister Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung: **„Der neue LNG-Anleger ist ein großer Schritt für eine sichere Energieversorgung.** Niedersachsen hat binnen kürzester Zeit geliefert, und das in der viel beschworenen neuen Deutschlandgeschwindigkeit. Die frühzeitige Entscheidung, Wilhelmshaven als Drehscheibe für LNG-Importe zu wählen, war richtig.“



Modernisierung der Landstromanlagen

NORDEN. Das Projekt **der Landstromanlagen in Norddeich** ist im Oktober zu einem erfolgreichen Abschluss gekommen. Die Landstromanschlüsse an den Liegeplätzen im Osthafen wurden modernisiert und verstärkt, um den Liegeplatznutzern weiterhin eine zuverlässige Stromversorgung zu ermöglichen. Die Kosten für das Projekt beliefen sich auf insgesamt 300.000 Euro, wovon 175.000 aus Eigenmitteln von NPorts kamen und 125.000 Euro aus dem Förderprogramm „Verwaltungsvereinbarung zwischen Bund und Ländern über die Gewährung von Finanzhilfen zur Errichtung von Landstromanlagen“ des BMWK beigesteuert wurden.

KOMPAKT

BRAKE. Nach dreijähriger Laufzeit wurde das **Projekt „dashPORT“** im September erfolgreich abgeschlossen. Im Rahmen der **Abschlussveranstaltung** präsentierte NPorts die Ergebnisse und die Softwarelösung als Live-Vorführung. Ziel von „dashPort“ war es, Energieverbraucher und energetische Prozesse im Hafen sichtbar zu machen und daraus Maßnahmen zur Energieeinsparung abzuleiten. **„Dem Team ist es gelungen, eine intelligente digitale Leitwarte zu entwickeln**, die nicht nur für den Seehafen Brake Vorteile hat, sondern von der auch andere Standorte profitieren können“, so NPorts-Geschäftsführer Holger Banik.

BREMEN. Im Oktober unterzeichneten das **Welternährungsprogramm der Vereinten Nationen (World Food Programme, WFP) und BLG LOGISTICS eine Standby-Partnership-Vereinbarung**, um Experten des Seehafen- und Logistikdienstleisters offiziell in Missionen des WFP entsenden zu können. Im Rahmen dieser Vereinbarung kann das WFP in Notfällen auf technisches Fachwissen seiner zusammen mit BLG inzwischen rund 30 Partnerorganisationen weltweit zurückgreifen. Das Welternährungsprogramm ist die führende humanitäre Organisation im Kampf gegen den weltweiten Hunger.



Starkes Trio für den Englandverkehr

CUXHAVEN. Die drei Partner **Transa Spedition, Rhenus Cuxport und DFDS** stellen im RailRoCargo-Verbund über den Schienen-See-Weg regelmäßig **die reibungslose Versorgung einer Baustelle in England mit Betonfertigteilen aus Tschechien sicher**. So wurden als Nachfolgeprojekt zu den Transporten von 2021 zwischen Juni und Oktober 2022 erneut 120 Flats für den Kunden Goldbeck mit Betonfertigteilen über Cuxhaven nach England verschifft. Ganz oben auf der Agenda standen dabei die Aufgaben Einfuhrverzollung, Auslieferung zur Baustelle und Rückführung der leeren Flats zum Versender.



Neues Veranstaltungsformat der BHV

BREMEN. Wie können wir dem Fachkräfte- und Nachwuchsmangel in der Hafen- und Logistikbranche begegnen? Antworten auf diese Frage hat **die BHV-Bremische Hafen- und Logistikvertretung** im Oktober mit mehr als 20 Teilnehmern aus der Hafen- und Logistikwirtschaft beim **ersten „BHV-Stammtisch für Personalverantwortliche“** diskutiert. Initiiert wurde das neue Veranstaltungsformat, das künftig regelmäßig stattfinden soll, durch die BHV-Arbeitsgruppe Fachkräftemangel und Nachwuchsgewinnung. „Mit dem Stammtisch möchten wir den Personalverantwortlichen in der BHV die Möglichkeit des regelmäßigen Austauschs bieten“, erläutert Petra Lüdeke, Geschäftsführerin der BHV. Und Axel Müller, Sprecher der BHV-Arbeitsgruppe Fachkräftemangel und Nachwuchsgewinnung ergänzt: „Ein Austausch der Unternehmen untereinander ist wichtig, denn nur gemeinsam können wir Lösungen zur Fachkräfte- und Nachwuchsgewinnung erarbeiten.“

Bau des LNG-Terminals ist gestartet

STADE. In Stade haben die Bauarbeiten für das geplante **LNG-Terminal auf dem Hafengebiet von NPorts** begonnen, nachdem im September die Zulassung zum vorzeitigen Baubeginn erfolgte. Insgesamt ist die Bauzeit für das Terminal auf zwei Jahre ausgelegt. Eine vorzeitige Inbetriebnahme durch die Floating Storage and Regasification Unit (FSRU) erfolgt laut Planung im Winter 2023/24. Ein von einem Konsortium betriebenes zweites schwimmendes LNG-Terminal in Wilhelmshaven soll zum Jahreswechsel 2023/24 in Betrieb gehen.



Sicherheit auf See feiert Doppeljubiläum

CUXHAVEN. Das **Maritime Sicherheitszentrum (MSZ) in Cuxhaven feiert 2022 gleich zwei Jubiläen**: Zum einen startete vor 15 Jahren der Betrieb im gemeinsamen Lagezentrum See, dem Herzstück des MSZ, zum anderen hat die Einrichtung des Bundes und der fünf deutschen Küstenländer vor fünf Jahren ihren Sitz in der City-Marina bezogen. Alle Bundes- und Landesbehörden, die Aufgaben für die Sicherheit auf See wahrnehmen, sind dort zusammengefasst: die Bundespolizei, der Zoll, die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, die Wasserschutzpolizeien und das Havariekommando.



Steinmeier zeichnet die Schifffahrt aus

MAGDEBURG. Ende Oktober erfolgte die **Verleihung des „Deutschen Umweltpreises“** in Magdeburg. Dabei **zeichnete Bundespräsident Frank-Walter Steinmeier** auch die beiden Ingenieure **Friedrich Mewis (l.) und Dirk Lehmann (r.) für die Entwicklung eines energiesparenden Schiffsantriebs aus**. Sie haben eine Düse konzipiert, die vor dem Propeller installiert wird und den Verbrauch von Schweröl um bis zu zehn Prozent senken soll. Nach Angaben der beiden Erfinder kommt diese Düse inzwischen schon bei rund 1.400 Schiffen zum Einsatz. Der seit 1993 ausgelobte Preis ist mit 500.000 Euro dotiert.



Harren Group setzt verstärkt auf Offshore

BREMEN. Der Sektor der erneuerbaren Energien wird zu einem immer wichtigeren Eckpfeiler im Geschäftsfeld der Harren Group. Die **Bremer Schifffahrtsgruppe will ihr Engagement im Offshore-Segment ausbauen** – und hat dafür im August das 2021 als Schwester der Schwergutreederei SAL Heavy Lift neu gegründete Unternehmen SAL Renewables in Atheleon umfirmiert. Dazu Heiko Felderhoff, Geschäftsführer der Harren Group und von Atheleon: „Wir sehen den richtigen Zeitpunkt gekommen, unseren Weg im Offshore-Sektor unter einem starken, neuen und unabhängigen Namen fortzusetzen.“



German Ports auf der „transport logistic Americas“

MIAMI. Die **Hafenkooperation der norddeutschen Häfen** (siehe Seite 20) wurde im November auf der Leitmesse für Logistik, Mobilität und IT in Miami sichtbar. **Dort präsentierten Hafen Hamburg Marketing, Seaports of Niedersachsen und bremenports das Leistungsspektrum der Nordseehäfen** auf einem Gemeinschaftsstand. Unterstützt wurden sie durch Mitaussteller von den drei Standorten: MEC Container Safety Systems, Maritime Cargo Logistics, TCO Transcargo, J. MÜLLER Weser, Container Terminal Wilhelmshaven, JadeWeserPort-Marketing, EUROGATE und die Gross+Fuchs Group.

Bremen zeigt sein großes maritimes Herz

BREMEN. Fast eine ganze Woche stand Bremen Ende September, Anfang Oktober im Zeichen der maritimen Wirtschaft. Zuerst fand unter dem Leitmotiv „Entwicklungen, Chancen und Perspektiven der maritimen Personalwirtschaft“ der **„16. Bremer Schifffahrtskongress“** am neuen Standort der Hochschule Bremen statt. Anschließend wurde in Bremen und Bremerhaven der **Deutsche Schifffahrtstag** zelebriert, der diesmal unter dem Motto „Nachhaltige Schifffahrt: Gemeinsam, klar, sauber!“ stand. Bremens Hafensenatorin Dr. Claudia Schilling (Foto) freute sich anlässlich des Events, das unter der Schirmherrschaft des Bundespräsidenten Frank-Walter Steinmeier stand, darüber, dass die Weser-Stadt ihr großes maritimes Herz zeigen konnte. Denn die Schifffahrt sei „ein elementarer Bestandteil“ sowohl Bremens als auch Bremerhavens, so Schilling.



Belastungsprobe hoch drei

Die aktuelle Weltlage ist herausfordernd. Das spüren auch die Unternehmen in Deutschland, Österreich und der Schweiz. Und manch einer munkt hinter vorgehaltener Hand sogar, wir würden gewissermaßen auf einem Pulverfass sitzen. Fest steht aber: Nach den jüngsten Entwicklungen haben die Logistikexperten Erfahrungswerte gesammelt, die nun in ganz spezifischen Lösungsstrategien ihre Berücksichtigung finden.

D-A-CH – dieses Kunstwort verbindet nicht nur Deutschland, Österreich und die Schweiz, sondern es steht auch für mehr als 100 Millionen Menschen, die zusammen eine Wirtschaftsleistung von über fünf Billionen US-Dollar pro Jahr erbringen. Gepaart mit vielseitigem technischen Know-how, starker industrieller Prägung und hoher Innovationskraft machen diese Faktoren den gemeinsamen Wirtschaftsraum zu einer der wichtigsten und wohlhabendsten Regionen weltweit. Vermutlich fallen einem deshalb auf den ersten Blick auch zumeist die Gemeinsamkeiten auf, die diese drei Länder in Bezug auf die Sprache, den Lebensstil und die Kultur ihrer Bewohner verbindet. Doch es gibt auch erhebliche Unterschiede – wie die nachfolgenden Ausführungen von Logistikexperten aus Deutschland, Österreich und der Schweiz belegen.

A

D

CH

„Die D-A-CH-Region besitzt ein enormes Marktpotenzial.“

Dirk Schneider, Managing Director bei Röhlig Deutschland



Dienstleistungen im Bereich Luftfracht sind ein wichtiger Bestandteil der Leistungspalette von Röhlig Logistics.



Märkte sind „nur teilweise kompatibel“

Anfang September gründete Röhlig Logistics eine Niederlassung in der Schweiz und erweiterte damit sein globales Netzwerk. Organisatorisch ist die Schweizer Niederlassung bei der Deutschland-Organisation des Bremer Logistikunternehmens angegliedert, das insgesamt über 13 Büros in Deutschland und der Schweiz verfügt und seinen Kunden Dienstleistungen in den Bereichen Seefracht, Luftfracht, Projekt- und Kontraktlogistik anbietet. „Die D-A-CH-Region besitzt ein enormes Marktpotenzial, das wir aus Deutschland heraus in den letzten Jahren sukzessive auf- und ausgebaut haben“, so Dirk Schneider, Managing Director bei Röhlig Deutschland, der auch für die Geschäfte in der Schweiz verantwortlich ist. Dabei seien auf dem Seeweg Hamburg, Bremerhaven und Rotterdam, ebenso wie Wilhelmshaven, die wichtigsten Verkehrsknotenpunkte. Im Bereich Luftfracht agiert Röhlig über seinen eigenen Hub am Frankfurter Flughafen. Die neugestaltete Schweiz-Organisation unter der Leitung von Fiorella Orsetti nutzt überdies auch die Flughäfen in Zürich und Basel, um für lokale Kunden zeitkritische Sendungen schnellstmöglich abfertigen zu können.

FOTOS: ISTOCKPHOTO/GIVAG/CMANPHOTO, RÖHLIG LOGISTICS (2X)



Laut Dirk Schneider liegt die Fahrplantreue vieler Reedereien gegenwärtig bei unter 40 Prozent.

■ ■ ■ In seiner Doppelfunktion hat Schneider deutliche Unterschiede zwischen Deutschland und der Alpenrepublik ausgemacht: „Die beiden Märkte sind keinesfalls identisch und nur teilweise kompatibel. Hierzulande fokussiert sich unser Geschäft beispielsweise auf die Bereiche Automotive, Chemie und Konsumgüter. In der Schweiz dominieren neben der Chemie, der Maschinenbau und der Pharmabereich.“ Darüber hinaus habe man im Warenaustausch mit der Schweiz mit anderen Zollabläufen zu tun, da das Land nicht zu den Mitgliedsstaaten der EU gehöre“, so Schneider.

Mit Blick auf die aktuelle Weltlage sagt der Manager: „Wir haben sowohl bei der See- als auch bei der Luftfracht nach wie vor mit unterbrochenen Lieferketten zu kämpfen.“ Auf der anderen Seite habe sich aber die Nachfrage nach den Kontraktlogistikdienstleistungen des Unternehmens in den vergangenen Monaten deutlich erhöht. „Vor der Pandemie konnten die Laufzeiten vieler Produkte relativ zuverlässig geplant werden. Heute liegt zum Beispiel die Fahrplantreue vieler Reedereien bei unter 40 Prozent. Das hat dazu geführt, dass die Kunden mit unserer Unterstützung zunehmend sogenannte Pufferlager anlegen, um ihr Risiko zu minimieren“, erläutert Schneider. Dann ergänzt er: „Insgesamt hat die Entwicklung der vergangenen beiden Jahre dazu geführt, dass unser Tagesgeschäft durch eine sprunghaft gestiegene Anzahl von Videokonferenzen gekennzeichnet ist und dass die Operationsverantwortlichen jeden Auftrag aufgrund der wachsenden Unwägbarkeiten im Markt deutlich öfter anfassen müssen als zuvor, um die gleiche Servicequalität zu gewährleisten.“

Leistungsträger ohne eigene Seehäfen

Auch der neue bremenports-Repräsentant in Wien, Claus Hansen, der langjährige berufliche Erfahrungen aus verantwortlichen Positionen bei Maersk Line und Rail Cargo Austria mitbringt, blickt besorgt auf die aktuelle Weltlage: „Der österreichische Markt ist derzeit von großer Unsicherheit geprägt, insbesondere bei den mittleren und kleineren Unternehmen.“ So habe die österreichische Industrie ihren Umsatz zwar 2021 um 28 Prozent auf 280 Milliarden Euro erhöht, doch rund 78 Prozent davon seien allein von den 250 größten Unternehmen des Landes erwirtschaftet worden. „Wenn man aber davon ausgeht, dass es in Österreich rund 80.000 Industrieunternehmen gibt, kann man sich gut vorstellen, wie hart der Existenzkampf derzeit für die restlichen 79.750 ist“, so Hansen. Einen wesentlichen Pluspunkt sieht er jedoch in der breiten Aufstellung der industriellen Aktivitäten in den neun österreichischen Bundesländern. „In Oberösterreich dominieren Eisenerz, Stahl und Chemie, in Salzburg die Elektro-, Holz- und Papierindustrie, in Vorarlberg die Textilindustrie, und die Steiermark ist zu großen Teilen von der Kraftfahrzeugbranche geprägt, um nur einige Beispiele zu nennen. Somit ist das Gewicht in schwierigen Zeiten auf mehrere Schultern verteilt“, führt Hansen aus.

Die Tatsache, dass Österreich keine eigenen Seehäfen hat und die heimische Wirtschaft damit auf die Häfen in den Nachbarländern angewiesen ist, umschiffet der gebürtige Däne mit Humor: „Dafür verfügen wir über ein starkes Binnennetz mit gut ausgebauten Straßen, einem hervorragenden Angebot auf der Schiene und mit Terminals, die ihre Leistungsfähigkeit in den vergangenen Jahren kontinuierlich erhöht haben.“ In diesem Zusammenhang verweist Hansen darauf, dass in Österreich der Anteil der Bahn am Landgüterverkehr zuletzt auf 30 Prozent gestiegen sei und dass man damit nicht nur vor Deutschland, sondern auch zwei Drittel



„Wir wollen auf lange Sicht noch mehr Güter auf die Schiene verlagern.“

Claus Hansen, bremenports-Repräsentant in Wien



höher als im EU-Schnitt liege. „Dennoch wollen wir auf lange Sicht noch mehr Güter auf die Schiene verlagern. Und um die Klimaziele erreichen zu können, ist dieser Anteil auf mindestens 40 Prozent zu erhöhen“, so Hansen. Einen idealen Partner für Österreichs Wirtschaft sieht er dabei in den bremischen Häfen. „Allein in Bremerhaven stehen fünf Kilometer Kaifläche und 41 Containerbrücken zur Verfügung. Theoretisch können dort also bis zu 14 große Schiffe gleichzeitig abgewickelt werden“, betont Hansen. Ebenso attestiert er dem JadeWeserPort für die nächste Jahre eine wachsende Bedeutung: „Wenn ich mir die Neubauprogramme der großen Containerreedereien anschau, dann dürfte es in Zukunft schwierig werden, dafür genügend Hafenskapazitäten zu schaffen. Mit Wilhelmshaven hat die Nordrange für diese Entwicklung auf jeden Fall ein weiteres Ass im Ärmel.“ Als wichtige Logistikhubs am Wasser hat er für Österreich indes die Donauhäfen in Linz, Wien, Enns und Krems identifiziert.

Wenig natürliche Ressourcen

Ebenfalls in der österreichischen Hauptstadt befindet sich der Sitz des Start-ups Prewave, eines Spin-offs der Technischen Universität Wien. Als sogenannter Supply-Chain-Risiko-



management-Anbieter (SCRM) hat das Unternehmen eine auf künstlicher Intelligenz basierende Plattform zur Analyse von Millionen öffentlich zugänglicher Onlinequellen entwickelt, die es erlaubt, Risikofaktoren wie Arbeiterunruhen, politische Unsicherheiten, finanzielle oder rechtliche Probleme oder die Auswirkungen des Coronavirus auszuwerten. Mit ihrer Hilfe können die Unternehmen ihre Lieferketten in Echtzeit überwachen und im Problemfall rechtzeitig reagieren. „Wir haben bereits rund 1.000 Kunden in der D-A-CH-Region, die diese Technologie nutzen – von Volkswagen und BMW über PWC und die Zurich Versicherung bis zum TÜV Süd und Dr. Oetker“, so Harald Nitschinger, Co-Founder und Managing Director von Prewave.

Für Nitschinger ist die D-A-CH-Region neben ihrer leistungsstarken Industrieproduktion insbesondere durch eine Vielzahl mittelständischer Unternehmen geprägt, die sich in ihren Märkten als „Best Player“ etabliert haben. Diese Kompetenzballung habe dazu beigetragen, dass sich hier ein Exportmarkt für hochwertige Spezialprodukte, unter anderem in der Automobilindustrie und im Manufacturing, entwickeln konnte. Gleichzeitig verfüge die Region aber kaum über eigene natürliche Ressourcen und Rohstoffe. „Und genau das macht sie bei Naturkatastrophen, Pandemien oder sonstigen

Arbeiterunruhen sind nur einer der vielfältigen Risikofaktoren, die Prewave über seine KI-gestützte Plattform auswertet.

Linz ist der größte Hafen an der oberen Donau. Rund drei Millionen Tonnen Güter werden an dem Standort pro Jahr umgeschlagen.

FOTOS: ROHLIG LOGISTICS, PERTLWIESER, CLAUDIUS HANSEN, PIXABAY/MASTERTUX

■ Vorkommnissen, die in der Folge Unterbrechungen der weltweiten Lieferketten mit sich bringen, besonders verwundbar. Das haben die letzten Monate ja deutlich gezeigt“, umreißt Nitschinger.

Auch vor diesem Hintergrund will Prewave seine Plattform zeitnah in die nächste Phase bringen und Lösungen schaffen, die den gesamten Risikolebenszyklus der Lieferketten abdecken. Dazu gehören beispielsweise Funktionen, die das Risiko der Erdgasabhängigkeit analysieren oder im Zuge des am 1. Januar 2023 in Kraft tretenden Lieferkettengesetzes mögliche Schwachstellen identifizieren und entsprechende Maßnahmen aufzeigen sollen.

Resiliente Lieferketten in herausfordernden Zeiten

Der internationale Logistikdienstleister Kühne+Nagel (K+N) ist mit über 13.000 Mitarbeitern und 129 Standorten in Deutschland präsent. Die Schwerpunkte des Unternehmens mit Sitz im schweizerischen Schindellegi liegen in den Bereichen See- und Luftfracht, Kontraktlogistik und Landverkehr. Über die angespannte Lage der vergangenen Monate sagt Holger Ketz, Vorsitzender der Geschäftsleitung von K+N in Deutschland: „Wochenlange covidbedingte Einschränkungen haben die Lieferketten weltweit unter Druck gesetzt. Diese allein schon komplexe Gemengelage hat sich durch den russischen Angriff auf die Ukraine weiter verstärkt.“ Die Auswirkungen seien bisher aber nur geringfügig gewesen, da Russland und die Ukraine vor dem Krieg weniger als zwei Prozent des gesamten Gruppenumsatzes ausgemacht hätten. „Mit der Schließung des russischen Luftraums mussten allerdings Frachtrouten zwischen Asien und Europa kurzfristig umdisponiert und maßgeschneiderte Transportleistungen mit zusätzlichem Aufwand gefunden werden. Das hatte und hat natürlich auch Einfluss auf unsere Logistik in der Region“, so Ketz.



„In Zeiten von Lieferengpässen ist weniger wichtig, wie die Ware transportiert wird – Hauptsache, sie kommt rechtzeitig an.“

Holger Ketz, Vorsitzender der Geschäftsleitung von K+N in Deutschland

Auch Kühne+Nagel wird durch unterbrochene Lieferketten und die damit verbundene fehlende Planungssicherheit täglich vor neue Herausforderungen gestellt.



Immer deutlicher zeige sich nun, insbesondere durch die stark gestiegenen Rohöl- und Kraftstoffpreise, wie weitreichend die Auswirkungen des Krieges seien. Auch das Importverbot von Holz aus Russland und Belarus habe zu einer Warenverknappung geführt. Ebenso sei die Verfügbarkeit von Stahl- und Drahtstahl eingeschränkt. „Da beide Materialien für die Herstellung von Paletten benötigt werden, kommt es dort und bei Gitterboxen zu Engpässen. Aufgrund der fehlenden Lkw-Fahrer aus der Ukraine, Russland und Belarus verzögern sich überdies Transporte von Material und Paletten aus und in die Region“, resümiert Ketz. Besonders herausfordernd sei auch für sein Unternehmen der Umgang mit der fehlenden Planungssicherheit: „Während wir uns in der Vergangenheit darauf verlassen konnten, dass bestellte Waren zum vereinbarten Zeitpunkt zur Verfügung stehen und wir unsere Kapazitäten planen konnten, sehen wir uns nun mit erheblicher Unsicherheit konfrontiert. Wenn Lieferketten nicht mehr nahtlos funktionieren, ist es deutlich anspruchsvoller, die Kapazität, beispielsweise in der Luft- und Seefracht, zu optimieren“, macht der Manager deutlich.

Um bestmöglich auf diese Entwicklung reagieren zu können, hat K+N eine Vielzahl von Maßnahmen ergriffen. „Wir orchestrieren unsere Logistikdienstleistungen nun verstärkt über alle Verkehrsträger. In Zeiten von Lieferengpässen ist vielen Kunden weniger wichtig, wie die Ware transportiert wird – Hauptsache, sie kommt rechtzeitig an“, so Ketz. „Dem begegnen wir unter anderem mit der Mutlimode-Quotierung auf unserer Onlinebuchungsplattform My KN. Zudem stellen wir unseren Luftfrachtkunden zum Jahresende zwei zusätzliche Frachtmaschinen des Typs 747 zur Verfügung, um die erhöhte Nachfrage zu befriedigen.“ Generell, so glaubt Ketz, sei aber trotz der angespannten Gesamtlage die Spitze des Eisbergs überwunden, sodass sich die Logistik und die Lieferketten auf einem, wenngleich langen Weg der Besserung befinden würden. (bre)

FOTOS: PREWAVE, KÜHNE+NAGEL (3X)



„... das macht die D-A-CH-Region bei Naturkatastrophen, Pandemien oder sonstigen Vorkommnissen besonders verwundbar.“

Harald Nitschinger, Co-Founder und Managing Director von Prewave

Zeit ist knapp, Zeit ist Geld – zack, zack!

Ob Grüezi, Servus oder Hallo – im deutschsprachigen Raum unterscheiden sich nicht nur die Begrüßungen. Das zeigt sich auch im Interview mit Philipp Muster, Direktor des Swiss Shippers' Councils, und Hagen Pleile, Leiter des BVL Competence Center Austrian Shippers' Councils, die uns Deutschen einmal den Spiegel vorhalten.



Hagen Pleile, Leiter des BVL Competence Center Austrian Shippers' Council, (links) und Philipp Muster, Direktor des Swiss Shippers' Councils (rechts)

LOGISTICS PILOT: Herr Muster, Herr Pleile, steigen wir doch gleich mal landestypisch ganz direkt ein: Was ist der größte Fauxpas, den wir Deutschen machen können?

HAGEN PLEILE: Ich kann hier natürlich nur nach meinen persönlichen Erfahrungen gehen. Da erlebe ich Deutsche oft als sehr gradlinig und im Vergleich zu uns Österreichern weniger verhandlungsbereit. So nach dem Motto: Ich bearbeite

meinen Verhandlungspartner so lange, bis der verzweifelt aufgibt. Bei deutschen Politikern wie Wirtschaftsminister Robert Habeck kommen diese Direktheit und das weniger Ideologische wiederum gut an.

PHILIPP MUSTER: Da kann ich gut anknüpfen: Direktheit ist etwas, was der Schweizer nicht gewohnt ist. Außerdem sind wir auch sehr konsensorientiert und lange Abstimmungen

gewohnt, was sich natürlich auf unseren Verhandlungsstil auswirkt. Der für uns wohl größte Fauxpas ist aber, wenn sich Deutsche abmühen, Schweizerdeutsch zu sprechen. Und: Wenn wir in eine Bäckerei gehen, sagen wir nicht wie Deutsche: „Ich hätte gern ein Brot“, sondern wir fragen: „Darf ich bitte ein Brot kaufen?“

PLEILE (LACHT): Und wir sagen: „Was hätten's denn im Angebot?“ – und schon ist der Raum für einen Plausch eröffnet.

LOGISTICS PILOT: Also stünde uns etwas mehr Charme und Geschmeidigkeit gut zu Gesicht?

PLEILE: Ja, wir Österreicher haben ein schlechtes Gewissen, wenn man es nicht allen recht machen kann. Da sind uns die Menschen in Bayern und Baden-Württemberg schon ähnlicher als im restlichen Deutschland.

MUSTER: Weniger Überkorrektheit wäre auch gut. Zum Beispiel bei länderübergreifenden Abstimmungen mit dem Zoll sind die Deutschen oft pingelig. Wir, als Dienstleistervolk, sind da sehr pragmatisch und bodenständiger. Etwas mehr Innovationen dürften es da auf deutscher Seite sein.

Gibt es denn auch ein positives Image, das Sie uns Deutschen zuschreiben?

PLEILE: Das ist ganz klar die wirtschaftliche Stärke. Und da fragen wir uns natürlich: Was macht die Deutschen so erfolgreich? In manchen Grundzügen ist die Direktheit also gut. Unter Österreichern ist zum Beispiel oft nicht klar, was der Verhandlungspartner will. Wir Österreicher finden daher auch manchmal kein Ende. Da können mehr Hartnäckigkeit und Klarheit durchaus positiv sein, auch wenn es zum Teil negativ rüberkommt. Das könnte man sich aneignen, um eigene Sachen schneller vorwärtszubringen.

LOGISTICS PILOT: Apropos Schnelligkeit, Herr Muster: Wie ist es denn bei der Geschwindigkeit in der Sprache, die sich im Vergleich zur Schweiz schon unterscheidet. Wirken wir auf Sie wie ein Volk der Schnellsprecher, und wie kommt das an?

MUSTER: Auch für uns Deutschschweizer ist das Hochdeutsche eine Fremdsprache. In der Mundart wird schneller gesprochen, und in Bern leben die ganz langsamen Sprecher. Mit vier Landessprachen muss man aber immer einen Konsens finden, deshalb ist mir das so nicht aufgefallen. Wir sind durch Rundfunk und Fernsehen auch von Kindheit an daran gewöhnt.

LOGISTICS PILOT: Durch die Dominanz des Hochdeutschen gehen so schöne Worte wie Paradeiser und Erdäpfel verloren. Kaufen auch Österreicher längst Aprikosen?

PLEILE: Natürlich setzt sich das internationale Deutsch immer

stärker durch. Früher habe ich schon Paradeiser und Erdäpfel gesagt, heute sind es auch für mich Tomaten und Kartoffeln. Aber Aprikosen würde ich nie sagen, das sind Marillen!

LOGISTICS PILOT: Nehmen Sie das nicht als Verlust von kultureller Identität wahr?

PLEILE: Nein, das empfinde ich nicht so. Ich betrachte das wie Anglizismen, die eben auch dazugehören. Wir nehmen die Begriffe, die einfach und unkompliziert sind. Auch Kukuruz sagt kaum noch jemand, sondern Mais. Aber natürlich heißt es nicht Käsekuchen, sondern Topfenkuchen und Schlagobers statt Schlagsahne – und das wird auch so bleiben.

LOGISTICS PILOT: Ein anderes Thema. Ganz unterschiedlich wird in unseren drei Ländern ja auch mit Titeln umgegangen – wie ergeht es Ihnen damit?

MUSTER: In der Schweiz werden Dokortitel – außer in der Medizin – gern verschwiegen und auch nicht auf Visitenkarten gedruckt. Wir Schweizer möchten nicht überheblich sein. Sich etwa mit „Ich bin Dr. Sowieso“ vorzustellen, würde mir zu weit gehen.

PLEILE: Ich bin damit aufgewachsen. Nach der Monarchie spielen wir nun eben mit akademischen Titeln. Als Kind fand ich es immer praktisch, dass man sich dann nicht die Namen merken muss, sondern einfach Herr Doktor sagen kann.

LOGISTICS PILOT: Was sollten wir Deutschen unbedingt tun, um uns über Ländergrenzen hinweg noch besser mit unseren Nachbarn zu verständigen?

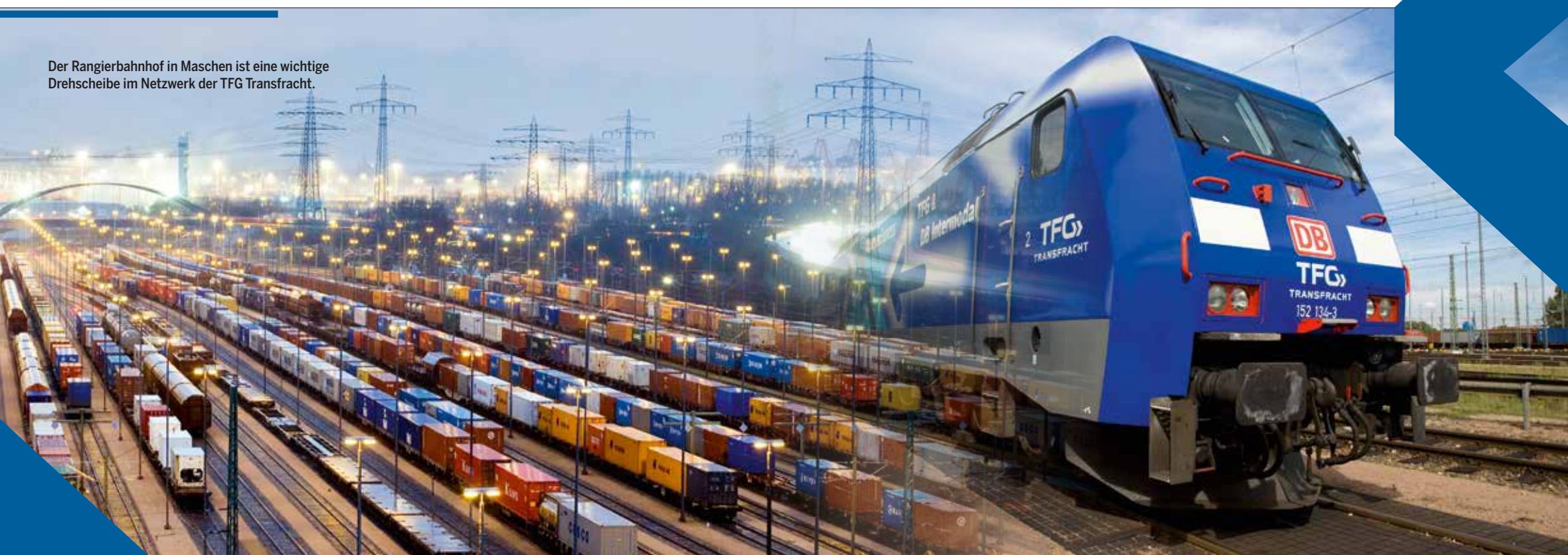
MUSTER: Ich denke, die Kommunikation und Zusammenarbeit sind schon sehr gut.

LOGISTICS PILOT: Ich habe gelesen, dass Deutsche nicht immer als freundlich und höflich genug wahrgenommen werden. Wie sehen Sie das?

PLEILE: Manchmal kommt es mir tatsächlich so vor, als würde Freundlichkeit nur als Mittel zum Zweck eingesetzt, damit die anderen zustimmen. In Österreich ist es wichtig, eine Atmosphäre der Gemütlichkeit und des Zusammengehörigkeitsgefühls zu schaffen. Zu viel Gradlinigkeit und Direktheit kommen nicht gut an. Wichtig ist es, das Wertigkeitsgefühl zu steigern, sodass beim anderen ankommt: Es macht mir Spaß, mit dir zusammenzusitzen. Und nicht: Zeit ist knapp, Zeit ist Geld – zack, zack!

MUSTER: Der Hintergrund ist, so denke ich, kulturell. Bei uns gilt: Wenn ich mich wohlfühle, bin ich willkommen. Da trifft unsere Dienstleistungsgesellschaft, die allerdings zum Beispiel in Bezug auf Finanzen zum Teil auch übertreibt, auf die Deutschen als ehemalige Kolonialherren, die gern vorgehen. Da sind wir schon sehr unterschiedlich geprägt. Verstehen tun wir uns ja zum Glück trotzdem. (cb)

Der Rangierbahnhof in Maschen ist eine wichtige Drehscheibe im Netzwerk der TFG Transfracht.



Flexibel in die Regionen und durch die Krise

Rund 4.000 TEU bewegt die TFG Transfracht umweltfreundlich und täglich zwischen sechs Seehäfen – darunter Bremerhaven und Wilhelmshaven – und der D-A-CH-Region. Für diese Aufgabe verfügt die Deutsche-Bahn-Tochter nach eigener Aussage über das dichteste Zugnetzwerk im Seehafen hinterland in Europa.

Das Zugsystem, mit dem sich die TFG Transfracht ihren logistischen Herausforderungen stellt, heißt AlbatrosExpress. Es umfasst wöchentlich über 260 Abfahrten und verbindet rund 15.000 Orte in der D-A-CH-Region, von den großen Wirtschaftszentren bis hin zu kleinen beschaulichen Ortschaften. „Auf diese Weise können wir die unterschiedlichsten Güter – vom Katzenstreu, über die Bohrmaschine bis zum Wintermantel – innerhalb von 12 bis 36 Stunden an ihren Bestimmungsort bringen“, erläutert Philipp Best, der seit Januar 2021 den Vertrieb bei der TFG Transfracht leitet. Die wichtigste Drehscheibe für die hochfrequenten und flexiblen Verbindungen sei dabei der Rangierbahnhof in Maschen. Die südlich von Hamburg

gelegene Anlage gilt als größter Rangierbahnhof Europas und als zweitgrößter Rangierbahnhof der Welt nach Bailey Yard im US-Bundesstaat Nebraska. „In Maschen laufen alle Container zusammen, die wir in den Häfen in Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven übernehmen, um sie dann dort entsprechend ihrer Zieldestination auf unterschiedliche Direktzüge zu verteilen“, so Best.

Per AlbatrosExpress geht es von Maschen aus über ein engmaschiges Schienennetz weiter ins Hinterland. Der Weg führt dabei unter anderem über verschiedene Terminals, die von der TFG Transfracht zwischen drei- und 20-mal pro Woche angefahren werden. 27 Terminals sind insgesamt an das AlbatrosExpress-Netzwerk angebunden. „Am stärksten

frequentierte wird von uns der Bahnhof in Regensburg, der vorrangig als Drehscheibe für die Automobilindustrie dient. Aber auch Frankfurt am Main, Erfurt, Stuttgart, Leipzig, Ulm und Dortmund sind für uns hierzulande wichtige Verkehrsknotenpunkte“, so Best. In Österreich konzentrierten sich die Ladungsströme überwiegend auf die Standorte Salzburg, Enns, Wien, Graz und Wolfurt, während in der Schweiz kein Weg am Terminal in Basel vorbeiführt. In diesem Dreiländereck, und zusätzlich in Italien wickelt die TFG Transfracht rund 85 Prozent ihrer Aktivitäten über den AlbatrosExpress ab. Die restlichen 15 Prozent machen sogenannte Company Trains aus, die außerhalb des offiziellen Fahrplans individuell auf Kundenanfrage und als maßgeschneiderte Logistiklösungen realisiert werden.

Mehr Parallelen als Unterschiede

Beim Blick auf die Aktivitäten der TFG in der D-A-CH-Region sagt der Manager: „Zwischen den drei Ländern gibt es deutlich mehr Parallelen als Unterschiede.“ So sei das Leistungspaket, das man für Kunden in Deutschland, Österreich und der Schweiz schnüre, nahezu identisch. Wichtig ist dem Wahlhamburger dabei aber zu betonen, dass sich die länderspezifische Ansprache inzwischen zu einem wesentlichen Erfolgsfaktor entwickelt habe: „Die Sprache und die Mentalität sind in allen drei Ländern zwar ähnlich, aber keinesfalls gleich. Deshalb setzen wir, beispielsweise beim Vertrieb und in der operativen Abwicklung vor Ort,

„Ich bin überzeugt, dass die D-A-CH-Region stark genug ist, um diese temporäre Schiefelage relativ gut zu überstehen.“

Philipp Best, Vertriebsleiter bei der TFG Transfracht



auf Mitarbeiter, die die regionalen Märkte kennen und die die regionale Sprache sprechen und somit individueller auf die Bedürfnisse der Kunden eingehen.“

Eine-Million-TEU-Marke erneut geknackt

Trotz der aktuell herausfordernden Lage in Europa und in der D-A-CH-Region blickt Best verhalten optimistisch in die Zukunft. „Wenn alles auf Kurs bleibt, dann dürften wir in 2022 wieder die Eine-Million-TEU-Marke beim Containertransport überschreiten“, so der Manager. Gleichzeitig definiert er die gegenwärtige Situation als „Zeit der Extreme“, die aus seiner Sicht aber vermutlich nicht langfristiger Natur sein werde: „Wir bereiten uns nicht auf eine dauerhafte Krise vor, sondern sind bereit, wenn die Nachfrage 2023 wieder anzieht. Ich bin überzeugt davon, dass die D-A-CH-Region stark genug ist, um diese temporäre Schiefelage relativ gut zu überstehen.“

Rückblickend auf die vergangenen zweieinhalb Jahre attestiert er der Coronapandemie, dem Krieg in der Ukraine und der Energiekrise wesentliche Auswirkungen auf die weltweiten Lieferketten und den Hinterlandverkehr. „Auch in solchen Krisenzeiten ist auf die Schiene Verlass, sodass wir mit unserem Netzwerk als zuverlässiger Partner für unsere Kunden agieren können, um deren Versorgungssicherheit zu gewährleisten. Zudem haben wir die Pandemie auch als Chance ergriffen und sie intensiv für die Ausarbeitung neuer Themen genutzt, so zum Beispiel, um die Digitalisierung unserer internen Prozesse voranzutreiben“, erklärt Best. Nun sei der Blick unter anderem auf die unternehmenseigene Nachhaltigkeitsstrategie „TFGreen“ gerichtet. „Mit neuen Angeboten für 100 Prozent CO₂-freie Schienentransporte und klimaneutrale Straßentransporte schaffen wir echte Klimalösungen. Denn jeder Container im kombinierten Verkehr entlastet nicht nur die Straßeninfrastruktur, sondern auch die Umwelt“, gibt der Manager die Richtung vor. (bre)

FAKTEN

TFG Transfracht

Gründung: 1969

Firmensitz: Mainz

Mitarbeiter: 200

Umsatz 2021: 248 Mio. Euro

Containertransport 2021: 998.000 TEU

AlbatrosExpress

Länder: Deutschland, Österreich, Schweiz, Italien

Angebundene Häfen:

Hamburg, Bremerhaven, Wilhelmshaven, Koper, Rotterdam und Antwerpen

Abfahrten: rund 260 pro Woche

Weitere Informationen: www.transfracht.com

Stärken deutlicher kommunizieren

Auf einer Diskussionsveranstaltung anlässlich des zehnjährigen Bestehens des JadeWeserPorts appellierte Bundesverkehrsminister Volker Wissing an die Teilnehmer, die Stärken der jeweiligen Hafenstandorte gemeinsam in eine zukünftige Hafenstrategie einzubringen. Die norddeutschen Häfen stünden zwar im privatwirtschaftlichen Wettbewerb, müssten aber gemeinsam gegen die internationale Konkurrenz bestehen. Vor diesem Hintergrund fragte der LOGISTICS PILOT in Bremen, Oldenburg und Hamburg nach: bei Robert Howe, Geschäftsführer bremenports, André Heim, Geschäftsführer Seaports of Niedersachsen, und Axel Mattern, Vorstand Hafen Hamburg Marketing.



Robert Howe

LOGISTICS PILOT: Im Juni gab es den ersten gemeinsamen Hafenabend der norddeutschen Seehäfen in Berlin. Was hat sich seitdem verändert, und wie eng arbeiten diese Häfen tatsächlich zusammen?

HOWE: Ich freue mich, dass die Marketingkooperation der Häfen jetzt nach außen hin sichtbarer wird. Uns eint das gemeinsame Verständnis, dass wir unsere besonderen Stärken deutlicher an den Markt transportieren müssen. Wir an der norddeutschen Küste sind Europas Eisenbahnhäfen. Wir setzen damit schon heute einen klaren Fokus darauf, Transporte möglichst klimaverträglich zu gestalten.

HEIM: Die Zusammenarbeit in Vorbereitung auf die gemeinsame Veranstaltung im Juni 2022 war schon sehr eng und hat nach dieser nochmals an Fahrt aufgenommen. Es ist wichtig, dass wir als norddeutsche Häfen beziehungsweise wir als Hafenmarketingorganisationen zusammenarbeiten, uns austauschen und uns gemeinsam gegenüber den europäischen Mitbewerbern mit all unseren Stärken und Vorzügen klar positionieren. Nach dem Event im Juni haben wir uns gleich an die Planungen für den gemeinsamen German-Ports-Messeauftritt auf der „transport logistics Americas“ gemacht. Auch für 2023 stehen weitere German-Ports-Projekte an.

MATTERN: Die Häfen sind dabei, neue Formate der Zusammenarbeit zu entwickeln. So hatten wir beispielsweise mit unserem seit Jahren bekannten, gemeinsamen Label „GermanPorts“ auf der transport logistic Americas in Miami einen Stand. Zudem steht fest, dass wir den gemeinsamen Hafenabend in Berlin regelmäßig veranstalten werden, um auf nationaler Ebene präsenter zu werden. Darüber hinaus haben wir mit Bremen das Firmenfrühstück im Raum Dresden/Leipzig ins Leben gerufen. Für diese und weitere Maßnahmen befinden sich die Marketingverantwortlichen in einem regelmäßigen Austausch und schauen, welche Möglichkeiten einer Zusammenarbeit es noch gibt.

LOGISTICS PILOT: Was läuft schon gut, und welche Schritte sind als Nächstes geplant? Was sollte aus Ihrer Sicht in den nächsten Monaten vorrangig in Angriff genommen werden?

HOWE: Ich wünsche mir, dass wir insbesondere an Rhein, Ruhr, Main und Neckar gemeinsam deutlich machen, dass die deutschen Seehäfen für die deutsche Industrie ein hervorragendes Angebot vorhalten. Der Weg der Güter sollte mehr in Richtung Norden und weniger in Richtung Westen gehen. Es sollte ein gemeinsames politisches und wirtschaftliches Interesse geben, die deutschen Seehäfen zu stärken. Und dafür sollten wir laut trommeln. Konkret heißt das, weitere gemeinsame Formate zu entwickeln, mit denen wir diese Botschaft transportieren können.

HEIM: Weitere gemeinsame Auftritte auf internationalen Messen sind geplant, um intensiver für die Stärken der norddeutschen Häfen zu werben. Hier befinden wir uns im engen Austausch. Auch der LOGISTICS PILOT, in dem wir gemeinsam über Entwicklungen in unseren norddeutschen Häfen berichten, ist ein gutes Beispiel für eine schon seit Jahren gelebte Marketingkooperation. Ebenso ist eine Fortsetzung des gemeinsamen Hafenabends bereits beschlossene Sache. Außerdem ist die Ausweitung der Zusammenarbeit auf nationaler Ebene von hoher Bedeutung, um die deutschen Häfen gegenüber den Mitbewerbern der ARA-Häfen deutlicher zu positionieren. Gegenwärtig arbeiten wir auch an einer gemeinsamen Veranstaltung in Nordrhein-Westfalen.

MATTERN: Die Kooperation im Marketing läuft gut und wird weiter ausgebaut. Auf internationaler Ebene gelingt es uns bereits, die deutschen Seehäfen weiter in den Fokus zu rücken. Hier werden wir bestimmt unsere Zusammenarbeit in den kommenden Monaten und Jahren intensivieren. Es ist darüber hinaus sehr wichtig, auf politischer Ebene eine starke Stimme zu haben. Dies nehmen wir mit unseren Veranstaltungen in Berlin in den Fokus. In welchen Bereichen sich weitere Synergieeffekte heben lassen, wollen wir analysieren.

Auch der geschäftsführende Vorstand der BHV-Bremische Hafen- und Logistikvertretung hat die Forderung von Bundesverkehrsminister Wissing nach einer engeren Zusammenarbeit der deutschen Seehäfen begrüßt. „Das sind die richtigen Töne“, sagte Werner Pöser, Mitglied des geschäftsführenden Vorstands und Präsidiums des BHV. „Eine Hafenkooperation ist kein Entweder-oder für die einzelnen Standorte. Um vor allem gegen die Häfen Antwerpen und Rotterdam bestehen zu können, müssen wir gemeinsam Stärken entwickeln“, machte Pöser deutlich.

Hinterland heißt nicht hinterwäldlerisch



Bei Digitalisierung denken viele zuerst an die großen Seehafenterminals. Dabei gewinnt diese längst auch im Hinterland immer mehr an Bedeutung. Wie viel IT schon jetzt in den Inlandterminals steckt, zeigen das Containerterminal Osnabrück (CTOS) und das Containerterminal in Nürnberg (TriCon).

Erst wenn ein Zahnradchen in das andere greift, funktioniert die Logistikkette. Da das operativ anspruchsvoll ist und dazu immer mehr Fachkräfte fehlen, nimmt die Digitalisierung nun auch im Binnenland an Fahrt auf. „Digitalisierung ist ein großes Thema“, bestätigt Peter Schreyer, Geschäftsführer von TriCon, das unter anderem die deutschen Seehäfen Bremerhaven und Bremen sowie das Megahub Lehrte in Hannover mit der zweitgrößten Stadt Bayerns verknüpft. So wird seit 2020

mithilfe von zwei Gates jede Terminalein- und ausfahrt eines Lkws nicht mehr händisch oder mithilfe eines Tablets erfasst. Stattdessen kommt die vollautomatische optische Zeichenerkennung (Optical Character Recognition, OCR) zum Einsatz. „Pro Gate fertigen sieben Kameras Momentaufnahmen des Zustands der Ladeinheit an“, berichtet Schreyer. „Im Fall von Schäden können wir so den erforderlichen Nachweis für den Gefahrenübergang gegenüber anderen Teilnehmern der Lieferkette erbringen.“ ■■■

FAKTEN

Container-Terminal Nürnberg (TriCon)**Inbetriebnahme:** 2006**Gesellschafter:**

CDN Container Depot Nürnberg, DUSS Deutsche Umschlagsgesellschaft Schiene Straße, Kombiverkehr – Deutsche Gesellschaft für den kombinierten Güterverkehr, Hafen Nürnberg-Roth (jeweils 25 Prozent)

Ladegleise: 10

(jeweils 700 Meter), 2 Abstellgleise, 1 elektrifiziertes Umfahrgleis

Kapazität für Zwischenlagerung: 3.000 TEU und 80 Stellplätze für Sattelaufleger

4 Portalkräne und 3 Volllast-Reachstacker: jeweils bis zu 42 Tonnen

Mitarbeiter: 57**Ladeeinheiten pro Jahr:** 200.000

■ Gefahrgut, Sattelaufleger und Wechselbrücken müssen, anders als Standardladungsträger, nach wie vor zusätzlich manuell gecheckt werden. „Hier prüfen unsere Mitarbeiter, ob der Ladungsträger auch für den Umschlag geeignet ist“, so der Geschäftsführer. Künftig soll OCR darüber hinaus bei Zügen zum Einsatz kommen. Im Zusammenhang mit der Erweiterung des ersten Moduls soll im Hafen Nürnberg ein entsprechendes Gate aufgebaut werden.

Überzeugungsarbeit gefragt

Ein weiterer Meilenstein war die Einführung der mehrsprachigen Fahrer-App im Frühjahr dieses Jahres. Seitdem können sich die Fahrer mittels eines Buchungscode kontaktlos am Gate anmelden. Die OCR-Daten fließen dann an das Terminal Operating System (TOS), und der Fahrer bekommt automatisiert die Info, zu welchem Stellplatz er fahren muss, um den Container aufzunehmen. „Aktuell liegt der Nutzungsgrad allerdings erst bei etwa zehn Prozent“, bedauert Schreyer. „Einige Fahrer scheuen die Dateneingabe, andere möchten den sozialen Kontakt nicht missen.“ Ein Update soll nun dazu beitragen, die Quote zu verbessern: „Damit können dann die Speditionen die Dateneingabe für den Fahrer übernehmen.“

Eine verpflichtende Slotbuchung, wie es sie an den großen Containerterminals von Eurogate und der HHLA bereits seit mehreren Jahren gibt, ist mit der App bisher nicht verbunden, doch die wird in Zukunft kommen müssen: „Durch ein solches Slotmanagement können wir die Abfertigung entzerren, die Planungssicherheit für alle erhöhen sowie unsere Prozesse erheblich beschleunigen und unsere Effizienz steigern“, erklärt Schreyer.

Da dies aber durchaus anspruchsvoll ist, hat sich TriCon als Konsortialführer mit weiteren Projektpartnern wie den IT-Unternehmen Cargo Support Service und Conroo, dem Institut für Maritime Logistik (MLS), dem Fraunhofer-Center für Maritime Logistik und Dienstleistungen (CML) und der SGKV – Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr zusammengeschlossen. Bis 2025 soll in dem auf drei Jahre angelegten und vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) im Rahmen von IHATEC II (Innovative Hafentechnologien) geförderten Projekt „Flexiking“ nun ein intelligentes Multiagentensystem entwickelt werden, über das eine kollaborative Verhandlung von Zeitfenstern erfolgt.

Beim erst Anfang 2022 in Betrieb genommenen Containerterminal Osnabrück (CTOS) spielt Digitalisierung ebenfalls eine große Rolle. Ein wichtiger Bestandteil ist auch hier die Verknüpfung des TOS mit dem Gate

Operating System (GOS). Dabei sollen künftig alle Lkws in Osnabrück mithilfe eines OCR-Systems automatisiert erkannt werden und die Daten an das TOS übermittelt werden. Die dafür erforderlichen Gates sind bereits aufgebaut, allerdings noch nicht in Betrieb: „Die Erkennungsqualität liegt im Moment weit unter den geforderten 95 bis 96 Prozent. Hier muss nachgebessert werden, um das System operativ nutzen zu können“, erläutert Geschäftsführer Björn Tiemann.

Aufwendiges Training der Algorithmen

Die Herausforderung liegt darin, das intelligente Computersystem richtig zu trainieren – und da steckt der Teufel im Detail: So wurden kürzlich von der Software zwar holländische Kennzeichen erkannt, aber deutsche nicht mehr. Zu Verwirrung führten auch US-amerikanische Kennzeichen, die einige Trucker zu Dekozwecken zusätzlich aufgeklebt hatten, sowie Chassisnummern von Vermietern über der Stoßstange oder auch linksseitig statt mittig angebrachte

Am OCR-Gate von TriCon werden Momentaufnahmen des Zustands der Ladeeinheit erstellt.



Kennzeichen. Fälschlich als „1“ ausgelesen wurde auch das Herausragen eines Kabels bei der Befestigung mit Kabelbindern. Hier wird derzeit an den Algorithmen gearbeitet. „Ich denke, es wird noch etwa sechs Monate dauern, bis das für Lkw vollumfänglich funktioniert“, erwartet Tiemann.

Nächster Schritt ist auch in Osnabrück ein sogenanntes Railgate. „Wenn der Zug eingefahren ist, laufen unsere Mitarbeiter bisher los, um die Waggons mit den Ladelisten abzugleichen“, erklärt der Geschäftsführer. „Für die 700 Meter durch das Gleisbett sind sie pro Strecke mindestens eine halbe Stunde unterwegs, sodass der Zug zum Teil erst eine Stunde nach Einfahrt im System ist.“ Nur indem solche Prozesse mithilfe der Digitalisierung schneller und genauer werden, könne das Terminal seine Produktivität steigern.

Gebühren als Anreiz

Neben der Optimierung der internen Abläufe geht es auch am CTOS um das reibungslose Zusammenspiel aller Teilnehmer der Logistikkette. Weil allerdings noch längst nicht

immer die Einsicht vorhanden ist, dass PDFs zu verschicken weitaus weniger effizient ist, als die Datenübermittlung über Schnittstellen abzuwickeln, hat das CTOS pro Auftragsdatensatz eine Gebühr in Höhe von drei Euro für die manuelle Datenverarbeitung eingeführt. „Das ist als Anreiz gedacht – sonst tut sich doch nichts“, unterstreicht Tiemann.

Künftig soll es zudem auch in Osnabrück wie in Nürnberg geplant, einen Self-Service-Bereich geben, bei dem die Disponenten die Daten im Hintergrund erfassen und dann mithilfe einer Buchungsnummer ein großer Teil der Ladeeinheiten ohne Kontakt mit dem Schalter eingetaktet werden kann. Außerdem könnte ein Slotbuchungssystem am CTOS ebenfalls erheblich dazu beitragen, die Mengen besser zu steuern und dadurch die Abläufe zum Nutzen aller zu verbessern. Noch seien die Seehafenterminals in dieser Hinsicht erheblich weiter, räumt Tiemann ein. Davon, dass die Digitalisierung auch bei den Inlandterminals weiter zunehmen wird, ist er aber fest überzeugt: „Aufgrund des Fachkräftemangels haben wir keine Leute, um die Arbeit manuell zu bewerkstelligen. An der Digitalisierung führt daher kein Weg vorbei.“ (cb)

Am 2022 in Betrieb genommenen CTOS kommt der Digitalisierung eine wichtige Rolle zu.



FAKTEN

CTOS**Inbetriebnahme:** 1. Januar 2022**Betreiber:** Containerterminal Osnabrück (CTO)

Gesellschafter: Familie Klaus Hellmann (41 Prozent), Koch International (5 Prozent), Nosta (5 Prozent) und TBOS (49 Prozent)

Ladegleise: 4 (jeweils 730 Meter)

Kapazität für Zwischenlagerung: 2.500 TEU und 65 Trailerstellplätze

2 Portalkräne und 1 Reachstacker: jeweils bis zu 43 Tonnen

Mitarbeiter: 12

Investitionen: knapp 30 Millionen Euro, davon 22 Millionen aus öffentlichen Mitteln

Weitere Informationen:
www.tricon-terminal.de
<https://ct-os.de>

Ostfriesischer „Spezialkatamaran“

Die Ostfriesische Volksbank ist gewissermaßen wie ein Katamaran auf zwei Rümpfen für die Schifffahrt unterwegs – zum einen über ihre Abteilung Seeschifffahrt, zum anderen über ihre Niederlassung Bank für Schifffahrt, die als Spezialfinanzierer für die Binnenschifffahrt fungiert.

Das Seeschiffahrtsgeschäft der Ostfriesischen Volksbank nahm Anfang der 1980er-Jahre vehement an Fahrt auf, als immer mehr Reedereien an der Ems-Achse gegründet wurden und bankspezifische Unterstützung bei der Finanzierung ihrer Flotten benötigten. Noch weiter zurück reichen die Wurzeln der Bank für Schifffahrt (BfS) die seit Mai 1911 Käufe, Neu- und Umbauten sowie Reparaturen begleitet und klassische Bankdienstleistungen für ihre Kunden anbietet. „Obwohl unser Leistungsspektrum sehr ähnlich ist, gibt es bei unseren Finanzierungen kaum Überschneidungen – höchstens bei Küstenmotorschiffen, die sowohl entlang der Küste als auch auf Binnengewässern eingesetzt werden können“, erläutert Guido Mülder, Bereichsleiter Seeschifffahrt bei der Ostfriesischen Volksbank.

Denn während er und seine Kollegen derzeit für rund 300 Seeschiffe – von Containerschiffen, Kümos und Multipurpose-Frachtern über Heavy Lifter und Bulkcarrier bis hin zu Tankern – verantwortlich sind, hat das Team von Dieter Schneider, Leiter der BfS, aktuell ein Auge auf rund 440 Binnenschiffe. Deren Palette umfasst sowohl Tank- und Trockengutschiffe als auch Fahrgastschiffe, bis auf wenige Ausnahmen mit einer maximalen Länge von 110 Metern und einer Breite von bis zu 11,45 Metern. „In letzterem Segment kümmern wir uns derzeit ausnahmslos um Tagesausflugschiffe ohne Kabinen, also nicht um Flusskreuzfahrtschiffe“, grenzt Schneider das Geschäftsfeld ein und führt drei elementare Unterschiede zwischen den beiden Aktivitätsfeldern der Ostfriesischen Volksbank an: „Im Gegensatz zu den



Unterschiedliche Schiffe – unterschiedliche Expertenteams: Während sich die Abteilung Seeschifffahrt der Ostfriesischen Volksbank unter anderem um große Containerschiffe kümmert, liegen die Kompetenzen der BfS bei kleineren Einheiten, die auf Binnengewässern unterwegs sind.



FOTOS: ISTOCKPHOTO/AVIGATORPHOTOGRAPHER/VEINEMAMA, OSTFRIESISCHE VOLKSBANK

Seeschiffahrtskolleginnen und -kollegen sind wir überwiegend national ausgerichtet. Zudem sind die Finanzierungshöhen in der Binnenschifffahrt in der Regel niedriger und die Laufzeiten der Kredite meist länger.“

Deutsche Flotte und Bankaktivitäten geschrumpft

Auf die Entwicklung der Schiffsfinanzierung seit der Lehman-Bankenkrise im Jahr 2008 schauen beide Experten sowohl mit einem weinenden als auch einem lachenden Auge. „Vor 15 Jahren hatte der deutsche Schiffsfinanzierungsmarkt ein Volumen von über 100 Milliarden Euro, nun ist er auf rund 10 Milliarden Euro, also auf ein Zehntel geschrumpft“, erklärt Mülder. Das sei aus seiner Sicht eine bedenkliche Entwicklung. Da die Ostfriesische Volksbank seit jeher dem Leitgedanken gefolgt sei, nicht mehr als 20 Prozent ihres Portfolios über die Schiffsfinanzierung abzudecken, habe sie die Krise deutlich besser überstanden als manche Großbanken. Heute sei die Genossenschaftsbank eine der wenigen nationalen Banken mit einem Schwerpunkt in diesem Marktsegment. Aus Sicht der Binnenschifffahrt ergänzt Schneider: „Wir waren nicht so stark von der Krise betroffen wie andere Binnenschiffsfinanzierer, da wir bewusst keine Vollfinanzierungen begleitet haben und unsere Kundinnen und Kunden Eigenkapital eingebracht haben. Wir konnten und haben auch in der Krise neue Projekte finanziert. Wenn man die vergangenen zehn Jahre betrachtet, hat sich unser Kreditportfolio in diesem Zeitraum sogar mehr als verdoppelt.“



Guido Mülder (li.), Bereichsleiter Seeschifffahrt bei der Ostfriesischen Volksbank, und Dieter Schneider, Leiter der Bank für Schifffahrt

Vor diesem Hintergrund hat der Schifffahrtsstandort Deutschland nach Einschätzung der beiden Banker in den zwei zurückliegenden Dekaden zwar nicht den Anschluss verloren, aber dennoch erheblich an Substanz eingebüßt. „Die deutsche Handelsflotte lag einmal bei über 4.000 Schiffen, heute sind es knapp 1.800. Ich denke, diese Zahlen sprechen eine deutliche Sprache“, so Mülder. Für Schneider haben viele Länder flexibler als Deutschland auf die Entwicklungen der vergangenen Jahre reagiert. Eine Folge sei, dass sich die Bankenlandschaft rund um das Schifffahrtsgeschäft in der Bundesrepublik inzwischen auf eine gute Handvoll Anbieter reduziert habe. „Den Niederlanden und anderen Ländern ist es gelungen, ihre Zurückhaltung deutlich schneller abzulegen und sich nach der Krise intensiver auf die Schiffsfinanzierung zu fokussieren“, bilanziert Schneider.

Investitionsklima „spürbar abgekühlt“

Zurzeit registrieren sowohl Schneider als auch Mülder eine deutliche Zurückhaltung im Markt, wenn es um die Neubaufinanzierung geht. „Ob Coronapandemie, der Krieg in der Ukraine oder die reduzierte Konsumneigung aufgrund der Energiekrise – all diese Entwicklungen haben ihre Spuren hinterlassen und zu einer großen Unsicherheit geführt, so dass das Investitionsklima spürbar abgekühlt ist“, fasst Mülder zusammen. „Allerdings hat der russische Angriffskrieg indirekt dazu geführt, dass es derzeit eine Renaissance der Steinkohletransporte gibt, da die Leistung der Kohlekraftwerke temporär höhergefahren wurde“, ergänzt Schneider.

Für die Zukunft ruhen die Hoffnungen der beiden vor allem auf einem Transformationsprozess beider Schifffahrtsbereiche zur „grünen Schifffahrt“ – zum Beispiel mit Investitionen der Eigner in neue umweltfreundliche Technologien und in moderne Antriebe. Zudem hat Schneider in der Binnenschifffahrt einen Trend zu neuen Schiffen mit geringerem Tiefgang ausgemacht, um dem Niedrigwasserproblem besser die Stirn bieten zu können. „Aktuell begleiten wir circa 25 Neubauprojekte, welche vertraglich fixiert sind und 2022 bis 2024 abgeliefert werden sollen. Für weitere 35 Schiffe, welche ab 2024 folgen sollen, sind wir in Verhandlungen“, gibt Mülder einen vorsichtigen Einblick in die Zahlen seiner Bank in der Seeschifffahrt. Bedeckter hält sich sein Kollege im Binnenschifffahrtssegment: „Diese Anzahl an Neubauten sehen wir nicht. Wir freuen uns aber über jeden Neubau, insbesondere im Trockenschiffsbereich“, so Schneider. (bre)

Weitere Informationen:
www.ostfriesische-volksbank.de/schifffahrt/seeschifffahrt.html
www.ostfriesische-volksbank.de/schifffahrt/binnenschifffahrt.html

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!



2022		 GERMAN PORTS	
DEZEMBER	13. 12. 2022	12. BHV-Schlachtfest www.bhv-bremen.de Bremen, Deutschland	
2023 JANUAR	12. 1. 2023	Neujahrsempfang www.bremenports.de/veranstaltungen Berlin, Deutschland	
	16. 1. 2023	Fachforum Projektlogistik www.bhv-bremen.de Bremen, Deutschland	
FEBRUAR	8. – 10. 2. 2023	FRUIT LOGISTICA 2023 www.fruitlogistica.com Berlin, Deutschland	
	14. 2. 2023	BHV-Hafenclub www.bhv-bremen.de Bremen, Deutschland	
MÄRZ	28. 2. – 2. 3. 2023	INTERMODAL SOUTH AMERICA www.intermodal.com.br São Paulo, Brasilien	
	14. 3. 2023	BHV-Hafenclub www.bhv-bremen.de Bremen, Deutschland	
APRIL	18. 4. 2023	BHV-Hafenclub www.bhv-bremen.de Bremen, Deutschland	
	25. – 27. 4. 2023	WindEurope www.windeurope.org/annual2023/ Kopenhagen, Dänemark	
MAI	9. 5. 2023	BHV-Hafenclub www.bhv-bremen.de Bremen, Deutschland	
	9. – 12. 5. 2023	transport logistic www.transportlogistic.de München, Deutschland	
	24. – 25. 5. 2023	Real Estate Arena www.real-estate-arena.com Hannover, Deutschland	
JUNI	1. – 2. 6. 2023	ESPO Conference www.espo.be Bremen, Deutschland	
	6. – 8. 6. 2023	Breakbulk Europe www.europe.breakbulk.com/home Rotterdam, Niederlande	

Lösungen für gestörte Lieferketten

„Logistics Talk“ in Stuttgart

Unter dem Motto „Starke Störungen in den Wertschöpfungs- und Lieferketten! Welche Lösungen bieten Verlager, Spediteure und Seehäfen?“ fand im November das bremenports-Veranstaltungsformat „Logistics Talk“ im Mercedes-Benz Kundencenter in Sindelfingen statt. Vor rund 85 Gästen diskutierten auf dem Podium Philip Freytag (XXL Consolidation), Benjamin Buchmüller (Liebherr), Stefan Färber (bremenports) und Christoph Kernen, bremenports-Repräsentanz für die Region Südwest. Moderiert wurde die Gesprächsrunde von Hilke Theessen (Radio Bremen). Die Inhalte der Podiumsdiskussion boten danach beste thematische Anknüpfungspunkte für Gespräche beim abschließenden Get-together.



Lebendiger Erfahrungsaustausch zwischen den Logistikexperten.

Wissen, wie Wasser Waren bewegt

„Short Sea Shipping Days“ in Lübeck

Anfang September repräsentierte Seaports of Niedersachsen die niedersächsischen Seehäfen auf den „4. Short Sea Shipping Days“ in Lübeck. Dabei stand die Hafenmarketinggesellschaft in Begleitung von Vertretern der Standorte Emden, Cuxhaven und Wilhelmshaven den Besuchern als Aussteller und Sponsor kompetent Rede und Antwort. Der Leitgedanke der Veranstaltung lautete in diesem Jahr „Logistik unterwegs auf nachhaltigen Wegen“. Dazu lieferten unter anderem Professor Kurt Bodewig (Europäischer Koordinator Motorways of the Sea der Generaldirektion Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission), Claus Ruhe Madsen (Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein) und Hagen Goldbeck (Präsident der IHK zu Lübeck) als Referenten spannende Hintergrundinformationen. Ein großes Thema war auch die Fachkräftesicherung und damit verbunden die Frage, wie junge Menschen für Berufsbilder in der Logistik gewonnen werden können.

André Heim (Seaports of Niedersachsen), Minister Claus Ruhe Madsen und Oliver Fuhlhorn (Rhenus Cuxport) tauschten ihre Informationen in Lübeck miteinander aus.



FOTOS: BREMENPORTS, SEAPORTS OF NIEDERSACHSEN (2X)

Von angespannter Energieversorgungslage geprägt

„WindEnergy“ in Hamburg

Über 1.400 Aussteller aus 37 Ländern und rund 30.000 Besucher kamen im September zur „WindEnergy“, dem weltweit größten Branchentreffen der Windindustrie, nach Hamburg. Seaports of Niedersachsen präsentierte sich dort auf dem fast 100 Quadratmeter großen Niedersachsen-Pavillon – zusammen mit Niedersachsen Ports, dem Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung und der Agentur für Wirtschaftsförderung Cuxhaven. Unterstützt wurde die Hafenmarketinggesellschaft von acht Vertretern der maritimen Wirtschaft von den Standorten Emden, Cuxhaven und Wilhelmshaven. Unter dem Titel „Niedersachsen vernetzen“ fand an dem Gemeinschaftsstand unter anderem ein Netzwerktreffen zu den Themen Offshore, Wind und Wasserstoff statt. Im Mittelpunkt standen dabei die angespannte Energieversorgungslage in Deutschland und die Abhängigkeit von fossilen Energieimporten.

Zur diesjährigen „WindEnergy“ kamen rund 30.000 Besucher nach Hamburg. So sah es am Niedersachsen-Pavillon vor dem Besucheransturm aus.



KOMPAKT



KÖLN. Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) – ab 2023 das Bundesamt

für Logistik und Mobilität – hat seit Oktober einen neuen Vizepräsidenten. Nachfolger des im August zum Präsidenten aufgerückten Christian Hoffmann ist **Bernd Krekeler**, Leiter der Abteilung Kontrolldienste. Krekeler ist Jurist und seit vielen Jahren für das BAG tätig. Nach verschiedenen Stationen in der BAG-Zentrale und als Leiter der Außenstelle Münster trat er 2017 als Referatsleiter in die Abteilung Kontrolldienste ein, deren Leitung er ein Jahr später übernahm.



BREMEN. Im November hat der BLG-Aufsichtsrat entschieden, die Position eines Chief Operating

Officers (COO), der auf Vorstandsebene das operative Geschäft betreut, neu zu schaffen: **Matthias Magnor**, der seit Oktober 2021 als Mitglied des Vorstands den Geschäftsbereich Contract verantwortet, übernimmt das Amt ab Dezember 2022. Vor seiner Zeit bei BLG LOGISTICS war Magnor als COO und Mitglied des Executive Boards bei Hellmann Worldwide Logistics tätig. Parallel dazu wurden die beiden BLG-Vorstandsressorts Automobile und Contract zusammengeführt.



BHV stellt sich neu auf

BREMEN. Zum 1. September hat **Petra Lüdeke** die Geschäftsführung der BHV-Bremische Hafen- und Logistikvertretung übernommen. Sie wurde dazu einstimmig vom geschäftsführenden Vorstand des Wirtschaftsverbandes bestimmt. „Petra Lüdeke hat die Neuausrichtung der BHV seit 2018 aktiv mitgestaltet und verfügt über ein hervorragendes Netzwerk in der Hafen- und Logistikbranche“, so Christoph Bruns, Sprecher des BHV-Präsidiums. „Wir freuen uns sehr, dass Sie die BHV strategisch und operativ auch in ihrer neuen Funktion weiterentwickeln wird.“ Die Stelle des Geschäftsführers wurde nach längerer Pause neu besetzt. Bereits seit 2018 ist Lüdeke als Projektmanagerin und seit 2019 als Geschäftsstellenleiterin in der BHV tätig. Zuvor war die Diplomökonomin in verschiedenen Funktionen des bremischen Hafen- und Logistiknetzwerks aktiv, beispielsweise für die VIA BREMEN Foundation und das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL).

VDR verstärkt Geschäftsleitung

HAMBURG. Der Verband Deutscher Reeder (VDR) hat **Irina Haesler** und **Tilo Wallrabenstein** zu Mitgliedern der Geschäftsleitung ernannt. „Die deutsche Seeschifffahrt steht vor enormen Herausforderungen. Wir freuen uns deshalb, dass zwei ausgewiesene Experten den Verband nun auch als Mitglieder der Geschäftsleitung unterstützen“, so Dr. Martin Kröger, VDR-Hauptgeschäftsführer. Haesler ist Volljuristin und seit 2013 beim VDR, zuletzt als Leiterin des Büros in Brüssel. Wallrabenstein ist Rechtsanwalt und seit 2010 als Syndikus des Reederverbands tätig.



Emden mit neuem Niederlassungsleiter

EMDEN. Im Oktober hat **Aiko Hollander** die Leitung der NPorts-Niederlassung in Emden übernommen. Er folgt auf Volker Weiß, der nun technischer Geschäftsführer von NPorts in der Zentrale in Oldenburg ist. Seit mehr als 20 Jahren ist Hollander mit den niedersächsischen Häfen und mit NPorts verbunden, zuletzt als stellvertretender Niederlassungsleiter und Abteilungsleiter Technik in Emden. Nach seiner Ausbildung zum Wasserbauer schloss er ein Studium zum Diplombauingenieur für Wasserbau- und Umwelttechnik erfolgreich ab.

TCU holt Andreas Hüsing

BREMEN. Im September ist **Andreas Hüsing** als neuer Leiter Operations zum Seehafen-Hinterlandspezialisten Transcontainer-Universal (TCU) gewechselt. Sein Vorgänger Marcel Sames zog es zuvor zur TFG Transfracht. Hüsing war bereits in verschiedenen Leitungsfunktionen im europäischen und intermodalen Landverkehr tätig, darunter bei H. P. Therkelsen und Hangartner/DB Schenker. TCU organisiert intermodale Hinterlandtransporte in Europa und setzte in diesem Geschäftsfeld im vergangenen Jahr 65 Millionen Euro um.



Belohnung für hervorragende akademische Lehre

BREMEN. Im Rahmen des Bremer Schifffahrtskongresses übergab Claus Brandt, Geschäftsführer des Deutschen Maritimen Zentrums, die Preise im Wettbewerb „Hervorragende akademische maritime Lehre“. Dabei ging der erste Preis an **Professorin Ilknur Colmorn** (o.) von der Hochschule Bremen (Fakultät Natur und Technik). Den zweiten Preis erhielt **Rasmus Brandt** (m.) von der Hochschule Flensburg (Fachbereich Maschinenbau, Verfahrenstechnik und maritime Technologien), während der dritte Preis an **Daniel-André Dücker** (u.), wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Mechanik und Meerestechnik der Technischen Universität Hamburg ging. Die Preisträger erhielten eine Urkunde und Preisgelder, die für ein akademisches Herzensprojekt einzusetzen sind. Die Preise sind ein Beitrag zur Förderung der akademischen maritimen Lehre. Mit ihnen möchte das Deutsche Maritime Zentrum die Sichtbarkeit der maritimen Branche erhöhen und Lehrkräfte honorieren.



Leschaco-Chef Jörg Conrad verstorben

BREMEN. Im Oktober ist **Jörg Conrad**, der langjährige CEO und Gesellschafter der Leschaco-Gruppe, nach kurzer Krankheit verstorben. Er wurde 67 Jahre alt. Conrad hat das Unternehmen seit 1992 als geschäftsführender Gesellschafter geleitet und es zu einem führenden Anbieter in der Chemie-, Gefahrgut- und Tankcontainerlogistik gemacht. Bis zu seinem Tod hat Conrad in der Geschäftsleitung die Bereiche Tankcontainer, Luftfracht, Kontraktlogistik, Recht und Versicherung sowie den Terminalbetrieb in Emden

verantwortet. Im vergangenen Jahr hatte er seinen Kindern Constantin und Charlotte die Mehrheit der Anteile an Leschaco überschrieben und so den Generationenwechsel auf der Gesellschafterebene eingeleitet. Jörg Conrad hat sich auch vielfach ehrenamtlich engagiert. Unter anderem war er Honorarkonsul der Vereinigten Mexikanischen Staaten im Land Bremen, Mitglied im Haus Seefahrt sowie jeweils Beiratsmitglied bei bremenports und im Verein der Förderer der Berufsschule für Großhandel, Außenhandel und Verkehr.

Niedersachsen Ports

Unsere Häfen. Unser Blog.

NPorts-Hafengeschichten von der niedersächsischen Küste gibt's in unserem Blog »Hafenpost« unter www.nports.de/blog

Folgen Sie uns auf

Say Hello, Wave Goodbye



Mit dem Song „Say Hello, Wave Goodbye“, stürmte das Synthiepop-Duo Soft Cell 1982 und 1991 die internationalen Charts. Dabei beschreibt das Lied ein Gefühl, das uns beim LOGISTICS PILOT auch zum Jahreswechsel 2022/2023 begleiten wird. Denn mit der aktuellen Ausgabe verabschieden wir uns von insgesamt 18 internationalen Regionen, die wir Ihnen in den vergangenen drei Jahren im Zweimonatstakt vorgestellt haben. Ab dem Jahresbeginn 2023 spielt dann die Musik inhaltlich rund um konkrete Schwerpunktthemen: So wollen wir Ihnen beispielsweise in den ersten beiden Ausgaben 2023 wichtige Informationen rund um die „Reglobalisierung“ und die „Zukunft der Häfen“ präsentieren – zusammen mit weiteren spannenden Neuerungen. „Lassen Sie sich en détail ab Anfang Februar überraschen ...“ (bre)

FOTOS: ISTOCKPHOTOS/KAMESHIKOVA

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:
müllerditzten, Bremerhaven
www.muellerditzten.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

HÖHER

SCHNELLER

WEITER



DAS GVZ JADEWESERPORT MEHRWERT DURCH LEISTUNG, SERVICE UND FLÄCHE

Beste Bedingungen für Ihr Business. Bauen Sie bei uns größer, höher und weiträumiger! Ob Multi-User-Halle, Hochregal oder Kommissionier- und Verteilzentrum, alles ist möglich. Nutzen Sie die Nähe zu Deutschlands einzigem Container-Tiefwasserhafen – mit regelmäßigen Liniendiensten und Containerzügen ins Hinterland.



JADEWESERPORT
WILHELMSHAVEN

www.jadeweserport.de



Besuchen Sie unser Güterverkehrszentrum!

Werfen Sie einen 360°-Rundumblick auf Flächen, Gebäude und Container-Terminal.

360grad.jadeweserport.de



LOVE IS IN THE AIR!

UMSCHLAGEN MIT LEIDENSCHAFT

Auch zum Fest der Liebe
geben wir alles!

BREMENPORTS.DE



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

