

AUSGABE
FEBRUAR
2022



LOGISTICS PILOT

Magazin für Häfen, Schifffahrt und Logistik



Vereinigte Arabische Emirate – mit Hochdruck aus der Krise

Westlicher als die Nachbarn
Die Geschäftskultur in den VAE
und Saudi-Arabien variiert stark

Seite 16

Futterlogistik und Tiertransporte
Zoos in Bremerhaven und Hannover
geben spannende Einblicke

Seite 20

Gemeinsam für German Ports
Eine IT-Lösung als mögliche Blaupause für
mehr Kooperation zwischen den Häfen

Seite 24

ANTWERPEN | BERLIN | BILBAO
BREMEN | DUBAI | STETTIN

TO TRANSPORT
OVERSEAS
GROUP

YALLA HABIBI! *

TAILOR-MADE SOLUTIONS FOR ALL KIND OF CARGO
SIE SUCHEN EINEN KOMPETENTEN PARTNER FÜR
PROJEKTVERSCHIFFUNGEN IN DIE VEREINIGTEN
ARABISCHEN EMIRATE? *LET'S GO!

Transport Overseas Group | Am Wall 137-139 | 28195 Bremen | Tel.: 0421 330038-0
E-Mail: sales@transport-overseas.com | www.transport-overseas.com

„Die VAE sind Deutschlands wichtigster arabischer Handelspartner“

Hafsa Al Ulama, Botschafterin der Vereinigten Arabischen Emirate



Liebe Leserinnen und Leser,

die VAE, die lange Zeit stark vom Erdöl als Wirtschaftsfaktor abhängig waren und im vergangenen Jahr ihr 50-jähriges Bestehen feierten, bemühen sich seit Jahren, ihre wirtschaftliche Diversifizierung voranzutreiben.

Heute stammen mehr als 70 Prozent der Wirtschaftstätigkeit des Landes aus dem Nichtölsektor.

Darüber hinaus machen ein innovationsfreundliches Umfeld

und eine hohe Nachfrage nach Importen die VAE zu einem attraktiven Partner für ausländische Investitionen. Im Bereich Verkehr und Logistik sind die Seehäfen internationale und regionale Drehkreuze und ein wesentlicher Faktor für das Wirtschaftswachstum des Landes. So verfügen die VAE derzeit über zwölf kommerzielle Handelshäfen, ausgenommen Ölhäfen, mit 310 Liegeplätzen und einer Frachttonnage von 80 Millionen Tonnen pro Jahr.

Als Mitglied des Rates der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) haben sich die VAE verpflichtet, zur Stärkung der Branche beizutragen. Gleichzeitig nehmen die VAE aber auch globale Herausforderungen wie die Erderwärmung sehr ernst und haben sich mit der „UAE Net Zero“-Initiative im Einklang mit dem Pariser Abkommen das Ziel gesetzt, bis 2050 netto null Emissionen zu erreichen. Solche Ziele von globaler Bedeutung können nur durch die Zusammenarbeit mit zuverlässigen Partnern erreicht werden. Vor fast 20 Jahren sind die VAE und Deutschland deshalb eine strategische Partnerschaft eingegangen. Ihre Bedeutung spiegelt sich in dem enormen Handelsvolumen zwischen den beiden Ländern wider: Die VAE sind Deutschlands wichtigster arabischer Handelspartner, während Deutschland mit einem Anteil von rund 22 Prozent am gesamten arabisch-deutschen Handel der größte europäische Handelspartner der VAE ist.

Wie in den VAE ist auch in den Seehäfen Niedersachsens und Bremens der Umwelt- und Ressourcenschutz zu einem festen Bestandteil der Betriebsphilosophie geworden. Zwei der wichtigsten Themen, auf die sich die VAE und Deutschland dabei mittel- und langfristig konzentrieren müssen, sind die Reduzierung der Emissionen und des Energieverbrauchs entlang der gesamten Wertschöpfungskette und die Bewältigung der wirtschaftlichen Auswirkungen von Covid-19 – damit eine intakte bilaterale Seehandelswirtschaft erhalten bleiben kann.

Ihre Hafsa Al Ulama

LOGISTICS PILOT digital!

Sie finden uns
auch im Internet unter

www.logistics-pilot.com



AUSGABE
FEBRUAR
2022

Themenschwerpunkt:
Vereinigte Arabische
Emirate und Dubai

4 **Impression**
Zahlen und Fakten
rund um die VAE

News
Meldungen aus
der Branche

6 **Main Topic**
Mit Hochdruck
aus der Krise

10 **Behind the Scenes**
Westlicher als die
westlichen Nachbarn

16 **Portrait**
Partner für Teile

18 **Logistics Story**
Futterlogistik und
fliegende Eisbären

20 **Digitisation**
Gemeinsam für
German Ports

24 **Appointments**
Digitale, hybride und
analoge Veranstaltungen

26 **Behind the Scenes**
Aufs Pferd gekommen

27 **People**
Meldungen aus
der Branche

28 **Preview & Imprint**
Themenschwerpunkt
Belgien und Niederlande

30

Sieben auf einen Streich

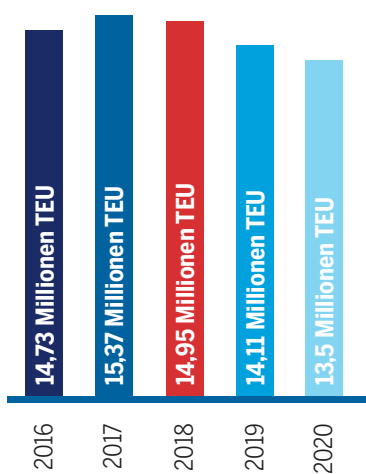
Hinter der Bezeichnung Vereinigte Arabische Emirate (VAE) verbergen sich sieben Emirate im Nahen Osten: Abu Dhabi, Adschman, Dubai, Fudschaira, Ra's al-Chaima, Schardscha und Umm al-Qaiwain. Von den rund neun Millionen Einwohnern dort leben ungefähr drei Viertel in der Hauptstadt Abu Dhabi und in Dubai.

Dank ihrer reichen Öl- und Gasvorkommen zählen die VAE inzwischen zu den finanzstärksten Ländern der Welt. Für Deutschland sind die Emirate der wichtigste Handelspartner im Nahen Osten. So besteht seit dem Jahr 2004 eine strategische Partnerschaft zwischen beiden Nationen, die zudem seit mehr als vier Jahren laut dem Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWi) „eine aktive Energiepartnerschaft“ pflegen, insbesondere bei der Nutzung von Wasserstofftechnologien. Dies ist aber nur ein Beispiel von vielen, an denen sich zeigt, dass die Emirate intensiv und mit Erfolg daran arbeiten, ihr Know-how auch auf andere Sektoren jenseits von Öl und Gas auszuweiten.

Abu Dhabi

Containerumschlag

im Hafen von Dubai



QUELLE: STATISTA 2021



Vereinigte Arabische Emirate

Hauptstadt:	Abu Dhabi
Einwohner 2021:	9,4 Mio. *
Fläche:	98.648 km ²
BIP/Kopf 2021:	43.538 US-\$*

Wichtigste Einfuhrgüter 2020

1. Gold	15,1 %
2. Elektronik	13,2 %
3. Erdöl	8,7 %

Wichtigste Ausfuhrgüter 2020

1. Erdöl	31,4 %
2. Petrochemie	14,2 %
3. Elektronik	9,1 %

Hauptlieferländer 2020

1. China	15,9 %
2. USA	6,7 %
3. Indien	6,7 %
...	
5. Deutschland	3,5 %

Hauptabnehmerländer 2020

1. Saudi-Arabien	6,5 %
2. Irak	3,9 %
3. Indien	3,4 %

Deutsche Ausfuhrgüter in die VAE 2020

1. Sonstige Fahrzeuge	18,7 %
2. Maschinen	17,2 %
3. Kfz und -Teile	15,5 %

Deutsche Einfuhrgüter aus den VAE 2020

1. Nichteisenmetalle	46,1 %
2. Elektrotechnik	8,6 %
3. Sonstige Fahrzeuge	8,4 %

QUELLE: GTAI 2021
*VORLÄUFIGE ANGABE, SCHÄTZUNG BZW. PROGNOSE
FOTOS: FREEPIK/GRAPHIXDINERZ,
ISTOCKPHOTO/BEN PANKHURST

KOMPAKT

BREMEN. Die durch die Deutsche Bundesstiftung Umwelt (DBU) geförderte **Projektgruppe „Clean“ hat im November den bundesweit ersten Leitfaden zur erlaubnis-pflichtigen Unterwasserreinigung von Schiffsrümpfen** und damit eine verbindliche Regelung für Schiffsreinigungen aufgestellt. Teilnehmende Akteure waren unter anderem bremenports, das Hansestadt Bremische Hafenamt, die niedersächsische Wasserschutzpolizei, das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, das Alfred-Wegener-Institut (AWI), die Laeisz-Reederei, die Nordseetaucher und das Institut LimnoMar. Das gemeinsame Ziel der Partner ist es, den Eintrag umweltschädlicher Stoffe in die Gewässer der bremischen Häfen zu reduzieren.

OLDENBURG/BREMEN.

Sowohl **NPorts als auch bremenports** kündigten im Dezember an, die **Hafen- und Kajegebühren in ihren Häfen zum 1. Januar 2022 zu erhöhen** – die Oldenburger um 1,9 Prozent und die Bremer um zwei Prozent. Ausschlaggebend für diese Entscheidung seien die deutlich gestiegenen Personal-, Energie- und Materialkosten, hieß es von dem Betreiber der landeseigenen Häfen in Niedersachsen und der Hafenmanagementgesellschaft.



Nachhaltige Ideen beim „MCN Cup“ ausgezeichnet

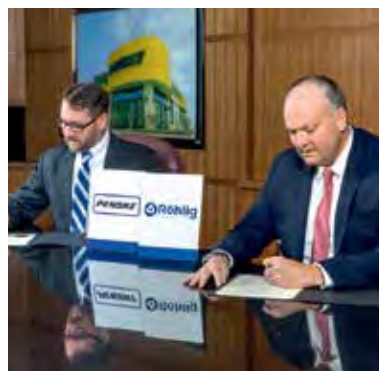
HAMBURG. Mit dem erstmalig ausgerichteten „MCN Cup“ zeichnete das **Maritime Cluster Norddeutschland (MCN)** im November **Innovationsansätze** seiner Mitglieder aus, die **zum nachhaltigen Transformationsprozess der maritimen Branche beitragen**. In der Kategorie A „Wie lassen sich Bestandsschiffe nachhaltiger betreiben“ sicherte sich „Dynamic Biofilm Protection“, eine Ultraschalltechnologie, die die Anhaftung von Einzellern auf flüssigkeitsführenden Oberflächen verhindert, von Hasytec Electronics den Titel. In der Kategorie B „Wie lassen sich Häfen und die maritime Logistik

nachhaltiger gestalten?“ gab es zwei Sieger: „SHARC“, ein smartes Hafenapplikationskonzept zur Integration neuer Energien von bremenports, und „DashPORT“, das NPorts gemeinsam mit Partnern im Hafen von Brake umgesetzt hat. Dabei handelt es sich um eine intelligente Softwarelösung, die unter anderem Energieverbraucher und Energieverbräuche visualisiert. In der Kategorie C „Wie lassen sich die weiteren maritimen Branchen nachhaltiger gestalten?“ konnte die Leviathan GmbH mit ihrem „Industriellen Recycling von Schiffen – Solving the dark side of shipping“ die Jury überzeugen.



100 Jahre Weserbund

BREMEN. Im Dezember feierte der **Weserbund sein 100-jähriges Bestehen** – mit einem **Festakt im Bremer Rathaus** und mit einem **Unternehmergespräch auf dem Grasmarkt**, bei dem Uwe Beckmeyer, Parlamentarischer Staatssekretär a. D. (3. v. r.), und Tim Cordßen-Ryglewski, Vorsitzender des Weserbunds und Häfen-Staatsrat (3. v. l.), mit Unternehmern über die Zukunft der Weser diskutierten. Der Weserbund wurde 1921 in Bremen und Minden gegründet und setzt sich unter anderem für den Erhalt und die Pflege der Landschaften am Flusslauf sowie für die Verbesserung der Wasserqualität ein.



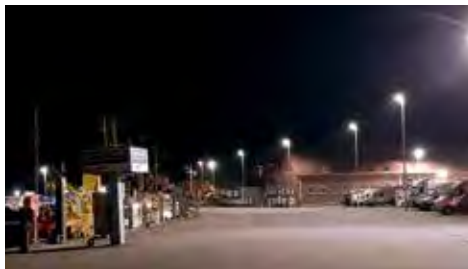
Röhlig Logistics baut Portfolio aus

BREMEN. Im Januar gaben **Röhlig Logistics** und **Penske Logistics** die Gründung eines **neuen Joint Ventures für Kontraktlogistik** mit dem Namen **Röhlig Penske Logistics für Deutschland** und die Niederlande bekannt. Das neue Unternehmen baut auf der erfolgreichen Zusammenarbeit beider Partner bei der Betreuung gemeinsamer Kunden in Europa auf. Erst im Dezember hatte Röhlig Logistics **mit dem IT-Dienstleister Q.beyond die Unternehmen Logineer und Cargonerds gegründet**, um seine Transportlösungen für Luft-, Seefracht und Kontraktlogistik um digitale Produkte und Services zu ergänzen.



Umweltzertifikat für Häfen in Niedersachsen

OLDENBURG. Kurz vor dem Jahresende ist **NPorts zum zweiten Mal nach 2019 mit dem PERS-Zertifikat der Umweltinitiative „ECOPorts“ ausgezeichnet** worden. „Unsere Häfen haben in den vergangenen Jahren bereits viel investiert, um die Infrastruktur umwelt- und zukunfts-gerecht weiterzuentwickeln. Sie leisten damit einen wichtigen Beitrag auf dem Weg in ein klima-neutrales Europa. Umso mehr freut es mich, dass der nachhaltige Kurs von NPorts entsprechend ausgezeichnet wird“, so Dr. Bernd Althusmann, Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung.



Norderney erstrahlt in neuem Licht

NORDERNEY. Hafenbereiche zu Land und zu Wasser müssen für Verkehre optimal ausgeleuchtet sein. Gleichzeitig bieten ältere Lichtanlagen aber auch ein hohes Energieeinsparungspotenzial. Vor diesem Hintergrund hat **NPorts 2021 im Hafen von Norderney 82 neue LED-Lampen eingebaut.** Sie bringen seit Dezember mehr Licht in die dortigen Abläufe. Laut NPorts können allein mit dem Austausch der Natriumdampfleuchten durch neue LED-Lampen 30 Prozent Energie eingespart werden. Insgesamt soll die Maßnahme dazu beitragen, 50 Prozent des bisherigen Energieverbrauchs einzusparen.



CTW-Automatisierungsvorhaben gestartet

WILHELMSHAVEN. Das **EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven (CTW)** wird den **Containerbetrieb in den kommenden Jahren vom manuellen Betrieb auf ein automatisiertes System umstellen.** Das teilte das Bremer Unternehmen im Dezember mit. In das Vorhaben will man in den nächsten drei Jahren rund 150 Millionen Euro investieren. Als Erstes sollen Ausbaumaßnahmen an der vorhandenen Infrastruktur, darunter die Erhöhung der bestehenden acht Containerbrücken, vorangetrieben werden. 2024 soll dann ein erster Schiffsliègeplatz automatisiert betrieben werden, so der EUROGATE-Plan.



Erneute Vertragsverlängerung

EMDEN. Ende 2021 **haben die Anker Schiffsahrts-Gesellschaft und UPM-Kymmene Oyj ihren Vertrag über die Abfertigung von Forstprodukten erneut verlängert.** Im Zuge dieser Vereinbarung wird in den nächsten drei Jahren in erster Linie Zellstoff für das finnische Bio- und Forstindustrieunternehmen im Emdrer Außenhafen abgefertigt und an zahlreiche Papierwerke in Deutschland, Europa und nach Übersee per Binnenschiff, Bahn, Lkw oder Container weitergeleitet. Anker Schiffsahrt fungiert dabei als Schiffsmakler für alle Zellstoffimporte sowie als Stauer an Bord und als Lagerhalter.



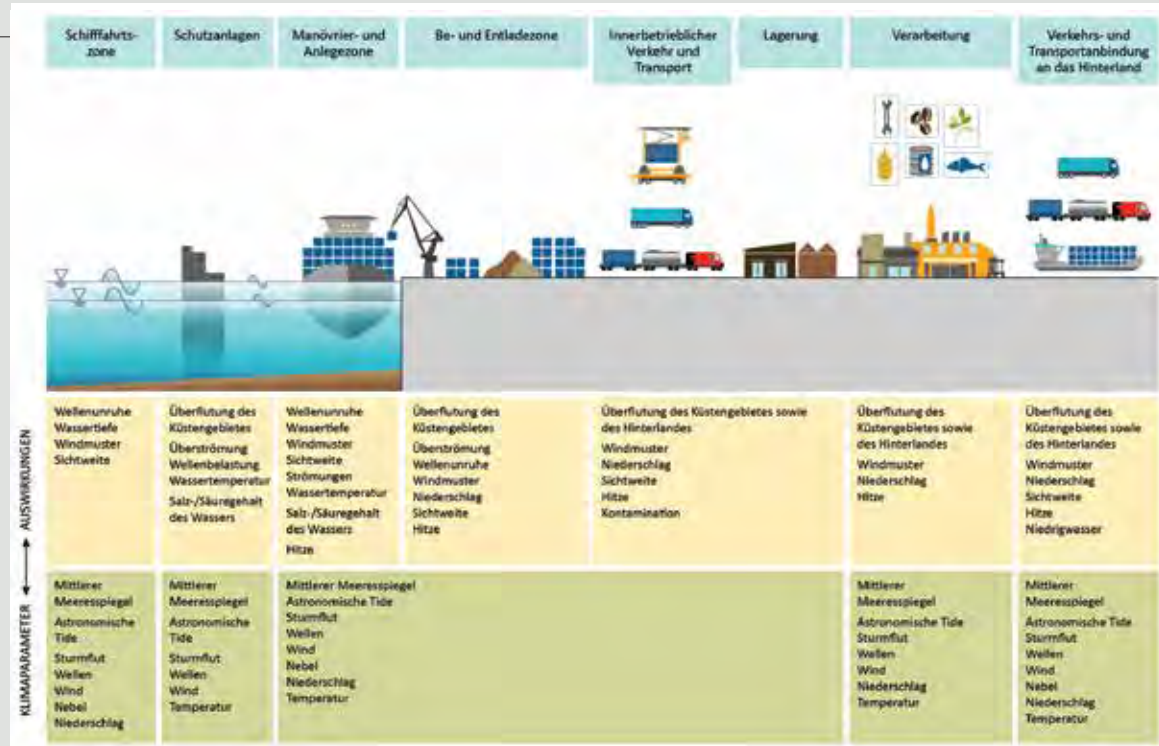
Joint Venture für Autoterminal Bremerhaven

SEOUL/BREMEN. Im Dezember **haben Hyundai Glovis und BLG LOGISTICS eine strategische Partnerschaft für den Autoumschlag in Bremerhaven geschlossen.** Im Rahmen des Joint Ventures BLG GLOVIS BHV GmbH setzt die RoRo-Reederei nun seit Jahresanfang das BLG AutoTerminal Bremerhaven als europäischen Hub für ihre Automobiltransporte zwischen Asien und Europa ein. Ziel des Joint Ventures ist es laut BLG, „Volumen zu bündeln und somit die Logistikketten der Automobilhersteller unter Berücksichtigung von Laufzeit, Kosten sowie Umwelteinflüssen zu optimieren.“

KOMPAKT

BREMEN. „Die enorme **Kapazitätsverknappung im Containerverkehr** führt derzeit zu Frachtraten, die es so nie zuvor gegeben hat“, stellte der Vorsitzende des Vereins Bremer Spediteure, **Oliver Oestreich**, kurz vor Weihnachten fest. Trotz aller Schwierigkeiten im Tagesgeschäft würden viele Bremer Speditionsunternehmen aber für 2021 gute Geschäftsergebnisse erwarten und mit Optimismus auf die Entwicklung im kommenden Jahr schauen. Bei einer prognostizierten **Steigerung der Exporte um 7,1 Prozent und der Importe um 6,7 Prozent** rechnet Oestreich 2022 mit einer guten Auslastung.

BREMEN/HAMBURG. Der **Mittelstand macht sich im Interesse der deutschen Wirtschaft für eine weitgehende Kooperation der Seehäfen in Hamburg und Bremen stark.** „Aus Gesprächen unserer Experten mit Mittelständlern vor Ort wissen wir, dass es einen weitgehenden Konsens über den Handlungsbedarf in den deutschen Häfen gibt. Auch die Länder sprechen sich immer deutlicher für eine engere Zusammenarbeit der Häfen aus“, sagte der Bundesgeschäftsführer des Bundesverbands mittelständische Wirtschaft (BVMW), Markus Jerger, im Dezember gegenüber der Deutschen Presse-Agentur.



PortKLIMA identifiziert Auswirkungen des Klimawandels

BREMEN. Wie verwundbar sind die deutschen Seehäfen durch die Folgen des Klimawandels, und welche Maßnahmen müssen umgesetzt werden, um diesen Auswirkungen zu begegnen? Mit diesen Fragen beschäftigte sich in den vergangenen drei Jahren das **Projekt „PortKLIMA“**, das federführend vom **Institut für Wasserbau der Hochschule Bremen** durchgeführt und von bremenports finanziell unterstützt wurde. Seit Dezember liegt der **Abschlussbericht** des Projekts mit dem Titel „Seehäfen und Klimawandel – Entwicklung und pilothafte Umsetzung von Bildungsmodulen zur Einbindung der Anpassung an den Klimawandel in Planung, Bau und Betrieb von Seehäfen in

Deutschland“ vor. Die Ergebnisse daraus sind unter anderem in zahlreiche Bildungsmaterialien eingeflossen, die auf der Internetseite des Projekts frei verfügbar sind. Darüber hinaus werden sie in die Anpassungskonzepte für die Hafenanlagen in Bremen und Bremerhaven einfließen, die gegenwärtig von bremenports im Rahmen der „Klimaanpassungsstrategie Bremen/Bremerhaven“ erstellt werden. An dem Projekt, das vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMU) gefördert wurde, waren auch die Hafenmanagementgesellschaften aus Brake, Cuxhaven, Hamburg, Lübeck, Rostock und Wismar beteiligt.



GBS bereit für weiteres Wachstum

LEER. Mit einem **neuen Büro im Mittelmeerraum, neuer Software und zusätzlichen Mitarbeitern** haben die **Jachttransport-spezialisten von Global Boat Shipping (GBS)** ihren Wachstumskurs in 2021 fortgesetzt. Zugleich blickt das Unternehmen der Leeaner EMS-Fehn-Group optimistisch in die Zukunft. „Wir haben in den vergangenen Monaten einen stetigen Anstieg der Nachfrage verzeichnet. Alle Zeichen deuten darauf hin, dass sich dieser Trend 2022 fortsetzt“, so GBS-Geschäftsführer Michel Wirt. 2021 hat GBS mehr als 600 Yachten und Boote zu Zielen rund um den Globus gebracht.



Einweihung der Niedersachsenbrücke

WILHELMSHAVEN. Nach fünfjähriger Sanierung hat NPorts im Dezember die **Arbeiten an der Niedersachsenbrücke in Wilhelmshaven planmäßig abgeschlossen**. In diesem Zeitraum haben unter anderem 680 Gründungspfähle der Brücke eine neue Schutzbeschichtung erhalten – das entspricht einer Fläche von etwa acht Fußballfeldern. Zusätzlich wurde der Beton an zahlreichen Bauteilen saniert. Mit dem neuen Korrosionsschutz ist das Bauwerk, das seit 1972 fester Bestandteil des Hafens ist, vor Umwelteinflüssen geschützt, was insbesondere zu einer längeren Lebensdauer beiträgt.



Lob für die bremischen Häfen

HAIGER. Mit der Veranstaltungsreihe **Logistics Talk** besuchte bremenports im November erstmals die Stadt Haiger im „Dreiländereck“ Hessen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz. Dort trafen bremenports-Geschäftsführer Robert Howe und Hartwig Weidt, bremenports-Repräsentant der Häfen in dieser Region, auf Kunden, die über ihre **Erfahrungen mit den bremischen Häfen** berichteten. „In der derzeit für alle schwierigen Situation zeigen sich die bremischen Häfen wesentlich flexibler als die Westhäfen“, lobte dabei der Geschäftsführer einer international agierenden Holding.



Fachforum Projektlogistik mit Fokus Nachhaltigkeit

BREMEN. „Ein nachhaltiger Ausblick auf 2022“ – so lautete das Motto des **Fachforums Projektlogistik**, zu dem die BHV – Bremische Hafen- und Logistikvertretung am 17. Januar – aufgrund der Pandemie erneut digital – eingeladen hatte. Gemeinsam mit Vertretern der Industrie- und Logistikbranche diskutierte die BHV über die aktuelle Marktsituation in der Projektlogistik mit Schwerpunkt auf das Thema Nachhaltigkeit. Im Vorfeld der Veranstaltung wurde eine Onlinebefragung im Rahmen des „**BHV-Projektlogistik-Monitors 2021/2022**“ durchgeführt, deren Ergebnisse in Kürze veröffentlicht werden.

NPorts übergibt Kranbetrieb an epas

EMDEN. Der Hafenmobilkran LHM 420 ist das Kernstück eines **neuen Vertrags zwischen NPorts und epas**. Der Hafendienstleister kaufte mit Wirkung vom 3. Januar 2022 das Umschlagsgerät und erhält von NPorts eine **Konzession, den Kranbetrieb in Emden weiterzuführen**. Zugleich wurden kainahe Lagerflächen am Südkai an den neuen Konzessionär vermietet. „Für uns ist es ein Abschluss einer Ära, für epas ein Neubeginn. Es war an der Zeit, einen sogenannten Systemwechsel durchzuführen. Mit diesem Schritt stärken wir den Seehafen Emden“, so NPorts-Geschäftsführer Holger Banik.



Ammoniak-Importterminal in Wilhelmshaven geplant

WILHELMSHAVEN. Kurz vor dem Jahreswechsel haben **Novatek und Uniper ein Eckpunktepapier für die erste deutsch-russische Lieferkette für CO₂-armes Ammoniak** unterzeichnet. Die Volumina sollen zukünftig an Uniper-Kunden in Deutschland und Nordwesteuropa geliefert werden. Dazu entwickelt Novatek in Sibirien eine Anlage zur Herstellung des CO₂-armen Ammoniaks. Parallel ist Uniper in **die Planung eines Ammoniak-Importterminals in Wilhelmshaven** eingestiegen, um an diesem Standort Ammoniak in gasförmigen Wasserstoff umzuwandeln, der in ein Pipelinesystem eingespeist werden könnte.

Mit Hochdruck aus der Krise

Die „EXPO 2020“, die noch bis zum 31. März in Dubai stattfindet, beschert den Vereinigten Arabischen Emiraten (VAE) derzeit ein weltweites mediales Interesse. Diese Form der Aufmerksamkeit kann die Föderation sieben autonomer Emirate gut gebrauchen. Denn ganz oben auf ihrer Agenda für 2022 steht die möglichst schnelle wirtschaftliche Erholung von der Coronapandemie.





„Die deutschen Importe aus den VAE gingen 2020 um mehr als ein Drittel zurück.“

Manfred Tilz, Wirtschaftsexperte bei
Germany Trade & Invest (GTAI)



Schließlich war das Land um die Drehscheibe Dubai – mit dem weltgrößten Flughafen für internationale Reisen und einem der verkehrsreichsten Seehäfen der Welt – besonders stark vom pandemiebedingten Rückgang des weltweiten Handels betroffen. „Allein der Frachtverkehr am Dubai International Airport und am Al Maktoum International Airport ist 2020 um 21 Prozent gesunken, ebenso der Containerverkehr, der in den Häfen der Finanzmetropole um 20 Prozent zurückging“, erläutert Manfred Tilz, Wirtschaftsexperte bei Germany Trade & Invest (GTAI). Parallel dazu verweist er auf den rückläufigen Außenhandel der Emirate in 2020 sowohl bei den Einfuhren (minus 14,4 Prozent) als auch bei den Ausfuhren (minus 13,9 Prozent) – eine Entwicklung, von der auch der bilaterale Handel mit Deutschland, der 2020 7,51 Milliarden Euro betrug, betroffen war. „Die deutschen Importe aus den Vereinigten Arabischen Emiraten gingen 2020 um mehr als ein Drittel zurück, während die deutschen Exporte zeitgleich einen Rückgang um mehr als 20 Prozent zu verzeichnen hatten. Allerdings gilt es dabei zu berücksichtigen, dass die deutschen Ausfuhren 2019 durch Sondereffekte wie zum Beispiel Flugzeuglieferungen besonders hoch ausgefallen sind“, so Tilz.

Doch dieser Negativtrend scheint inzwischen gestoppt. „Zwar liegen uns die endgültigen Zahlen für 2021 noch nicht vor, aber nach dem ersten Halbjahr des vergangenen Jahres hatten die deutschen Importe in die Emirate um 18,6 Prozent und die deutschen Exporte dorthin um 14,3 Prozent zugelegt“, so Heena Nazir, Director von GTAI in Dubai. Dementsprechend weist das Statistische Bundesamt (Destatis) in seiner im November 2021 erschienenen „Rangfolge der Handelspartner im Außenhandel der Bundesrepublik Deutschland“ die VAE derzeit auf Platz 32 aus – vor Südafrika, Singapur, Griechenland und Saudi-Arabien. ■■■

Flexibilität auf elf Etagen

Im August vergangenen Jahres vermeldeten der Hafenbetreiber DP World und der deutsche Maschinen- und Anlagenbauer SMS Group, dass ihr erstes gemeinschaftliches Hochregallagersystem Boxbay im Hafen Dschabal Ali von Dubai (Jebel Ali Port) erfolgreich in Betrieb gegangen ist. Die Anlage, die auf elf Etagen bis zu 792 Container gleichzeitig aufnehmen kann, bietet nach Aussage der SMS Group „die dreifache Kapazität eines konventionellen Lagerplatzes, in dem die Container direkt übereinandergestapelt werden“. Dadurch reduziere sich die Grundfläche der Terminals um bis zu 70 Prozent. Beim Boxbay-System werden die Container automatisch von elektrisch betriebenen Kranen, die in das System integriert sind, ein- und ausgefahren oder von einem zum anderen Regalfach transportiert. Jeder Container ist dabei direkt zugänglich, ohne dass ein anderer dafür umgelagert werden muss. Die gesamte Stromversorgung kann über Solarzellen auf dem Anlagendach erzeugt werden. Dazu Sultan Ahmed bin Sulayem, Group Chairman und CEO von DP World: „Die gemeinsam mit unserem Joint-Venture-Partner SMS Group entwickelte Technologie führt zu einer enormen Erweiterung der Kapazität, verbessert die Effizienz und fördert die Nachhaltigkeit im Containerumschlag. Boxbay ist Teil unserer Vision, Innovationen im globalen Handel umzusetzen und Provider intelligenter Logistiklösungen zu sein.“ Noch bis zum 31. März dieses Jahres sind Visualisierungen und Modelle von Boxbay auf der „EXPO“ in Dubai zu sehen, und zwar im dortigen Pavillon von DP World. Parallel dazu bietet DP World im Rahmen der „EXPO“ auch Exkursionen zu dem Hochregallager im Jebel Ali Port an. Mathias Dobner, Chairman und CEO von Boxbay ist schon jetzt vom Erfolg der disruptiven Technologie überzeugt, die der maritimen Wirtschaft erstmals Ende 2019 auf der Fachmesse für Hafen-, Schiffs- und Terminaltechnik „TOC“ in Rotterdam vorgestellt wurde. „Diese Technologie ist die Antwort auf die wachsenden Güterströme und den Platzmangel in den Häfen. Damit sind wir in der Lage, sowohl in See- als auch in Binnenhäfen auf der gleichen Grundfläche wie bisher mehr Raum für Container zu schaffen“, so Dobner.

Vom Jebel Ali Port in die Welt:
Die SMS Group hofft auf ein
reges Interesse für Boxbay aus
der maritimen Wirtschaft.

„Die meisten
Unternehmen sind
gestärkt aus der Krise
hervorgegangen.“

Heena Nazir,
Director von Germany Trade & Invest (GTAI)
in Dubai



„Nachdem der gesamte Logistiksektor der Vereinigten Arabischen Emirate durch die Pandemie vor enormen Herausforderungen stand, haben sich die Unternehmen inzwischen der Situation angepasst, sodass die meisten von ihnen gestärkt aus der Krise hervorgegangen sind. Zudem trägt die Regierung des Golfstaates mit umfangreichen Investitionen und Förderprogrammen dazu bei, die Bedeutung des Landes im weltweiten Handel weiter auszubauen“, umreißt Nazir die aktuelle Lage.

Positive Signale aus der Region

Auch Oliver Oehms, CEO der Deutsch-Emiratischen Industrie- und Handelskammer, attestiert der Logistikwirtschaft in den VAE einen sich abzeichnenden Aufschwung nach der Krise: „Die Emirate haben sich, verglichen mit dem Rest der Welt, schnell für die Wiederaufnahme wirtschaftlicher Aktivitäten entschieden. Ein wichtiger Faktor für die Standorte Dubai und Abu Dhabi waren dabei die Luftfrachtkapazitäten, die nach Daten der International Air Transportation Association zum Ende des ersten Quartals 2021 den höchsten Stand seit Beginn der Erfassung im Jahr 1990 erreichten.“ Im Zuge der wachsenden Nachfrage würden, so Oehms, zahlreiche Player in der Region positive Signale senden und ihre Aktivitäten wieder hochfahren. So habe beispielsweise Lufthansa Cargo bereits mehrere Passagierflugzeuge vom Typ Airbus A321 zu Frachtern umgebaut, die nun über eine Kapazität von 28 Tonnen Fracht pro Flug verfügen. Ebenso habe DHL, als die meisten kommerziellen Fluggesellschaften noch am Boden geblieben seien, spezielle Flugcharter in der Region eingerichtet, um medizinische Ausrüstung nach China zu liefern. Jetzt stelle sich DHL darauf ein, mehr als zehn Milliarden Impfdosen in den nächsten zwei Jahren über die Drehkreuze in der Golfregion zu transportieren.

„Die Luftfrachtkapazitäten
erreichten im ersten
Quartal 2021 den höchsten
Stand seit 1990.“

Oliver Oehms, CEO der
Deutsch-Emiratischen Industrie- und Handelskammer





Auf dem Terminal von CFR Carshippers in Bremerhaven stehen über 10.000 Quadratmeter Stellfläche für Fahrzeuge aller Art zur Verfügung.

Breite Unterstützung erfährt die Wirtschaft in den VAE auch durch lokale Partner und Stakeholder, die zum Teil schon vor der Krise erhebliche Investitionen getätigt hatten. So hat der größte Hafenbetreiber der Emirate, DP World, der auch Betreiber des Jebel Ali Port in Dubai ist, im vergangenen Jahr eine Erweiterung seiner Häfen und Terminals im Gesamtwert von 4,5 Milliarden US-Dollar angekündigt und darüber hinaus das Pilotprojekt „Boxbay“ (siehe nebenstehenden Artikel) gestartet. Parallel dazu soll der Khalifa Port in Abu Dhabi ebenfalls weiterentwickelt werden. „Dort ging Anfang 2021 ein neues Südkai in Betrieb, und die Terminals wurden mit neuen, leistungsstärkeren Kränen ausgestattet. In naher Zukunft sollen in Abu Dhabi überdies zusätzliche Tiefseezugänge für größere Schiffe und neue Flächen in unmittelbarer Hafennähe realisiert werden“, so Oehms.

Vor allem aber mit der 2020 ins Leben gerufenen Initiative „World Logistics Passport“ (WLP) wollen die VAE wichtige Akzente setzen. Dabei versteht sich die Initiative WLP nach eigenem Selbstverständnis als „weltweit erstes multimodales Treueprogramm für den Güterverkehr“. „Das Programm ist Teil der Seidenstraßen-Strategie von Dubai. Es soll einen maßgeblichen Beitrag dazu leisten, die Lieferketten für Luft- und Seefracht zu stabilisieren und auszubauen sowie logistische Lücken zwischen der Region und den Produktionszentren in Schwellenländern zu schließen“, umreißt Oehms. Zu den WLP-Mitgliedern zählen inzwischen rund 20 lokale Partner und mehr als 20 Länder – unter ihnen Brasilien, Indien, Mexiko, Serbien, Singapur, Südafrika, Thailand und Vietnam.

Zwei Hubs, viele Projekte

Anhand dieser Ausführung lässt sich deutlich ablesen, dass der Schwerpunkt der Wirtschaftsaktivitäten in den VAE insbesondere auf den Regionen um Dubai und die Hauptstadt Abu Dhabi liegt. „Es gibt aber auch in den anderen Emiraten wichtige Projekte, um die logistische Handlungsfähigkeit des Landes weiter voranzutreiben. Diese sind aber vom Umfang geringer“, erläutert Nazir. Dabei verweist sie unter anderem auf zwei Projekte der Fujairah Port Authority. So plane der Hafenbetreiber in Fujairah rund 270 Millionen US-Dollar in den Ausbau des dortigen Hafens zu investieren und in Dibba rund 200 Millionen US-Dollar für einen gänzlich neuen Hafen in die Hand zu nehmen. Doch auch ohne diese Projekte



„Immer mehr Leute ziehen beruflich nach Dubai – und nehmen ihren Hausstand und das Auto mit.“

Beiko Smalla,
Salesmanager bei CFR Carshippers



gehören die Emirate schon jetzt zu den einflussreichsten Ländern weltweit. „So weist beispielsweise das Unternehmen Agility in seinem aktuellen Ranking der 50 aufstrebenden Märkte der Welt die Vereinigten Arabischen Emirate bei der Qualität von Infrastruktur und Transport an vierter Stelle aus – mit Flug- und Seehäfen, die über die modernste technische Ausstattung verfügen, und mit effizienten Verbindungen auf der Straße und der Schiene“, sagt Tilz. Nicht umsonst, so der Experte, trage diese Infrastruktur maßgeblich zur Entwicklung des Güterverkehrs im Nahen Osten bei, dessen jährliches Wachstum 20 Prozent betrage – und damit das Zweifache des europäischen Durchschnitts.

Kein Sand im Getriebe

Bereits seit über 25 Jahren ist CFR Carshippers (CFR) als Spezialist für die internationale Verschiffung von Automobilen, Motorrädern, Booten, Stückgut und Umzugsgut aktiv – mit den Schwerpunktmarkten USA und Kanada. Vor knapp drei Jahren hat das Unternehmen mit seinem Europa-Hauptsitz in Bremerhaven auch das Geschäft mit Dubai aufgenommen. „Dubai ist zwar ein kleinerer Markt als die USA, von wo aus wir jede Woche mehr als 200 Fahrzeuge in die Welt transportieren, dafür aber hochprofessionell“, berichtet Beiko Smalla, Salesmanager bei CFR Carshippers.



CFR Carshippers liefert die Fahrzeuge in drei unterschiedlichen Packvarianten im Container – sowohl Port to Port als auch Door to Door.

■ ■ ■ Pro Woche verschifft sein Unternehmen für Privatkunden etwa drei bis sechs Automobile von Dubai nach Deutschland. Auf dem umgekehrten Weg sind es etwa zwei bis drei Automobile im Monat. Ein Großteil davon sind SUV und hochwertige Fahrzeuge. „Hinzu kommen die Aufträge von Großhändlern, für die wir auch mal eben 100 Tesla oder ein gutes Dutzend Jeep Gladiator verschiffen dürfen“, umreist Smalla die unterschiedlichen Aufgaben, die die Kunden an CFR stellen. Dabei können diese, je nach Bedarf, ein Port-to-Port- oder Door-to-Door-Paket in Auftrag geben. Das gilt sowohl für Pkw-Transporte, die in drei unterschiedlichen Varianten im Container angeboten werden, aber auch für größere Baufahrzeuge, die dann zumeist im Bauch von RoRo-Fähren ihre Reise antreten.

Neben den Automobilen, die im Bremerhaven-Dubai-Verkehr rund 70 Prozent des CFR-Geschäftsvolumens ausmachen, wächst auch der Anteil der Umzugsgüter, die auf Paletten dorthin verschifft werden. „Aufgrund der positiven Wirtschaftsentwicklung ziehen immer mehr Leute beruflich nach Dubai – und nehmen gleich ihren Hausstand und das Auto mit“, so Smalla. Mit wachsendem Interesse beobachtet er dabei die Entwicklung der Kosten im Containertransport. „Das ist schon spannend. Während die Preise für Boxentransporte in die USA und nach China kontinuierlich steigen, sind die Preise in Dubai immer noch moderat. Das liegt nach meinen Informationen daran, dass die Reedereien Dubai sowieso und unabhängig von den tatsächlichen Ladungsmengen anlaufen, da der dortige Hafen als Hub in ihrem Netzwerk einfach unverzichtbar ist“, berichtet der Experte. Dann zaubert Smalla noch eine kleine Anekdote mit einem Augenzwinkern aus dem Hut: „Obwohl bekannt ist, dass es in den Emiraten viel Wüste gibt, wundern sich immer noch viele Europäer nach dem Fahrzeugimport, dass sie das ein oder andere Sandkörnchen im Innenraum finden. Aber keine Sorge, Sand im Getriebe hat es bei uns bisher noch nicht gegeben.“

Metrowaggons kamen auf dem Wasserweg

Seit zehn Jahren transportiert die Transport Overseas Group (TO Group) vor allem rollende Projektladung im High-and-Heavy-Segment auf dem Wasserweg in die VAE. Dazu gehören Zugmaschinen, Mobilkrane und mobile Betonpumpen, aber auch Waggons für die Metro in Dubai. „Unter anderem haben wir als Linienagent in Zusammenarbeit mit diversen RoRo-Reedereien um die 125 dieser Waggons von Bremerhaven nach Jebel Ali verschifft“, berichtet Tim O. Oltmann, CEO der Transport Overseas Group. „Jeder davon ist fast 17 Meter lang und 33 Tonnen schwer. Ein Großteil dieser Waggons wird gerade auch zur „EXPO“ eingesetzt, und schon jetzt hat Dubai 228 weitere fahrbare Untersätze dieser Art bis 2025 budgetiert, um die Anbindung in den Emiraten weiter zu verbessern.“

Die mithilfe der TO Group von Bremerhaven aus verschifften Metrowaggons sind derzeit bei der „EXPO 2020“ in Dubai im Dauereinsatz.





„Die VAE haben eine Topinfrastruktur auf der Straße.“

Tim O. Oltmann, CEO der Transport Overseas Group

Bei Transporten auf die Arabische Halbinsel stehen vor allem drei Häfen ganz oben auf der Prioritätenliste der TO Group: Jebel Ali für das Emirat Dubai, Abu Dhabi und Umm al-Qaiwain. „Einen Großteil unserer Ladung wickeln wir über die beiden erstgenannten Häfen ab. Parallel dazu gewinnt Umm al-Qaiwain aber zunehmend an Bedeutung, da dieser neue Hafen sich ebenfalls auf unser Ladungsvolumen bewirbt“, berichtet Oltmann. Der Hafen, der zwischen den Städten Adschman und Ra's al-Chaima am Persischen Golf liegt, sei vor allem bei den Importeuren und Ladungsempfängern in den nördlichen Emiraten gefragt. Für den Weitertransport aus den Häfen ins Hinterland attestiert Oltmann den VAE eine „Topinfrastruktur auf der Straße“. Ebenso würden die Verantwortlichen im Zuge des wachsenden Tourismus die Metro sukzessive weiter ausbauen, während die Schiene für den Gütertransport kaum eine nennenswerte Rolle spiele.

Vor diesem Hintergrund und angesichts weiterer positiver Signale sieht die TO Group die Emirate als echten Wachstumsmarkt mit Perspektive – und das nicht nur aus allgemeiner wirtschaftlicher Sicht, sondern auch mit Blick auf den Ausbau des eigenen Netzwerks für Projektladung. „Wir haben uns 2019 dafür entschieden, ein eigenes Büro in Dubai zu eröffnen, denn ein Großteil unserer Kunden hat dort seine eigenen Abhängigkeiten. Dadurch haben wir jederzeit die Möglichkeit zum direkten und regelmäßigen Austausch mit den Entscheidungsträgern für die gesamte Region“, so Oltmann.



Zentrale Drehscheibe

Diese Aufbruchsstimmung in den VAE hat auch Röhlig Logistics dazu motiviert, Ende 2021 eine Niederlassung in Dubai zu eröffnen. Aufgrund seiner erst kurzen Präsenz vor Ort verzichtete das Bremer Unternehmen, das seinen Kunden Dienstleistungen in den Bereichen Seefracht, Luftfracht, Projekt- und Kontraktlogistik anbietet, zum jetzigen Zeitpunkt gegenüber dem LOGISTICS PILOT auf eine tiefgehende Standortanalyse. Gleichzeitig brachte Dr. Robert Gutsche, Chief Financial Officer bei Röhlig Logistics, die Vorteile des Standorts aber wie folgt auf den Punkt: „Dubai ist eine zentrale Drehscheibe und die am schnellsten wachsende Volkswirtschaft im Nahen Osten. Gleichzeitig bietet das Emirat – als Knotenpunkt für die Verbindung zwischen Asien, Afrika und Europa – Effizienz, Sicherheit und ein zukunftsorientiertes Ökosystem für beschleunigtes Wachstum.“ Damit dürfte er ausgesprochen haben, was auch viele andere Wirtschafts- und Logistikexperten denken. (bre)

Westlicher als die westlichen Nachbarn

Keine 800 Kilometer Luftlinie trennen die Hauptstädte Abu Dhabi und Riad. Doch in vielerlei Hinsicht liegen zwischen den Vereinigten Arabischen Emiraten (VAE) und Saudi-Arabien Welten. Das spiegelt sich auch auf der Businesssebene wider.

Als Managing Director von Transport Overseas Shipping ist Christian Weber seit vielen Jahren im arabischen Raum aktiv und mehrmals im Jahr in Dubai, wo sein als Schiffsmakler und Linienagentur tätiges Unternehmen seit 2019 über ein eigenes Büro verfügt. Dementsprechend gut kennt sich Weber in den Golfstaaten aus und sagt: „Die Vereinigten Arabischen Emirate werden oftmals mit Saudi-Arabien in einen Topf geworfen. Doch wer genau hinschaut, wird feststellen, dass es sich um komplett unterschiedliche Länder mit völlig anderen Geschäftskulturen handelt. Dabei sind die Emirate deutlich westlicher eingestellt als ihre westlichen Nachbarn.“ Das kann auch Jörg Seifert bestätigen, der seit 1997 als Wirtschaftsanwalt in den VAE arbeitet und die europäische Abteilung der lokalen Rechtsanwaltskanzlei Al Sharif Advocates & Legal Consultants leitet. Seifert betont, dass sich die Emirate in jüngster Zeit so schnell weiterentwickelt hätten, dass sich zahlreiche Businessratgeber bereits wieder überholt haben. So empfindet er beispielsweise die Betonung der Bedeutung von Designerlabels beim Businessoutfit in vielen VAE-„Knigge“ als nicht mehr angemessen: „Natürlich machen auch dort Kleider Leute. Aber solange man nicht mit einem alten abgetragenen Konfirmandenanzug, sondern mit normalem Anzug und Krawatte erscheint, ist alles im grünen Bereich.“ Er rät überdies, bei der Begrüßung die Hand des Gegenübers nicht so kräftig zu drücken wie in Deutschland und darauf zu achten, die Visitenkarte mit der rechten Hand zu übergeben, da die Linke in der arabischen Welt als unrein gilt. Gleichzeitig verweist er darauf, dass sich der Stellenwert des Handschlags seit Beginn der Coronapandemie deutlich verringert habe.

„Die Emiratis lieben Gespräche über schnelle Autos.“

Christian Weber, Managing Director bei Transport Overseas Shipping





„Es hat große Schritte in Sachen Gleichberechtigung gegeben.“

Jörg Seifert, Wirtschaftsanwalt bei
Al Sharif Advocates & Legal Consultants



Fürsprecher nicht von Schaden sein kann. Vor allem, wenn es darum geht, auf einer höheren Geschäftspartnerebene anknüpfen zu können.

Unterschiedliche Messlatten

Auch was die Aspekte Geduld und Fingerspitzengefühl sowie die Wichtigkeit von „persönlichen Türöffnern“ betrifft, berichten beide Experten über ähnliche VAE-Erfahrungen. So empfiehlt Weber, bei Verhandlungen und Terminverschiebungen stets Ruhe und Gelassenheit zu bewahren. „Ungeduld gilt in den Emiraten als Zeichen der Schwäche“, so Weber. Seifert betont zudem die unterschiedlichen Messlatten, die dort in Sachen Timing angelegt werden: „Sollten Sie zu einem Meeting nur zwei Minuten zu spät kommen, kann es sein, dass die Sekretärin sie mit dem Verweis auf ihre Unpünktlichkeit wieder nach Hause schickt, während die Araber für sich durchaus Verspätungen von mehr als einer halben Stunde in Anspruch nehmen.“ Weber rät darüber hinaus, sich so flexibel wie möglich auf potenzielle Gesprächspartner einzustellen und die Emirate keinesfalls als homogenes Gebilde zu betrachten: „Emirat ist nicht gleich Emirat. Auch hier bestehen erhebliche Unterschiede. Selbst in Dubai kann man auf vollkommen unterschiedliche Geschäftspartner stoßen. Denn von den rund zwei Millionen Einwohnern sind rund 1,6 Millionen Ausländer aus allen Teilen der Welt – und nur gerade einmal 400.000 bis 500.000 Emiratis.“

Unternehmen, die die Absicht haben, neu in diesen Markt einzutreten, empfiehlt Seifert, den Weg über persönliche Kontakte und Ansprechpartner in der Region, beispielsweise über Außenhandelskammern oder Agenten. Weber und seine Kollegen haben sich vor diesem Hintergrund für die Gründung eines eigenen Büros entschieden, um mehrmals im Jahr und über einen längeren Zeitraum dort Gesicht zu zeigen. „Ein paar Telefonate und E-Mails reichen nicht aus, um zu potenziellen Partnern Vertrauen aufzubauen. Das erfordert vielmehr eine Reihe von persönlichen Gesprächen, zumal unsere deutsche Mentalität, mit der Tür ins Haus zu fallen, dort überhaupt nicht gefragt ist“, so Weber. Auch er kann bestätigen, dass ein regionaler

Förderung der Gleichstellung

Besonders angetan sind beide auch von der wachsenden Bedeutung der Frau in den Emiraten. „Hier hat es große Schritte in Sachen Gleichberechtigung gegeben“, konstatiert Seifert. Dass es sich dabei nicht nur um ein subjektives Empfinden handelt, spiegelt sich im jährlichen Global Gender Gap Report des Weltwirtschaftsforums (WEF) wider, der die VAE als „führend bei der Förderung der Gleichstellung der Geschlechter im Nahen Osten“ ausweist. Und auch dem Forbes-Magazin zufolge sind Frauen aus den VAE in der Liste der einflussreichen Geschäftsfrauen im Jahr 2020 „mit 23 Einträgen die am häufigsten vertretene Nationalität“.

Blumen für die Dame des Hauses stehen allerdings nicht ganz oben auf der Liste der zu empfehlenden Gastgeschenke für die VAE. „Am besten bringt man etwas aus der Region mit, aus der man kommt. Es müssen ja keine Kuckucksuhren made in Germany sein“, sagt Seifert mit einem leichten Schmunzeln. Auch deutscher Wein oder hierzulande produzierte Pralinen mit Alkohol seien keine guten Idee, ebenso wenig wie Produkte, die Schweinefleisch enthalten, da beides dem dortigen Alkoholverbot beziehungsweise der „reinen“ islamischen Speisezubereitung („halal“) widerspricht. „Wir bringen unseren Geschäftspartnern gerne Geschenke mit den Bremer Stadtmusikanten mit. Vor allem Kinderbücher, die die Geschichte der vier Stadtmusikanten erzählen, kamen bisher sehr gut an. Denn die Emiratis schätzen die Familie und insbesondere ihre Kinder, die als wichtige Eckpfeiler der Zukunft gelten“, so Weber. Diese Geschenke würden zudem eine gute Möglichkeit bieten, Deutschland, Bremen und sich selbst besser vorzustellen – und damit Anknüpfungspunkte für lockere Gespräche jenseits der Businessinhalte zu finden. Vor diesem Hintergrund hat er noch eine weitere Besonderheit ausgemacht, die bereits vielfach zu interessantem Small Talk geführt habe: „Die Emiratis lieben Gespräche über schnelle Autos – und über unsere Möglichkeit, in Deutschland mit hoher Geschwindigkeit über die Autobahn brettern zu können. Schließlich liegt dort die erlaubte Höchstgeschwindigkeit bei 130 km/h.“ (bre)

Partner für Teile

30 Produktionsstandorte von Audi und Volkswagen werden in 13 Ländern auf vier Kontinenten seit 2019 aus dem Logistikzentrum von Imperial Logistics International, das zur börsennotierten Imperial-Gruppe in Südafrika gehört, im JadeWeserPort mit Fahrzeugteilen versorgt. Dabei kommt es vor allem auf viel Flexibilität in der Logistik an.

In rund neun Monaten Bauzeit ist auf dem Gelände des JWP das Logistikzentrum für Audi, Volkswagen und Volkswagen Nutzfahrzeuge entstanden, das 2019 in Betrieb genommen wurde. Dazu zog sukzessive alle zwei Wochen ein Fahrzeugteilebereich um.

Die aktuellen Ereignisse konnte auch das Management von Imperial Logistics International in Wilhelmshaven nicht vorhersehen. Bei den Ausschreibungen für die Teilelogistik für Audi, Volkswagen und Volkswagen Nutzfahrzeuge setzte Imperial angesichts der Pandemie jedoch im Nachhinein betrachtet genau auf das richtige Konzept: „Die flexible Lösung, die wir gemeinsam mit unseren Kunden entwickelt haben, antizipiert Änderungen in globalen Supply Chains“, erläutert Hakan Bicil, CEO von Imperial Logistics International. Das entspricht auch seiner Grundhaltung: „Grundsätzlich sind die Herausforderungen ja das Salz in der Suppe.“

Die Ereignisse der vergangenen Jahre hätten gezeigt, wie wichtig die Widerstandsfähigkeit von Lieferketten sei. Imperial habe daher alternative Routen, Transportmittel oder sogar Lieferanten zu einem festen Bestandteil der Logistiklösungen gemacht. Diese würden für die Kunden individuell entwickelt und auf die spezifischen Märkte und Aktivitäten zugeschnitten. „Als die Pandemie ausbrach, bedeutete dies, dass wir bereits besser als viele andere vorbereitet waren, mit Herausforderungen wie Kapazitätsproblemen, regionalen Schließungen und so weiter umzugehen.“ Diese An-

passungsfähigkeit im Hinblick auf die Mengen wie auf die Zielorte sei einer der Hauptgründe gewesen, um die „logistische Abwicklung durch Imperial“ im JadeWeserPort (JWP) aufzubauen: „Unsere Kunden haben im Rahmen ihrer strategischen Planung zur Optimierung der globalen Supply Chain den Standort Wilhelmshaven als einen der am besten geeigneten Standorte ermittelt“, unterstreicht der CEO.

Multimodales Drehkreuz für den Logistikhub

„Die Infrastruktur bietet hervorragende Supply-Chain-Bedingungen mit Zugang zur internationalen Seefracht, aber auch eine exzellente Anbindung ans deutsche beziehungsweise europäische Hinterland“, so Bicil. Daher konnten nicht nur die Kunden aus der Automobilindustrie hinsichtlich des Standortes überzeugt werden. Ebenso planten weitere Partner von Imperial Aktivitäten in Deutschlands einzigem Tiefwasserhafen.

Um welche Dimensionen es bei der Automobillogistik geht, zeigen ein Blick auf das riesige Gelände und die Kennzahlen des Logistikzentrums: Fast 40.000 Quadratmeter groß ist die gesamte Lagerfläche mit den vier Hallen,



Adaptive Logistikprozesse

Ganz so zeitkritisch, wie man erwarten könnte, ist die Automobillogistik nämlich gar nicht: „Da es sich in Wilhelmshaven um eine von unseren Kunden sehr gut geplante CKD-Supply-Chain handelt, stellen Just-in-time-Abwicklungen eher die Ausnahme dar und sind Sonderprozessen geschuldet, in denen unsere Kunden Unterbrechungen der Supply Chain ausgleichen müssen, die immer entstehen können“, erläutert Bicil. Eine Herausforderung seien allerdings die aufgrund der Pandemie instabilen Mengen. Auch hierbei habe sich das flexible Konzept bewährt: Dank adaptiver Logistikprozesse könne beispielsweise selbst in Zeiten hoher Volumenschwankungen trotzdem eine hohe Servicequalität gewährleistet werden.

Glücklicherweise zeige der chinesische Markt – als der für die Kunden wichtigste – die stabilste und volumenreichste Abwicklung. „Hier sind wir im Plan“, unterstreicht Bicil. Anders sei es hingegen bei den Märkten in Mexiko, Südafrika, den USA und Brasilien: Hier schwanke das Volumen bedingt durch Covid-19 und die globale Halbleiterknappheit deutlich, zum Teil würden die Mengen auch sinken. Logistisch sei die Volatilität des Marktes zwar anspruchsvoll, aber gleichzeitig auch das „tägliche Brot“ für Imperial. „Wir wissen wer, wann und wo anfahren wird, und können entsprechend durch Anlieferwochen beziehungsweise -fenster planen“, betont der CEO.

Insgesamt komme es im Logistikprozess auf die richtige Mischung zwischen Automatisierung und manuellen Prozessen an. „Hierdurch gewährleistet man die maximale Flexibilität und profitiert gleichzeitig von den Effekten der Automatisierung“, so Bicil. Dabei ist es zum Teil durchaus von Vorteil, dass in der Automobillogistik nicht alles digitalisierbar ist. So werden beispielsweise für die meisten Aussendungen unterschiedliche Sorten von Teilen in verschiedenen Mengen zusammengestellt, was nur in Handarbeit möglich ist.

Stark zum Einsatz komme die Digitalisierung natürlich dennoch – vom Eingang über die Lagerung bis hin zum Ausgangsprozess. Ein Beispiel sind Mitarbeiter, die mittels Tablets den Ausgangsprozess begleiten. „Des Weiteren ‚schießen‘ wir transportrelevante Informationen in Verkehrsträgersysteme, um eine lückenlose Supply Chain gewährleisten zu können“, erläutert Bicil. Das werde auch künftig trotz anhaltender Pandemie nebst Disruptionen in der Supply Chain für eine zuverlässige Versorgung der Kunden sorgen. (cb)

Entladetunnel und Stellplätzen für Leergut und Container. Seit 2019 werden von hier aus 30 Produktionsstandorte von Audi, Volkswagen und Volkswagen Nutzfahrzeuge in 13 Ländern auf vier Kontinenten mit DIN- und Normteilen versorgt. Insgesamt 250 Beschäftigte versenden alle benötigten Komponenten – von der Schraube oder Unterlegscheibe über den Airbag und das Lenkrad bis hin zum fertigen Motor.

Dafür werden wöchentlich rund 350 Sattelzüge entladen und anschließend Qualitätskontrollen durchgeführt. Anschließend werden die Teile physisch und elektronisch eingelagert. Ausgelegt sind die Hallen für bis zu 7.000 unterschiedliche Teile. Entsprechend dem kundenspezifischen Bedarf erfolgt wiederum der Warenausgang, der dann analog die physische und elektronische Auslagerung auf das jeweilige Verkehrsmittel umfasst.

Neben Containerschiff und Lkw zählt hierzu die Bahn – auch transkontinental: „Die Seidenstraße gewinnt, je länger die globalen Imbalancen und die damit verbundenen Kapazitätsdefizite in der Seefracht andauern, immer mehr an Bedeutung“, berichtet Bicil. Ebenso aus Umweltgründen werden immer öfter Bahntransporte nachgefragt. Imperial Logistics International betreibt daher eigene Taktverkehre beziehungsweise Services mit wöchentlichen Abfahrten von Asien in fünf europäische Länder und zurück von drei europäischen Ländern. Ein Beispiel seien die Werke in der chinesischen Stadt Chengdu, die über die Seidenstraße beliefert werden.

FAKTEN

Imperial Logistics International

Gründung: 2019

Firmensitz:
Wilhelmshaven

Geschäftsfeld:
Automobillogistik

Fläche insgesamt:
39.500 Quadratmeter

Beschäftigte:
rund 250



Hakan Bicil,
CEO von Imperial
Logistics International

Weitere Informationen:
www.imperiallogistics.com



Futterlogistik und fliegende Eisbären

Damit Zootiere täglich mit dem bestmöglichen Futter versorgt werden, haben Tiergärten eine ausgeklügelte Logistik entwickelt. Diese greift auch bei Tiertransporten, die im Rahmen von Zuchtprogrammen zwischen den Zoos erfolgen – wie der Blick nach Hannover und Bremerhaven zeigt.

Seepferdchen zweimal pro Woche lebende Kleinkrebse mit einem Übernachtskurier aus Büsum, während der Fisch für die Robben, Eisbären und Pinguine per Tiefkühl-Lkw aus dem niederländischen Valkenburg komme. Auf dem Zoogelände werden die verschiedenen Futterarten dann in unterschiedlichen Tiefkühl- und Kühlräumen mit entsprechenden temperaturspezifischen Einstellungen zwischengelagert.

„Mir ist immer mulmig zumute, wenn ...“

Wesentlich komplizierter als die Anlieferung des Futters gestaltet sich in Bremerhaven der Transport der Tiere in ihre Gehege. „Wir haben bei uns die besondere Situation, dass wir direkt vorm Deich liegen und eine eigene Hochwasserschutzwand um den Zoo herum verläuft. Zudem sind die Gänge im Zoo relativ schmal“, erläutert Kück. Man komme daher nicht mit dem Lkw in den Zoo und damit auch nicht direkt an die Gehege. Stattdessen müssten nicht nur Eisbären, sondern auch die Ausstattung für die Gehege – wie Bäume, Steine und Holzeinstreu – per Kran in die Anlagen gehoben werden. Während Kück bei den besagten Materialtransporten inzwischen absolut tiefenentspannt ist, geht ihr Puls deutlich in die Höhe, wenn Tiere in den Boxen am Kranhaken hängen. „Sie können sicher sein, dass mir immer mulmig zumute ist, wenn ein Eisbär über mir fliegt. Dabei denke ich jedes Mal:

Ein echter Drahtseilakt: Aufgrund der besonderen Lage des Zoos direkt am Deich müssen in Bremerhaven nicht nur die Eisbären mit einem Kran ins Gehege verfrachtet werden.

Der Zoo am Meer in Bremerhaven ist der kleinste wissenschaftlich geleitete Zoo in Europa. Auf einer Nutzfläche von 11.800 Quadratmetern präsentiert er rund 115 verschiedene Tierarten – mit einer Spezialisierung auf im Wasser lebende und nordische Spezies. Entsprechend breit gefächert ist die Palette der benötigten Futterarten, wobei man in Bremerhaven bestrebt ist, so viel Futter wie möglich regional zu kaufen. „Unser Obst und Gemüse kommt zum größten Teil vom hiesigen Großmarkt und das Fleisch vom Schlachthof in Bremerhaven“, so Dr. Heike Kück, Direktorin und Geschäftsführerin des Zoos am Meer. „Dort beziehen wir beispielsweise fettes Rindfleisch für die Eisbären und mageres Rindfleisch für die Pumas. Die Austern für den Kraken kommen von einem Bremerhavener Fischhändler.“ Zusätzlich bekomme man für die

Hoffentlich halten die Ketten ...“ gibt sie einen Einblick in ihr Seelenleben.

Im Rahmen der Tiertransporte kommen die unterschiedlichsten Verkehrsträger zum Einsatz. Kleinere Transporte, zum Beispiel von Robben, Pumas oder Krallenäffchen, werden von den Bremerhavenern mit dem hauseigenen Zoo-transporter selbst durchgeführt. Bei größeren Tieren wie den Eisbären kommen jedoch externe Tiertransportspeditionen mit ins Spiel. „Aber egal, ob groß oder klein, für alle Tiere werden nur spezielle Transportkisten benutzt, die den geltenden IATA-Standards entsprechen“, betont Kück. Die dazugehörigen Begleitpapiere würden nach eingehender Untersuchung der Tiere von ihr und dem Tierarzt überprüft und unterschrieben. Die weiteren schriftlichen Formalien hängen dann vom Zielort der wertvollen Fracht ab. „Innerhalb der EU sind mehrere Unterlagen erforderlich – vom Herkunftsnachweis, dass die Tiere legal gehalten werden, dem sogenannten ZIMS-Dokument, über Traces-Papiere, dass die Tiere gesund sind und keine Seuchen verbreiten, bis hin zu einer Transportbescheinigung für die Dauer des Tiertransports und einer Pro-forma-Rechnung für den Zoll. Für Tiere, die außerhalb der EU transportiert werden, sind überdies beim Bundesamt für Naturschutz in Bonn eine CITES-Exportgenehmigung und im Empfängerland eine CITES-Importbescheinigung zu beantragen“, so Kück.

Eine Fähre als Transportmittel

Im vergangenen Jahr hat der Zoo am Meer keine Tiere abgegeben, dafür aber einen Seebären aus Dänemark per Lkw bekommen und einen Puma aus dem niedersächsischen Tierpark Ströhen mit dem zooeigenen Kleintransporter geholt. Nach Aussage von Kück waren das allerdings „kleine Fische“ im Vergleich zu einigen Eisbärtransporten der vergangenen Jahre. So wurde die Eisbärin Valeska 2012 unter anderem sogar mit einer Fähre aus dem Süden Lapplands ins Elbe-Weser-Dreieck verfrachtet. „Ähnlich spannend war der Lkw-Transport der beiden Eisbären Olinka und Lloyd von Wien nach Bremerhaven im Jahr 2002“, erinnert sich Kück. „Der Fahrer berichtete mir damals, dass die beiden Tiere das Gefährt deutlich bewegt hätten. Selbst an einer Tankstelle hätten sich Passanten über den wackelnden Transport gewundert, der zudem noch merkwürdige Laute von sich gab.“ Zur Erklärung: Tiertransporte dürfen nur mit wachen Tieren durchgeführt werden. Und zum Bewegungsrepertoire von Eisbären gehört, dass sie mit den Vordertatzen auf und ab springen – und das tat Olinka in ihrer Kiste. ■■■

Der Lkw spielt bei der Futterlogistik eine wichtige Rolle. Aber auch die Anlieferung der Bäume für die Schimpansenanlage erfolgte beim Zoo am Meer auf diesem Weg.



Erlebnis-Zoo Hannover: Mammutaufgabe für fast 2.000 Tiere

Beim Erlebnis-Zoo Hannover ist der Name Programm: Hier können Besucher an nur einem Tag rund 2.000 Tiere aus fast 200 Arten und von allen Kontinenten erleben. Entsprechend groß ist der logistische Aufwand, der betrieben wird, um – von der Achatschnecke bis zum Zwergrüsseldikdik – für alle Tiere das richtige Futter in die niedersächsische Landeshauptstadt zu bekommen. So fanden im Jahr 2020 unter anderem 2.400 Kisten Obst, 20 Tonnen Fleisch, 28 Tonnen Salz- und Süßfisch sowie fast 20.000 Eier den Weg an die Adenauerallee. Hinzu kamen 8.558 Kisten Gemüse, 170 Tonnen Heu, 116 Tonnen Stroh und 39 Tonnen Karotten – um nur einige Beispiele zu nennen.

„Da Nachhaltigkeit einer unserer zentralen Werte ist, versuchen wir, so viel Futter wie möglich von regionalen Anbietern zu beziehen“, erläutert Klaus Brunsing, zoologischer Leiter des Erlebnis-Zoos Hannover. Das funktioniert insbesondere bei Heu und Stroh sowie bei Obst und Gemüse sehr gut. Darüber hinaus bekomme der Zoo Trockenfuttermittel aus dem gesamten Bundesgebiet und Seefisch von niederländischen Fischhändlern geliefert. „Den weitesten Weg hat – abgesehen von einigen exotischen Früchten – unser Luzerneheu hinter sich, das aus Südfrankreich oder Spanien kommt und in Containerwechselbrücken angeliefert wird“, so Brunsing. Verderbliche Waren wie Fleisch und Fisch werden ebenfalls überwiegend mit dem Lkw, und zwar in

Kühl- oder Gefriercontainern, nach Hannover transportiert. Die lagert der Zoo, bis sie an die Tiere verfüttert werden, in seinem Zentrallager, das unter anderem mit speziellen Kühleinrichtungen ausgestattet ist. „Hierbei darf die Kühlkette aus Qualitätsgründen nicht unterbrochen werden“, betont Brunsing, um dann darauf zu verweisen, dass der Zoo mit einem Großteil der Futterlieferanten bereits seit vielen Jahren zusammenarbeite, „da Vertrauen und Zuverlässigkeit in der Logistik eine wesentliche Rolle spielen“.

Je größer, desto schwieriger

Aber nicht nur die Futterlogistik, auch die Tierlogistik gehört zum Alltag der Zoos, die im Rahmen von Zuchtprogrammen regelmäßig Tiere untereinander austauschen. Ihre damit verbundenen Ziele sind der Erhalt genetisch gesunder Populationen und die Bewahrung der Biodiversität. „In der Vergangenheit hat es sich bewährt, diese Transporte überwiegend im Frühjahr oder im Herbst durchzuführen. Denn im Sommer können hohe Temperaturen den Kreislauf der Tiere belasten, während im Winter vereiste Straßen die Durchführung der Tiertransporte gefährden können“, erklärt Brunsing. Im Vorfeld jeder Reise – egal ob mit einem Kleintransporter, Lkw oder im Flugzeug – gilt es, zahlreiche Details, unter anderem zum richtigen Transportmittel, zur passenden Transportkiste und zu veterinären Fragen, minutiös zu klären. Dabei trifft oftmals die Faustformel zu: je größer die zu verfrachtende Spezies und je länger der Transportweg, desto größer die Herausforderungen.

„2018 haben wir drei Orang-Utans an Zoos in den USA abgegeben. Von der Planung bis zur Umsetzung per Flugzeug hat es knapp zwei Jahre gedauert“, so Brunsing. Allerdings seien solche großen Zeitfenster eher die Ausnahme. 2021 habe man zum Beispiel den reibungslosen Transport von Bennettkängurus nach Bad Pyrmont und eines Wombats nach Prag innerhalb weniger Wochen auf die Beine gestellt.

Mit der Größe der Tiere wachsen auch die Anforderungen an die Transportlogistik. Dabei stehen stets das Wohl der Tiere und die Sicherheit im Vordergrund.



Nicht nur die Prärie-
hunde in Hannover
haben großen Appetit.
Rund 2.000 Tiere aus
200 Arten müssen
dort täglich mit dem
richtigen Futter
versorgt werden.

Für jede Tierart gebe es dabei spezielle Anforderungen an die jeweilige Transportkisten und -fahrzeuge, wobei die zentralen Kriterien immer das Wohlergehen des Tieres und ein sicherer Transport seien. „Bei Giraffen gilt es beispielsweise darauf zu achten, dass sie während des Transports aufrecht stehen können. Bei den bis zu fünf Meter hohen Tieren bedarf es daher eines entsprechend hohen Transportanhängers“, ergänzt Brunsing. Zurzeit planen er und sein Team, 2022 einen weiblichen Löwen nach Hannover zu holen und sieben Brillenpinguine an einen Zoo in den Niederlanden abzugeben.

Erfolgreicher Artenschutz

Besonders stolz sind die Verantwortlichen im Erlebnis-Zoo auf ihre Artenschutzprojekte im Zuge des Europäischen Erhaltungszuchtprogramms (EEP). Hier hat man unter anderem die Wiederansiedlung von in Zoos nachgezüchteten Addax-Antilopen in Nordafrika koordiniert. „Mehr als 50 Tierarten sind – oder waren – in der Wildbahn bereits ausgestorben, haben aber dank des Engagements der internationalen Zoogemeinschaft in Menschenobhut überlebt“, unterstreicht Brunsing die Bedeutung von Artenschutzprojekten und der damit verbundenen Logistik. (bre)



So haben sich die Zeiten geändert. Eine Informationstafel im Erlebnis-Zoo informiert über Artenschutzprogramme und den Austausch von Tieren zwischen den Zoos.

Weitere Informationen:
www.erlebnis-zoo.de
www.zoo-am-meer-bremerhaven.de



Gemeinsam für German Ports

Die IT-Dienstleister dbh Logistics IT und Dakosy haben eine deutsche Lösung für den digitalisierten und einheitlichen Freistellungsprozess von Importcontainern in Hamburg, Bremerhaven, Bremen und Wilhelmshaven entwickelt. Das könnte eine Blaupause für mehr Kooperation zwischen den Häfen sein.

Wie sich der Wind gedreht hat, symbolisieren die Fusionsgespräche zwischen den Terminalbetreibern HHLA und EUROGATE wohl am deutlichsten: Die Zeichen stehen auf mehr Zusammenarbeit zwischen den drei großen Containerhäfen in Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven. Ähnlich ist es bei den beiden IT-Dienstleistern dbh Logistics IT und Dakosy, die die Port-Community-Systeme für die deutschen Seehäfen zwar unter sich aufgeteilt haben, aber nun dennoch enger zusammenrücken.

„Letztlich haben mittlerweile wohl die meisten Menschen verstanden, dass unsere Wettbewerber vor allem die Westhäfen sind“, unterstreicht Holger Hübner. „In diversen Gesprächsrunden, zu denen auch die Vertreter von Dakosy und dbh eingeladen waren, ging es in den vergangenen Jahren darum, wie wir uns im Zuge der weiteren Digitalisierung intensiver abstimmen und besser aufstellen, um Mehrwerte für die deutsche Küste generieren zu können“, berichtet der Bereichsleiter Port Solutions bei dbh. Auf der Geschäftsleitungsebene der beiden Unternehmen wurde entschieden, den Freistellungsprozess für Importcontainer in den deutschen Seehäfen zu standardisieren und digitalisieren.

Erste Zusammenarbeit bereits 2010

Gleichwohl ist es nicht das erste Projekt, bei dem die beiden Unternehmen zusammenarbeiten. „2010 und 2011 hatten wir bereits gemeinschaftlich eine einheitliche Schnittstelle für

unsere beiden Port-Community-Systeme erstellt“, berichtet Hübner. „Seitdem haben wir nahezu das gleiche Format, sofern das aufgrund der unterschiedlichen Anforderungen in Bremerhaven, Bremen, Wilhelmshaven und Hamburg eben möglich ist.“ Mit der Digitalisierung und Standardisierung wird nun ein weiterer wichtiger Schritt gemeinsam getan.

Grundsätzlich funktioniert die Abnahme der Importboxen so: Wenn der Container im jeweiligen Löschhafen eingetroffen ist, sendet der Spediteur eine Freistellungsanfrage an die Reederei. Sobald der Transport bezahlt wurde, stellt diese den Container frei und sendet dem Spediteur die sogenannte Freistellungsreferenz, die zur Abholung der Ware berechtigt. Der Spediteur beauftragt dann ein Fuhrunternehmen oder einen Bahnoperateur mit der Abholung des Containers vom Terminal und gibt dafür die Freistellungsreferenz an diesen weiter. Am Terminal muss sich der Dienstleister damit ausweisen, um den Container in Empfang nehmen zu können und zum Zielort zu transportieren. Da das Terminal parallel die Freistellungsreferenz direkt von der Reederei erhalten hat, kann es so prüfen, ob bei Abholung der Ware durch den Fahrer beide Referenzen übereinstimmen.

Bisher läuft dieser Prozess weitestgehend händisch. „Spediteur und Reeder kommunizieren in der Regel per Telefon, Fax oder E-Mail“, berichtet Franz Schwanke. Die Rückmeldung des Readers an den Kunden erfolge dann per PDF mittels E-Mail. „Das ist unbefriedigend, weil die Freistellungsinfo zum Beispiel für den Transportauftrag weiterverwendet wird



FAKTEN

dbh Logistics IT

Gründung: 1973

Firmensitz: Bremen

Mitarbeiter: 265

Umsatz 2020:
22,8 Millionen Euro

Dakosy Datenkommunikationssystem

Gründung: 1982

Firmensitz: Hamburg

Mitarbeiter: 200

Umsatz 2020:
30 Millionen Euro

und dafür kopiert werden muss – inklusive der entsprechenden Übertragungsfehler“, so der Projektleiter Import Message Platform bei Dakosy. Zudem gibt es auch sicherheitstechnische Bedenken. „In diversen Gesprächen mit den Reedern hat sich gezeigt, dass die Verifizierung der Identität des Anfragenden oft nur unzureichend ist, obwohl die Referenz den Inhaber zur Herausgabe des Containers mit oft beachtlichen Warenwerten berechtigt“, berichtet Timo Köhler, Teamleiter Produkt- und Projektmanagement bei dbh.

Fehlerfrei und sicherer dank Digitalisierung

Dank Digitalisierung soll es das bald nicht mehr geben. Die teilnehmenden Reedereien und Spediteure werden dazu an die Plattform www.germanports.de angeschlossen – „ein echtes Novum in der Zusammenarbeit“, unterstreicht Köhler. „Die größeren Speditionen können eine gemeinsame EDI-Schnittstelle nutzen und kleinere das Portal direkt ansteuern.“ Wer eine Schnittstelle eingerichtet hat, schickt seine Anfrage dann an die Plattform oder gibt die Daten dort ein. Dann wird automatisiert eine E-Mail zur Freistellung an den Reeder generiert, sodass Übertragungsfehler ausgeschlossen sind.

Es gibt jedoch auch eine Herausforderung: „Gerade in den großen und international tätigen Reedereien sind viele IT-Abteilungen zentral aufgestellt und müssen in den Umsetzungsprozess eingebunden werden“, erklärt Hübner. Allerdings: „Durch die Zusammenarbeit haben wir hier nun eine ganz andere Power, wenn eine Schnittstelle und die damit verbundenen Codelisten dann gleich für alle deutschen Seehäfen gelten“, fügt Schwanke hinzu und betont: „German Ports könnte eine Blaupause für weitere europäische Häfen sein.“



Franz Schwanke, Projektleiter
Import Message Platform bei Dakosy



Holger Hübner,
Bereichsleiter
Port Solutions, und
Timo Köhler,
Teamleiter Produkt- und
Projektmanagement, bei
dbh Logistics IT



auf dem Reißbrett entworfen hatten“, sagt Hübner. „Im Laufe des ersten Quartals sollen dann zu den derzeit vier Reedereien weitere hinzukommen“, ergänzt Köhler. „Insgesamt rechnen wir mit 12 bis 15 Reedereien.“ Die Zahl der Spediteure liege im dreistelligen Bereich. „Viele davon wollten im Testbetrieb mitmachen“, so Köhler. Für die Terminals sei vor allem der Sicherheitsaspekt interessant, sagt Schwanke, und „Die bisherige Fehlerquote bei der Übermittlung der Freistellung liegt im niedrigen zweistelligen Prozentbereich – und das führt zu Verzögerungen. Der Logistikprozess wird also deutlich verbessert.“

Wenn die erste Stufe funktioniert, soll im Laufe des Jahres die Blockchain-Technologie zum Einsatz kommen. Dakosy hat die grundsätzliche Eignung und Praxistauglichkeit bereits im Rahmen des kürzlich abgeschlossenen IHATEC-Forschungsprojekts „Robob“ bestätigt. „Denkbar ist damit sogar der Verzicht auf die Freistellungsreferenz mit Buchstaben und Ziffern, wenn stattdessen das Recht an einem Container in die Blockchain gestellt wird“, freut sich Schwanke. „Dadurch würde die Sicherheit noch weiter erhöht werden, wenn keine Referenz mehr weitergeleitet werden muss.“

Eine etwaige Fusion zwischen den Terminalbetreibern HHLA und EUROGATE ergibt für das Projekt übrigens keine Veränderungen. „Die Prozesse werden beibehalten, und für die Harmonisierung gibt es dann sogar noch einen Grund mehr“, betont Hübner. (cb)

Weitere Informationen:
www.dbh.de
www.dakosy.de



GERMAN PORTS

Save the Date

Aufgrund der Coronapandemie ist es gegenwärtig schwierig, 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. Vielen Dank für Ihr Verständnis!

Messen ■
Kundenevents ■

2022

Februar

8. 2. 2022

■ **BHV-Hafencclub**
www.bhv-bremen.de
Bremen, Deutschland

21. 2. 2022

■ **Jahrespressekonferenz der niedersächsischen Seehäfen**
www.seaports.de
digital

März

8. 3. 2022

■ **BHV-Hafencclub**
www.bhv-bremen.de
Bremen, Deutschland

April

5. – 7. 4. 2022

■ **FRUIT LOGISTICA**
www.fruitlogistica.com
Berlin, Deutschland

6. 4. 2022

■ **Hafen trifft Festland**
www.seaports.de, www.jadeweserport.de
Dresden, Deutschland

12. 4. 2022

■ **BHV-Hafencclub**
www.bhv-bremen.de
Bremen, Deutschland

28. 4. 2022

■ **Logistics Talk**
www.bremenports.de/veranstaltungen
Neuss, Deutschland

29. 4. 2022

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

Mai

3. 5. 2022

■ **Hafen trifft Festland**
www.seaports.de, www.jadeweserport.de
München, Deutschland

5. 5. 2022

■ **Hafen trifft Festland**
www.seaports.de, www.jadeweserport.de
Nürnberg, Deutschland

10. 5. 2022

■ **BHV-Hafencclub**
www.bhv-bremen.de
Bremen, Deutschland

17. – 19. 5. 2022

■ **Breakbulk Europe**
www.europe.breakbulk.com
Rotterdam, Niederlande

Juni

9. 6. 2022

■ **Logistic Talk**
www.bremenports.de/veranstaltungen
Haiger, Deutschland

Aufs Pferd gekommen

In den Vereinigten Arabischen Emiraten (VAE) haben Pferde einen hohen Stellenwert: Sie gelten als Zeichen höchster Anerkennung und sind daher als finanzielles Investment und als Gastgeschenke beliebt. Künftig könnten einige aus der Zucht des Logistikers Tim Oltmann aus Bremen stammen.



Mit schwerer Ladung kennt sich Tim Oltmann bestens aus. Als Geschäftsführer eines auf Projektladung spezialisierten Logistikunternehmens, der Transport Overseas Group, hat er in den vergangenen Jahren außerdem enge Geschäftskontakte in den Vereinigten Arabischen Emiraten (VAE) geknüpft. Dabei ging es bisher vor allem um rollende Einheiten und Metrowaggons, die der Bremer Logistikdienstleister bereits in großer Zahl dorthin verschifft hat.

Anfang des Jahres hatte der umtriebige Geschäftsmann eine neue Idee. „Durch meine vielen Reisen und Partner weiß ich, dass die Emiratis große Pferdenarren sind und auch der Reitsport sehr beliebt ist“, berichtet Oltmann. „Dort zu züchten, ist allerdings aufgrund der klimatischen Bedingungen eher schwierig – für trächtige Stuten ist es einfach zu heiß.“ Deshalb wachsen die meisten Pferde in Großbritannien und Frankreich auf und werden nach ihrer Ausbildung im Alter von zweieinhalb bis drei Jahren in die VAE verkauft.

Das müsste doch auch in Bremen möglich sein, habe er sich überlegt. Schnell waren zwei Dressurpferde gekauft und werden nun professionell ausgebildet. Oltmanns Interesse aber sei nicht nur sportlich und wirtschaftlich geprägt: „Das Verhalten von Pferd und Mensch und den Aufbau der Bindung finde ich spannend“, unterstreicht er. Schnell kamen weitere Tiere hinzu – inzwischen sind es bereits elf: „Vier sind Zuchtstuten, zwei sind Turnierpferde und fünf sind ganz junge Pferde, von denen wir pro Jahr zwei für den Reitsport ausbilden werden.“

Im April dieses Jahres soll es losgehen. „Ich möchte die ersten Pferde auf einem Turnier hier in Deutschland vorstellen“, berichtet Oltmann. Wenn es gut läuft, werde er sie nach dem Saisonende hierzulande im Oktober nach Dubai verkaufen, wo die Saison dann erst beginnt. Seine Kontakte in Dubai hält er stets über den aktuellen Ausbildungsstand auf dem Laufenden. Der Bedarf an Sportpferden ist unlängst gestiegen: Reitpferde sind durch die Pandemie bedingt noch begehrter, da zeitweilig viele Freizeitmöglichkeiten eingeschränkt waren und die Menschen stärker als zuvor auf Sport im Freien setzen. Entsprechend hoch sind mittlerweile auch die Preise.

Sollte er im Laufe des Jahres ein Pferd dorthin verkaufen, setzt Oltmann auf die Expertise einer der wenigen auf Pferde spezialisierten Logistiker aus Wilddeshausen. Nach einer gründlichen medizinischen Untersuchung und einer zwei- bis dreiwöchigen Quarantäne würde es mit menschlicher Begleitung in der Box per Frachtflugzeug ab Amsterdam nach Dubai transportiert.

Damit sich das Ganze auch langfristig rechnet, hat Oltmann kürzlich einen Hof mit drei Hektar Land und 20 Pferdeboxen bei Bremen gekauft. „So grüne Weideflächen kennen die Emiratis ja gar nicht“, schmunzelt er.

Mit Pferderennen haben sich die VAE/Emirate dennoch längst an die Spitze katapultiert: Der „Dubai World Cup“ zählt zu den wichtigsten und höchstdotierten der Welt. Wenn es gut läuft, könnten dort künftig einige Rennpferde aus Deutschland dabei sein. Nicht ausgeschlossen sei, dass sich Oltmann dann auch selbst um den Transport der etwa 800 Kilogramm schweren tierischen Fracht kümmere. (cb)



KOMPAKT

**HOLZWICKEDE.**

Bei der Rhenus Gruppe steht in diesem Jahr ein Wechsel an

der Unternehmensspitze an. **Klemens Rethmann**, seit 2008 Vorstandsvorsitzender des Logistikdienstleisters, wird diese Funktion im Laufe des Jahres aufgeben, um sich vornehmlich auf seine Aufgabe als Sprecher des Vorstands der Holdinggesellschaft Rethmann zu konzentrieren. Neuer Vorstandsvorsitzender soll **Tobias Bartz** werden, der seit 2015 Mitglied des Vorstands ist und die Verantwortung für Rhenus Air & Ocean trägt. Der genaue Zeitpunkt des Wechsels steht noch nicht fest, werde aber rechtzeitig bekannt gegeben, heißt es von Unternehmensseite.

**DUISBURG.**

Zum 1. Dezember hat **Susanne Kluthe** die Position als Head

of Human Resources bei der HGK Shipping übernommen. In dieser Funktion verantwortet sie alle übergreifenden Personalaktivitäten der Länderorganisationen der Gruppe in Deutschland, den Niederlanden, Belgien, Frankreich und Luxemburg. Ihr Dienstsitz ist Duisburg. Kluthe war in ihrer beruflichen Laufbahn bereits in verschiedenen leitenden Funktionen bei namhaften Unternehmen tätig, zuletzt bei DB Engineering & Consulting in Duisburg.

Bornheim ist die erste Frau an der VDR-Spitze

HAMBURG. Die großen Herausforderungen für die deutsche Seeschifffahrt gemeinsam mit der Bundesregierung anpacken. Dieses Vorhaben nennt **Gaby Bornheim**, die neue Präsidentin beim Verband Deutscher Reeder (VDR), als drängendste Aufgabe. „Deutschland braucht Schifffahrt und gut funktionierende Seehandelsrouten. Wir werden Impulse setzen, um auch künftig mit exzellent und zukunftsfähig ausgebildetem See- und Landpersonal eine klimafreundliche und wettbewerbsfähige deutsche Seeschifffahrt zu betreiben“, so die Geschäftsführerin der Peter Döhle Schifffahrts-KG nach ihrer Wahl im Dezember. Erstmals in der 114-jährigen Geschichte des VDR steht der Interessenvertretung damit eine Frau vor. Sie löste Kapitän Alfred Hartmann ab, der den Verband seit Anfang 2015 geführt und sich nicht erneut zur Wahl gestellt hatte. Mit rund 220 Mitgliedern vertritt der VDR den größten Teil der deutschen Handelsflotte.



Fabian wechselt zu TCO Transcargo

HAMBURG. Die mittelständische Hamburger Logistikgruppe TCO Transcargo hat im November mit dem Hafen- und Schifffahrts-experten **Rainer Fabian** einen neuen Geschäftsführer an Bord genommen. Zuvor stand Fabian von 2010 bis Oktober 2021 an der Spitze der Multipurpose-Terminals C. Steinweg in Hamburg. Den Wechsel des Diplomkaufmanns zu TCO betrachtet der Gründer und geschäftsführende Gesellschafter, Ingo Zemelka, als großen fachlichen wie auch menschlichen Zugewinn. Die Firma zählt heute rund 150 Mitarbeiter.

Generationswechsel bei Leschaco eingeleitet

BREMEN. Bei der Leschaco Gruppe nimmt der Generationswechsel Formen an. „Ich habe meinen Kindern Constantin und Charlotte Ende August 80 Prozent der Anteile an Leschaco überschrieben“, teilte **Jörg Conrad**, CEO der in Bremen beheimateten Leschaco Gruppe im Dezember mit. Konkret ist **Constantin Conrad** seit Herbst 2021 zusätzlich zu seiner Aufgabe als Chief Digital Officer (CDO) in der Geschäftsleitung der Gruppe auch alleinvertretungsberechtigter Geschäftsführer der Holdinggesellschaft Lexzau, Scharbau GmbH & Co. KG. Und wenn sich sein Vater in einigen Jahren aus dem operativen Geschäft zurückzieht, wird der 30-Jährige auch dessen Rolle als CEO übernehmen. Schwester **Charlotte Conrad** soll sich zunächst vor allem als „aktive Gesellschafterin“ einbringen. Sie ist erst im Frühjahr 2021 Mutter geworden und kehrt nach ihrer Elternzeit wieder schrittweise in den Personalbereich des Unternehmens zurück. An der Zusammensetzung des Managementboards wird sich dadurch nichts ändern – dieses teilen sich Jörg Conrad und sein Sohn Constantin weiterhin mit Sirka Hintze (CFO) und Oliver Oestreich (COO).





Kristoffersen führt zukünftig Wallenius Wilhelmsen

LYSAKER. Im Sommer dieses Jahres wird **Lasse Kristoffersen** neuer CEO des Reedereikonzerns Wallenius Wilhelmsen. Der Aufsichtsrat des Unternehmens berief den bisherigen CEO der Schifffahrtsgruppe, Torvald Klaveness, zum Nachfolger von Craig Jasienski, der das Unternehmen im März 2021 verlassen hatte. Seitdem fungiert CFO Torbjørn Wist kommissarisch als CEO von Wallenius Wilhelmsen. Kristoffersen soll nach einer Einarbeitungszeit durch Wist spätestens im Juni den Vorsitz der Geschäftsführung übernehmen.



Neue Führung bei SOS Mediterranee Deutschland

BERLIN. Die zivile Seenotrettungsorganisation SOS Mediterranee Deutschland hat seit Dezember eine neue Geschäftsführerin: Die gelernte Journalistin **Maïke Röttger** hat das Ruder in der Berliner Geschäftsstelle übernommen. Zuvor war Röttger zehn Jahre Geschäftsführerin der Kinderrechtsorganisation Plan International Deutschland. Sie folgt in ihrer neuen Position auf Verena Papke, die mehr als fünf Jahre lang SOS Mediterranee Deutschland mit aufgebaut hat und sich beruflich neu orientieren wollte.



Organisationsentwicklung bei bremenports

BREMEN. In dem neuen Geschäftsbereich Hafenentwicklung und Innovation sollen die Umwelt- und Nachhaltigkeitsthemen, Flächen- und Hafenentwicklung, die internationalen Projekte, IT und das Marketing in einer neuen Organisationseinheit zusammengeführt und nach außen deutlich profiliert werden. Die Leitung des Geschäftsbereichs hat zum 1. Januar **Stefan Färber** (l.) übernommen. Färber ist seit 2009 bei bremenports, war dort mehrere Jahre in der Hafenentwicklung tätig und seit 2017 Abteilungsleiter Interne Dienste. Auch im Marketing gibt es eine Veränderung. Nach 20 Jahren als Marketingchef hat sich **Michael Skiba** in den Ruhestand verabschiedet. Nachfolger als Abteilungsleiter ist **Ronald Schwarze** (r.). Schwarze war bislang Stellvertreter Skibas und insbesondere für das Thema Messen verantwortlich.



Niedersachsen


Unsere Häfen. Ihre Zukunft.

www.nports.de



Thema: Belgien & Niederlande

AUSGABE
A P R I L
2022

Themenschwerpunkt Belgien und Niederlande

Geht es nach der Menge der umgeschlagenen Container, dann haben Rotterdam und Antwerpen im Wettbewerb der europäischen Häfen die Nase vorn. Doch die deutschen Häfen haben die Herausforderung angenommen. Wir werfen in der nächsten Ausgabe einen Blick über die Grenzen, aber auch auf die heimischen Stärken.

Point of View

Frank Dreeke, Präsident des Zentralverbands der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS)
zum Themenschwerpunkt Belgien und Niederlande

„

Nordhäfen in Deutschland versus Westhäfen in Belgien und den Niederlanden – in diesem Match wird mit harten Bandagen gekämpft, keine Frage. Das internationale Wettbewerbsumfeld für die Hafenunternehmen ist rau. Die deutschen Seehäfen werden sich aber auch weiterhin in diesem Wettkampf behaupten können, indem sie auf alte Stärken und auf neue Ansätze setzen.

Zuverlässigkeit und Effizienz, sehr gute Hinterlandanbindungen und ein hoher Digitalisierungsgrad – das zeichnet die norddeutschen Seehäfen aus. Ganz besonders bei der für den Klimaschutz so wichtigen Eisenbahn ist die Anbindung an das Hinterland hervorragend. In Deutschland bieten wir also besonders klimafreundliche Lieferketten. Damit dieser Wettbewerbsvorteil unserer Häfen erhalten bleibt, müssen wir die Infrastruktur für Eisenbahnen weiter ausbauen und die Trassenpreise auf einem international wettbewerbsfähigen Niveau halten. Auch im Bereich der Digitalisierung spielen wir ganz oben mit.

Durch Automatisierung unserer Prozesse erhöhen wir die Effizienz und die Nachhaltigkeit.

Die digitale Transformation müssen wir gemeinsam mit unserem Sozialpartner in den Häfen eng begleiten. Die Chancen, die uns die Digitalisierung und auch die Energiewende bieten, müssen wir nutzen. In den Häfen werden Energieträger umgeschlagen, Schiffe mit Energie versorgt, Energie produziert und auch verbraucht. Bei der Umstellung auf alternative Energieträger wie Wasserstoff und dessen Syntheseprodukte können die deutschen Häfen eine große Rolle spielen. Die Unternehmen bereiten sich bereits darauf vor, beteiligen sich an Pilotprojekten. Für die Infrastruktur, die für den Umschlag von alternativen Energieträgern notwendig ist, werden sie finanzielle Unterstützung von der öffentlichen Hand benötigen.

Auf Zukunftsthemen setzen und unsere Stärken ausspielen – so können wir auch die nächsten Runden im Wettstreit mitgehen. Die deutschen Seehäfen blicken optimistisch nach vorn.

“



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 18. 11. 2020
www.bremenports.de/logistics-pilot

Verlag:

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

Projektmanagement:

Thorsten Breuer, verantwortlich;
Sven Mentel, Anna Schöнал

Redaktion:

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

Layout:

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

Druck:

müllerditzten, Bremerhaven
www.muellerditzten.de

LOGISTICS PILOT erscheint sechsmal im Jahr in einer Auflage von 5.000 Exemplaren (Deutsch). Alle Ausgaben sind auch als PDF-Datei auf Deutsch und Englisch auf www.bremenports.de/logistics-pilot 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, Online-medien (Internet), Intranets oder sonstige elektronische Speichermedien. Herausgeber und Verlag schließen eine Haftung für unverlangt eingesandte Fotos, Manuskripte und sonstige Datenträger aus.

**Dieses Magazin ist ein
Gemeinschaftsprojekt von**

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

CON TAIN ER



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

Mehr als 4,8 Millionen Standardcontainer schlagen die Terminals in Bremerhaven jährlich um. Fünf Kilometer Kaje, 14 Liegeplätze für Großcontainerschiffe und leistungsfähige Umschlagsbetriebe machen die Seestadt zu einer weltweit führenden Drehscheibe für intermodale Verkehre.

www.bremenports.de

bremenports

Bremen  Bremerhaven



Welthafen + in guten Händen

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

marketing@bremenports.de
www.bremenports.de