

AUSGABE
J U N I
2022

LOGISTICS PILOT

 GERMAN PORTS

Magazin für Häfen, Schifffahrt und Logistik

Vereinigtes Königreich – gelingt der Spagat?



Soft Skills statt harter Bandagen
Humor, Gelassenheit und Toleranz
sind die besten Türöffner

Seite 16

Sicherheit dank vieler Standorte
Niedersachsen und Bremen
gestalten die Energieversorgung

Seite 20

„Dann kommen wir eben zu ihnen“
Pandemie und Krieg prägen die
Arbeit der Seemannsmissionen

Seite 23

AUTOMOBILE



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

Bremerhaven gehört zu Europas führenden Autodrehscheiben. Mehr als 1,7 Millionen Fahrzeuge werden pro Jahr sicher, zuverlässig und unter Beachtung höchster Qualitätsstandards umgeschlagen. Jährlich laufen rund 1.400 Autocarrier die Seestadt an. Sie können an 18 Schiffs Liegeplätzen mit rund drei Kilometern Kaje abgefertigt werden. In den Technikzentren werden mehrere hunderttausend Fahrzeuge im Jahr bearbeitet.

www.bremenports.de

Brexit, Corona und Krieg als aktuelle Challenges

Eckhard-Herbert Arndt, Chefredakteur des THB Täglicher Hafenbericht



Liebe Leserinnen und Leser,

Englisch gilt unangefochten als Weltsprache Nummer eins. Es verbindet nicht nur Kulturen, Handel und Schifffahrt, sondern gilt auch in 38 Ländern der Welt offiziell als Landessprache.

Parallel dazu breiten sich immer mehr sogenannte Anglizismen in der deutschen Sprache aus – nicht immer zur Begeisterung hiesiger Sprachwissenschaftler.

Dennoch erfreut sich gerade vor allem die englische Vokabel

„challenge“ einer wachsenden Beliebtheit. Dabei wird beispielsweise in vielen Fernsehsendungen der „Wettstreit“, also die „Herausforderung“, schlicht zur „challenge“.

Auch das Wort Brexit, das den Austritt Großbritanniens aus der EU mit praktischer Wirkung zum 1. Februar 2020 beschreibt, hat sich in unserem sprachlichen Alltag längst etabliert. Dabei gehört zu den zahlreichen Begleiterscheinungen des Brexits, dass er zu einer akuten Knappheit („shortage“) an Lkw-Fahrern geführt hat, weil viele EU-Kapitäne der Landstraße mit einem Mal ihre Arbeitserlaubnis verloren haben und die Insel verlassen mussten. Die praktischen Folgen dieses Fahrere Exodus bekamen die Briten im Herbst 2021 mit voller Wucht zu spüren – on top zu den Folgen der Coronapandemie: leere Supermarktregale, leer gepumpte Tankstellen und vieles mehr. Die Regierung in London geriet erheblich unter Druck. Sie legte daher rasch unter anderem ein 33 Punkte umfassendes Lkw-Fahrer-Aktionsprogramm mit dem Ziel auf, den Job eines „heavy goods vehicles drivers“ – also eines Fahrers im Schwerlastverkehr – schmackhaft zu machen. Wie erfolgreich sie damit sein wird, wird sich in den kommenden Monaten zeigen.

Die dritte große Challenge, mit der sich das Vereinigte Königreich, wie auch die EU aktuell konfrontiert sehen, ist der russische Überfall auf die souveräne Ukraine. Auch wenn ein Ende dieses Krieges derzeit nicht absehbar ist, so zeichnet sich ab: Die noch zu Jahresbeginn sowohl durch die Regierung in London als auch durch verschiedene Wirtschaftsforschungseinrichtungen formulierten positiven Wachstumserwartungen für das Inselreich sind passé. Es bleibt also „challenging“ – für 2022 und darüber hinaus.

Ihr Eckhard-Herbert Arndt

LOGISTICS PILOT digital!

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



AUSGABE
JUNI
2022

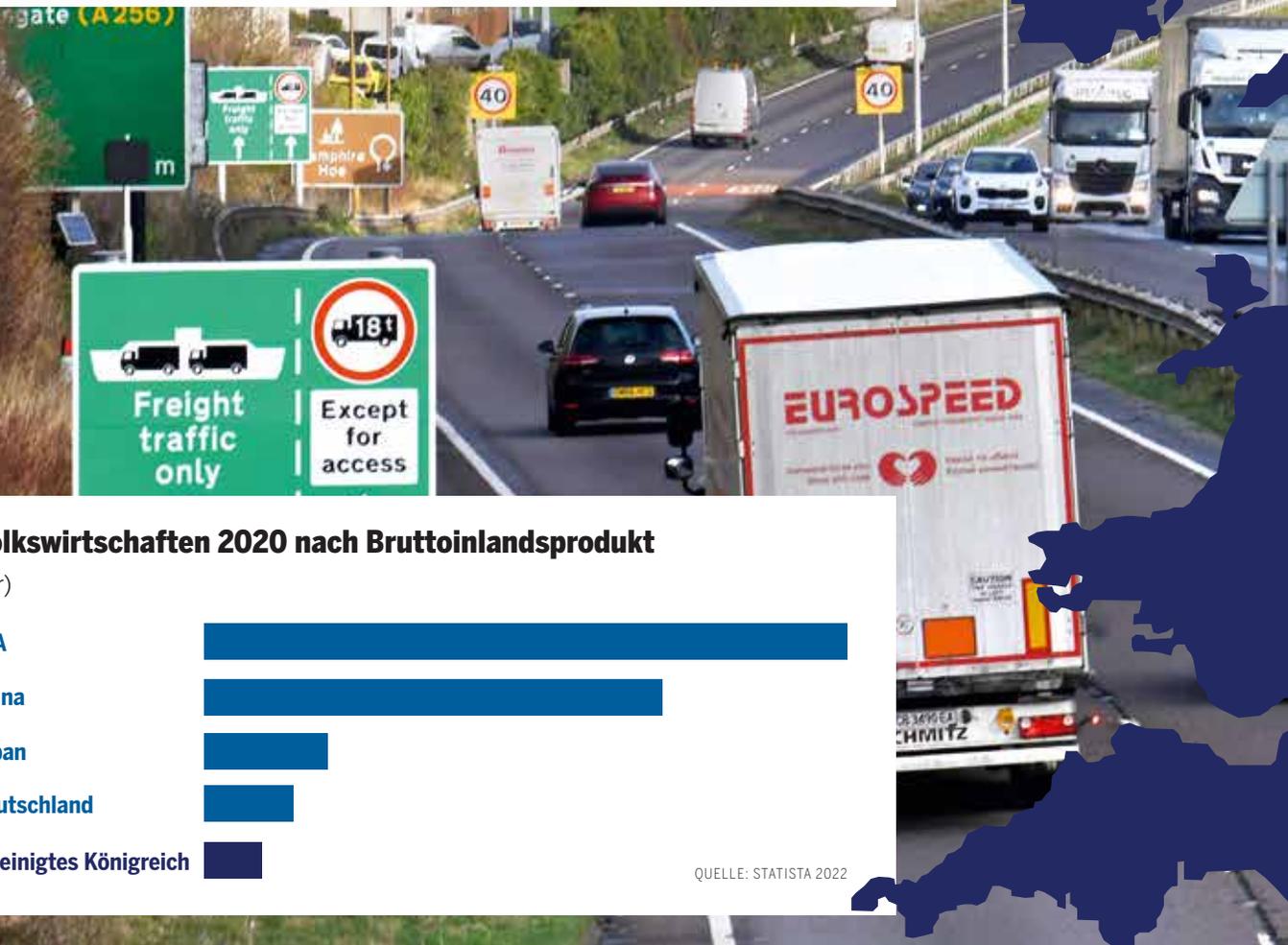
Themenschwerpunkt:
Vereinigtes Königreich

	4	Impression Zahlen und Fakten rund um das Vereinigte Königreich
News Meldungen aus der Branche	6	
	10	Main Topic Insel ja, aber kein Igel
Behind The Scenes Soft Skills statt harter Bandagen	16	
	18	Digitalisation Mit Digitalisierung punkten
Logistics Story Sicherheit dank vieler Standorte	20	
	23	Portrait „Dann kommen wir eben zu ihnen“
Events Digitale, hybride und analoge Veranstaltungen	26	
	28	People Meldungen aus der Branche
Preview & Imprint Themenschwerpunkt: Italien	30	

Quo vadis, Vereinigtes Königreich?

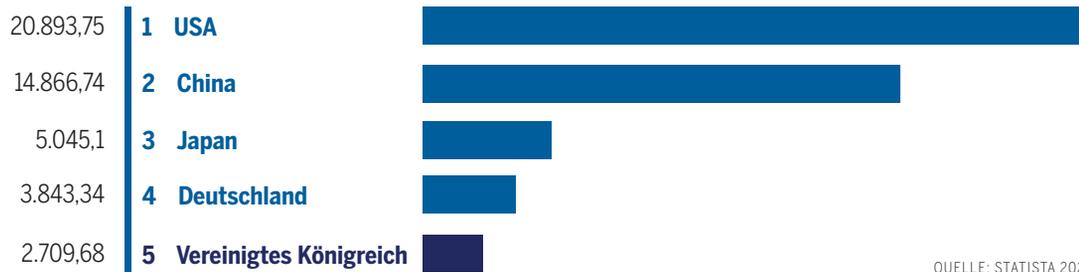
Seit dem EU-Austritt des größten Inselstaats Europas, der zum 31. Januar 2020 erfolgte, stellen sich nicht nur Wirtschafts- und Politikexperten diese Frage. Und das nicht ohne Grund, wie aktuelle Daten belegen. So ist laut den vom Statistischen Bundesamt veröffentlichten vorläufigen Außenhandelsdaten für 2021 das Vereinigte Königreich in der Liste der wichtigen deutschen Außenhandelspartner nach Platz 7 im Jahr 2020 im vergangenen Jahr auf Platz 10 abgerutscht. Zeitgleich sank das deutsche Handelsvolumen mit den Briten um 4,6 Prozent. Zum Vergleich: Mit fast allen anderen wichtigen Handelspartnern ist der deutsche Außenhandel von 2020 zu 2021 zweistellig gewachsen.

Im Rückblick auf die zurückliegenden zweieinhalb Jahre gelangen daher viele Ökonomen zu der Erkenntnis, dass der Brexit die Wirtschaft auf der Insel härter getroffen habe als die Coronapandemie. Dennoch werde das Vereinigte Königreich auch weiterhin einer der wichtigsten Handelspartner Deutschlands und der international führenden Wirtschaftsnationen bleiben. Übrigens: Im Februar 2022 zog das britische Parlament eine Bilanz des Brexits und veröffentlichte dazu einen Bericht des Public Accounts Committee, das für die Überwachung der öffentlichen Ausgaben zuständig ist. Darin heißt es unter anderem: Die Hauptauswirkungen des EU-Austritts für britische Unternehmen seien „erhöhte Kosten, Papierkram und Verzögerungen an der Grenze“. (bre)



Die größten Volkswirtschaften 2020 nach Bruttoinlandsprodukt

(BIP in Mrd. US-Dollar)



QUELLE: STATISTA 2022



Großbritannien und das Vereinigte Königreich

GROSSBRITANIEN

geografisch

Schottland,
England,
Wales
(ohne
Inseln)



QUELLE: GOV.UK

VEREINIGTES KÖNIGREICH

politisch

Schottland,
England,
Wales
(mit Inseln)
+ Nordirland



Vereinigtes Königreich

Hauptstadt:	London
Einwohner 2021:	68,2 Mio.*
Fläche:	243.610 km ²
BIP/Kopf 2021:	46.200 US-\$*

Wichtigste Einfuhrgüter 2020

1. Maschinenbauerzeugnisse	↓ 35,1 %
2. Verschiedene Fertigwaren	16,6 %
3. Chemische Erzeugnisse	12,9 %

Wichtigste Ausfuhrüter 2020

1. Maschinenbauerzeugnisse	↑ 35,4 %
2. Chemische Erzeugnisse	17,7 %
3. Verschiedene Fertigwaren	13,3 %

Hauptlieferländer 2020

1. China	11,9 %
2. Deutschland	11,7 %
3. USA	9,2 %

Hauptabnehmerländer 2020

1. USA	14,1 %
2. Deutschland	10,5 %
3. Irland	7,0 %

Deutsche Ausfuhrüter in das Vereinigte Königreich 2020

1. Kfz und -Teile	22,8 %
2. Chemische Erzeugnisse	14,1 %
3. Maschinen	12,5 %

Deutsche Einfuhrgüter aus dem Vereinigten Königreich 2020

1. Chemische Erzeugnisse	19,0 %
2. Sonstige Fahrzeuge	10,6 %
3. Kfz und -Teile	10,4 %

QUELLE: GTAI 2021, STATISTA 2022
*VORLÄUFIGE ANGABE, SCHÄTZUNG BZW. PROGNOSE

FOTOS: ISTOCKPHOTO/OVERSNAP

Vereinigtes
Königreich



KOMPAKT

CUXHAVEN/TRIEST. Über seine Tochtergesellschaft Vard hat **Fincantieri** im April einen **Vertrag im Wert von circa 50 Millionen Euro für die Konstruktion und den Bau eines 84 Meter langen Hecktrawlers für die Deutsche Fischfang Union unterzeichnet.** Das Design soll nach Aussage der Werft nach den höchsten Nachhaltigkeitsstandards entwickelt worden sein – mit besonderem Augenmerk auf die Verringerung der Umweltbelastungen und die Sicherung der Fischqualität. Die Auslieferung des Schiffes ist für das erste Quartal 2024 in Brattvåg in Norwegen geplant.

HAMBURG/BREMEN. Im April **haben Hapag-Lloyd und die Reederei Deutsche Afrika-Linien (DAL) einen Rahmenvertrag unterzeichnet, nach dem Hapag-Lloyd das Container-Liniengeschäft der DAL übernehmen wird.**

Die DAL verkehrt mit vier Liniendiensten zwischen Europa, Südafrika und dem Indischen Ozean. Im Liniengeschäft einschließlich Agenturen beschäftigt sie mehr als 150 Mitarbeiter – davon zehn in Bremen. Die DAL besitzt ein 6.589-TEU-Containerschiff und betreibt eine Containerflotte von rund 17.800 eigenen und geleasten Containern, die im Rahmen der Akquisition übernommen werden.



Neustart für den Ausbau der Weser

BREMERHAVEN. Anfang April hat die Planfeststellungsbehörde bei der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) den alten Planfeststellungsbeschluss für die **Fahrrinnenanpassung der Außen- und Unterweser** aufgehoben und damit den Weg für einen zügigen Neustart des Verfahrens per Maßnahmengesetz freigemacht. Bremens Senatorin für Wissenschaft und Häfen, Dr. Claudia Schilling, kommentierte diese Entwicklung so: „Die Anpassung der Fahrrinne der Außenweser ist für die Erreichbarkeit unserer Häfen, und damit auch für die künftige

Wettbewerbsfähigkeit von immenser Bedeutung. Der Bundesverkehrsminister hatte uns schriftlich bestätigt, dass mit der Aufnahme der Fahrrinnenanpassung in das Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz das Verfahren nun schneller geplant und umgesetzt werden kann.“ Mit der Aufnahme der „Fahrrinnenanpassung der Außen- und Unterweser (Nord)“ in das Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz **zählt das Weser-Projekt zu den besonders wichtigen Maßnahmen zur Förderung umweltfreundlicher Verkehrsträger.**



Fassmer liefert vollelektrisches Boot

BERNE. Vor Ostern lieferte Fassmer ein vollelektrisches Boot aus aluminium an das Institut „Systems engineering für zukünftige mobilität“ des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR). Bei dem Bootstyp RHB 8.0 handelt es sich nach Informationen der Werft um eine acht Meter lange Sonderanfertigung, die komplett von Land aus gesteuert werden kann, um beispielsweise Anlegemanöver zu testen. Neben dem Schwerpunkt der autonomen Schifffahrt wird das Boot auch für Feldversuche zu neuen Vorschriften und zur Simulation der Navigationseigenschaften von Schiffen eingesetzt.



BLG LOGISTICS verbessert Ergebnis

BREMEN. Ende April präsentierte die **BLG LOGISTICS GROUP auf ihrer Bilanzpressekonferenz die Ergebnisse des Geschäftsjahrs 2021.** Obwohl 2021 von der Coronapandemie und schwierigen Marktumständen geprägt war, resümierte der Vorstandsvorsitzende Frank Dreeke: „Wir haben die Herausforderungen gemeinsam gemeistert. Wir konnten unsere Kundenbasis stabil halten und in einigen Geschäftsbereichen sogar ausbauen.“ Nach einem Verlust vor Steuern von -116,1 Millionen Euro im Jahr 2020 weist BLG LOGISTICS für das Geschäftsjahr 2021 einen Gewinn vor Steuern (EBT) von 52,2 Millionen Euro aus.



Niedersächsische Seehäfen beziehen Position

EMDEN/OLDENBURG/STADE. Ende April hat die Arbeitsgemeinschaft Niedersächsische Seehäfen ihr Positionspapier zur Landtagswahl im Herbst 2022 vorgelegt (siehe www.seehafen-niedersachsen.de) und benennt darin die wichtigsten seehafenpolitischen Handlungsfelder auf Landesebene für die nächste Legislaturperiode. „Eine verlässliche Finanzierung durch eine Erhöhung der Landesmittel auf mindestens 50 Millionen Euro jährlich, ein bedarfsgerechter Ausbau und Erhalt der seewärtigen Zufahrten, die Engpassbeseitigung im Seehafen hinterlandverkehr und insbesondere eine beschleunigte Umsetzung von Infrastrukturvorhaben sind essenzielle Voraussetzungen, um im Wettbewerb bestehen zu können“, machte Michael de Reese, Sprecher der Arbeitsgemeinschaft Niedersächsische Seehäfen, in diesem Kontext deutlich. Zudem betonte er, dass die Häfen ihren **Beitrag zur Erreichung der Klimaziele und zur Energiewende** leisten wollen.



Meeresmülleimer „Seabin“ bekommt Verstärkung

BREMERHAVEN. Seit mehr als einem Jahr schwimmt der Meeresmülleimer „Seabin“ von bremenports im Kaiserhafen und fischt dort bis zu vier Kilo Plastik von der Wasseroberfläche im Hafen. Im März wurde nun ein zweiter „Seabin“ im Fischereihafen zusammengebaut und ins Wasser gelassen. **Gemeinsam mit den Projektpartnern RelyOn Nutec Deutschland und der BIS Bremerhaven ist die Nutzung des Seabins für die nächsten fünf Jahre geplant.** Dazu bremenports-Geschäftsführer Robert Howe: „Gemeinsam leisten wir so einen kleinen, aber wichtigen Beitrag für mehr Umweltschutz im Hafen.“



„ColumbusHopper“ schafft Verbindung

BREMERHAVEN. Nach der Havarie einer stählernen Drehbrücke im April 2021 waren über lange Zeit aufwendige Umwegfahrten durch die Stadt und über die Kaiserschleuse erforderlich, um zur **Columbusinsel** zu kommen. **Bis zur Fertigstellung einer neuen Brücke hat nun die „ColumbusHopper“ eine temporäre Brückenfunktion übernommen.** Die Fähre wurde am 25. April durch die Bremer Senatorin für Wissenschaft und Häfen, Dr. Claudia Schilling, getauft. Als erstes Fahrzeug überquerte ein bremenports-Lkw testweise die neue Verbindung, ehe die Fähre für den Werksverkehr zur Verfügung stand.



Zukunft der Lloyd Werft gesichert

BREMERHAVEN. Im März hat die Geschäftsführung der **Lloyd Werft Bremerhaven** ihren Insolvenzantrag zurückgezogen. So wurde der **Weg frei für die Übergabe der Werft** an die Bremerhavener Rönner Gruppe, die im Schiffbau verwurzelt ist, und an die Gustav Zech Stiftung aus Bremen, die über eine starke Schifffahrtssparte verfügt. Beide halten als neue Eigentümer der Lloyd Werft jeweils 50 Prozent der Geschäftsanteile. „Ich freue mich, dass es gelungen ist, die Zukunft der Lloyd Werft zu sichern“, so Dr. Christoph Morgen, der die bisherigen Gesellschafter der Lloyd Werft vertritt.



Containerterminal und TFG kooperieren

WILHELMSHAVEN. Nach der Sperrung der Rahmedetalbrücke (A45) waren alternative Transportkonzepte gefragt. So haben das Containerterminal Südwestfalen und die Bahntochter TFG Transfracht seit März **eine Lösung auf die Schiene gebracht, bei der Kalamitätsholz aus Siegen-Wittgenstein zum JadeWeserPort transportiert wird.** Von dort geht das Holz per Schiff in den Export. Bis zur Brückensperrung wurde das Schadholz aus der Region per Lkw zu Terminals ins Ruhrgebiet gebracht und von dort weitertransportiert. Jetzt geht es direkt vom Terminal in Kreuztal nach Wilhelmshaven.

KOMPAKT

BREMEN. Das Unternehmen **CO₂ Management AS plant den Aufbau eines Kohlendioxid-Umschlagplatzes in Bremen** für eine anschließende Weiterverwertung oder geologische Speicherung des CO₂. Das Gas soll dabei in verflüssigter Form aus unterschiedlichen Industriestandorten gesammelt werden, um weiterverwertet oder auf Schiffe verladen und anschließend an die Speicherstätten exportiert zu werden. So will das Projekt schwer zu dekarbonisierenden Industrien, zum Beispiel Zement-, Beton-, Chemie- und Stahlindustrie, die Reduktion ihrer Treibhausgasemissionen ermöglichen und zur Erreichung der Klimaschutzziele beitragen. Eine entsprechende **Absichtserklärung wurde im März zusammen mit bremenports unterschrieben.**

EMDEN-LEER/BREMEN. Im Rahmen des Projekts „Maverick“ arbeiten die **Hochschule Emde-Leer**, der Schiffbauer Naval Vessels Lürssen (NVL), die Hochschule Augsburg und das Unternehmen Xantaro in den nächsten drei Jahren **an einem 5G-Netzwerk, das man nicht nur an festen Standorten**, sondern auch mobil nutzen kann – und zwar zunächst speziell für den Schiffbau. Insgesamt investiert das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz in das Projekt rund zwei Millionen Euro innerhalb des Förderrahmens „Entwicklung digitaler Technologien“.



Hapag-Lloyd zieht Schiffe nach Wilhelmshaven ab

WILHELMSHAVEN/HAMBURG. Aufgrund temporärer Probleme im Hamburger Hafen hat **Hapag-Lloyd Anfang April verschiedene Dienste vorübergehend von Hamburg nach Wilhelmshaven verlagert.** Einer davon ist der im Februar gestartete China Germany Express (CGX) Service, der China und Deutschland direkt verbindet. Laut Hapag-Lloyd steht dieser Schritt aber nicht in Zusammenhang mit der seit September vergangenen Jahres bestehenden Beteiligung der Reederei am JadeWeserPort – mit 30 Prozent am Container Terminal Wilhelmshaven (CTW) und 50 Prozent am Rail Terminal Wilhelmshaven (RTW).

In diesem Kontext teilte Hapag-Lloyd Ende April mit, dass **die EU-Kommission diese Beteiligung bereits genehmigt habe** und dass der Terminalbetreiber EUROGATE weiterhin die übrigen Anteile halten werde. Weiter heißt es von Unternehmensseite: „Investitionen in strategische Assets entlang der Supply Chain sind ein wesentlicher Bestandteil der Strategie 2023 von Hapag-Lloyd. Die Beteiligung am JadeWeserPort wird Hapag-Lloyd helfen, seine Wettbewerbsposition zu verbessern und gleichzeitig die norddeutschen Häfen zu stärken.“ Über den Kaufpreis haben die Parteien Stillschweigen vereinbart.

Hafentechnologien für Hafenbahn der Zukunft

OLDENBURG. Im April hat Dr. Norbert Salomon, Ministerialdirektor im Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), einen Förderbescheid über 2,5 Millionen Euro aus Mitteln des Förderprogramms „Digitale Testfelder in Häfen“ (DigiTest) für das Forschungsvorhaben „RaDaR4.0“ an die Verbundpartner NPorts und Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing überreicht. Bei dem Digitalisierungsprojekt geht es um die Einrichtung eines digitalen Testfelds, bei dem Standardkamerasysteme in Häfen mit der speziellen Technologie OCR/Deep Learning verknüpft werden. Teilstestfelder sollen in den Häfen Brake, Cuxhaven, Emden und im JadeWeserPort sowie im Rüstersieler Groden in Wilhelmshaven errichtet werden.





Stahlkuppel erstrahlt in neuer alter Pracht

BREMERHAVEN. Nach rund sechsmonatiger Bauzeit konnten im März die **Sanierungsarbeiten am Loschenturm abgeschlossen** werden. Seitdem erstrahlt das denkmalgeschützte Seezeichen am Neuen Hafen in neuem Glanz. Im September 2021 war es eingehaust worden, um Konservierungs- und Beschichtungsarbeiten an der Stahlkanzel durchzuführen. Dabei stellte sich heraus, dass die Kanzel massive Schäden an tragenden Bauteilen aufwies, sodass zusätzlich umfangreiche Stahlbauarbeiten erforderlich wurden. Die Bauteile hat man teilweise in aufwendiger Handarbeit detailgetreu nachgebildet.



Hafenmarketing mit vielfältigen Aktivitäten

BREMEN. Die Teilnahmen an der „FRUIT LOGISTICA“ und der „Breakbulk Europe“ waren der **Startschuss** für eine Vielzahl von Marketingaktivitäten, die bremenports in diesem Jahr geplant hat. Weiter geht es im Herbst mit Messeauftritten auf der „Breakbulk Americas“ in Houston und der „transport logistics“ in Miami. Letzterer wird zusammen mit den Marketingkollegen aus Hamburg und Niedersachsen geplant. Die „Short Sea Shipping Days“ in Lübeck, die „Korallenriffkonferenz“ in Bremen und der „Deutsche Hydrographentag“ in Bremerhaven runden das vorläufige Messeprogramm ab. Parallel dazu bereitet bremenports eine Reihe von neuen Aktivitäten vor, die im Laufe des Jahres realisiert werden. Eine wichtige Neuerung erwartet alle Kunden und Interessierte der bremischen Häfen im Frühsommer. **Die Homepage www.bremenports.de mit allen Informationen rund um die bremischen Häfen wird runderneuert an den Start gehen und damit einen neuen Markenauftritt der bremischen Häfen einleiten.** Ronald Schwarze, Marketingleiter bei bremenports: „Wir sind froh, die Website der bremischen Häfen und von bremenports mit dem Relaunch auf den neuesten technischen Stand zu bringen. Dies wird der erste Schritt in ein deutlich verbessertes Onlineangebot der bremischen Häfen sein.“



Neue Mole für Norderney

NORDEN. Seit Kurzem laufen die Bauarbeiten an der Südmole auf Norderney. **Im Zuge der Instandsetzung des Fähranlegers 1 auf der ostfriesischen Insel soll das Fährbett für zukünftige Entwicklungen angepasst werden.** Neben dem Umbau der Mole wird zusätzlich eine Verbreiterung des Fährbetts um etwa drei Meter auf 18 Meter vorgenommen. Als Fertigstellungstermin für die Inbetriebnahme der neuen Mole hat NPorts den Sommer 2022 anvisiert. In der Zwischenzeit wird der Fährverkehr über den Fähranleger 2, der sich auf der anderen Seite des Reedereigebäudes befindet, abgewickelt.



Gastertinal Stade: Antrag eingereicht

STADE. Mehrere Tausend – digitale – Seiten umfasst der komplette Antrag auf einen Planfeststellungsbeschluss, den **NPorts** im April beim Niedersächsischen Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) eingereicht hat. Damit ist das **Verfahren für die Genehmigung zur Erweiterung des bestehenden Hafens und die Errichtung von mindestens einem Anleger für verflüssigte Gase gestartet.** Gegenstand der Planungsunterlagen ist ein Schiffsanleger mit einer Länge von rund 660 Metern für Gastanker sowie die Erweiterung des Südhafens um zwei weitere Liegeplätze.



Rammarbeiten an Columbuskaje pausieren

BREMERHAVEN. Nur fünf Monate nach dem ersten Rammschlag für **die neue Columbuskaje in Bremerhaven wurde im April der erste Teilabschnitt einer neuen Spundwand auf einer Länge von rund 400 Metern fertiggestellt.** Ab Juni wird der Zwischenraum zwischen neuer Spundwand und alter Kaje mit Sand verfüllt, ehe der Betonbau ansteht. Nach einer aus Naturschutzgründen erforderlichen Pause werden die Rammarbeiten für den zweiten Bauabschnitt dann im Oktober wieder aufgenommen. Ein Jahr später sollen 620 Meter Kaje fertiggestellt sein und der Kreuzfahrt zur Verfügung stehen.

Insel ja, aber kein Igel

Das Fazit zum Brexit mag in Großbritannien und auf dem Kontinent unterschiedlich ausfallen. Die Krise in der Ukraine schweißt Europa nun jedoch wieder enger zusammen – unabhängig von der EU-Mitgliedschaft. Die Zeit der britisch-kontinentalen Bipolarität dürfte erst einmal vorbei sein – mit möglicherweise positiven Auswirkungen auch auf den Handel.



„Wir schätzen, dass es bis Anfang 2023 dauern wird, bis die britischen Exporte wieder den Stand von vor dem Brexit erreichen.“

Ana Boata, Head of Economic Research bei Allianz Trade (früher Euler Hermes)

Wie wichtig Frieden und gute Beziehungen mit anderen Ländern sind, zeigt sich gerade sehr deutlich. Und das gilt trotz Brexit natürlich auch für das Vereinigte Königreich. Ein klares Signal in diese Richtung war die im Juni vergangenen Jahres erfolgte Einigung Großbritanniens und Deutschlands auf eine gemeinsame Erklärung zur Zusammenarbeit nach dem Brexit. Darin bekräftigten beide Länder ihr Engagement für eine „strategische Einheit Europas“.

Wirtschaftlich spürt Großbritannien die Folgen des EU-Austritts allerdings deutlich. „Die Auswirkungen des Brexits sind langfristig schlimmer als Covid“, warnte Richard Hughes, Chef des Office for Budget Responsibility (OBR), im Oktober vergangenen Jahres gegenüber der öffentlich-rechtlichen Rundfunkanstalt BBC. Der Austritt aus der EU werde das potenzielle Bruttoinlandsprodukt (BIP) des Vereinigten Königreichs langfristig um etwa vier Prozent reduzieren.

Großbritannien ist G7-Schlusslicht

„Im Jahr 2021 stiegen die Exporte des Vereinigten Königreichs in die EU trotz der außergewöhnlich starken Erholung nur um sieben Milliarden britische Pfund, verglichen mit mehr als 40 Milliarden britischen Pfund beispielsweise im wirtschaftlich starken Jahr 2017“, berichtet auch Ana Boata, Head of Economic Research bei Allianz Trade (früher Euler Hermes). In Bezug auf das Volumen sei Großbritannien das einzige G7-Land gewesen, das im vergangenen Jahr einen Rückgang der Exporte um minus 1,1 Prozent (nach minus 14 Prozent 2020) gegenüber einem Anstieg des Welthandels um 10,4 Prozent verzeichnete. ■■■

FOTOS: ISTOCKPHOTOS/MARKROPER, MATO181, ALLIANZ TRADE

■ ■ ■ „Wir schätzen, dass es bis Anfang 2023 dauern wird, bis die britischen Exporte wieder den Stand von vor dem Brexit erreichen, da die Handelshemmnisse nach dem Brexit weiterhin eine Belastung darstellen“, meint die Volkswirtin. „20 Prozent der derzeitigen Verzögerungen bei den Lieferzeiten der Lieferanten könnten auf den Brexit zurückzuführen sein, der Rest auf globale Engpässe.“

Besonders gelitten hat seit 2018 der Anteil der deutschen Ausfuhren in das Vereinigte Königreich an den gesamten EU-Exporten: Hier gab es einen Rückgang von fast minus drei Prozentpunkten auf 11,7 Prozent. Gleichzeitig haben die Einfuhren

Großbritanniens aus China seit dem Brexit-Referendum deutlich zugenommen, ihr Anteil hat sich auf 16 Prozent verdoppelt.

Die zuvor positiven Erwartungen für die Entwicklung der Ausfuhren haben durch die Krise einen deutlichen Dämpfer bekommen: „Vor dem Krieg rechneten wir mit einem Anstieg des deutschen Exportvolumens um 6,5 Prozent im Jahr 2022 und 4,5 Prozent im Jahr 2023“, so Boata. Inzwischen wurden die Prognosen auf 4,4 Prozent beziehungsweise 2,1 Prozent nach unten korrigiert: „Für 2022 rechnen wir mit einem Anstieg der deutschen Exporte nach Großbritannien um insgesamt zehn Milliarden Euro.“

Britische Häfen haben es schwer

Die britischen Häfen wickeln 95 Prozent des internationalen Handels Großbritanniens mit rund 500 Millionen Tonnen ab: Im dritten Quartal 2021 stieg der Gesamtindex beim Umschlag in Tonnen nach Angaben von Statista im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zwar um einen Punkt. Dennoch lag in diesem Quartal das Warenvolumen, das die Häfen im Vereinigten Königreich passierte, gemessen an der Tonnage unter dem Niveau vor der Pandemie. Wie genau sich die Umschlagsmengen in Felixstowe im vergangenen Jahr entwickelten, wurde bis Redaktionsschluss nicht veröffentlicht. In den Vorjahren hat Großbritanniens größter Hafen, der aufgrund seiner Hinterlandanbindung über Straßen und Schienen mit den Vertriebszentren in den Midlands eine entscheidende

Rolle für den Handel des Landes spielt, jedoch an Volumen verloren. Während 2019 noch rund 3,8 Millionen TEU umgeschlagen wurden, waren es im ersten Jahr der Pandemie nur etwa 3,2 Millionen TEU. In der Rangliste der 15 größten europäischen Containerhäfen belegte Felixstowe 2019 und 2020 direkt hinter Bremerhaven Platz acht, schaffte es 2021 aber nicht mehr auf diese Liste. Verstopfungen und Abwicklungsprobleme führten im vergangenen Jahr auch dazu, dass die Allianz 2M mit Maersk und MSC die Anläufe ihres AE7-Dienstes, der Asien mit Europa verbindet, zwischen November 2021 und März 2022 von Felixstowe nach Wilhelmshaven verlegte. Erst Anfang April wurde diese Rotation wieder zurückgetauscht.





„Wir sind wohl das einzige Land der Welt, das sich selbst sanktioniert.“

Peter Decu, Wirtschaftsförderung Bremen (WFB)

Britische Wirtschaft tickt europäisch

Wie aber werden diese Entwicklungen in der britischen Wirtschaft aufgenommen? „Da das Referendum zugunsten der Befürworter so knapp ausgefallen war, hatte ich eigentlich erwartet, dass die Reaktionen bei Vertretern der Wirtschaft ähnlich aussehen würden, wenn ich mit ihnen über dieses sensible Thema spreche“, sagt Peter Decu, der seit Januar 2021 die Wirtschaftsförderung Bremen (WFB) von London aus im Vereinigten Königreich vertritt. Nach rund 28 Messen mit über 650 Firmenkontakten mit in Großbritannien produzierenden Unternehmen zeichnet er jedoch ein anderes Bild: „Ich habe in all den Gesprächen mit den Ansprechpartnern aus der Wirtschaft nur vier Brexit-Fans getroffen, von denen allerdings eine Firma ihre Produkte auch nur in England verkauft.“ Mehrheitlich seien seine Gesprächspartner überzeugte Europäer, die sich eine andere Entscheidung der Regierung gewünscht hätten, zumal das Referendum ohnehin lediglich eine Empfehlung war. Einer habe es so auf den Punkt gebracht: „Wir sind wohl das einzige Land der Welt, das sich selbst sanktioniert.“

Die meisten Unternehmen hätten sich inzwischen irgendwie mit dem Brexit arrangiert: „Sie sagen mir, dass der Brexit zwar grundsätzlich machbar sei, aber mehr Aufwand, mehr Zeit und mehr Geld koste“, erzählt Decu. Besonders schwierig sei es bei Lebensmitteln durch die seit dem Brexit erforderlichen Zertifikate: „Ein Produzent von gefrorenem Fisch erzählte mir, dass er das durchgerechnet habe, sich der Aufwand aber einfach nicht lohne. Er verkauft jetzt nur noch innerhalb Großbritanniens und in Länder außerhalb der EU.“

Kritisiert wird vor allem, dass es auch noch unter den EU-Mitgliedsstaaten deutliche Unterschiede gebe, was deklariert werden muss und welche Zolldokumente erforderlich sind. Diese Uneinheitlichkeit sei auch für die Lkw-Fahrer sehr mühsam. Und all das schaffe viel Frust in einer Zeit, in der es ohnehin an Fahrern mangle. „Insgesamt gehen die Briten aber sehr pragmatisch mit dem Brexit um und wollen natürlich weiter Handel betreiben – und die meisten machen es auch, obwohl es komplizierter geworden ist“, unterstreicht

Decu. Dass die Briten in absehbarer Zeit erneut EU-Mitglied werden könnten, sei jedoch kein Thema, auch wenn die meisten nur ungern die „Bad Boys“ sein wollten. „Sie hoffen: ‚Common sense shall eventually prevail‘“, so Decu.

Volumenverschiebungen bei Cuxport

Auch bei Cuxport hat man die Auswirkungen des Brexits und der Covidpandemie, aber ebenso durch die Halbleiterkrise deutlich zu spüren bekommen. „Insgesamt nahm die Mengenentwicklung seit 2019 deutlich ab“, berichtet Oliver Fuhljahn, Leiter Business Development Automobile Logistics. „Bei den Exporten sind es 20 bis 25 Prozent.“ Bedingt durch den Brexit wurde jedoch Cuxhaven als einer der Hauptimporthäfen für die Mini-Produktion in UK bestimmt. Die dadurch gewonnenen Mengen schwächen so den Verlust im Export deutlich ab.

„Lieferzeiten von bis zu einem Jahr für Pkw führen ebenfalls zu Verschiebungen von Volumina“, so Fuhljahn. Hinzu kämen Produktionsausfälle – teils über ganze Monate –, die zu einem Ausweichen auf andere Marken führten. „Das betrifft aber nicht allein Cuxhaven. Überall im Nordkontinent kam es zu gewissen Einbrüchen.“ Die Zuordnung, welchen Anteil Pandemie, Disruption und Lieferengpässe – zum Beispiel von Chips – haben, sei jedoch sehr schwierig.

Positiv entwickelt haben sich Papier, Zellulose (massenhaftes Stückgut) und Konsumgüter. Und auch bei den sogenannten unbegleiteten Verkehren verzeichnet der Hafendienstleister Zuwächse. Denn anders als für reine Landtransporte, bei denen sich der erhebliche

„Lieferzeiten von bis zu einem Jahr für Pkws führen ebenfalls zu Verschiebungen von Volumina.“

Oliver Fuhljahn, Leiter Business Development
Automobile Logistics



■■■ Fahrermangel in Großbritannien auch zunehmend auf dem Kontinent auswirke, sei dieser hier kein so großes Problem. „DFDS und UECC bieten mit reinen Frachtfähren nur unbegleitete Verkehre an“, erläutert Fuhljahn. „Da es an Bord für die Lkw-Fahrer nur sehr begrenzt Kabinen gibt, bedarf es wenig Personalmanagements und weniger Covidmaßnahmen. Trailer werden abgesattelt und durch Cuxport von beziehungsweise an Bord gefahren.“

Der Warenaustausch habe sich dadurch sogar erhöht, weil Trailerladung aufgrund der täglichen Verbindungen schnell und verlässlich sei. In Ergänzung zum Lkw-Transport biete

der trimodal operierende Cuxport auch die Bahn- und Binnenschiffsanbindung an. Bedingt durch den gegenwärtigen und sich weiter entwickelnden Fahrermangel werde auch im Stückgutbereich der Umschlag von Papier, Holz und Zellulose sowie der Export von „braunem“ Papier aus Großbritannien zunehmen.

Getestet wurde im Dezember vergangenen Jahres zudem die Verbindung mit Intermodalzügen im Warenaustausch zwischen Österreich und Nord- und Südengland via Cuxhaven. Dazu werden die Züge mit Trailern aus Österreich in Cuxhaven entladen und gleich wieder beladen. Zeitgleich kommen die Frachtfähren, bringen Importtrailer und laden noch in derselben Schicht die mit dem Zug angekommenen Trailer. „Man arbeitet hier also Hand in Hand und im paarigen Verkehr.“ Der Testlauf von einer Zugeinheit im dreimaligen Rundlauf binnen einer Woche sei sehr erfolgreich gewesen, zumal der Rundlauf paarig war. „Statt dieser ersten drei Züge mit 38 unbegleiteten Trailern könnten es auch mehr sein“, so Fuhljahn.

Die Handelsrouten von und nach England waren auch für den Logistikkonzern DSV schon immer ein Schwerpunkt.



„Der Brexit hat zu mehr administrativem Aufwand geführt.“

Peter Fog-Petersen, Geschäftsführer bei DSV Road

Enge Nachbarn trotz Brexit

Kurzinterview mit Birgit Honé, niedersächsische Ministerin für Bundes- und Europaangelegenheiten und Regionale Entwicklung

Frau Ministerin, traditionell sind die Handelsbeziehungen zwischen dem Vereinigten Königreich und Niedersachsen sehr eng. Doch wie sieht es damit nach dem Brexit aus?

BIRGIT HONÉ: Die Beziehungen sind tief. Nicht nur, dass das Haus Hannover eine britische Königsdynastie gestellt und die Briten unser Bundesland gegründet haben. Es gibt viele Verbindungen wie zwischen der Leuphana Universität in Lüneburg und der Universität Glasgow. Doch gerade im Handel sind die Zahlen eindeutig. Seit dem Brexit-Referendum 2016 ist Großbritannien in der Liste unserer Handelspartner um einen Platz abgerutscht. Gut möglich, dass es schon bald aus den Top Ten herausfällt.

Wie haben Sie das auf Ihrer Delegationsreise nach England und Schottland Ende März erlebt?

BIRGIT HONÉ: Es gibt ein großes Interesse an enger Zusammenarbeit und guten Handelsbeziehungen. Die nahen Märkte jenseits des Ärmelkanals sind eben doch verlockender als Staaten am anderen Ende der Welt.

Welche Erwartungshaltung haben die Briten, die sie auf Ihrer Reise getroffen haben, diesbezüglich an die Politik und Wirtschaft in Niedersachsen?



BIRGIT HONÉ: Meine Gesprächspartner wollten enge Beziehungen mit möglichst viel freiem Handel und möglichst wenig Bürokratie. Und sie waren sehr interessiert an Kooperationen im Bereich erneuerbare Energien. Wir sind da sehr offen. Doch eins bleibt klar: Unterschiedliche Standards schaffen automatisch Hürden.

Und welche Chancen birgt die sich verändernde geopolitische Lage?

BIRGIT HONÉ: Putins Angriffskrieg auf die Ukraine hat uns allen vor Augen geführt, dass ein Leben in Frieden und Freiheit auch in Europa nicht selbstverständlich ist. Die EU und das Vereinigte Königreich stehen – Brexit hin oder her – auf dem gleichen Wertefundament. Das rückt uns zusammen im Widerstand gegen jene, die diese Werte beseitigen wollen.

„Der Brexit hat zu mehr administrativem Aufwand geführt – sowohl basierend auf den britischen Prozessen als auch verstärkt durch den bürokratischen deutschen, nicht digitalisierten Workflow“, sagt Peter Fog-Petersen, Geschäftsführer bei DSV Road. „Diese beiden Komponenten sind nicht förderlich für die Aufrechterhaltung von marktrelevanten Transitzeiten für den Güterverkehr zwischen den beiden Ländern.“ Um das Niveau vor dem Brexit wieder zu erreichen, müssten die derzeitigen Verbesserungen noch weiter intensiviert werden.

Das kann auch Phil Werning, geschäftsführender Gesellschafter der I.R.F. Bremen Spedition, die täglich nach Großbritannien und zurück fährt, bestätigen: „Der Aufwand hat sich drastisch erhöht“ – sowohl bei der Dokumentati-on als auch bei der Verzollung. Wenn man aber weiß, wie es geht, funktioniert es gut. Wenn unsere Zollagenten die Verzollungen übernehmen, läuft es reibungslos.“ Der große Vorteil der Spedition sei es, dass sie Trailer größtenteils ohne Zugmaschinen verschiffe, sodass im Falle von zollbedingten Verzögerungen nicht der Fahrer der Leidtragende sei.

Vor dem Brexit habe eine große Ungewissheit in der Wirtschaft das Geschäft versalzen, das bei I.R.F. zu 70 Prozent mit Großbritannien zu tun hat und tägliche Fahrten von dort und zurück beinhaltet: „Ich habe in der Zeit immer gehofft, dass wir als Großbritannien-Spezialisten am Ende einen Vorteil daraus ziehen könnten.“ Das hat sich eingelöst: „Wir verzeichnen ein gestiegenes Volumen. Allerdings denke ich, dass es daran liegt, dass der Wettbewerb den Markt nicht mehr bedienen kann, weil die gestiegenen Anforderungen nicht erfüllt werden können.“

Nach der künftigen Entwicklung gefragt, sagt Werning: „Ich gehe davon aus, dass deutsche Waren und Waren anderen Ursprungs, die in Deutschland gelagert werden, auch weiterhin in Großbritannien gefragt sind und dorthin verkauft werden. Wir sind dann zur Stelle, um den Transport durchzuführen. Die Handelsbeziehung wird mindestens so bleiben, wie sie derzeit ist, oder sich sogar verbessern.“ Denn klar sei: „Europa braucht die Briten wie die Insulaner den Kontinent.“ Und einigeln ist ganz sicher keine Option. (cb)

„Die Handelsbeziehung wird mindestens so bleiben, wie sie derzeit ist, oder sich sogar verbessern.“

Phil Werning, geschäftsführender Gesellschafter der I.R.F. Bremen Spedition



Fischtrawler der Doggerbank-Gruppe werden in Bremerhaven gelöscht und ausgerüstet.

Fischfang und Brexit

Auswirkungen hat der Brexit auch auf den Fischfang: „Die Fangquoten gehen bei einigen wichtigen Beständen für die EU-Fischer in den nächsten fünf Jahren um 25 Prozent, zugunsten der Briten herunter“, berichtet der Generalsekretär des Deutschen Fischerei-Verbandes, Peter Breckling. „Dadurch ist es notwendig geworden, die Fangtätigkeit und die Kapazitäten anzupassen. Damit sind die Betriebe zurzeit beschäftigt.“ Die EU hat dafür eine Brexit-Anpassungsreserve (BAR) gebildet. Die Nutzung oder Auszahlung dieser Mittel gestaltet sich hierzulande allerdings wesentlich schwieriger als in den Nachbarländern: „Im Moment ist es unsicher, ob und wie die für Deutschland zur Verfügung stehenden Mittel von 60 Millionen Euro fristgerecht eingesetzt werden können oder ungenutzt zurückfließen“, unterstreicht Breckling.

Was das konkret für den Umschlag in Cuxhaven und Bremerhaven bedeutet, weiß Uwe Richter, Vorsitzender des Deutschen Hochseefischerei-Verbands: „Unsere Doggerbankschiffe haben aufgrund des verspäteten, brexitbedingten Fischereistarts mehrfach anstelle in Bremerhaven auf den Farøern gelöscht, um die Wegezeit vom Fangplatz zum Löschhafen zu verkürzen.“ Während beispielsweise 2020 bei der Doggerbank Seefischerei noch 34.635 Tonnen umgeschlagen wurden, waren es 2021 lediglich 21.645 Tonnen. Gleichzeitig nahm die Zahl der Liegetage von 645 (2020) auf 897 (2021) trotz geringerer Anzahl der Schiffsanläufe zu, die Inanspruchnahme örtlicher Dienstleistungen deswegen jedoch ab.

„Letztlich ist es eine Entscheidung der Reeder, an welchem Anlandeort sie den besten Erlös für ihre Fänge erwirtschaften, sodass die Frage des Zugangs zu Fangquoten nur ein Bestandteil der unternehmerischen Entscheidung ist“, ergänzt Matthias Keller, Geschäftsführer des Bundesverbands der deutschen Fischindustrie und des Fischgroßhandels. „Ein größerer Handlingsaufwand ist in der begleitenden Abwicklung der vielen zusätzlichen Handelspapiere entstanden. Diese Kosten fallen zusätzlich an.“



Soft Skills statt harter Bandagen

Auch diese Telefonzelle in Bath spiegelt in gewisser Weise den Humor und Pragmatismus der Briten wider: Im Handyzeitalter ausrangiert, wurde sie kurzerhand zu einem echten Eyecatcher umfunktioniert.

Humor, Gelassenheit und Toleranz statt rigider Verhandlungsstrategien und Prinzipien – auf diese Formel sollten Geschäftsreisende bei ihrem nächsten Termin im Vereinigten Königreich vertrauen.

Hilfsbereit und humorvoll, zuweilen aber auch etwas „sonderlich“ – das sind häufig genannte Attribute, wenn es aus deutscher Sicht darum geht, den sogenannten typischen Bewohner des Vereinigten Königreichs zu charakterisieren. Aber welche Eigenschaften sollten wir als Gäste mit im Gepäck haben, wenn wir in England, Nordirland, Schottland oder Wales auf beruflichem Terrain punkten wollen? „Wer Humor, Gelassenheit und Toleranz mitbringt, hat in allen vier Ländern gute Karten“, sagt die gebürtige Engländerin Nicola Garratt-Gnann, die 1993 gemeinsam mit ihrem Mann die IMB Interkulturelle Management Beratung in Tübingen gegründet hat und als Referentin für interkulturelles Training regelmäßig auch über ihr Heimatland informiert. Wer dorthin reist, solle stets im Hinterkopf behalten, dass Briten ein höfliches und bisweilen zurückhaltendes Volk sind, das zwar einerseits auf Understatement setzt, andererseits aber Themen und Probleme mutig ausdiskutiert. „Und das meist ergebnisoffen, mit sprachlicher Eloquenz und mit ganz viel bitte! und danke!“, so Garratt-Gnann.

Im Gegensatz zu einigen Business-Knigges empfindet sie ein kurzes Händeschütteln bei der ersten Begrüßung als durchaus angebracht: „Das gilt aber nur einmalig für das erste geschäftliche Treffen.“ Danach verzichte man, vor allem seit Beginn der Coronapandemie, auf direkten Kontakt und sei mit einem Mindestabstand „at an arm's length“ gut beraten. Auf die Begrüßung „How do you do?“ rät sie, ebenfalls mit „How do you do?“ zu antworten und dabei ein „Nice to meet you!“ nachzuschieben. Ein ausführlicher Exkurs über das eigene Wohlbefinden sei an diesem Punkt nicht angebracht – zumal man sich zu diesem Zeitpunkt ja auch noch nicht wirklich kenne. Wie gut dieser Kennenlernprozess, den Garratt-Gnann gern mit dem Begriff „bonding“ umschreibt, dann abläuft, hängt in hohem Maße von dem Einfühlungsvermögen und den Small-Talk-Fähigkeiten des Gastes ab. „Als Themen bieten sich neben dem Wetter und dem Essen vor allem Cricket, Fußball oder Pferderennen an. Auch bevorstehende Events sind immer wieder Anknüpfungspunkte für ein gutes Gespräch. Wer also diesen Sommer ins Vereinigte Königreich reist, könnte beispielsweise das berühmte Tennisturnier in Wimbledon thematisieren“, so die Expertin.



„Wer Humor, Gelassenheit und Toleranz mitbringt, hat in allen vier Ländern gute Karten.“

Nicola Garratt-Gnann, Referentin für interkulturelles Training bei
IMB Interkulturelle Management Beratung

„Ja, und ...“ statt „Nein, aber ...“

Als noch wichtiger als das Konversationsthema erachtet sie den situativen Kontext. „Es gilt, eine angenehme Gesprächsatmosphäre zu kreieren, in der man sich locker und entspannt unterhält und die nicht gleich durch Einschränkungen und Grenzen, sondern durch Vorteile und gegenseitige Chancen gekennzeichnet ist. Dafür kann schon eine offene ‚Ja, und ...‘-Einstellung sorgen, die man statt einer abweisenden ‚Nein, aber ...‘-Mentalität an den Tag legt“, so Garratt-Gnann. Denn britische Geschäftspartner sind in der Regel bestrebt, Ergebnisse von gegenseitigem Nutzen auszuhandeln. Vorschläge, die keine Vorteile beinhalten, sind schwer vermittelbar. Besonders unangenehm falle jeder auf, der in einen Befehlston ver falle oder von oben herab agiere. Wer clever sein will, leitet seine Vorschläge mit Formulierungen ein wie „What about ...“, „I was hoping ...“ oder „I would really appreciate ...“. Aber Vorsicht! So gern Briten auch Alternativen diskutieren, wenn ein Vertrag einmal fix ist, wird nicht mehr nachverhandelt. Das gilt es vorher zu tun, wenn – was im Vereinigte Königreich üblich ist – die Protokolle des vorherigen Meetings besprochen werden. „Diese dienen als Diskussionsgrundlage und erlauben daher einen gewissen Gestaltungsspielraum“, so Garratt-Gnann.

Einfach fragen und den Ball zurückspielen

Für den Fall, dass diese Meetings in einen Businesslunch eingebunden sind, empfiehlt die IMB-Gründerin, geschäftlich relevante Themen nicht sofort anzusprechen, sondern abzuwarten, bis das Gegenüber es tut. Laut ihrer Erfahrung sei es auch durchaus üblich, businessbezogene Inhalte im Restaurant, im Pub oder bei sonstigen Privatvergnügen aufzugreifen. „Das kann manchmal sogar zielführender als in einer sterilen Büroatmosphäre sein“, gibt sie zu bedenken. Bei der Frage nach dem passenden Outfit oder dem „richtigen“ Gastgeschenk für diese Treffen schließt sich für sie sofort wieder der Kreis zur elementaren Bedeutung der zwischenmenschlichen Kommunikation. „Fragen Sie einfach! Das ist nie falsch. Denn die geschäftlichen Anlässe können so vielseitig sein wie die Dresscodes. Außerdem sind Briten tolerant und können auch kleidungstechnisch gut mit Exzentrikern umgehen, weshalb es schwer sein dürfte, wirklich aus dem Rahmen zu fallen“, sagt Garratt-Gnann mit einem Augenzwinkern.

Ähnlich verhalte es sich mit den Gastgeschenken. Hier könne man beispielsweise schon vor der Reise in ersten Gesprächen versuchen herauszufinden, worüber sich der Gastgeber im Vereinigten Königreich freuen könnte. Zudem sei jedes Geschenk willkommen, das etwas über den Gast selbst aussagt oder über die Region, aus der er kommt. Und damit sei das Geschenk dann ein weiterer Anknüpfungspunkt für mögliche Gesprächsthemen. Generell empfiehlt Garratt-Gnann für den nächsten UK-Trip: „Nehmen Sie die Herausforderung einfach an und spielen Sie den Ball, der Ihnen zugeworfen wird, locker zurück. Sie werden sehen, wie schnell sich dann von alleine eine angenehme Gesprächsatmosphäre entwickelt“. Und dann fügt sie noch hinzu: „Aber bitte versuchen Sie nicht, den britischen Humor zu kopieren, sondern lachen Sie einfach mit.“ (bre)

Nicht mit dem erhobenen Zeigefinger, sondern mit einer Brise britischem Humor verweist dieses Schild in St. Ives auf „die Gefahr von oben“.





Mit Digitalisierung punkten

Bei Cuxport hat man sich frühzeitig auf den Brexit vorbereitet. Ein wesentlicher Bestandteil dabei: die Erweiterung und Anpassung der bereits vorhandenen IT-Systeme. Damit konnte der Hafendienstleister auch beim Autobauer BMW punkten.

Der Brexit hat vieles verändert. Eines jedoch nicht: Großbritannien ist auch nach dem Austritt der Briten aus der EU der für Cuxport wichtigste Markt, unter anderem für den Umschlag von Pkw. Während es bei dem Hafendienstleister allerdings vor dem Brexit mit Ausnahme von Island und einigen kleineren Märkten kaum Bedarf für die zollrechtliche Behandlung beim Umschlag gab, wurde deren reibungslose Abwicklung seitdem zu einem wichtigen Bestandteil der gesamten Logistikkette.

Obwohl lange Zeit unklar war, ob und, wenn ja, ab wann und zu welchen Bedingungen künftig zwischen Großbritannien und Deutschland weiter Handel betrieben wird, entschied man sich bei Cuxport dafür, sich frühzeitig auf alle Eventualitäten vorzubereiten. „Wir wussten zwar nicht genau, was wann kommt, aber es war besser, in Kauf zu nehmen, eine Schnittstelle gegebenenfalls nicht zu aktivieren, als gar keine zu haben“, erläutert Dominic Kuchler, IT-Leiter bei Cuxport, die Herangehensweise. Schon 2017, nachdem die damalige britische Premierministerin Theresa May Ende März die Austrittsverhandlungen formal eingeleitet hatte, gab es deshalb erste Überlegungen, wie die Prozesse künftig gestaltet werden können und welche IT-Anpassungen dafür nötig sind.

Händischer Aufwand wäre zu groß gewesen

Die Herausforderung dabei: Die neu einzuführenden Zollprozesse erfordern spezifische Daten und Kenntnisse, sind arbeitsintensiv und bei manueller Durchführung fehleranfällig. „Uns war schnell klar, dass die Dokumentation des Grenzübergangs digital unterstützt werden muss“, unterstreicht Kuchler. „Bei etwa 4.000 bis 6.000 Fahrzeugen und sieben Abfahrten pro Woche in Richtung Großbritannien kommt eine händische Abwicklung rund um die Zollabwicklung nicht in Betracht. Schließlich soll unser Serviceangebot trotz des zusätzlichen Aufwands auch weiterhin, selbst bei kurzen Standzeiten von zum Teil nur 30 Minuten, eine rechtzeitige Freigabe bis hin zur taggleichen Verschiffung beinhalten.“

Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, ging es im Wesentlichen um drei notwendige Anpassungen für die erfolgreiche Integration der automatisierten Zollprozesse:

erstens die Erweiterung des bestehenden Systems um Funktionalitäten und Statusangaben für die Verwaltung von Zollreferenzen zweitens eine Schnittstelle zur Zollsoftware von Dakosy, dem auf Transport und Schifffahrt spezialisierten Softwarehaus, und drittens die Anpassung der bereits seit 2011 verwendeten Schnittstellen zu Reedern und OEMs (Original Equipment Manufacturer, auf Deutsch Erstausrüster) für das Handling der Neufahrzeuge. „Hierfür haben wir nach guter Vorbereitung in Zusammenarbeit mit unserem Softwarelieferanten die erforderlichen Schnittstellen in unser operatives System implementiert“, berichtet Küchler. „Das ermöglichte den notwendigen, digital abgewickelten Dialog mit der Zollsoftware der Firma Dakosy und gewährleistet gleichzeitig die nötige Sicherheit der Prozesse.“



„Uns war schnell klar, dass die Dokumentation des Grenzübergangs digital unterstützt werden muss.“

Dominic Küchler, IT-Leiter bei Cuxport

Viel Abstimmungs- und Koordinationsbedarf

Rund sechs Monate arbeitete ein mehrköpfiges Team unter der Leitung von Küchler an der Umstellung. „Die größte Herausforderung dabei war es, die verschiedenen Akteure, also Reeder, Schiffe, Terminal und Behörden, mit ihren jeweiligen und natürlich nicht immer deckungsgleichen Anforderungen an das System zusammenzubringen“, berichtet der IT-Leiter. „Dafür war einige Abstimmung und Koordination erforderlich.“ Nur so sei es im Ergebnis möglich gewesen, für die unterschiedlichen Datenformate eine gemeinsame Basis zu schaffen, da diese viel einfacher aufzubauen und zu warten ist.

Als dann die Ausschreibung von BMW, das zu den wichtigsten Kunden zählt, kam, war Cuxport bereits gut aufgestellt, um die künftigen Prozesse nicht nur operativ, sondern auch IT-seitig abbilden zu können und den Einfluss auf die logistischen Prozesse gering zu halten. Das überzeugte auch den Automobilbauer, der sich neben dem Vorteil von täglichen Abfahrten und Ankünften auch aufgrund der schnellen

und zuverlässigen Vorbereitung des Grenzverkehrs mit dem fiskalisch nunmehr als Drittland zu behandelnden Großbritannien dazu entschied, den Hochvolt-Mini in Europa priorisiert über Cuxhaven zu importieren. Seit Anfang 2020 sind daher Cuxhaven für den Im- und Export aus beziehungsweise nach Großbritannien sowie Bremerhaven für die Verzollung nach Südafrika und in die USA die alleinigen Umschlagshäfen für BMW in Europa.

„Die Verzollung hat von den ersten Minuten an gut geklappt“, freut sich Küchler. Gleich bei den ersten Abfahrten seien der Im- und Export wie geplant gelaufen. „Die automatisierte Freistellung funktioniert seitdem zu über 99 Prozent – mehr geht nicht“, betont der IT-Leiter. Durch die direkte Anbindung sei zudem sichergestellt, dass es bei der Importverzollung keinen Zeitverlust gebe, der zu einer Strafzahlung führen würde.

Bereits im März habe sich das Geschäft gesteigert, und auch im April gab es keine Probleme. Zudem sei man sehr zuversichtlich, dass das Geschäft künftig noch weiter ausgebaut werde. Zu den bis 2019 verschifften zwei Millionen BMWs steht der Hafendienstleister für die nächsten bereit – und das neben Shortsea auch für Deepsea. Denn was sich seit dem Brexit verändert hat, liegt auf der Hand: Das Drittlandsgeschäft gehört nun bei Cuxport zum wichtigsten Business. (cb)

FAKTEN

Cuxport

Joint Venture:
Rhenus (74,9 Prozent)
und HHLA 25,1 Prozent

Standort: Cuxhaven

Gründung: 1997

Geschäftsfeld:
Betrieb eines multifunktionalen Umschlagsterminals im Tiefwasserhafen Cuxhaven

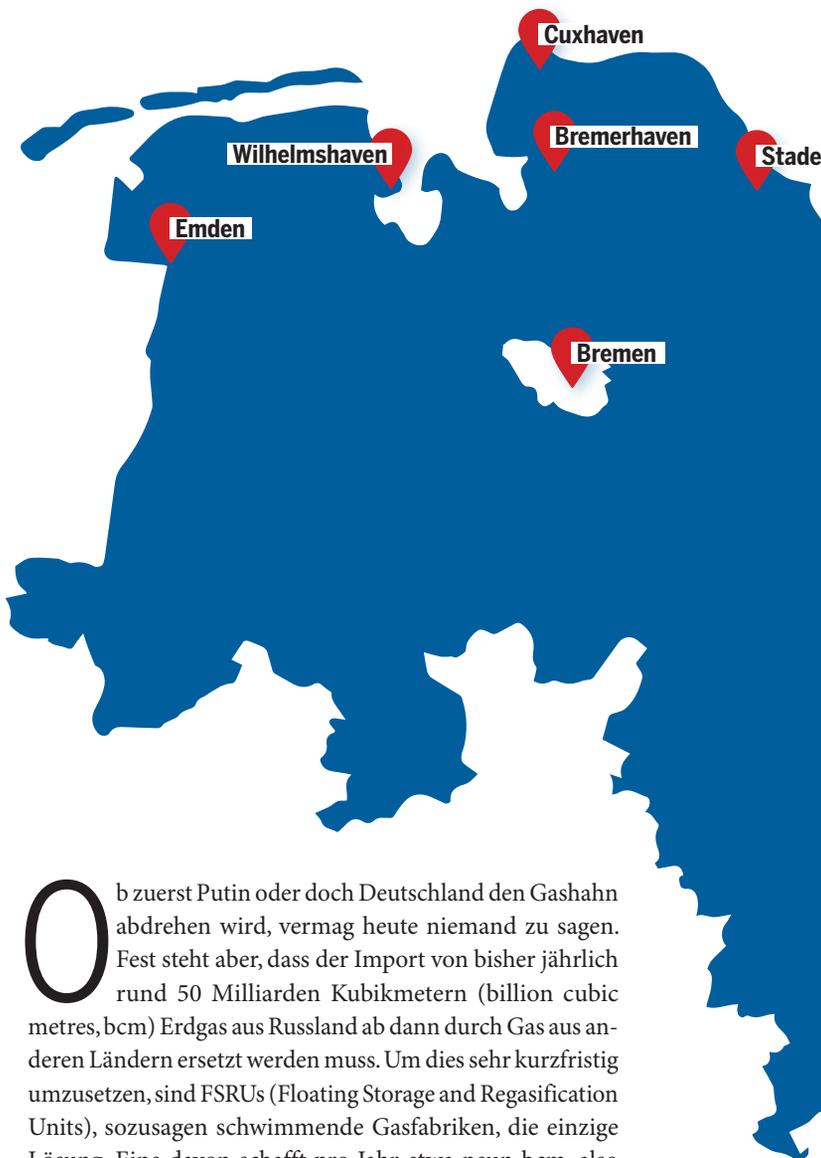
Beschäftigte: 220



Weitere Informationen:
www.cuxport.de

Sicherheit dank vieler Standorte

Wie sich in den kommenden Wochen und Monaten die Energieversorgung gestaltet, ist ungewiss. Fest steht jedoch, dass die deutschen Seehäfen dabei künftig eine wichtige Rolle übernehmen werden. Denn unter anderem die nun dringend benötigten Terminals werden genau hier entstehen – zunächst für den Import von LNG, künftig von grünem Gas.



Ob zuerst Putin oder doch Deutschland den Gashahn abdrehen wird, vermag heute niemand zu sagen. Fest steht aber, dass der Import von bisher jährlich rund 50 Milliarden Kubikmetern (billion cubic metres, bcm) Erdgas aus Russland ab dann durch Gas aus anderen Ländern ersetzt werden muss. Um dies sehr kurzfristig umzusetzen, sind FSRUs (Floating Storage and Regasification Units), sozusagen schwimmende Gasfabriken, die einzige Lösung. Eine davon schafft pro Jahr etwa neun bcm, also knapp 20 Prozent des zu ersetzenden Gases.

Mittelfristig wird sich der Fokus dann verschieben, da der Energiemix zunehmend von den erneuerbaren Energien geprägt sein wird. Das bedeutet Biogas, und zwar besonders aus Windkraft und Photovoltaik. „Wichtig ist dabei, dass wir die Infrastruktur für die Anlandung von LNG heute so bauen, dass sie morgen auch für grünes Gas geeignet ist“, erläutert Christian Budde, Pressesprecher im Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz. „Denn wir werden unabhängig von der aktuellen Lage immer auf den Import von grünem Gas angewiesen sein.“



Kurzfristig mobile, künftig feste Anlagen

In Niedersachsen bieten mit Wilhelmshaven und Stade gleich zwei Standorte gute Voraussetzungen, um kurzfristig in mobilen Anlagen per Schiff importiertes Flüssiggas (LNG) sowohl zu lagern als auch für die weitere Nutzung zu regasifizieren. Dabei könnten in Wilhelmshaven bereits bis Mitte kommenden Jahres zwei solcher FSRUs im Rahmen der Projekte von Uniper und NWO festmachen. Die Gasanbindungsleitung des Erdgas-Fernleitungsbetreibers Open Grid Europe (OGE) könnte bis Ende 2022 eine Transportkapazität von 15 bis 20 bcm zur Verfügung stellen, die des Wilhelmshavener Unternehmens Nord-West Oelleitung (NWO) eine weitere mit einer Kapazität von 4 bcm bis Ende 2023.

Neben den schwimmenden Anlagen gibt es weitere Projekte für feste Anlagen, unter anderem das Projekt des belgischen Unternehmens Tree Energy Solutions (TES). Hierbei geht es allerdings in erster Linie um den ersten großen europäischen Green Energy Hub, der nachhaltige und kostengünstige klimaneutrale Energie herstellt und handelt und für grünes Gas ab 2027 in Betrieb gehen soll. Kurzfristig kann die Anlage allerdings auch als LNG-Terminal genutzt werden. Im Rahmen eines Projekts von Uniper könnte zudem bis 2025 bis zu 10 bcm grüner Ammoniak angelandet werden. In Stade könnten es zur gleichen Zeit im Zuge des Projekts Hanseatic Energy Hub (HEH) 13 bcm LNG sein.

Langfristig Import von grünem Wasserstoff

Wie groß diese Importnotwendigkeit ist, wurde im Auftrag des Ministeriums zuletzt vom Institut für Solarenergieforschung in Hameln untersucht: Danach hat importierter grüner Wasserstoff auch 2050 noch einen Anteil von 32 Prozent an den Energiequellen. Realisierbar wären die dafür erforderlichen Anlagen bis 2024 in Stade und bis 2025 in Wilhelmshaven. „Mit dem geplanten Green-Gas-ready-Terminal in Wilhelmshaven verfolgt TES genau dieses Ziel und kann auf diese Weise dazu beitragen, Deutschland ■■■

Per Schiff soll künftig LNG – beispielsweise aus Katar und den USA – direkt nach Deutschland geliefert werden. Hierzulande übernehmen im ersten Schritt mobile LNG-Terminals, sogenannte FSRUs (Floating Storage und Regasification Units), die Lagerung und Verflüssigung. Später werden feste Anlagen gebaut. In Niedersachsen sind hierfür sowohl Wilhelmshaven als auch Stade als Standorte optimal aufgestellt.

und Europa angesichts der aktuellen Energiekrise schnell mit LNG und in wenigen Jahren bereits mit erheblichen Mengen grüner Energie aus Übersee zu versorgen“, betont Olaf Lies, der niedersächsische Umwelt- und Energieminister.

Geplant wird von TES in Wilhelmshaven ein grüner Zyklus: „Aus Ländern mit sehr gut verfügbaren erneuerbaren Energiequellen wie Solar-, Wind- und Wasserkraft wird grüner Wasserstoff hergestellt“, erläutert Chief Technology Officer (CTO) Jens Schmidt. „Diesem wird dann CO₂ hinzugefügt, um grünes (CH₄) herzustellen, das als ‚Energieträger‘ verwendet und mit einer eigens konstruierten Flotte von Schiffen nach Wilhelmshaven transportiert wird.“ Dort kann das grüne (CH₄) wieder in grünen Wasserstoff umgewandelt werden, wobei das entstehende CO₂ abgeschieden und in einem kontinuierlichen geschlossenen Kreislaufsystem per Schiff in die Erzeugerländer zurückgeführt wird. „So garantieren wir, dass das CO₂ niemals den Kreislauf verlässt, und vermeiden Treibhausgasemissionen“, unterstreicht Schmidt.

In der Anfangsphase können in Wilhelmshaven bei 25 Terawattstunden grünem Gasimport pro Jahr mehr als eine halbe Million Tonnen Wasserstoff produziert und importiert werden. Diese Kapazität soll dann auf 250 Terawattstunden pro Jahr in der Endstufe und damit auf mehr als fünf Millionen Tonnen Wasserstoff steigen – ein wichtiger Beitrag zur deutschen und europäischen Wasserstoff- und Klimaschutzstrategie. „Wenn keine weiteren Genehmigungsverzögerungen auftreten, kann die Anlage inklusive Regasifizierung Mitte bis Ende 2025 in Betrieb genommen werden“, so Schmidt.

„Ab 2027 wird dann stufenweise der Import von grünem Gas hochgefahren und ersetzt somit das zwischenzeitlich importierte LNG bis 2045 vollständig.“

Potenzial auch für Bremen

Der Import von grünem Wasserstoff bietet auch Chancen für die bremischen Häfen, die für den Umschlag von mit Schiffen gebrachtem grünem Wasserstoff prädestiniert seien, sagt die Bremer Senatorin für Wissenschaft und Häfen, Dr. Claudia Schilling. „Eine von uns in Auftrag gegebene Studie mit dem Titel ‚Untersuchung zur Entwicklung und dem Aufbau einer havenbezogenen Wasserstoffwirtschaft‘ wird uns weitere Erkenntnisse für den zukunftsgerechten Umbau unserer Hafenwirtschaft geben.“

Künftig dürfte außerdem die Bedeutung der Häfen insbesondere in Hinblick auf den Ausbau der Offshore-Windenergie zunehmen. In Niedersachsen sind das vor allem Wilhelmshaven und Stade, aber auch Emden. Überdies gehört das Deutsche Offshore-Industrie-Zentrum Cuxhaven (DOIZ) heute zu den größten Offshore-Häfen in Europa. Neu aufstellen könnten sich außerdem Häfen, die für die Energieversorgung und den Eigenimport bisher keine bedeutende Rolle gespielt haben: „Im Zuge der Energiewende und des voraussichtlich damit verbundenen wachsenden Imports von Wasserstoff oder synthetischer Treibstoffe ergeben sich auch für die bremischen Häfen neue Möglichkeiten, mehr grüne Energieträger umzuschlagen“, unterstreicht die Senatorin. (cb)

Das belgische Unternehmen Tree Energy Solutions (TES) plant in Wilhelmshaven den ersten großen europäischen Green Energy Hub. Kurzfristig kann die Anlage ebenso als LNG-Terminal genutzt werden.



„Dann kommen wir eben zu ihnen“

Die Coronapandemie und der Krieg in der Ukraine hinterlassen überall ihre Spuren. Auch die tägliche Arbeit der Deutschen Seemannsmissionen hat sich vor dem Hintergrund der aktuellen Weltlage stark verändert. Vor allem Flexibilität und Empathie sind gefragt, wenn es darum geht, der Lage angemessene Entscheidungen zu treffen und den Betroffenen mehr als nur ein offenes Ohr zu schenken.



Für Martin Struwe, Diakon der Seemannsmission Cuxhaven, hat sich während der Pandemie vor allem folgende Marschroute bewährt: „Wenn die Menschen nicht zu uns kommen können, dann kommen wir eben zu ihnen.“ Doch auch das ist derzeit alles andere als einfach. „Rund 70 Prozent der Schiffe lassen uns inzwischen – getestet und mit FFP2-Maske – an Bord. Bei knapp einem Viertel der Schiffe endet unser Besuch jedoch an der Gangway“, erklärt Struwe. Denn die Sorge vor einer Infektion sei bei vielen Reedereien und Kapitänen hoch. Deshalb verhängten diese oftmals auch Landgangverbote für die Mannschaften, sodass „bunte Begegnungen“, wie er es nennt, im Club so nicht mehr stattfinden. „Aufgrund unserer beengten räumlichen Situation lassen wir seit Juni 2021 nur einzelne Mannschaften auf Anfrage in unseren Club und nicht mehrere Besatzungen gleichzeitig“, so Struwe.

Auch die Form der Schiffsbesuche hat sich während der Pandemie stetig verändert, weshalb Struwe von mehreren Phasen spricht: „In den ersten Monaten mit Corona haben wir vor allem kleine Aufmunterungen in Form von Geschenken an der Gangway übergeben – zumeist Süßigkeiten, Schokolade oder Vitamine. Dann, seit ausreichend Tests und Masken zur Verfügung stehen, haben wir uns zunehmend für Bordbesuche entschieden. Denn immer häufiger bekamen wir von Kapitänen und Besatzungen zu hören: „Warum lasst ihr uns in dieser schwierigen Zeit allein und kommt nicht auf einen Kaffee rein?“ Das war lange unsere Strategie. Doch mit den zunehmenden Infektionszahlen sind wir inzwischen dazu übergegangen, zwar weiterhin an Bord zu gehen, dort ■■■

■ ■ ■ aber die Masken aufzubehalten und nichts zu essen oder zu trinken.“

Parallel dazu haben die Seemannsmissionen in Deutschland seit Mai 2020 die Onlinesorge DSM Care ins Leben gerufen. Hier können Seeleute per Chat oder Telefon ihre Sorgen mit kompetenten Ansprechpartnern und Seelsorgern besprechen. „Das Angebot wird gut angenommen, denn es besteht in diesen schwierigen Zeiten erheblicher Redebedarf“, berichtet Struwe. Gleichzeitig habe DSM Care gezeigt, dass die Pandemie zu echten Fortschritten bei der Digitalisierung motiviert hat, die ansonsten wahrscheinlich erst zu einem späteren Zeitpunkt gekommen wären.



„Auch die Form der Schiffsbesuche hat sich während der Pandemie stetig verändert.“

Martin Struwe, Diakon, Seemannsmission Cuxhaven

„Wir sind keine Politiker“

Ähnliche Erfahrungen hat auch Hannfried Teerling, Sprecher der Bordbesucher und Clubbetreuer bei der Deutschen Seemannsmission in Wilhelmshaven gemacht. Dabei betont er: „Wir agieren immer situationsbedingt und der aktuellen Inzidenzlage angemessen. Dazu gehört auch, dass wir Besatzungen nur auf Nachfrage zwischen 17 und 22 Uhr in unsere Räumlichkeiten lassen.“ Aufgrund des Krieges in der Ukraine würden es einige Reedereien seiner Meinung nach inzwischen möglichst vermeiden, mit „gemischtem Personal“ aus Russland und der Ukraine zu arbeiten. Wenn aber doch Seeleute beider Nationen gemeinsam an Bord sind, dann scheine dies überraschend gut zu funktionieren, berichtet Teerling: „Die Beteiligten sagen sich: Wir sind keine Politiker, sondern eine Crew. Wir arbeiten zusammen und müssen uns aufeinander verlassen können.“ Was die Unterstützung für die betroffenen Seeleute angeht, so ist es nach Ansicht von Teerling vor allem wichtig, ihnen gut zuzuhören. Zudem habe man aber auch Besatzungen aus der Ukraine kostenfrei mit SIM-Karten für ihre Handys versorgt, damit sich diese über die Lage in ihrer Heimat informieren und, wenn möglich, mit ihren Angehörigen in der Ukraine austauschen können.

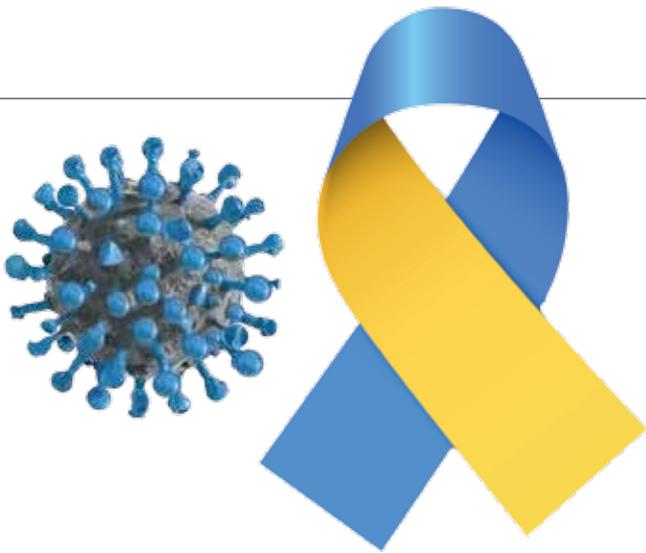
„Wir agieren immer situationsbedingt und der aktuellen Inzidenzlage angemessen.“

Hannfried Teerling, Sprecher der Bordbesucher und Clubbetreuer, Deutsche Seemannsmission Wilhelmshaven



Starke innere Konflikte

Christine Freytag, Diakonin der Seemannsmission in Bremerhaven, hat bisher – wie auch ihre Kolleginnen und Kollegen an den anderen Standorten – fast ausnahmslos positive Rückmeldungen auf ihre Gespräche mit Ukrainern bekommen. „Die Menschen sind für jede Form der Anteilnahme dankbar. Vor allem diejenigen, deren Heimatstädte oder -dörfer besonders stark vom Krieg betroffen sind“, so Freytag. Da es sich bei ihren Gesprächspartnern ausnahmslos um Männer im wehrfähigen Alter handelt, konnte sie bei diesen vor allem einen starken inneren Konflikt ausgemacht. „Die Seeleute stehen vor der schwierigen Entscheidung, ob sie in die Ukraine zurückkehren, um für ihr Land zu kämpfen, oder ob sie einen Verlängerungsvertrag anstreben, um Geld für den Lebensunterhalt ihrer Familien zu verdienen“, umschreibt Freytag ihre Erfahrungen. Bezugnehmend auf die Pandemie berichtet sie zwar von zahlenmäßigen Besucherbeschränkungen im Seemannsclub in Bremerhaven, aber nicht von einer zwingenden Trennung der Mannschaften: Unsere Räumlichkeiten sind sehr weitläufig. Somit ist das mit Maske problemlos realisierbar. Außerdem gibt es an den Wochentagen im Club ein Impfangebot für Seeleute. Viele, die sonst keinen Landgang haben, haben so die Möglichkeit, ihre Impfung mit ein paar kleinen Besorgungen in unserem Shop zu verbinden“, so die Diakonin.



Erschreckende Perspektiven

Magnus Deppe, der Leiter der Seemannsmission in Bremen, hat dieser Tage mit widersprüchlichen Gefühlen zu kämpfen. Zum einen freut er sich, dass sein Seemannsclub nach zweijähriger Schließung und umfangreichen Umbauarbeiten endlich wieder geöffnet ist, zum anderen sei der Schock des Krieges in der Ukraine täglich greifbar. „Ich würde mir wünschen, dass es bald wieder bergauf geht und dass dann wieder mehr Seeleute aus den unterschiedlichsten Nationen in unseren jetzt vergrößerten Club kommen. Aber das ist noch Zukunftsmusik“, so Deppe. In den vergangenen Wochen habe man in enger Zusammenarbeit mit der International Transport Workers Federation (ITF) auch zahlreiche Ukrainer bei der Suche nach Jobs und Unterkünften in ganz Deutschland unterstützt. Parallel dazu trafen Deppe und seine ehrenamtlichen Helfer vielfach auf den Schiffen auf ukrainische und russische Seeleute, die nach langen gemeinsamen Monaten auf See einem Crewwechsel und damit einer unsicheren Zukunft entgegenblickten. „Einige von ihnen fürchteten, dass sie im Krieg auf ihre jetzige Kollegen treffen und vielleicht sogar auf sie schießen müssen, obwohl sie vorher noch Seite an Seite mit ihnen an Bord zusammenarbeiten haben. Eine schreckliche Vorstellung, die in dieser Form hoffentlich nie Realität wird!“, spricht Deppe vielen aus der Seele. (bre)



„Ich würde mir wünschen, dass es bald wieder bergauf geht und dass dann wieder mehr Seeleute in unseren Club kommen.“

Magnus Deppe, Leiter Seemannsmission Bremen

Die Deutsche Seemannsmission (DSM) ist eine christliche Seelsorge- und Sozialeinrichtung. An rund 30 Stationen im In- und Ausland bietet sie eine vielfältige Unterstützung, die speziell auf die Bedürfnisse von Seeleuten zugeschnitten ist. Zum Angebot gehören oft neben kleineren Einkaufsmöglichkeiten auch Aufenthaltsräume mit Kickern und Billardtischen, in denen die Internet und E-Mail kostenlos genutzt werden können. Teilweise besteht auch die Möglichkeit einer kostenfreien medizinischen Betreuung. Weitere Infos unter www.seemannsmission.org



„Die Menschen sind für jede Form der Anteilnahme dankbar.“

Christine Freytag, Diakonin,
Seemannsmission Bremerhaven

2022



GERMAN PORTS

SAVE THE DATE

Aufgrund der Corona-pandemie 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 oder auf unsere Website www.logistics-pilot.com/event-kalender/ zu schauen.

Vielen Dank
für Ihr Verständnis!



JUNI

22. 6. 2022

Gemeinsamer Empfang von Hamburg, Niedersachsen und Bremen
Berlin, Deutschland

24. 6. – 3. 7. 2022

Wasserstofftage Nordwest
www.metropolregion-nordwest.de
Bremerhaven, Deutschland

JULI

3. – 8. 7. 2022

Korallenriffkonferenz
www.icrs2022.de
Bremen, Deutschland

7. 7. 2022

Logistics Talk
www.bremenports.de/veranstaltungen
Leipzig, Deutschland

AUGUST

16. 8. 2022

Hafen trifft Festland
www.seaports.de, www.jadeweserport.de
Dortmund, Deutschland

SEPTEMBER

2. 9. 2022

56. Kapitänstag
www.bhv-bremen.de
Bremen, Deutschland

7. – 8. 9. 2022

Short Sea Shipping Days
www.shortseashipping.de
Lübeck, Deutschland

15. 9. 2022

Logistics Talk
www.bremenports.de/veranstaltungen
Wien, Österreich

27. – 29. 9. 2022

Breakbulk Americas
www.americas.breakbulk.com
Houston, USA

27. – 30. 9. 2022

WindEnergy Hamburg
www.windenergyhamburg.com
Hamburg, Deutschland

29. – 2. 10. 2022

Deutscher Schifffahrtstag
www.deutscherschifffahrtstag.de
Bremen/Bremerhaven, Deutschland

OKTOBER

11. 10. 2022

BHV-Hafenclub
www.bhv-bremen.de
Bremen, Deutschland

19. – 20. 10. 2022

Hydrogen Technology Expo
www.hydrogen.worldexpo.com
Bremen, Deutschland

Neue Perspektiven für die Hafententwicklung

30. Niedersächsischer Hafentag in Emden

Um eine stärkere Wahrnehmung der niedersächsischen Seehäfen in Wirtschaft, Politik und Öffentlichkeit zu erreichen, wurde vor 31 Jahren der Niedersächsische Hafentag ins Leben gerufen. Nun trafen sich, nach zwei Jahren Coronazwangspause Ende April rund 300 Teilnehmer aus Wirtschaft, Politik und Verwaltung zur 30. Auflage des Hafentags in Emden. Diesen eröffnete André Heim, Geschäftsführer der Hafenmarketinggesellschaft Seaports of Niedersachsen an Bord der LNG-Fähre MS „Münsterland“. Dabei konnte er vermelden, dass die Universalhafengruppe 2021 rund 51,4 Millionen Tonnen im Seeverkehr umgeschlagen hat und somit gegenüber dem Vorjahreszeitraum mit einem Wachstum von rund sechs Prozent (48 Millionen Tonnen in 2020) aufwarten kann. Als Topsprecher der Veranstaltung ging Niedersachsens Wirtschaftsminister Dr. Bernd Althusmann auf die Herausforderungen im Zuge der Sicherstellung einer verlässlichen Energieversorgung ein und betonte diesbezüglich das Zukunftspotenzial für die Seehäfen in seinem Bundesland: „Niedersächsische Standorte,



insbesondere Stade und Wilhelmshaven, verfügen mit ihrer bestehenden Hafeninfrastruktur, den unmittelbaren Zugängen zu transeuropäischen Erdgasversorgungsnetzen sowie den küstennahen Gasspeicherkapazitäten über ausgezeichnete Standortmerkmale, um LNG-Infrastrukturen an der norddeutschen Küste zu entwickeln. LNG wird bei der Neugestaltung unserer Versorgung auf längere Sicht eine entscheidende Rolle spielen.“ Und Tim Kruithoff, der Oberbürgermeister des gastgebenden Standorts Emden, machte in seinem Grußwort auf die Bedeutung des Hafens für seine Stadt aufmerksam.

Herausforderungen gemeinsam meistern (v. l. n. r.): André Heim (Seaports of Niedersachsen), Frank Erschkat (TFG Transfracht), Dr. Bernd Althusmann (niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung) und Tim Kruithoff (Oberbürgermeister der Stadt Emden)



Logistik mit Kick

„Hafen trifft Festland“ in Dresden

Gemeinsam mit den Partnern Seaports of Niedersachsen, EUROGATE und TFG Transfracht lud JadeWeserPort Marketing am 6. April zu „Hafen trifft Festland“ nach Dresden ins Rudolf-Harbig-Stadion ein. Dort stellten André Heim (Seaports of Niedersachsen), Michael Moehlmann (JadeWeserPort-Marketing), Oliver Bergk (EUROGATE) und Frank Gedat (TFG Transfracht) in Kurzreferaten die logistischen Chancen vor, die die niedersächsischen Seehäfen und der Container-Tiefwasserhafen Wilhelmshaven bieten. Nach der anschließenden Besichtigung des Stadions von Dynamo Dresden nutzten mehr als 60 Vertreter aus dem dortigen Wirtschaftsraum die Gelegenheit zu Gesprächen mit den Referenten.



Angeregte Diskussion

„Logistics Talk“ in Neuss

Unter dem Motto „Herausforderungen für Häfen, Schifffahrt und Logistik in Krisenzeiten“ fand am 28. April in der Pegelbar in Neuss das bremenports-Veranstaltungsformat „Logistics Talk“ statt. Vor rund 70 Gästen bezogen Sven Riekers (BLG Cargo), Michael Viefers (Rhenus Logistics) und Hartwig Weidt (bremenports) im Rahmen einer Podiumsdiskussion Position zu aktuellen Entwicklungen in den drei angesprochenen Themenfeldern. Geleitet wurde die Gesprächsrunde von Radio-Bremen-Moderatorin Hilke Theessen. Beim anschließenden Abendessen und Get-together diskutierten die Gäste auch untereinander angeregt weiter.

KOMPAKT



BUXTEHUDE.
Seit April ist
Panneer Selvam
als neuer Chief
Operating Officer

(COO) Mitglied des Board of Directors bei der NSB Group, eines maritimen Dienstleistungsunternehmens mit Hauptsitz in Buxtehude und Standorten in Singapur, auf den Philippinen, in Korea und China. Zuvor war Selvam 23 Jahre lang für die Containerlinie Pacific International Lines (PIL) tätig, wo er zuletzt als General Manager Technical für eine Flotte von 130 Containerschiffen verantwortlich zeichnete. Die NSB Group will nach eigener Aussage mit diesem Schritt ihre strategisch-technische Ausrichtung stärken.



BREMEN. Mit
Wirkung zum
1. April wurde
Matthias Böhm
persönlich

haftender Gesellschafter bei Lampe & Schwartz. Bereits seit Oktober 2018 ist Böhm bei dem Bremer Unternehmen, das Versicherungslösungen für komplexe Risiken und außerordentliche Deckungsvolumina anbietet, als Mitglied der Geschäftsleitung tätig. Als geschäftsführender Gesellschafter ist er für den Bereich Broking verantwortlich, speziell für die Sparten Sach-, Haftpflicht- und Cyberversicherung. Böhm betreut seine Kunden bei der strategischen Ausrichtung ihres Risiko- und Versicherungsportfolios.

Schwemmer möchte Logistikcommunity der BVL erweitern

BREMEN. Im Februar trat **Martin Schwemmer** die Nachfolge von Christian Grotemeier als Geschäftsführer der Bundesvereinigung Logistik (BVL) an. Dort bildet Schwemmer gemeinsam mit Christoph Meyer und Mike Holtkamp das Geschäftsführungstrio, innerhalb dessen er für die Ressorts Innovation, Vertrieb und IT verantwortlich ist. In dieser Funktion will er nun verstärkt auf Unternehmen und Personen zugehen, die nicht unmittelbar mit der Logistik Berührungspunkte haben, aber dennoch auf sie angewiesen sind. Dabei möchte er „Outsider“, wie er diese Zielgruppe nennt, besser verstehen, um ihnen die Logistik näherbringen zu können. „Das ist auch wichtig für die langfristige Positionierung der BVL“, so Schwemmer. Denn die Community profitiere von Vielfalt in ihrem Netzwerk. Insbesondere in der Informationstechnik und Datenanalyse vermutet er noch viele Outsider. Zuletzt war Schwemmer in der Arbeitsgruppe SCS des Fraunhofer-Instituts als Senior Consultant Leiter der Gruppe Market Intelligence tätig. Seit 2013 ist er zudem Mitglied im Gremium der Logistikweisen.



Vertragsverlängerung im Doppelpack

HAMBURG. Der Aufsichtsrat der Reederei Hapag-Lloyd hat im März einer vorzeitigen Verlängerung des Vertrags von **Rolf Habben Jansen**, dem Vorstandsvorsitzenden, bis zum 31. März 2027 zugestimmt. Zudem wurde der Vertrag von **Mark Frese**, Chief Financial Officer, um fünf Jahre bis zum 30. November 2027 verlängert. Jansen ist seit April 2014 Mitglied des Vorstands und seit Juli 2014 Chief Executive Officer (CEO) von Hapag-Lloyd. Frese wurde im November 2019 in den Vorstand der Hapag-Lloyd AG berufen. Seit März 2020 ist er Chief Financial Officer (CFO) des Unternehmens.



Rhenus: Bartz folgt auf Rethmann

HOLZWICKEDE. Im April wurde Tobias Bartz zum Vorstandsvorsitzenden der Rhenus Gruppe berufen. Er folgt auf Klemens Rethmann, der sich nun auf seine Aufgaben im Vorstand der Rethmann SE konzentriert. Bartz stellte seine Führungskompetenz bereits an verschiedenen internationalen Stationen innerhalb der Rhenus Gruppe unter Beweis. Unter anderem verantwortete er das Frankreich- und Spaniengeschäft von Rhenus Road Freight. 2015 wurde er zum Mitglied des Vorstands berufen und lenkte das Geschäftsfeld Air & Ocean aus Singapur, bevor er 2018 nach Deutschland zurückkehrte.



Dieterich verstärkt EUROGATE

BREMERHAVEN. Seit April ist **Marc Dieterich** neuer Geschäftsführer beim EUROGATE Container Terminal Bremerhaven (CTB). Er kam vom North Sea Terminal Bremerhaven (NTB), wo er mehr als zwei Jahrzehnte erfolgreich in Führungsaufgaben, zuletzt als Betriebsleiter, tätig war. Dieterich ist der Nachfolger von Mikkel Andersen, der zusätzlich zu seiner Funktion als Geschäftsführer des EUROGATE Container Terminals Wilhelmshaven (CTW) die gruppenweite Verantwortung für den Themenkomplex Automatisierung übernommen hat.





Neues Duo ersetzt Haake

BREMERHAVEN. Im April hat **Carsten Haake** die Lloyd Werft verlassen. Der langjährige Geschäftsführer sei im beiderseitigen Einvernehmen ausgeschieden, hieß es von Unternehmensseite. Als neue Geschäftsführer übernahmen Heinrich Rönner, Chef der Rönner-Gruppe, und der ehemalige bremenports-Chef Stefan Woltering das Ruder. Haake, der auch Geschäftsführer der MV Werften ist, plant neue berufliche Aufgaben in Bremerhaven zu übernehmen und wird der der Lloyd Werft weiterhin als Berater zur Verfügung stehen.



Führungswechsel beim VDR

HAMBURG. Zum 30. April ist **Ralf Nagel** (r.) nach zwölf Jahren Tätigkeit als Hauptgeschäftsführer und geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des Verbands Deutscher Reeder (VDR) ausgeschieden. Sein Nachfolger als Hauptgeschäftsführer ist **Dr. Martin Kröger** (l.), der seit zehn Jahren als Geschäftsführer für den VDR tätig ist und in dieser Funktion maßgeblich die europäische und internationale Schifffahrtspolitik, die Wettbewerbsfähigkeit des Schifffahrtsstandorts Deutschland sowie den Umwelt- und Klimaschutz vorantrieb. Nagel wird dem Verband noch bis Ende 2022 beratend zur Seite stehen.



TO-Gruppe erweitert Geschäftsführung

BREMEN. Transport Overseas (TO) stellt sich personell neu auf. Um die in der Logistik tätige Gruppe mit Schwerpunkt Schifffahrt und Häfen für die Zukunft zu stärken, erweitert CEO **Tim Oltmann** (2. v. r.) die Geschäftsführung mit Führungskräften aus den eigenen Reihen. Zum 1. April hat **Christian Weber** (l.) die Funktion des Chief Commercial Officer (CCO) für die TO-Group übernommen. **Sören Hosang** (2. v. l.) leitet als Chief Financial Officer (CFO) den Finanz- und Verwaltungsbereich und **Sebastian Kozak** (r.) übernimmt die neue Rolle als Geschäftsführer bei Transport Overseas Logistics. Oltmann bleibt in allen Gesellschaften Geschäftsführer, zieht sich aber aus dem operativen Tagesgeschäft zurück. Sein Fokus liegt künftig auf strategischen Projekten.



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     

AUSGABE
AUGUST
2022

Themenschwerpunkt: Italien

„Umgekehrt wird ein Schuh draus!“ – das sagt man zu jemandem, der etwas besser andersherum in Angriff nehmen sollte. Italien, als Stiefel Europas, scheint vieles richtig zu machen, denn die italienisch-deutschen Wirtschaftsbeziehungen gewinnen zunehmend an Bedeutung. Das ist uns eine genauere Betrachtung wert.

Point of View

Marco R. Fuchs, italienischer Honorarkonsul und CEO der OHB SE Bremen
zum Themenschwerpunkt Italien



Italien ist die drittgrößte Volkswirtschaft in der EU und einer der wichtigsten Handelspartner Deutschlands. Allein in Bremen unterhalten rund 270 Unternehmen Wirtschaftsbeziehungen zu Italien, das vor allem Lebensmittel, Getränke und Kraftfahrzeuge in die Hansestadt exportiert.

Auch der Tourismus ist ein wichtiger Faktor für die Wirtschaft Italiens. Deutschland ist in der Tat das Land, aus dem die meisten Touristen in Italien kommen. Der Schwerpunkt der binationalen Handelspartnerschaft liegt jedoch auf der industriellen Produktion, und die Hauptströme betreffen die Sektoren Maschinenbau, Automotive, Chemie- und Pharmaindustrie sowie Elektronik. Italien exportiert Halbfertigprodukte, die sich dann in deutschen Endprodukten wiederfinden.

In letzter Zeit ist ein Wandel bei den deutsch-italienischen Wirtschaftsbeziehungen zu erkennen. Echte Partnerschaften im Sinne von Gemeinschaftsproduktionen nehmen zu und werten die seit 130 Jahren existenten bilateralen Handelsbeziehungen weiter auf. Trotz des expandierenden Weltmarktes ist Europa die wichtigste Anlaufstelle für italienische Exporte. Der Handel mit Nicht-EU-Ländern hat ebenfalls stark zugenommen – einerseits der Export, vor allem aber der Import, dessen Anstieg zu mehr als zwei Dritteln auf den verstärkten Erwerb von Energie zurückzuführen ist. Im Vergleich zu den ersten Migrationsbewegungen aus Italien wird die Zuwanderung nach Deutschland heute durch hoch spezialisierte und qualifizierte Menschen bereichert: Ingenieure in der Schiffbauindustrie sowie Luft- und Raumfahrt (vor allem in Bremen), Wissenschaftler an Universitäten und Fachkräfte im Gesundheitswesen. Der Bereich der Raumfahrttechnik verdient eine besondere Erwähnung. Allein das Unternehmen OHB beschäftigt Mitarbeiter aus der ganzen Welt, viele davon aus Italien kommend. Und in den Räumen von OHB ist aktuell das italienische Honorarkonsulat angesiedelt, das die lange Geschichte der konsularischen Vertretung Italiens in Bremen fortsetzt, die 1861 begann.

Zum Schluss noch eine kleine Anekdote: Schiffe unter italienischer Flagge laufen regelmäßig die bremischen Häfen an und wenden sich an unser Konsulat, das als Vertretung der italienischen Hafenbehörde im Ausland fungiert.



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.dvvmmedia.com

Projektmanagement:

Thorsten Breuer, verantwortlich;
Sven Mentel, Anna Schönal

Redaktion:

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

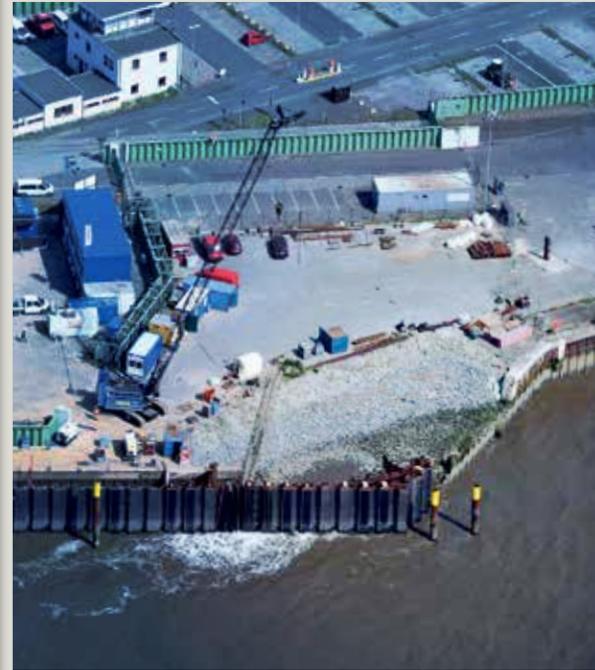
Bitte scannen Sie dafür den QR-Code. Außerdem finden Sie uns auf www.logistics-pilot.com. Eine eigene kostenlose App mit allen Ausgaben ist im App Store und bei Google Play erhältlich.



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, 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



+ Welthafen erfolgreich weiter entwickeln

Unsere Ingenieure, Techniker und Handwerker sind überall dort aktiv, wo die bremischen Häfen zuverlässig funktionieren müssen. Sie kümmern sich um den Betrieb, die Wartung und Reparatur der Hafenanlagen und entwickeln sie ständig weiter. So stehen auch im laufenden Jahr zahlreiche große Projekte auf der Agenda unserer Experten, beispielsweise auf der Columbusinsel, wo die Kaje 66 fertiggestellt wurde. Zudem arbeiten wir weiter intensiv am Neubau der Columbuskaje, um den Kreuzfahrtstandort Bremerhaven auch künftig wettbewerbsfähig zu halten.



Blättern. Klicken. Oder Wischen.

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

www.logistics-pilot.com



Für iOS:



Für Android:



www.logistics-pilot.com