

AUSGABE
AUGUST
2022



LOGISTICS PILOT

Magazin für Häfen, Schifffahrt und Logistik



Italien – ein Markt in Bewegung

„Bella Figura“ mit langen Socken
Bitte ein modisches Outfit, viel Zeit
und einen guten Hunger mitbringen!

Seite 16

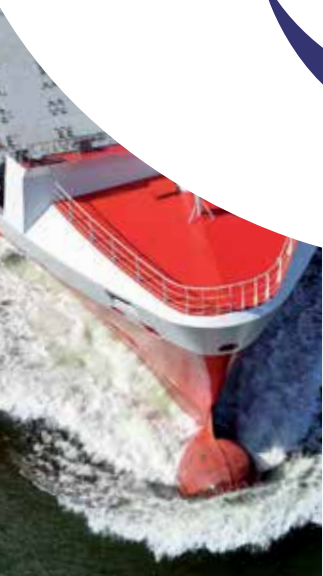
Reif für die erste Liga
„Smart Port“ umfasst mehr als nur
die Digitalisierung der Häfen

Seite 18

Um die Ecke gedacht
Auf der Suche nach der Ideallösung prüft
die EMS-Fehn-Group viele Optionen

Seite 20

SHORTSEA SHIPPING DAYS^{4.}



K O N F E R E N Z

M A R K T P L A T Z

N E T Z W E R K E N

Lübeck 7./8. September

zum Anmeldeportal →



ShortSeaShipping
Inland Waterway
Promotion Center
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

www.shortseashipping.de

Partner:



LOGISTICS PILOT digital!

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



Breites Investitionspaket für die Häfen und den Schutz des Meeres

David Michelut, italienischer Generalkonsul in Hannover



Liebe Leserinnen und Leser,

Italien ist die drittgrößte Volkswirtschaft in Europa, und seine Häfen sind wichtige Verkehrsknotenpunkte für die vielfältigen Wirtschaftsbeziehungen des Landes. Vor diesem Hintergrund wird derzeit in Italien eine breit gefächerte Debatte über ökologische Nachhaltigkeitsprojekte in den Häfen sowie über die Wiederherstellung und den Schutz des Meeresbodens

geführt. Im Mittelpunkt steht dabei ein National Recovery and Resilience Plan, kurz PNRR, der bis 2025 Gesamtausgaben in Höhe von 270 Millionen Euro vorsieht, mit denen die Hafenbehörden (AdSP) wichtige Verbesserungen in den Bereichen der Hafenlogistik und des Infrastruktursystems finanzieren wollen. In dessen Zuge sind unter anderem Maßnahmen zur Energieerzeugung aus erneuerbaren Quellen, zur Nutzung elektrischer Verkehrsmittel, zum Bau von Anlagen zur Nutzung von Elektrizität und zur Verringerung der Schadstoffemissionen von Schiffen an den Kais um 20 Prozent vorgesehen.

Parallel dazu hat das Ministerium für den ökologischen Wandel das Projekt „Green Ports“ ins Leben gerufen, mit dem Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz und zur Verringerung von CO₂- und anderen Schadstoffemissionen in den Häfen finanziert werden. Ein weiteres Projekt betrifft die Wiederherstellung von Meeresökosystemen. Es sieht für den Zeitraum 2021 bis 2026 rund 400 Millionen Euro vor. Die Ziele, die mit dem Projekt erreicht werden sollen, sind: Stärkung der Systeme zur Beobachtung des Meeres, Kartierung und Überwachung von 90 Prozent der Meereslebensräume sowie die Wiederherstellung und der Schutz von 20 Prozent dieser Lebensräume.

Die zahlreichen in diese Pläne und Projekte eingebundenen Experten schlagen vor, die entsprechenden Investitionen auf die wichtigsten Häfen des Landes zu konzentrieren, um dem europäischen Konzept der „zentralen Multi-Port-Gateways“ zu entsprechen, die Koordinierung durch Verkürzung der Transitzeit der Güter zu verbessern und die Intermodalität des Verkehrs zu fördern. Ich bin mir sicher, dass Italien mit diesen Maßnahmen seine wirtschaftliche Bedeutung nachhaltig stärken wird.

Ihr David Michelut

AUSGABE
AUGUST
2022

Themenswerpunkt:
Italien

4 **Impression**
Zahlen und Fakten
rund um Italien

News
Meldungen aus
der Branche

6
10 **Main Topic**
Ein Markt
in Bewegung

Behind The Scenes
„Bella Figura“
mit langen Socken

16
18 **Digitalisation**
Transformationsprozess
für die erste Liga

Logistics Story
Um die
Ecke gedacht

20
22 **Portrait**
Gemeinsam und hybrid
forscht es sich besser

Events
Persönliche
Beziehungen pflegen

24

28 **People**
Meldungen aus
der Branche

Preview & Imprint
Themenswerpunkt:
Polen

30

Europäischer Wirtschaftsmotor mit Nord-Süd-Gefälle

Italien zählt, berechnet nach dem Bruttoinlandsprodukt (BIP), zu den zehn größten Volkswirtschaften der Welt. Für das Jahr 2021 weist Statista die Südeuropäer auf Platz 8 aus – und damit als dritterfolgreichsten EU-Mitgliedsstaat nach Deutschland (Platz 4) und Frankreich (Platz 7). Angeführt wird das weltweite BIP-Ranking von den USA, China und Japan.

Wirtschaftsgeografisch ist Italien allerdings durch ein deutliches Nord-Süd-Gefälle geprägt, mit einem hoch industrialisierten Norden und einem landwirtschaftlich geprägten Süden. Diese Tendenz spiegelt sich auch beim Blick auf die bedeutendsten Handelsregionen zwischen Italien und Deutschland wider (siehe unten). Hier dominieren auf italienischer Seite die Lombardei, Venetien, Emilia-Romagna, das Piemont und die Region Latium. Auf deutscher Seite gehen die größten Handelsvolumina aus Italien nach Bayern, Baden-Württemberg, Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen.

Top Five Handelsregionen in Italien

beim Warenaustausch zwischen Deutschland und Italien

1. Lombardei	47,6 Mrd. Euro
2. Venetien	20,6 Mrd. Euro
3. Emilia-Romagna	16,9 Mrd. Euro
4. Piemont	12,4 Mrd. Euro
5. Latium	9,4 Mrd. Euro



QUELLE: DEUTSCH-ITALIENISCHE HANDELSKAMMER 2022

Top Five Handelsregionen in Deutschland

beim Warenaustausch zwischen Italien und Deutschland

1. Bayern	26,4 Mrd. Euro
2. Baden-Württemberg	26,3 Mrd. Euro
3. Nordrhein-Westfalen	23,8 Mrd. Euro
4. Niedersachsen	10,1 Mrd. Euro
5. Hessen	8,6 Mrd. Euro



QUELLE: DEUTSCH-ITALIENISCHE HANDELSKAMMER 2022

Die umschlagstärksten italienischen Häfen 2021

1. Triest	55 Mio. Tonnen Gesamtumschlag
2. Genua	49 Mio. Tonnen Gesamtumschlag
3. Gioia Tauro	39 Mio. Tonnen Gesamtumschlag
4. Livorno	34 Mio. Tonnen Gesamtumschlag
5. Cagliari-Sarroch	31 Mio. Tonnen Gesamtumschlag



QUELLE: ASSOPORTI (VERBAND DER ITALIENISCHEN HÄFEN) 2022



Italien

Rom

Italien

Hauptstadt:	Rom
Einwohner 2022:	59,2 Mio.*
Fläche:	302.068 km²
BIP/Kopf 2022:	34.777 US-\$*

Wichtigste Einfuhrgüter 2021

1. Chemische Erzeugnisse	↓ 16,8 %
2. Maschinen	8,1 %
3. Kfz und -Teile	7,7 %

Wichtigste Ausfuhrgüter 2021

1. Maschinen	↑ 18,0 %
2. Chemische Erzeugnisse	14,4 %
3. Kfz und -Teile	7,1 %

Hauptlieferländer 2021

1. Deutschland	16,1 %
2. Frankreich	8,3 %
3. China	8,2 %

Hauptabnehmerländer 2021

1. Deutschland	13,1 %
2. Frankreich	10,3 %
3. USA	9,5 %

Deutsche Ausfuhrgüter nach Italien 2021

1. Chemische Erzeugnisse	21,6 %
2. Kfz und -Teile	13,1 %
3. Maschinen	13,0 %

Deutsche Einfuhrgüter aus Italien 2021

1. Chemische Erzeugnisse	13,6 %
2. Maschinen	13,0 %
3. Kfz und -Teile	11,0 %

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

FOTOS: PORTO DI GENOVA

KOMPAKT

BREMERHAVEN. Seit Mai steht die Galerie im Nordflügel des Columbusbahnhofs wieder für Besucher zur Verfügung. bremenports hatte die Zeit der pandemiebedingten Betriebseinschränkungen genutzt, um dort dringend erforderliche Sanierungsarbeiten zu erledigen. „Die Kreuzfahrt ist ein wichtiger Teil unserer Häfen“, so Bremens Hafensenatorin Claudia Schilling. „Auf der Galerie können die Bürgerinnen und Bürger aus Bremerhaven sowie Touristinnen und Touristen maritimes Urlaubsflair unmittelbar erleben und einen faszinierenden Einblick in die Welt des Kreuzfahrttourismus erhalten. Ich freue mich deshalb, dass der Terminal durch die Sanierungsarbeiten am Columbusbahnhof als touristische Attraktion wieder gestärkt wird.“

BREMEN. Im Juni hat bremenports seinen achten Nachhaltigkeitsbericht veröffentlicht. Auf 192 Seiten gibt es einen umfassenden Überblick über das Nachhaltigkeitsmanagement an den Standorten Bremen und Bremerhaven – unter anderem mit den Themenschwerpunkten Marktpräsenz, Hafenentwicklung, Klimaschutz, Umweltmanagement und soziale Verantwortung. Der Nachhaltigkeitsbericht ist auch auf der bremenports-Website zu finden und kann dort als PDF heruntergeladen werden.



NPorts startet Baumaßnahmen für den ersten LNG-Anleger Deutschlands

WILHELMSHAVEN. Anfang Mai haben **Robert Habeck** (Bundesminister für Wirtschaft und Klimaschutz), **Olaf Lies** (Niedersachsens Minister für Umwelt, Energie und Klimaschutz) und **Dr. Bernd Althusmann** (Niedersachsens Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung) mit dem ersten **offiziellen Rammschlag in Wilhelmshaven den Baubeginn für die Infrastruktur des ersten LNG-Anlegers** in Deutschland ausgelöst. Bereits im Winter

2022/2023 soll die erste schwimmende Regasifizierungsanlage (FSRU) an der Umschlagsanlage Voslapper Groden festmachen. Dazu **Holger Banik**, Geschäftsführer von NPorts: „Wilhelmshaven ist der ideale Standort, um kurzfristig Alternativen in der Energieversorgung Deutschlands auszubauen. Zudem kommt der Standort so seinem Ziel, eine Drehscheibe für nachhaltige Energieproduktion zu werden, einen großen Schritt näher.“



Röhlhlg unterstützt Bremer Wünschewagen

BREMEN. Mit einer Spende von 25.000 Euro und der Bereitstellung seines Außenparkplatzes an Wochenenden unterstützt Röhlhlg Logistics 2022 den Wünschewagen des Arbeiter-Samariter-Bundes (ASB). „**Schwerstkranken Menschen in ihrer letzten Lebensphase einen besonderen Wunsch zu erfüllen** – das ist die Aufgabe des Wünschewagens“, erläutert Sarah Stahmann vom ASB-Landesverband Bremen. Und Philip W. Herwig, Managing Partner von Röhlhlg Logistics, ergänzt: „Meines Erachtens muss so ein wichtiges Projekt bekannter gemacht werden.“ Dazu solle auch der besagte Standort beitragen.



BLG vermeldet 1,1 Milliarden Euro Umsatz

BREMEN. Auf der **Hauptversammlung der BLG** im Juni präsentierte der **Vorstandsvorsitzende Frank Dreeke** die Ergebnisse des vergangenen Geschäftsjahrs. Danach verzeichnete die BLG LOGISTICS 2021 einen Umsatz von knapp 1,1 Milliarden Euro, während der Gewinn vor Steuern (EBT) bei 52,2 Millionen Euro lag. Mit Blick auf 2022 sagte Dreeke: „Auch wenn die Ukraine und Russland nur rund ein Prozent unseres Umsatzes ausmachen – die weltwirtschaftlichen Folgen prägen das laufende Geschäftsjahr. Der Krieg hat die Lieferketten und die Produktion unserer Kunden erheblich gestört.“



4.400-Euro-Spende beim „Bremen Cup“ erspielt

BREMEN. Im Mai fand die zehnte Auflage des **Golfturniers der BHV Bremische Hafen- und Logistikvertretung** um den „Bremen Cup“ statt. Auf der Anlage des Golfclubs Bremer Schweiz begrüßte BHV-Schatzmeister und Organisator Christoph Holtkemper 22 Mannschaften mit 88 Spielern. In der Nettoklasse siegte das Team von Leschaco – Lexzau Scharbau vor den BHV-Junioren, in der Bruttowertung Roland Umschlag vor der Drewes Group. **Gewinner des Abends war das Hermann Hildebrand Haus** in Bremen, für das Frederike Gauß einen Spendenscheck in Höhe von 4.400 Euro in Empfang nehmen durfte.



P3 Logistic Parks setzt auf den JadeWeserPort

FRANKFURT AM MAIN. P3 Logistic Parks, ein Eigentümer von Logistikimmobilien, plant, rund **140.000 Quadratmeter Logistikfläche im Güterverkehrszentrum (GVZ) JadeWeserPort zu entwickeln**. Am 2. Juni wurde der **Erbbaurechtsvertrag** für das 21 Hektar große Grundstück mit Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing **unterzeichnet**. Das Projekt soll etappenweise bis Anfang 2025 fertiggestellt werden und sieht die Errichtung von drei Logistikhallen und Büroflächen vor. In einer der Hallen sollen unter speziellen baulichen Voraussetzungen zu schützende Zollgüter untergebracht werden.



Künstliche Intelligenz für die Oslebshauser Schleuse

BREMEN. Seit mehr als 110 Jahren sichert die Oslebshauser Schleuse den Seegüterumschlag im Industriehafen. **Seit Juni steht sie auch beispielhaft für die smarte Digitalisierung der bremischen Häfen** und für eine energietechnische Optimierung. Mithilfe des KI-basierten „Tide2Use“-Assistenzsystems wird der Wasserstand im Hafenbecken energieeffizient ausgeglichen. Auf diese Weise kann der Wasserausgleich signifikant erhöht und der Einsatz der Pumpen erheblich reduziert werden. Damit wird es möglich, die Tiden der Weser zu nutzen, um die Wassernachfrage zu bedienen.



Gelungener kreativ-digitaler Spagat

ELS FLETH. Seit Mai wird das neu eingerichtete **Logistik- und Kreativlabor am Fachbereich Seefahrt und Logistik der Jade Hochschule** als kreativer Arbeitsraum und als Saal für die hybride Lehre eingesetzt. Durch seinen modularen Aufbau lässt sich das Labor in verschiedene Arbeitsräume aufteilen. Ebenso können die Räumlichkeiten im Bereich der industriellen Digitalisierung und Planung für den Wissens- und Technologietransfer eingesetzt werden. Hierfür stehen eine Simulations- und Planungssoftware zusammen mit einer Visualisierung durch Virtual und Augmented Reality bereit.



Neuer Dienst für den Neustädter Hafen

BREMEN. Das norwegische Unternehmen **Norlat Shipping** bietet seit Juni einen regelmäßigen Dienst vom Neustädter Hafen in Bremen zu den Häfen an der US-Ostküste und im Golf von Mexiko an. Dieser ist insbesondere auf massenhafte Stückgüter wie Forst- und Stahlprodukte ausgerichtet. Dazu Sven Riekers, Vertriebsleiter für die Breackbulk-Aktivitäten der BLG-Gruppe: **„Verkehre nach Nordamerika waren für die Bremischen Häfen immer ein Rückgrat**. Die Entscheidung von Norlat, den Neustädter Hafen regelmäßig zu bedienen, wird wesentlich dazu beitragen, diese Position zu behaupten.“

KOMPAKT

HAMBURG. Fragen zur Supply Chain der Zukunft standen im Juni im Mittelpunkt der **Online-veranstaltung „Lieferketten-stabilität – Lernen aus der Krise“**, zu der das **Deutsche Maritime Zentrum** und das **Maritime Cluster Norddeutschland (MCN)** eingeladen hatten. Rund 100 Gäste aus der maritimen Branche ließen sich dabei von Wissenschaftlern und Praktikern über jüngste Entwicklungen entlang der globalen Lieferketten informieren. Spannende Einblicke gaben unter anderem Dr. Michael Bräuninger (Economic Trends Research), Professor Burkhard Lemper (Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik) und Daniel Hosseus (Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe). Angesichts der Coronapandemie und des Krieges in der Ukraine resümierte Claus Brandt (Deutsches Maritimes Zentrum) abschließend: „Wir werden lernen müssen, dass just in time vorbei ist.“

BREMEN. In der Geschichte der bremischen Containerhäfen wurden **2021 erstmals mehr Boxen über die Schiene transportiert als über die Straße**. Das geht aus dem **„Hafenspiegel 2021“** hervor, den Bremens Hafensenatorin Claudia Schilling und bremenports im Juni präsentierten. Während 1,097 Millionen Container per Lkw ihr Ziel erreichten, wurden 1,112 Millionen Behälter über die Schienen der Hafeneisenbahn transportiert.



Fähre schafft Verbindung zur Columbusinsel

BREMERHAVEN. Am 11. Mai hat der **„Columbus-Hopper“** seinen Betrieb aufgenommen. Das 40 Meter lange Schiff bietet dem Werksverkehr in einem Zweischichtbetrieb – montags bis donnerstags zwischen 6.30 und 21.30 Uhr sowie freitags von 6.30 bis 19.30 Uhr – eine Möglichkeit, den Verbindungskanal zwischen Kaiserhafen und Nordhafen zu queren. Dadurch sind der Überseehafen und die Columbusinsel wieder direkt miteinander verbunden. Nach der Havarie einer stählernen Drehbrücke im April 2021 waren hierzu bislang Umwegfahrten durch die Stadt und über die Kaiserschleuse erforderlich.

Erneute Zertifizierung des Umweltmanagements

WILHELMSHAVEN. Das Umweltmanagement im **JadeWeserPort wurde im Mai zum vierten Mal PERS-zertifiziert**. Geschäftsführer Holger Banik und Umweltkoordinatorin Silke Lüders (beide JadeWeserPort Realisierungs GmbH) präsentieren hier das dazugehörige Zertifikat. PERS ist die Abkürzung für Port Environmental Review System – ein Instrument zur umfassenden Analyse und Überwachung des Umweltmanagements speziell in Häfen. Das Zertifikat wird von der internationalen Organisation EcoPorts ausgestellt, die dafür umfangreiche Anforderungen an das Umweltmanagement des JadeWeserPort stellt.



„Hafen für Energiewende unverzichtbar“

BREMERHAVEN. Bei der **„18. Windforce Conference“** auf dem Gelände der Bremerhavener Lloyd Werft diskutierten im Juni rund 250 nationale und internationale Experten unter dem **Motto „Klimaschutzziele umsetzen und Arbeitsplätze schaffen“** über die nachhaltige Entwicklung der Zulieferindustrie für Offshore-Wind und grünen Wasserstoff. Schirmherr des traditionsreichen Branchentreffens der Offshore-Windindustrie war Bundeswirtschafts- und Klimaschutzminister Robert Habeck. Bremens Hafensenatorin Claudia Schilling hob anlässlich der Konferenz die zentrale Bedeutung leistungsfähiger Hafeninfrastrukturen für eine klimaneutrale Volkswirtschaft und eine weitgehende Unabhängigkeit vom Import fossiler Energieträger hervor. „Sowohl für den ambitionierten Ausbauplan der Bundesregierung für die Offshore-Windkraft als auch für die Entwicklung von Wertschöpfungsketten für grünen Wasserstoff sind die Häfen als Umschlagsort unverzichtbar“, sagte Schilling.





LBEG genehmigt Pipelinebau für LNG-Terminal

WILHELMSHAVEN. Ende Juni hat das Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG) die **Zulassung für den vorzeitigen Bau einer Pipeline zum geplanten schwimmenden LNG-Terminal in Wilhelmshaven erteilt.** Durch die Anschlussleitung, die Ende des Jahres fertiggestellt sein könnte, soll das am geplanten LNG-Terminal angelieferte Flüssigerdgas, nach seiner Umwandlung in einen gasförmigen Zustand in das deutsche Gasnetz eingespeist werden. Die Baustelle befindet sich nördlich des JadeWeserPorts.

Fachforum unterstreicht Cruise-Vorreiterrolle bei Nachhaltigkeit

CUXHAVEN. Beim **Cuxhavener Kreuzfahrtforum** diskutierten im Juni mehr als 100 Vertreter aus Wirtschaft, Politik und Wissenschaft unter anderem über den Neustart der Branche und darüber, welche Wege im Bereich neuer Schiffsantriebe beschritten werden können. Vor diesem Hintergrund sagte die Koordinatorin der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft und Tourismus, Claudia Müller MdB (2. v. l.): „**Die Kreuzfahrtbranche investiert massiv in innovative Antriebe** und geht in wirtschaftlich herausfordernden Zeiten hohe Risiken ein. Das sichert Tausende Arbeitsplätze auch an deutschen Werftstandorten und verdient unsere Unterstützung.“ Und der Vorsitzende der Tourismuswirtschaftsgemeinschaft Cuxhaven (TWG), Norbert Plambeck, betonte mit Blick durch die regionale Brille: „Cuxhaven hat sich 2021 erneut als attraktiver Kreuzfahrthafen positioniert. Die Passagiere von Hurtigruten Expeditions zeigen sich begeistert vom reichen maritimen Erbe unserer Stadt.“ Veranstalter des Kreuzfahrtforums waren die IHK Stade und die TWG.



Startschuss für BLG und Hyundai Glovis Joint Venture

BREMERHAVEN. Im Mai ist der operative Betrieb des Joint Ventures „BLG Glovis BHV“ mit einem **Termin mit Vertretern beider Seiten am Autoterminal Bremerhaven gestartet.** Hyundai Glovis ist eine der weltgrößten RoRo-Reedereien und beabsichtigt, in den nächsten Jahren das dortige BLG AutoTerminal als europäischen Hub für seine Automobiltransporte zwischen Asien und Europa auszubauen. Herzstück des Joint Ventures sind zwei festgelegte Schiffsanlegeplätze und eine Vorstauffläche für Fahrzeuge. Das Autoterminal in Bremerhaven bleibt aber weiterhin für alle Schiffseigner offen.



Steelwind schickt Riesen-Monopiles auf Reisen

NORDENHAM. Seit März verlassen Stahlriesen das **Steelwind-Werk in Nordenham-Blexen.** Die bis zu 110 Meter langen Offshore-Fundamente für Windenergieanlagen haben einen Durchmesser von bis zu 9,6 Metern und wiegen bis zu 2.100 Tonnen. Sie sind für einen Windpark in der Ostsee bestimmt und werden dort im Sommer installiert. Ab 2023 soll der Windpark in Betrieb genommen werden und mit einer Leistung von 257 Megawatt rund 290.000 Haushalte mit Strom versorgen. **Unterstützt** wird Steelwind bei der Verladung der Monopiles **vom Terminalbetreiber Saar-Rhein-Transportgesellschaft.**



Grundsteinlegung für neue Hafenwerkstätten

CUXHAVEN. Im Juni hat der **niedersächsische Finanzminister Reinhold Hilbers** auf dem Gelände der NPorts-Niederlassung Cuxhaven den Grundstein für ein neues Betriebsgebäude gelegt. Dort soll eine zweigeschossige Halle mit Werkstattäumen, Materiallager sowie Sozial- und Büroräumen entstehen. Für das Projekt ist ein Jahr Bauzeit eingeplant, **die Kosten belaufen sich auf rund fünf Millionen Euro.** „Die neuen Werkstätten stellen die Transformation des gewerblichen Bereichs in die Zukunft dar und sorgen somit für die künftige Leistungsfähigkeit des Hafens Cuxhaven,“ so Hilbers.

Ein Markt in Bewegung

Noch vor wenigen Monaten kürte „The Economist“ Italien zum „Land des Jahres 2021“. Doch auch am Stiefel Europas wurde der wirtschaftliche Aufschwung durch die Auswirkungen des Krieges in der Ukraine ausgebremst. Aber das Land hat einen Plan.

Jedes Jahr wählen die Journalisten der britischen Wochenzeitung „The Economist“, das Land, das sich ihrer Meinung nach in den vergangenen zwölf Monaten am stärksten verbessert hat. Im vergangenen Jahr fiel ihre Wahl auf Italien – unter anderem, weil sich die dortige Wirtschaft unter Ministerpräsident Mario Draghi deutlich erholen konnte. Parallel dazu boomte auch der Warenaustausch zwischen Deutschland und Italien. Gemeinsam stellten beide Länder 2021 mit einem Handelsvolumen von über 142,5 Milliarden Euro einen neuen Rekord auf. Insgesamt exportierte Italien 2021 Güter im Wert von 66,9 Millionen Euro nach Deutschland und führte auf umgekehrtem Weg Waren im Wert von 75,7 Milliarden Euro ein. „Der Erfolg der italienischen Wirtschaft fußt auf Deutschland als wichtigstem Handelspartner“, so Jörg Buck, geschäftsführendes Vorstandsmitglied der Deutsch-Italienischen Handelskammer in Mailand. „Italien seinerseits ist ein ökonomischer Motor Europas und für Deutschland die sechswichtigste Handelsnation. 2021 erfuhr der Handel mit Italien mit 22,7 Prozent das zweitgrößte Wachstum aller Länder, mit denen Deutschland Handelsbeziehungen unterhält. Nur mit Belgien entwickelte sich der Warenaustausch in diesem Zeitraum noch intensiver“, bilanziert Buck. Dabei sieht er insbesondere die industriellen Sektoren als wirtschaftliche Treiber: Beim Export von Deutschland nach Italien sind das Chemie/Pharma, Automotive sowie Elektrotechnik und Elektronik, beim Export von Italien nach Deutschland vor allem Stahlindustrie, Maschinen und ebenfalls Chemie/Pharma.

FOTOS: ISTOCK/ARTBALANCE, TRAVELER1116, DEUTSCH-ITALIENISCHE HANDELSKAMMER, GTAI-STUDIO PROKOPY



„Italien ist ein ökonomischer Motor Europas.“

Jörg Buck, geschäftsführendes
Vorstandsmitglied der Deutsch-
Italienischen Handelskammer in Mailand



Im Zuge dieser Entwicklung war Italien nach Deutschland und Frankreich im vergangenen Jahr das Land mit dem dritthöchsten Bruttoinlandsprodukt (BIP) in Höhe von 1.775 Milliarden Euro unter den EU-Mitgliedsstaaten. Dementsprechend zeigten sich zu Beginn dieses Jahres viele Experten optimistisch, dass die italienische Wirtschaft Mitte 2022 wieder das Niveau erreichen könnte, dass sie vor der Coronapandemie hatte, und dass das BIP des Landes über die Vier-Prozent-Marke klettern könnte. Doch der Angriffskrieg Russlands auf die Ukraine und die damit verbundenen Auswirkungen auf die Weltwirtschaft haben längst alle diesbezüglichen Prognosen über den Haufen geworfen. „Im Mai dieses Jahres veröffentlichte die EU-Kommission eine Prognose, in der sie für Italien angesichts dieses schwierigen Umfelds im Jahr 2022 von einem BIP-Wachstum von 2,4 Prozent ausgeht und für 2023 von 1,9 Prozent“, so Oliver Döhne, Director Italy and Malta bei Germany Trade and Invest (GTAI). „Selbst diese Einschätzung erscheint mir jedoch recht optimistisch. Bei einem sich fortsetzenden Preisdruck auf Energie, Rohstoffe und Vorprodukte könnte das BIP sogar noch geringer ausfallen“, prognostiziert Döhne.



„Über die Häfen läuft mehr als ein Drittel des italienischen Außenhandels.“

Oliver Döhne, Director Italy and Malta
bei Germany Trade and Invest (GTAI)

„Der Mix macht's“

Wie wichtig in diesen Zeiten die italienischen Häfen für einen sicheren Warenverkehr sind, zeigt sich unter anderem daran, dass das Land mit fast 500 Millionen Tonnen Güterumschlag im vergangenen Jahr die drittgrößte Frachthafen-Nation in Europa war – nach den Niederlanden und Großbritannien. Und dass, obwohl derzeit keiner der italienischen Häfen unter den zehn größten Häfen Europas zu finden ist. „Italien verfügt über eine Vielzahl von mittelgroßen und kleineren Häfen, in denen die unterschiedlichsten Waren umgeschlagen werden. Das spiegelt sich unterm Strich in einer beachtlichen Summe wider, weshalb man getrost sagen kann: ‚Der Mix macht's‘“, so Buck. Vor diesem Hintergrund hat Triest im vergangenen Jahr Genua erstmals den Rang als umschlagsstärkster Hafen des Landes abgelaufen. Dahinter folgen Gioia Tauro, Livorno und Cagliari-Sarroch (siehe Seite 4). Wie Buck, so betont auch Döhne die Bedeutung des maritimen Sektors für die italienische Wirtschaft, hat dabei aber auch Schwachpunkte ausgemacht: „Über die Häfen läuft mehr als ein Drittel des italienischen Außenhandels, insbesondere der Export in die USA und der Import aus China. Dabei liegen Italiens Häfen als Eingangstor in die EU und für Shortsea-Shipment im Mittelmeerraum strategisch interessant. Sie sind aber zum Teil veraltet und nicht optimal an andere Verkehrsmittel angebunden. Hinzu kommen langwierige Genehmigungsprozesse und bislang wenig Digitalisierung.“

Über weitere Herausforderungen, die mit dem Wirtschaftsstandort Italien verbunden sind, berichten nachfolgend mit Hellmann Worldwide Logistics, Rhenus Road Freight und Gruber Logistics drei ausgewiesene Italien-Experten. Im Zuge ihrer Ausführungen erläutern sie zudem, welche Verkehrsknotenpunkte und -träger in ihren Geschäftsfeldern die entscheidende Rolle spielen. ■■■





Zum Leistungsspektrum von Hellmann Worldwide Logistics gehören neben dem Schwerpunkt Landtransporte auch See- und Luftfrachttransporte.



Im Zuge der Fertigstellung des BBT gibt es viel zu tun – wie hier Hangabtragungsarbeiten am Bergisel für den Bau des Vortunnels „Silltal“.

Engpässe und Hoffnungsträger

Seit den 1980er-Jahren bietet Hellmann Worldwide Logistics regelmäßige Export- und Importverkehre auf dem Landweg zwischen Deutschland und Italien an. Als Gründungsmitglied der paneuropäischen Stückgutkooperation System Alliance Europe greift das Unternehmen dabei auf ein seit Jahrzehnten gewachsenes Netzwerk zurück. Ergänzend zum Schwerpunkt Landtransporte gehören seit 2006 auch See- und Luftfrachttransporte zum Stiefel Europas zum Leistungsumfang von Hellmann – und zwar über den eigenständigen italienischen Partner Hellmann Worldwide Logistics S.p.A..

„Italien ist der viertgrößte Logistikmarkt in Europa und deshalb auch für uns ein sehr interessanter Markt. Dabei transportieren wir in erster Linie Konsumgüter, Ersatzteile, chemische Erzeugnisse und Maschinen auch für multinationale Kunden“, berichtet Jens Tarnowski, Regional CEO Europe bei Hellmann. Von besonderer Bedeutung seien für den Landtransport vor allem die sechs strategisch gut gelegenen Hubs der System Alliance Europe in Como, Bozen, Padua, Modena und Prato sowie im nördlich von Mailand gelegenen Arluno. „Von dort aus erfolgt dann die Feinverteilung“, so Tarnowski. Mit Blick auf die aktuelle Lage macht der Logistikexperte deutlich: „Eine Herausforderung der Landlogistik ist und bleibt die Querung des Bottlenecks Alpen, zumal die Straßenrouten in den vergangenen Jahren immer stärker reglementiert wurden. Hinzu kommen die Fahrerknappheit und die steigenden Energiekosten für Lkw.“ Im Zeichen der Nachhaltigkeit plane Hellmann deshalb, künftig noch stärker

auf Lösungen über die Schiene zu setzen. „Die Fertigstellung des Brennerbasistunnels wird die Lage sicherlich deutlich entspannen und Transporte über die Schiene noch attraktiver machen“, ist sich Tarnowski sicher.

Bei den See- und Landverkehren profitiere man unter anderem davon, dass Hellmann Worldwide Logistics S.p.A. über weltweite Erfahrung verfüge und zudem mit eigenen Niederlassungen in Mailand, Turin, Vicenza, Genua, Bologna, Florenz und Neapel vertreten sei. „Mailand-Malpensa ist der größte Verkehrsflughafen für die Luftfracht, während Genua unter den Häfen der Dreh- und Angelpunkt im Mittelmeerraum ist“, gibt Tarnowski einen Überblick über die, wie er es nennt, „Haupteinspeisepunkte“ seines Unternehmens in Italien. In diesem Kontext verweist er auch auf die guten Verbindungen Italiens nach Norddeutschland: „Von den Häfen in Niedersachsen und Bremen fahren täglich Liniendienste nach Italien und von dort zurück“, so Tarnowski.

Millioneninvestitionen in Triest

Gruber Logistics mit Hauptsitz im italienischen Auer, bietet Logistikdienstleistungen in den Bereichen Komplettladungen, Teilladungen, Sondertransporte, Luft- und Seetransporte sowie Industrieverlagerungen an. „Bereits seit unserer Gründung 1936 sind wir entlang des deutsch-italienischen Korridors auf der Straße und der Schiene tätig. Auf dieser Relation bewältigen wir rund 60.000 Sendungen pro Jahr, davon 25.000 im Zuge unserer multimodalen Dienste“, fasst Martin Gruber, CEO bei Gruber Logistics, zusammen. Besonders nachgefragt seien auf dieser Strecke Schwer- und



„Eine Herausforderung ist und bleibt die Querung des Bottlenecks Alpen.“

Jens Tarnowski, Regional CEO Europe bei Hellmann

Gilberto Cardola (l.) und Martin Gradnitzer
leiten gemeinsam als Vorstände die Geschicke der BBT SE.



Verkehrsverlagerung auf die Schiene anvisiert

Interview mit den BBT-Vorständen Martin Gradnitzer und Gilberto Cardola

LOGISTICS PILOT: Fast zwei Drittel des 230 Kilometer umfassenden Tunnelsystems des Brennerbasistunnels (BBT) sind bereits ausgebrochen. Was bedeutet der Eisenbahntunnel zwischen Innsbruck und Franzensfeste zukünftig für den Verkehr und die Logistik in Österreich und Italien?

GILBERTO CARDOLA: Dieses europäische Infrastrukturbauwerk unter den Alpen wird maßgeblichen Anteil daran haben, in Zukunft eine Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene zu erreichen. Derzeit fahren über die Brennerroute jährlich rund 2,5 Millionen Lkw, Tendenz steigend. Es wird hier im bilateralen Kontext tagtäglich daran gearbeitet, diese hochmoderne Eisenbahnanlage schnellstmöglich zum Wohle der Bevölkerung zu realisieren.

MARTIN GRADNITZER: Das Betriebsprogramm des Brennerbasistunnels ist dafür ausgelegt, am Brennerquerschnitt 400 Züge pro Tag abwickeln zu können. Derzeit können auf der Bestandsstrecke über den Brenner 136 Züge pro Tag fahren, davon 82 Ferngüterzüge.

Der BBT wird also mehr als eine Verdreifachung des Verkehrs ermöglichen.

Was ist das Besondere an diesem Projekt?

GRADNITZER: Die Vorteile der Flachbahn gegenüber der nicht mehr zeitgemäßen Bestandsstrecke über den 1.371 Meter hohen Brennerpass sind offensichtlich: Längere Züge – 740 Meter statt 450 Meter derzeit – werden mit deutlich höherer Last – 2.000 Tonnen statt 1.400 Tonnen derzeit – über die 22 Kilometer verkürzte Strecke zwischen Innsbruck und Franzensfeste rund eine Stunde schneller verkehren können.

CARDOLA: Baulich ist auf alle Fälle der sogenannte Erkundungsstollen das Alleinstellungsmerkmal unseres Tunnelsystems. Denn der zwölf Meter mittig unter dem Haupttunnel gelegene Stollen mit sechs Metern Innendurchmesser wird nicht nur als Voraustunnel zur Erkundung der Geologie genutzt, damit die Haupttunnelröhren in der Folge effizienter ausgebrochen werden können: er wird auch später in der Betriebsphase für Entwässerungs-, Reinigungs- und Service-

zwecke eingesetzt. Dies schafft wesentliche Vorteile, da die Haupttunnelröhren dafür nicht geschlossen werden müssen.

Sie sprechen auf Ihrer Website von zahlreichen Maßnahmen beim Tunnelbau, „die Verbesserungen für Mensch und Natur mit sich bringen“. Können Sie dafür Beispiele nennen?

CARDOLA: Darunter verstehen wir sogenannte Ausgleichsmaßnahmen. Diese resultieren aus dem Bemühen, die Umwelt und die Anrainer entlang des Projektgebiets bestmöglich zu schützen, um die Auswirkungen der Baustellen und der Arbeiten vor Ort auszugleichen. Bereits lange vor Baubeginn hat die BBT SE angefangen, relevante Daten zu Fauna und Flora, Land- und Forstwirtschaft, Luft und Lärm sowie Wasser entlang des Brennerkorridors zu erheben. Diese detaillierte Dokumentation hilft, etwaige Veränderungen während des Baus und danach zu erkennen und gegebenenfalls zu kompensieren.

GRADNITZER: Ein Beispiel wäre etwa das Padastertal: In diesem Seitental des Wipptals werden im Zuge der Bauarbeiten am Brennerbasistunnel rund 7,5 Millionen Kubikmeter Ausbruchsmaterial abgelagert. Somit ist hier Europas größte Erdaushubdeponie entstanden. Aus dem kaum nutzbaren V-Tal mit wenig Talboden und hohen Bergen wird nach Ende der Schüttung und der sich selbstverständlich anschließenden Renaturierung und Aufforstung durch die BBT SE ein für die Bevölkerung viel besser nutzbares, weil breiteres U-Tal entstehen, das sich für Almwirtschaft anbietet. Darüber hinaus wurden in diesem Bereich Maßnahmen zur Stromgewinnung sowie ein Wasserhochbehälter für die lokale Kommune realisiert. Ferner konnten dort weitreichende Schutzbauten gegen Hochwasser und Lawinen errichtet werden.

Bohrkopf der Tunnelbohrmaschine (TBM) „Virginia“. Sie fräst sich mit einem Durchmesser von 10,7 Metern durch das Gestein.





„Triest verfügt über eine gute Hinterlandanbindung per Bahn.“

Martin Gruber, CEO bei Gruber Logistics

■ ■ ■ Hochtransporte für den Energiesektor, die Öl- und Gasindustrie und das verarbeitende Gewerbe. Im Rahmen des dortigen Stückgutverkehrs reiche die Palette der Waren von Möbeln und Haushaltgeräten bis zu Lebensmitteln und Stahl. Wie viele andere Transportunternehmen, die ihre Dienste zwischen Deutschland und Italien anbieten, ist auch Gruber Logistics darauf angewiesen, entweder über die Schweiz oder über Österreich zu fahren. Damit sei man unwillkürlich mit der Tatsache konfrontiert, dass beide Länder mit verschiedenen Restriktionen wie Nachtfahr- und Sektoralfahrverboten, Blockabfertigung vor und nach den Feiertagen versuchen, dem wachsenden Verkehrsaufkommen auf der Straße Herr zu werden. „Wir setzten zwar schon lange auf multimodale Lösungen und damit verstärkt auf den Verkehrsträger Schiene. Doch dort zeigt sich zunehmend, dass insbesondere die Bahnoperateure mit den abzuwickelnden Volumen überlastet sind“, erläutert Gruber. Deshalb müsse man zusätzliche Lösungen auf der Straße finden, die dem Aspekt der Nachhaltigkeit Rechnung tragen. Zwei wichtige Schritte in diese Richtung habe man bei Gruber Logistics bereits getätigt: „Zum einen sind wir durch die Verwendung verschiedener alternativer Kraftstoffe wie LNG, Bio-LNG und Biodiesel für den nachhaltigen Straßenverkehr qualifiziert, zum anderen haben wir gerade den ersten Elektro-Lkw in Italien eingeführt“, so Gruber.

Parallel dazu hat Gruber Logistics Ende 2021 angekündigt, 3,5 Millionen Euro in den Ausbau seiner Niederlassung in Triest zu investieren. Durch diesen Schritt sollen vor allem die intermodalen Verkehre des Unternehmens von den Beneluxstaaten über Italien, Deutschland und Österreich bis in die Türkei gestärkt werden. „Wir haben uns für Triest entschieden, da der dortige Hafen ein wichtiger Umschlagplatz im Mittelmeerraum ist und über eine gute Hinterlandanbindung per Bahn verfügt – vor allem in Richtung Österreich, Tschechien, Ungarn und in die Türkei“, so der CEO. Zudem sei man vor dem Hintergrund zunehmender Kapazitätsengpässe und Verspätungen in den Westhäfen davon überzeugt, dass die Bedeutung der italienischen Häfen weiter zunehmen werde.

Route über den Brenner bevorzugt

Die Gesellschaften, die heute das Rhenus-Geschäftsfeld Road Freight bilden, sind seit über 60 Jahren in der Logistik zwischen Deutschland und Italien aktiv. Hauptverkehrsträger sind Lkw und alle damit verbundenen Transportmodi wie Komplettladungen (FTL), Teilladungen (LTL) oder auch intermodale Transporte. „Am häufigsten befördern wir von und nach Italien chemische Güter wie Gefahrgüter gemäß ADR. Das sind beispielsweise Farbstoffe, die für den Einsatz in der Textil- und Kosmetikindustrie bestimmt sind. Von Italien nach Deutschland sind auch Maschinenteile sowie nicht verderbliche Lebensmittel, also etwa die klassische italienische Pasta, ein typisches Transportgut“, so Sebastian Knauth, Head of Go-to-Market bei Rhenus Freight Logistics Germany.

Die Lkw-Routen führen in der Regel von den deutschen Rhenus-Road-Freight-Standorten – etwa von Düsseldorf (Nordrhein-Westfalen), Dietzenbach (Hessen) oder Kirchheim (Bayern) – über den Brennerpass in Österreich in den Norden Italiens, insbesondere nach Mailand, Como, Turin, Bologna, Verona, Vicenza, Udine, Pordenone und Magreta. „Die Route über die Schweiz ist unter anderem wegen der Verzollung und wegen vieler Tunnel auf der Strecke weniger praktikabel und damit weniger typisch“, erläutert Knauth. Als besondere Herausforderung für die Branche hat auch er den EU-weit zunehmenden Fahrermangel ausgemacht. Ebenso sehe man sich als Logistikdienstleister im Spannungsfeld zwi-

Von seinen rund 60.000 Sendungen pro Jahr zwischen Deutschland und Italien realisiert Gruber Logistics 25.000 im Zuge seiner multimodalen Dienste.



„Von Bremen werden pro Jahr mehr als 800.000 Tonnen Coils nach Italien verschifft.“

Sebastian Knauth, Head of Go-to-Market bei Rhenus Freight Logistics Germany





schen den auf der einen Seite schlechter werdenden Warenverfügbarkeiten und dem auf der anderen Seite veränderten Bestellverhalten der Kunden, die zunehmend große Mengen in immer kürzeren Lieferzeiten forderten. „Das bringt extreme Schwankungen der Sendungsmengen und Druck aus beiden Richtungen mit sich“, so Knauth.

Mit Blick auf Bremen und Niedersachsen weist der Manager darauf hin, dass die Rhenus Gruppe dort besonders mit ihrem Geschäftsfeld Rhenus Ports aktiv ist. „Einen Schwerpunkt unserer Aktivitäten in der Region bildet die Ver- und Entsorgung des Stahlwerks in Bremen. Pro Jahr werden von hier aus mehr als 800.000 Tonnen Coils nach Italien verschifft“, sagt Knauth. Die drei größten niedersächsischen Standorte von Rhenus Ports seien überdies Cuxhaven, Nordenham und Wilhelmshaven. Von dort aus bediene Rhenus jedoch vornehmlich andere Märkte als Italien – nämlich Massengüter mit dem Ziel Deutschland sowie aus Cuxhaven Automobile in Richtung Großbritannien.

Italien hat einen Plan

Wie viele andere Marktteilnehmer auch, werden diese Unternehmen fortan mit großem Interesse verfolgen, welche Veränderungen der Aufbau- und Resilienzplan (italienisch:

Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, kurz PNRR) mit sich bringt, den die italienische Regierung 2021 angestoßen hat. Mit dem aus sechs Schwerpunkten bestehenden Plan will das Land seine Wirtschaft nach der Covid-19-Pandemie stärken und dabei unter anderem den ökologischen und digitalen Wandel forcieren sowie die Infrastruktur der Verkehrs- und Transportwege modernisieren. Bis 2026 wird Italien dafür rund 192 Milliarden Euro an Zuschüssen und Darlehen im Rahmen des EU-Aufbauplans „Next Generation EU“ erhalten. Hinzu kommen weitere Mittel, die die EU und auch Italien selbst aufbringen wollen. Ein nicht unerheblicher Teil dieser Summe soll in die Verbesserung der Hafeninfrastruktur fließen. „Aus dem Recovery-Plan und aus Sonderhaushaltsmitteln will Italien rund 3,5 Milliarden Euro in die Hafeninfrastruktur investieren, unter anderem in die Verbesserung des Seezugangs, in Energieeffizienz und die erneuerbare Stromerzeugung, in Digitalisierung, in die Erhöhung der Kapazität sowie in die Last-Mile-Integration mit Bahnstrecken“, umreißt Döhne. Ergänzt werden sollen die Maßnahmen durch den Ausbau der wichtigen Transportstrecke Genua-Mailand (Projekt „Terzo Valico dei Giovi“), die Teil des europäischen Transportkorridors TEN-T Rhein-Alpen ist. Dafür sind im Recovery Plan weitere rund vier Milliarden Euro vorgesehen. „Ich hoffe, dass der ambitionierte PNRR fristgerecht und wirksam umgesetzt werden kann. Der inhaltliche Rahmen und die Finanzierung für eine ökologische wie digitale Transformation der italienischen Wirtschaft ist gesichert. Dies gibt auch unserer deutsch-italienischen Wirtschaftspartnerschaft eine Perspektive, diese ambitionierten Pläne für ein starkes, grüneres und nachhaltigeres Europa gemeinsam und koordiniert umzusetzen“, blickt Buck optimistisch in die Zukunft. (bre)

Im vergangenen Jahr war Genua nach Triest der Hafen mit dem zweitgrößten Umschlag in Italien.



Die Lkw-Routen von Rhenus Road Freight führen aus Deutschland zumeist über den Brenner – unter anderem nach Mailand, Turin und Verona.

„Bella Figura“ mit langen Socken

Italiener genießen den weit verbreiteten Ruf, sehr modebewusst zu sein. Das zeigt sich auch auf beruflichem Terrain. Wer dort Geschäfte machen will, sollte neben dem angemessenen Outfit aber auch Zeit und einen guten Hunger mitbringen.

Was gehört in den Koffer, wenn die nächste Geschäftsreise nach Italien geht? „Bei Männern auf jeden Fall ein Anzug, geschlossene und gut geputzte Schuhe sowie bitte keine kurzen, sondern lange Socken“, sagt Cecilia Arri, Mental Coach und interkulturelle Trainerin aus Bremen. Und die gebürtige Italienerin muss es wissen. Denn nach dem Studium und einigen Jahren Berufserfahrung in der Automobilbranche ihres Heimatlandes ist sie 2001 berufsbedingt nach Deutschland gezogen, wo sie inzwischen bereits seit mehreren Jahren als Coach arbeitet. Nach ihrer Erfahrung sind neben kurzen Socken ebenso kurzärmelige Hemden bei Businessterminen am Stiefel Europas für Männer out – insbesondere in Kombination mit einer Krawatte. Frauen sollten bei der Wahl ihres Outfits vor allem eines im Hinterkopf behalten: nämlich, dass sich die Vertreterinnen ihres Geschlechts „in Italien zumeist etwas eleganter als in Deutschland kleiden“.

Bei der Begrüßung mit einem „Buongiorno, come sta?“ empfiehlt sie den bewährten Handschlag und rät – im Gegensatz zu einigen Business-Knigges – von zwei Wangenküssen ab. „Das gilt zumindest für das erste Treffen. Danach muss man schauen, wie sich die Beziehung entwickelt. Wenn es gut läuft, können die Wangenküsse dann beim zweiten oder dritten Mal durchaus angemessen sein“, so Arri. Apropos Entwicklung: Auch in Italien steht vor dem Businessgespräch erst einmal eine intensive Kennenlernphase mit einer gehörigen Portion Smalltalk. Hier kann es nicht schaden, wenn sich der Gast aus Deutschland nicht allzu zugeknöpft präsentiert, sondern offen zum Beispiel von seiner Familie oder seinen Hobbys berichtet. „In Italien herrscht keine so strenge Trennung zwischen geschäftlichen und privaten Inhalten wie in Deutschland. Man teilt dort einfach mehr von sich mit“, so Arri. Als Gesprächsthemen für den Einstieg seien auch gutes Essen, Fußball und Urlaub geeignet, während es klüger sei,



„In Italien herrscht keine so strenge Trennung zwischen geschäftlichen und privaten Inhalten wie in Deutschland.“

nicht über die Mafia, die Gegensätze zwischen Nord- und Süditalien oder das Gehalt zu sprechen. Hierbei handele es sich – wie bei allen Aussagen in diesem Text – aber ausnahmslos um persönliche Erfahrungswerte und nicht um mutwillige Verallgemeinerungen, gibt die Trainerin zu bedenken.



Cecilia Arri,
Mental Coach und
interkulturelle Trainerin
aus Bremen

„In Italien herrscht eine Esskultur“

„Für Ihren ersten Besuch sollten Sie auf jeden Fall viel Zeit und einen guten Hunger mitbringen“, sagt Arri. Denn in die Verhandlungen italienischer Art würden oftmals Pausen eingebaut. Ebenso gehöre ein gemeinsames Essen stets zu einem Geschäftstreffen dazu. „Haben Sie einen Vormittagstermin, sollten Sie auf ein ausgiebiges Frühstück verzichten und unbedingt ein Mittagessen mit dem Geschäftspartner einplanen; bei einem Nachmittagstermin steht entsprechend ein Abendessen auf dem Programm. In Italien ist halt die Esskultur ausgeprägter, bei den Deutschen die Trinkkultur“, ergänzt sie mit einem Lächeln. Dabei weist sie auf weitere Besonderheiten hin, die für die Südeuropäer typisch sind. Zum einen werde dort stärker als in Deutschland auf Hierarchien geachtet, weshalb in der persönlichen Ansprache die entsprechenden Titel, zum Beispiel „Dottore“, mit genannt werden sollen. Zum anderen sei es hilfreich, auf inhaltlicher Ebene regelmäßig nachzufragen, ob man die getroffenen Aussagen richtig verstanden habe, um mögliche sprachbedingte Missverständnisse und damit etwaige spätere Dissonanzen auszuschließen. Überdies gelte gute Laune als hilfreiche Grundausstattung für den Businessstark, da Meckern in Italien häufig als schlechter Charakterzug angesehen wird. Dafür nehmen es die Gastgeber einem in der Regel aber nicht so übel wie hierzulande, wenn man sie im Rahmen einer Diskussion mal unterbricht. Denn das passiert ihnen aufgrund ihres südländischen Temperaments

manchmal auch selbst. „Zwar sind nicht alle 60 Millionen Italiener begeisterungsfähig und ausdrucksstark. Aber die Wahrscheinlichkeit, in meiner Heimat auf lebendige, humorvolle Menschen zu treffen, die gerne mit Händen und Füßen reden, ist nicht gerade gering“, gibt die gebürtige Turinerin mit einer Portion Selbstironie zu bedenken.

Freitag, der 13. oder 17., sind tabu

Was die Ansetzung von Geschäftsterminen betrifft, so rät Arri davon ab, diese auf einen 13. oder 17. zu legen, wenn es sich dabei überdies noch um einen Freitag handle. Denn diese Zahlen gelten als Unglückszahlen. Auch Geschenke in Schwarz oder Lila einzupacken sei nicht angebracht, da diese Farben oftmals in Verbindung mit Trauerfeierlichkeiten genutzt würden. Und auch beim eigenen, temporären Abschied kann man noch einmal ins Fettnäpfchen treten und damit der erhofften „Bella Figura“, also dem erwünschten guten Gesamteindruck, erheblichen Schaden zufügen. Denn das in Deutschland so beliebte „Ciao“ ist bei Italienern eigentlich nur unter Freunden üblich. Geschäftlich ist stattdessen das förmliche „Arrivederci“ weitaus angebrachter. Doch wie gesagt, mit der Entwicklung der Geschäftsbeziehung ändert sich häufig auch der Umgang miteinander, was sich nicht nur im Wechsel vom Sie zum Du widerspiegelt. Aber das ist in Deutschland ja nicht anders. (bre)

Transformationsprozess für die erste Liga



Mit dem Konzept „Smart Port“ will bremenports nicht nur die Digitalisierung in seinen Häfen anschieben, sondern auch die Vernetzung zwischen den Akteuren vorantreiben, um langfristig wettbewerbsfähig zu bleiben.

Das Land Bremen besitzt mit seinen Universalhäfen eine wichtige Funktion als Drehscheibe für internationale Warenströme. Allein im vergangenen Jahr wurde an den Kaje und Terminals in Bremen und Bremerhaven ein seeseitiger Güterumschlag von 69,7 Millionen Tonnen erzielt. Diese Position möchten die bremischen Häfen in den kommenden Jahren nach Möglichkeit ausbauen. Deshalb arbeitet bremenports derzeit an einem umfassenden Digitalisierungs- und Modernisierungsprogramm. „In den nächsten Jahren wollen wir gemeinsam mit der Hafencommunity ein ambitioniertes Smart-Port-Konzept erarbeiten und umsetzen, um die Wettbewerbsfähigkeit unserer Häfen zu steigern“, erläutert Daniel Becker, Abteilungsleiter IT bei bremenports. SMART steht dabei für „Sustainable, Multimodal, Agile, Resilience, Technologized“ und soll dafür Sorge tragen, dass durch Digitalisierung eine Synchronisierung und Optimierung der Lieferketten erreicht wird. „Aus technologischer Sicht stehen die Werkzeuge dafür mit KI, 5G

oder der Cloudtechnologie längst zur Verfügung. Nun gilt es, diese unter den verschiedenen Akteuren entsprechend zu vernetzen und dabei auch das Thema Cybersecurity nicht zu vergessen“, so Becker.

Im Auftrag der Senatorin für Wissenschaft und Häfen hat bremenports zwischen Dezember 2021 und März 2022 eine sogenannte SWOT-Analyse durchführen lassen, um die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken der bremischen Häfen zu bestimmen und daraus konkrete Handlungsempfehlungen abzuleiten. Die Analyse bezog diverse lokale Stakeholder der Hafenwirtschaft in Form von Onlineumfragen, Interviews und Workshops mit ein, um ein möglichst breites und praxisnahes Meinungsbild zu erhalten. Die inzwischen vorliegenden Ergebnisse zeigen vor allem eines: Die Zusammenarbeit untereinander funktioniert nach Ansicht der Hafenakteure bereits seit Langem zufriedenstellend, aber durch den Einsatz von Digitalisierung und neuen Technologien könnten die Prozesse unter den Beteiligten noch besser aufeinander abgestimmt und effizienter gestaltet werden.

„Genau an diesem Punkt setzen wir an – und zwar mit einer Reihe unterschiedlicher Projekte“, erläutert Becker. „In diesem Kontext ist es wichtig, dass sich alle Beteiligten stets intensiv untereinander austauschen. Denn nur so können wir die Ängste vor der Digitalisierung nehmen, Vertrauen aufbauen und voneinander lernen.“ Laut Becker ist „Smart Port“



In mehreren Workshops holte bremenports Stakeholder aus der Hafenwirtschaft mit ins Boot, um den Austausch untereinander zu fördern. Beim Workshop zum Thema „Digitale Außenweser“ trafen sich zuletzt (v. l.) Daniel Becker, Maxim Neiser, Patrick Alexander Rugenstein, Alexander Welk, Reno Hahn, Laura Miggo, Maik Baudeck, Joachim Bohte und Dirk Friedsam.

kein einzelnes Projekt mit einem klar definierten Zeitfenster, sondern vielmehr ein Baukasten von Maßnahmen, „die jetzt angepackt und nicht mehr losgelassen werden, um mit den bremischen Häfen ein höheres Level zu erreichen, das sich schon in zwei bis vier Jahren in sicht- und messbaren Fortschritten widerspiegelt“.

Zwei Pilotprojekte

Zwei aktuelle Beispiele für dieses Bestreben sind die Projekte „Digitale Außenweser“ und „PRINOS“. Im ersten Fall soll – salopp formuliert – die Außenweser digital werden, da man es als potenziellen Wettbewerbsnachteil empfindet, dass Bremerhaven und das Revier der Außenweser bislang über keine nautische Terminalkoordinierung verfügen. Ziel dieses Vorhabens, bei dem bremenports, EUROGATE und das Hamburg Vessel Coordination Center (HVCC) Seite an Seite arbeiten, ist es, mit transparenter und fortlaufend aktualisierter Information die vorhandenen Terminalkapazitäten besser zu nutzen und die Ressourcenplanung zu optimieren sowie

Schiffsanläufe vorrausschauend zu planen und so auch die Treibstoffverbräuche zu senken. „Bei ‚Digitale Außenweser‘ geht es darum, die Lotsen, die Reeder, die Umschlagsbetriebe und viele weitere am Geschehen Beteiligte so mit einzubinden, dass die aktuellen Verkehrs- und Kommunikationsabläufe in diesem Revier genau analysiert werden können, um anschließend über ein geeignetes digitales Betriebskonzept zu entscheiden, hinter dem alle stehen“, so Becker.

Bei dem Projekt „PRINOS“ – die Abkürzung steht für Port Railway Information and Operating System – handelt es sich um ein neues IT-System mit modularer Struktur, das die Betriebsabläufe bei der bremischen Hafeneisenbahn weiter verbessern soll. Die „PRINOS“-Einführung im Echtzeitbetrieb ist in drei Stufen geplant: zuerst im September am Standort Bremen-Grolland, dann ab Oktober im Bremer Innenhafen und ab Dezember in Bremerhaven. Das PRINOS-Kundenportal soll als gemeinsame Datenplattform eine zeitgemäße Kommunikation zwischen den Zugangsberechtigten, den Rangierdienstleistern und den Terminals ermöglichen und dabei insbesondere die Kapazitätsplanung, Disposition, Statistik und Entgeltabrechnung der Hafenbahn unterstützen.

Auf diesen beiden Pilotprojekten aufbauend wolle man dann nach Aussage von Becker sukzessive weitere Digitalisierungsvorhaben realisieren – immer mit dem Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit der bremischen Häfen langfristig zu sichern. „Um in der ersten Liga mitzuspielen, müssen wir die Smart Port-Transformation aktiv gestalten und für alle attraktiv machen. Und das werden wir jetzt beginnen“, so der IT-Manager. Veränderung bedeutet aber immer auch Risiko. Deshalb sei es denkbar, auf dem Weg zur digitalen Hafenstruktur auch mal ein Scheitern zu erleben. Wichtig sei, sich jetzt gemeinsam auf den Weg zu machen. (bre)





Um die Ecke gedacht

Die EMS-Fehn-Group ist auf besonders große, voluminöse und schwere Ladung spezialisiert. Als Alleinstellungsmerkmal sieht die Leereraner Unternehmensgruppe neben dem fachlichen Know-how und eigenem Equipment vor allem eine gute externe wie interne Kommunikation.

Alle Varianten durchzuspielen und zu kalkulieren ist im Projektladungsgeschäft unverzichtbar: Denn auch was logistisch auf den ersten Blick eher fernliegend erscheint, kann letztlich der günstigste und/oder schnellste Weg ans Ziel sein.

Dass man Dominic Sleur für das Interview zu diesem Beitrag in Finnland erreicht, ist in mehrerer Hinsicht aussagekräftig. So ist Skandinavien für die EMS-Fehn-Group, deren CSO (Chief Sales Officer) er ist, ein wichtiger Markt, und vier umfangreiche Transportprojekte in der Region können nach seiner Philosophie am besten persönlich vor Ort betreut werden.

Und auch dass es in Finnland gerade um Onshore-Windparks geht, ist kein Zufall. Schließlich gehören diese zum Kerngeschäft der Gruppe mit ihren insgesamt 18 Unternehmen mit Niederlassungen beziehungsweise eigenen Büros in zehn Ländern. „Im Segment Onshore-Windenergie machen wir weltweit viel und sind in den vergangenen Jahren auch stark gewachsen“, unterstreicht Sleur. „Das gilt unter anderem für Dienstleistungen mit Großkränen, mit denen wir als Gruppe den Aufbau von Windparks, etwa in Schweden und Finnland, unterstützen.“

Gerade in Skandinavien sei die Nachfrage zuletzt steil nach oben gegangen: „Der Bedarf an Logistik- und Kranleistungen ist riesig und wird, ausgelöst durch die Energiekrise, auch noch weiter steigen“, beobachtet der CSO. „Ähnliches gilt im Prinzip für ganz Europa.“ Die Offshore-Windenergie, die ebenfalls stark ausgebaut wird, zählte hingegen bisher eher nicht zu den zentralen Themen der Gruppe. Das aber könnte sich nun ändern: „Wir sehen da durchaus Potenzial und das große Ladungsvolumen. Das Segment ist grundsätzlich interessant für uns, beispielsweise wenn es um den Transport von Anlagen sowie um Kräne für deren Umschlag geht.“

Eigene Assets sind Bestandteil der Unternehmensphilosophie

Auch mit ihren Assets kann die Gruppe punkten: So verfügt sie über zwei eigene Hafenterminals – das eine in Durrës,



Albaniens wichtigstem Hafen, das andere im niedersächsischen Papenburg. Darüber hinaus wird am Standort der Schwerlastspedition EFG Heavy Haulage in Lübeck derzeit der Betrieb eines weiteren Terminals aufgebaut. Schon jetzt werden auch dort Güter umgeschlagen und gelagert.

Hinzu kommt eine eigene Flotte aus General-Cargo-Schiffen mit einer Gesamttragfähigkeit von jeweils 2.600 bis 9.650 Tonnen. „Unsere Schiffe sind vornehmlich im europäischen Küstenverkehr im Einsatz und verfügen zum Teil über eigenes Ladegeschirr“, berichtet der Chefvertriebler. Und auch beim Landtransport auf der Straße setzt die Gruppe auf eigene Fahrzeuge: Dazu zählen für den Schwerlastverkehr ausgerüstete Zugmaschinen samt einer Vielzahl verschiedener Trailer.

Welche Bedeutung diese Assets haben, zeigt sich besonders in Zeiten der Disruption. „Ganz wichtig ist, dass wir, wenn es hart auf hart kommt, immer auf unsere eigenen Schiffe zurückgreifen können, genauso wie auf unsere eigenen Lkws“, so Sleur. Die Wahrscheinlichkeit dafür hat durch die aktuelle Situation jedenfalls zugenommen. „Vor einigen Jahren noch war es deutlich einfacher, Projektladung auf Schiffen unterzubringen. In der Regel ließen sich gleich mehrere Anbieter für eine Fracht begeistern, was sich natürlich auch positiv auf den Preis ausgewirkt hat“, sagt der CSO. Seitdem habe sich der Markt komplett gedreht: Nun gehe es nicht mehr darum, einen Preisnachlass auszuhandeln, sondern die Reederei zu wählen, die belastbar genug ist, auch in schwierigen Zeiten zu performen, so Sleur.

Im Projektladungsgeschäft sind überdies die im Vergleich zur Zeit vor der Pandemie um 50 Prozent gestiegenen Seefrachtraten ein besonderes Problem. „Zum Teil wurden die Projekte vor zwei Jahren kalkuliert, so viel Puffer ist im Budget natürlich nicht eingerechnet“, unterstreicht der Ver-

triebsmanager. Auch die Zeitplanung habe sich grundlegend verändert: „Für große Volumina aus China wird im Moment bereits im Anfragestadium des Projekts die Verstopfung in den Häfen Einkalkuliert.“

Typische Ladung in den bremischen und niedersächsischen Seehäfen sind Gondeln

Neben Teilen für Onshore-Windparks transportiert die Gruppe aber auch Anlagen ganz anderer Art. Ein Beispiel dafür war eine Asphaltmischanlage eines internationalen Herstellers: „Für die Reederei NYK war es bislang die größte Einzelverladung auf einem RoRo-Schiff in Bremerhaven.“ Typische Ladungen in der Region sind zudem Windenergieanlagen, die in den bremischen und niedersächsischen Seehäfen umgeschlagen werden.

Unabhängig vom Ladegut ist im Projektgeschäft die Beziehung zu den Kunden von großer Bedeutung. Schließlich muss anders als bei containerisierter Ladung intensiver kommuniziert und abgestimmt werden. Genau das kann allerdings durchaus herausfordernd sein, da jeder Kunde unterschiedliche Bedürfnisse hat. Dazu zählen länderspezifische ebenso wie unternehmenskulturelle Unterschiede: „Für manchen Kunden ist es zum Beispiel ganz wichtig, dass wir beim Reporting die Hierarchie einhalten. Anderen Firmen mangelt es an Erfahrung in der Logistik, und die sind verständlicherweise sehr dankbar, wenn wir ihnen so gut wie alles, was den Transport betrifft, abnehmen.“

In jedem Fall sei es unerlässlich, immer alles genau zu prüfen. „Das Wichtigste ist, akribisch zu sein“, betont Sleur, „von der Ausarbeitung über die Kalkulation bis zur Dokumentation im Zuge der Abrechnung.“ Was simpel klingen mag, ist es in der Realität aber nicht immer. So können etwa für die aktuell vier parallel laufenden Projekte in Finnland mindestens acht Häfen entlang der Westküste genutzt werden. „Natürlich ist es mühsam, mit allen Linienreedereien zu sprechen sowie sämtliche Vor- und Nachlaufkonstellationen durchzuspielen, vor allem wenn das auf den ersten Blick logistisch nicht auf der Hand liegt.“ Im Ergebnis könne diese Vorgehensweise jedoch günstiger und/oder schneller sein.

„Wenn ich nicht alle Optionen prüfe und sich hinterher herausstellt, dass es noch eine attraktivere Option gegeben hätte, bekommt beim nächsten Mal jemand anderes den Auftrag“, erklärt der CSO. Unverzichtbar seien daher flache Hierarchien und eine gute Kommunikation. „Alle Fragen müssen gestellt werden dürfen“, betont Sleur. Nur so kann man herausfinden, ob beispielsweise statt eines kanadischen Hafens einer an der US-amerikanischen Ostküste letztlich nicht doch deutlich günstiger ist – obwohl sich noch 2.000 Kilometer Bahntransport anschließen. Wenn dieser Plan dann noch gut kommuniziert wird, ist das ein klares Alleinstellungsmerkmal. (cb)

FAKTEN

EMS-Fehn-Group

Hauptsitz: Leer

Gründung: 1984

Projektladung per Schiff 2021:

Frachttonnen im siebenstelligen Bereich

Anzahl Unternehmen in der Gruppe: 18

Niederlassungen/ eigene Büros: 10 Länder

Umsatz der Gruppe 2021: rund 120 Millionen Euro

Mitarbeiterzahl: rund 360 (280 an Land und 80 auf See)

Weitere Informationen:
www.ems-fehn-group.de

Gemeinsam und hybrid forscht es sich besser



Wissenschaftler und Studierende nutzen den speziell für die Erforschung von Segelsystemen optimierten Windkanal.

Im Maritimen Technikum Leer treiben Wissenschaftler des Fachbereichs Seefahrt und Maritime Wissenschaften der Hochschule Emden/Leer und des Fraunhofer-Instituts für Windenergiesysteme (IWES) in Bremerhaven gemeinsam die maritime Forschung voran.

Am Schiffsstandort Leer ist Niedersachsen mit der Hochschule Emden/Leer und ihren rund 110 Professoren und 4.600 Studenten bereits jetzt gut aufgestellt. Mit dem vor knapp einem Jahr eröffneten Maritimen Technikum werden nun Forschung und Lehre am Fachbereich Seefahrt und Maritime Wissenschaft noch weiter optimiert. Weiterhin wird das neue Großlabor als Informations- und Dienstleistungspartner für die Region und darüber hinaus fungieren. Rund 6,4 Millionen Euro hat das Bundesland dafür insgesamt investiert.

„Die Besonderheit des Maritimen Technikums ist, dass hier die Hochschule Emden/Leer und das Fraunhofer-Institut für Windenergiesysteme (IWES) aus Bremerhaven gemeinsam einen Forschungsstandort für nachhaltige maritime Mobilität entwickeln“, berichtet der Ingenieurwissenschaftler Jann Strybny. Als Professor für Maritime Umwelttechnik und Strömungsmechanik forscht und lehrt er hier. Darüber hinaus oblag ihm die wissenschaftliche Leitung der Planung und des Baus des Technikums wie auch die Vorbereitung der Kooperation mit dem IWES.

Entwicklung, Bau und Betrieb von Windantriebssystemen für die Berufsschifffahrt

Von besonderer Bedeutung für das Technikum ist die Fraunhofer-Arbeitsgruppe „Nachhaltige Maritime Mobilität“, mit der eine enge Zusammenarbeit zwischen Hochschule und IWES unter gemeinsamer Leitung an beiden Standorten aufgebaut wird. „Unser Kerninteresse gilt dabei der Transformation der Schifffahrt zu einem nachhaltigeren Transportsystem mit erneuerbaren Energiequellen“, erläutert Strybny. „Ein wesentlicher Schwerpunkt unserer Arbeit wird die Entwicklung, der Bau und der Betrieb zukunftsweisender Windantriebssysteme, also der Segeltechnologie für die Berufsschifffahrt sein.“

Hier geht es zum einen um die direkte Nutzung der Windenergie, also beispielsweise von direkt auf dem Schiff installierten Aufbauten wie Flettner-Rotoren, Wingsails oder Dyna-Riggs. Dabei sind unter Wingsails vereinfacht ausgedrückt vertikale Flugzeugtragflächen zu verstehen, und bei Dyna-Riggs handelt es sich um rahmbasierte, das heißt zumeist rechteckige oder trapezförmige Segelsysteme. „Drachen werden sich allerdings



Im Schlepptank wird aktuell eine segelnde Kombifähre für den Inselstaat Marshall Islands entwickelt.

anders als andere Systeme eher nicht durchsetzen, da bei ihnen die Wartung aufwendig und keine lange Haltbarkeit gewährleistet ist“, räumt Strybny ein. „Zukunftsfähig sind hingegen sehr leistungsfähige und hochgradig automatisierbare sowie zuverlässig mit wenig Besatzung und minimalem Schadensrisiko betreibbare Windantriebssysteme.“ Die zweite Möglichkeit sei die indirekte Nutzung der Windenergie in Form von künstlichen Kraftstoffen, die dann auf Schiffen mit klassischen Verbrennungsmotoren oder Brennstoffzellen eingesetzt werden können.

„Insgesamt ist der Entwicklungsstand der Nutzung von Windantrieben in der Schifffahrt etwa vergleichbar mit dem der Windenergie in den 1980er-Jahren“, berichtet der Professor. „Damals betrug beispielsweise die Nennleistung der ersten Onshore-Anlagen 55 Kilowatt – heute hat die größte Windkraftanlage an der britischen Ostküste eine Nennleistung von 14 Megawatt, also das 255-Fache.“

Von der Windenergie lernen

Deshalb will man sich im Rahmen der Arbeitsgruppe „Nachhaltige Maritime Mobilität“ auch vor allem den sogenannten

Crossover- und Upscaling-Effekten zwischen Segeltechnologie und klassischen Windenergiesystemen widmen. „Ganz so, wie auch die Lerneffekte in der klassischen Windenergie zu einer Skalierung nach oben geführt haben, wollen wir das auch für die Antriebstechnologie nutzen. Insbesondere die mechanischen und werkstoffwissenschaftlichen Fortschritte in der Windindustrie können auf die Schifffahrt übertragen werden“, erläutert Strybny. „Das sehen wir als wesentliche Chance der Kooperation mit dem Fraunhofer-IWES.“

Bei dieser Art des Antriebs handelt es sich um säulenförmige Segel, deren rotierende Zylinder für Vortrieb sorgen. Mit einem Durchmesser von drei Metern sind sie beispielsweise auf der „Fehn Pollux“ der Leerer Reederei Fehn Ship Management seit vier Jahren in Betrieb. Mit einem neuen Hightech-Passagierschiff für einen norddeutschen Auftraggeber, das mit einem Segelsystem an Deck ausgerüstet wird, gibt es in der Region bereits einen weiteren konkreten Anwendungsfall.

„Für Tankschiffe sind durchaus 60 Meter hohe Rotoren mit einem Durchmesser von zehn Metern denkbar, von denen dann vier bis sechs verbaut werden“, berichtet der Forscher. Vor einem massenhaften Verbau sind allerdings noch einige Fragen zu klären, beispielsweise wie viele Rotoren an Deck verbaut werden, wie groß sie sein dürfen und wie das die Aerodynamik beeinflusst.

Klein, aber präzise: alle Versuchsanlagen in einem Großlabor

Dafür steht nun das neu gebaute Großlaboratorium zur Verfügung. „Das ist auf diese Weise einzigartig in Deutschland“, stellt Strybny heraus. „Denn für alle relevanten maritimen technischen Prozesse haben wir hier leistungsfähige Forschungsgroßgeräte in einer einzigen großen Versuchshalle zusammengeführt.“ Das Spektrum reicht dabei von Schlepptank, Wellenmaschine und Manöverbecken über Windkanal und Rinnen für Studien zum Sedimenttransport bis hin zu einem Schiffsantriebslabor und einem maritimen Akustiklabor. „Bei der Planung wurde der Schwerpunkt nicht auf die Maximierung der Größe gelegt, sondern auf die Komplettierung der Vielzahl der Prozesse und die außerordentliche Präzision der Anlagen“, erklärt er. „Das ist möglich, weil die Modellierung hybrid erfolgt, was bedeutet, dass wir mit mathematischen Modellen arbeiten und diese durch Laborversuche absichern.“

Ganz wichtig ist Strybny aber auch die Kooperation mit der Nationalparkverwaltung Niedersächsisches Wattenmeer: So sollen das Laboratorium und die Ausstellungsflächen als außerschulischer Lernort entwickelt und die Schüler für die maritime Zukunft begeistert werden. Und die kann jetzt in vielfacher Hinsicht in Leer beginnen. (cb)

FAKTEN

Maritimes Technikum Leer

Großlabor:

Einrichtung des Fachbereichs Seefahrt und Maritime Wissenschaft, Hochschule Emden/Leer

Bauzeit: März 2019 bis Juni 2021

Baukosten: rund 6,4 Milliarden Euro

Mitarbeiter: 40 (Fachbereich Seefahrt), davon 12 in der Fraunhofer-Arbeitsgruppe „Nachhaltige Maritime Mobilität“

Weitere Informationen:
hs-emden-leer.de
maritimes-technikum.mixality.de

Persönliche Beziehungen pflegen

„Breakbulk Europe“ in Rotterdam

Nach zweijähriger Unterbrechung startete die „Breakbulk Europe“ im Mai erstmals wieder richtig durch – und zwar in Rotterdam. Mehr als 10.000 Teilnehmer aus über 120 Ländern kamen an den drei Veranstaltungstagen zur weltweit größten Messe für Projektladung und Massengut. Auch bremenports und Seaports of Niedersachsen waren mit von der Partie.

Die Experten an den Gemeinschaftsständen von bremenports (links) und Seaports of Niedersachsen (rechts) waren in Rotterdam heiß begehrte Ansprechpartner.



Die Bremer präsentierten sich an einem 150 Quadratmeter großen, neu designten Messestand zusammen mit 15 Mitausstellern, die die breite Palette von Logistiklösungen in den Häfen von Bremen und Bremerhaven widerspiegeln. Die Niedersachsen waren an ihrem Gemeinschaftsstand mit Ansprechpartnern von 16 Unternehmen ihrer neun Standorte vertreten, die sich dort sowohl persönlich als auch über eine digitale Infosäule mit ihrer virtuellen Visitenkarte vorstellten.

Nach den drei Tagen in Rotterdam zogen die Teams aus Bremen und Niedersachsen eine durchweg positive Bilanz. „Die Messe war ein voller Erfolg“, bilanzierten Ronald Schwarze, Leiter Marketing bei bremenports, und André Heim, Geschäftsführer von Seaports of Niedersachsen, unisono. Ähnlich begeistert zeigten sich auch ihre Mitaus-

steller. So betonte Jörg Kaplan, Vice President Breakbulk bei J. MÜLLER Weser: „Nach so langer Pandemiezeit und den damit verbundenen Einschränkungen, war es regelrecht befreiend, sich wieder ungezwungen mit Kunden und Geschäftspartnern auszutauschen. Die Präsentation auf dem Gemeinschaftsstand von Seaports of Niedersachsen war nicht nur für die Sichtbarkeit von J. MÜLLER und dem Seehafen Brake im Markt sehr wichtig, sondern auch für den kollegialen Austausch mit den anderen niedersächsischen Häfen.“ Ähnlich sah es Timo Siebahn, Geschäftsführer epas (Ems Ports Agency & Stevedoring): „In diesem Jahr haben wir großen Optimismus verspürt, weil wir nach langer Zeit wieder Kunden und Partner treffen konnten. Die niedersächsischen Häfen zeigten sich ebenso vielfältig wie die Besucher und Aussteller vor Ort.“ Ein besonderes

Lob formulierte Oliver Fuhljahn: „Im Namen der Hafenwirtschaftsgemeinschaft Cuxhaven und der Cuxport GmbH möchte ich dem Seaports-Team unseren herzlichen Dank aussprechen. Die Organisation im Vorfeld, das sehr gute Hotelarrangement sowie die Logistik und die Durchführung haben die Veranstaltung durchweg in ein positives und produktives Messe-Erlebnis münden lassen“, so der Leiter Business Development Automobile Logistics bei Cuxport.

Ein vergleichbares Kompliment adressierte Edzard Bölts, Geschäftsführer von Sloman Neptun Shipping, an bremenports: „Die Standorganisation war sehr gut. Als Aussteller brauchten wir uns um fast nichts zu kümmern.“ Dabei verwies auch Bölts darauf, wie wichtig der persönliche Austausch nach zwei Jahren coronabedingter Abstinenz war:

Group, die Bedeutung der Messe hervor, wenn es darum gehe, sowohl bestehende Kontakte zu intensivieren als auch neue Kontakte zu knüpfen. Gleichzeitig stellte er fest: „Für die bremischen Häfen und ihre angesiedelten Unternehmen ist die ‚Breakbulk Europe‘ seit Jahren eine Pflichtveranstaltung, da wir ein zentraler Hafen für den Umschlag eben dieser Güter sind und sich viele Unternehmen hier auf diesen Bereich spezialisiert haben.“ Deshalb steht für Ronald Schwarze und André Heim jetzt schon fest, dass sie mit tatkräftiger Unterstützung auch auf der nächsten „Breakbulk Europe“ Flagge zeigen werden – vom 6. bis 8. Juni 2023 geht es also wieder nach Rotterdam. Die entsprechenden Flächen für diesen Termin seien bereits reserviert, bestätigten beide. (bre)



„Es war ein Erlebnis, endlich wieder echte P2P-Gespräche zu führen, zu diskutieren und Geschäfte anzuschließen. Die ‚Breakbulk Europe‘ ist für uns und den Standort Bremen die bedeutendste Messe im Umfeld der vielen Messen, die sich mit Stückgut, Projektladung, Schwergut und überdimensionierten Gütern befassen.“ Auch Carsten Hellmers, geschäftsführender Gesellschafter von Alexander Global Logistics, unterstrich die Ausnahmestellung des Events: „Dank diverser Meetings konnten wir uns mit langjährigen Partnern und Lieferanten nicht nur über das Know-how rund um Logistikkonzepte austauschen, sondern wir haben auch wichtige Hinweise für das Neukundengeschäft erhalten. Präsenzmeetings sind eben effektiver als Videokonferenzen“, sprach Hellmers Klartext. Last but not least hob Christian Leopold, geschäftsführender Gesellschafter der CHS Container

Den Termin für die nächste „Breakbulk Europe“ haben bereits viele Unternehmen aus den Segmenten Projektladung und Massengut in ihrem Kalender vorgemerkt.



SAVE THE DATE

Die Pandemie macht es immer noch schwer, zuverlässige Aussagen zu treffen, wann und in welchem Umfang geplante Veranstaltungen stattfinden.

Die hier aufgelisteten Termine für die maritime Wirtschaft und Logistik haben sich in der jüngsten Vergangenheit zum

Teil bereits mehrfach verändert – und auch nach unserem Redaktionsschluss wird es bestimmt noch kurzfristige Verschiebungen geben. Deshalb sind die nebenstehenden Angaben ohne Gewähr. Wir bitten Sie,

diese noch einmal zeitnah zu prüfen oder auf unsere Website www.logistics-pilot.com/event-kalender/ zu schauen.

Vielen Dank für Ihr Verständnis!



2022

AUGUST

16. 8. 2022

Hafen trifft Festland

www.seaports.de, www.jadeweserport.de
Dortmund, Deutschland

31.8.2022

Hafen trifft Festland

www.jadeweserport.de
Duisburg, Deutschland

SEPTEMBER

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

OKTOBER

29. – 2. 10. 2022

Deutscher Schifffahrtstag

www.deutscherschifffahrtstag.de
Bremen/Bremerhaven, Deutschland

11. 10. 2022

BHV-Hafencub

www.bhv-bremen.de
Bremen, Deutschland

19. – 20. 10. 2022

Hydrogen Technology Expo

www.hydrogen.worldexpo.com
Bremen, Deutschland

NOVEMBER

3. 11. 2022

Logistics Talk

www.bremenports.de/veranstaltungen
Stuttgart, Deutschland

8. 11. 2022

BHV-Hafencub

www.bhv-bremen.de
Bremen, Deutschland

5. – 10. 11. 2022

CIIE China International Import Expo 2022

www.ciie.org
Shanghai, China

8. – 10. 11. 2022

transport logistics Americas

www.tl.americas.org
Miami, USA



GERMAN PORTS

Erfolgreicher Schulterschluss der deutschen Nordseehäfen

Erster gemeinsamer Empfang in Berlin

Eine engere Kooperation zwischen den deutschen Nordseehäfen ist möglich. Das zeigte sich beim ersten gemeinsamen Hafenabend der norddeutschen Seehäfen im Juni in Berlin. Mehr als 100 Teilnehmer verfolgten die Diskussionsrunden unter der Leitung von DVV-Verlagsleiter Oliver Detje, in denen Wirtschaftsvertreter und die zuständigen Spitzen der für die Häfen zuständigen Ministerien unter der Überschrift „Deutsche Nordseehäfen – gemeinsam in Richtung Zukunft“ über die künftige Aufstellung dieser Standorte diskutierten. Dabei ging es vor allem um die Wettbewerbsfähigkeit der hiesigen Häfen, insbesondere gegenüber den national stark unterstützten Standorten in Belgien, den Niederlanden und Frankreich, und um den Ausbau der Infrastruktur. Dr. Claudia Schilling, die Bremer Senatorin für Wissenschaft und Häfen, machte deutlich: „Die Neuentwicklung einer nationalen Hafenstrategie ist in der derzeitigen Situation absolut notwendig. Nur wenn Bund und Länder, aber auch die Hafen- und Transportwirtschaft eng zusammenarbeiten, können die Häfen die Versorgungssicherheit und energiepolitische Unabhängigkeit Deutschlands sicherstellen.“ Und Michael Westhagemann, Hamburgs Senator für Wirtschaft und Innovation, betonte: „Wir müssen schneller werden. Die Rahmenbedingungen müssen stim-



men. Nur so werden wir alle gemeinsam die Zukunft der Häfen entwickeln.“ Mit Blick auf die zeitnahe Planung und Realisierung des LNG-Anlegers in Wilhelmshaven sagte Dr. Berend Lindner, Staatssekretär des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung: „Für die norddeutschen Häfen sind ein leistungsfähiges Verkehrsnetz und eine gut ausgebaute Infrastruktur unerlässlich. Um die Wettbewerbsfähigkeit unserer Seehäfen im Vergleich zu den Westhäfen zu stärken, gilt es, Infrastrukturprojekte weiter zu beschleunigen.“ Zukünftig, das wurde in der Bundeshauptstadt deutlich, wollen alle Beteiligten mit weiteren gemeinsamen Veranstaltungsformaten zusätzliche Impulse für eine enge Hafenkooperation setzen. (bre)

Viel Expertise in Berlin (v. l.): Lutz Köner (Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe), Kay Lohse (Deutsches Seeverladerkomitee im Bundesverband der Deutschen Industrie), Dr. Alexander Geisler (Verband Hamburger und Bremer Schiffsmakler), Dr. Claudia Schilling (Senatorin für Wissenschaft und Häfen der Freien Hansestadt Bremen), Oliver Detje (DVV Media Group), Dr. Berend Lindner (Staatssekretär im Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung) und Michael Westhagemann (Präsident der Behörde für Wirtschaft und Innovation Freie und Hansestadt Hamburg).

Bayern-Roadshow im Doppelpack

Hafen trifft Festland in München und Nürnberg

Anfang Mai gastierte das Veranstaltungsformat „Hafen trifft Festland“ in der Motorworld in München und im DB Museum in Nürnberg. Auf dieser kleinen Bayern-Roadshow konnten JadeWeserPort-Marketing und seine Partner insgesamt mehr als 100 Gäste willkommen heißen. In München begrüßte Frank Erschkat (TFG Transfracht) die Gäste, ehe André Heim (Seaports of Niedersachsen) die neuesten Entwicklungen in den niedersächsischen Häfen skizzierte und Ingo Meidinger (Container Terminal Wilhelmshaven) zusammen mit Oliver Bergk (EUROGATE) über die Perspektiven für Unternehmen aus dem Wirtschaftsraum München in Deutschlands einzigem Tiefwasserhafen, in Wilhelmshaven, referierten. Abschließend berichtete Christian Süß (TFG Transfracht) über direkte Wege nach Wilhelmshaven mit dem AlbatrosExpress. Nach so umfassenden Fachinformationen rundeten die Besichtigung der Motorworld München und das anschließende Get-together den gelungenen Abend ab. Mit einem ähnlichen Programm und weiterer Unterstützung durch Michael Moehlmann (Con-

tainer Terminal Wilhelmshaven), Oliver Fuhlhorn (Hafenwirtschaftsgemeinschaft Cuxhaven) und Marcus Braue (DFDS Germany) begeisterte man auch die Gäste in Nürnberg. Dort waren die Inhalte natürlich speziell auf den Wirtschaftsraum Mittelfranken ausgerichtet. Die abschließende Führung durch das DB Museum gewährte allen Gästen einen spannenden Einblick in die Welt der Eisenbahn, ehe beim gemeinsamen Imbiss intensiv weiter gefachsimpelt wurde (bre).



Im DB Museum in Nürnberg tauchten Veranstalter und Gäste in die Geschichte der deutschen Eisenbahn ein.

KOMPAKT



BRÜSSEL. Im Mai wurde **Sotiris Raptis** zum neuen Generalsekretär der European

Community Shipowners' Associations (ECSA) ernannt. Der 41 Jahre alte Grieche ist 2020 als Direktor für maritime Sicherheit und Umweltfragen zur ECSA gekommen und hat die Geschäftsstelle des Verbandes gemeinsam mit Finanzdirektorin Katalin Dobranszky-Bartus seit Oktober 2021 kommissarisch geleitet. Raptis folgt auf den Niederländer Martin Dorsman und sieht die Klimakrise, die Umstellung auf nachhaltigere Treibstoffe und die Wahrung der Wettbewerbsfähigkeit der Branche als seine Hauptaufgaben.



BREMEN. Kommunikative Rotation bei der BLG LOGISTICS Group: Stefanie Effner, Leiterin Unternehmenskommunikation & Marketing, hat die Gruppe im Juni nach Unternehmensangaben „im besten gegenseitigen Einvernehmen verlassen“. Ihre Nachfolgerin **Julia Wagner** ist bereits seit fast zehn Jahren bei der BLG. Sie sei neben ihrer Expertise in der gesamten Unternehmenskommunikation sowohl intern als auch extern bestens vernetzt, teilte die BLG mit. Effner leitete seit ihrem Start im Frühjahr 2020 die interne und externe Kommunikation sowie das Marketing der BLG.

BHV: Alle Präsidiumsmitglieder einstimmig wiedergewählt

BREMEN. Nach zweijähriger pandemiebedingter Pause fand die ordentliche Mitgliederversammlung der Bremischen Hafen- und Logistikvertretung (BHV) im Juni erstmals wieder in Präsenz statt – und zwar mit rund 90 Gästen in der „Umgedrehten Kommode“ in Bremen. Die BHV-Mitglieder wählten einstimmig die bisherigen Präsidiumsmitglieder **Christoph Bruns**, **Patric Drewes** und **Werner Pöser** (v. l.) für eine weitere Amtszeit in den geschäftsführenden BHV-Vorstand. Für den erweiterten Vorstand wurden Stefan Schultze für den Verband der Stauereibetriebe Bremen und Bremerhaven sowie Joachim Zeppenfeld für die Handelskammer Bremen neu benannt. Christian Lankenau bestätigten die Mitglieder für eine weitere Amtszeit als Repräsentant der Hafenwirtschaft von Bremerhaven.



ZVDS: Knudsen folgt auf Koopmann

HAMBURG. Im Rahmen seiner Mitgliederversammlung hat der Zentralverband Deutscher Schiffsmakler (ZVDS) im Mai **Jens B. Knudsen** einstimmig zum neuen Vorsitzenden gewählt. Er folgt damit auf Christian Koopmann (Peter W. Lampke), der bei den turnusmäßigen Wahlen nicht mehr für dieses Amt kandidierte. Knudsen ist Geschäftsführer des in Kiel ansässigen Schifffahrts- und Logistikdienstleisters Sartori & Berger. Der ZVDS vertritt als nationale Organisation die Interessen der Schiffsmakler und Linienagenten.



Hellmann ernennt Nolf zum CCO Americas

OSNABRÜCK. Im Mai konnte Hellmann Worldwide Logistics **Julia Nolf** als Chief Commercial Officer (CCO) für die Region Americas gewinnen. In dieser Funktion ist sie für die Ressorts Vertrieb, Business-Development, Marketing und Account-Management in Nord- und Lateinamerika zuständig. Als Mitglied des regionalen Führungsteams berichtet sie direkt an den Regional CEO Peter Huewel. Nolf blickt auf über 15 Jahre Berufserfahrung in den Bereichen Business-Development, Vertrieb, Marketing und Personalwesen zurück.

Rodi steigt bei K+N auf

SCHINDELLEGI. Zum 1. August hat der Verwaltungsrat von Kühne + Nagel International **Dr. Hansjörg Rodi** in die Geschäftsleitung des Unternehmens berufen. Rodi wird die Verantwortung für den Bereich Landverkehre übernehmen. Er tritt damit die Nachfolge von Stefan Paul an, der zum gleichen Zeitpunkt neuer CEO der Kühne + Nagel-Gruppe wird und in dieser Funktion Detlef Trefzger ablöst. Rodi ist seit 2016 bei Kühne + Nagel in leitenden Funktionen tätig; zuletzt war er für die Region Europa verantwortlich.





Gruschka ist neuer MCN-Vorsitzender

LÜBECK. Das Maritime Cluster Norddeutschland (MCN) hat seit Juni einen neuen Vorsitzenden. **Prof. Bastian Gruschka** (2. v. r.) von der Hochschule Bremen folgte in dieser Funktion auf Knut Gerdes. Auf der Mitgliederversammlung wurde erneut Martin Pieper (Martin Pieper Unternehmensberatung) zum zweiten Vorsitzenden gewählt. Neue Beisitzer sind Holger Ritter (Drynet) und Torben Taeger (Alfa Laval Mid Europe). Als Revisoren fungieren Sebastian Echternach und der neu gewählte Frank Kerstedt (beide Steuerberatung Mazars).



Wachwechsel bei der DGZRS

WILHELMSHAVEN. Die Freiwilligenstation der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGZRS) in Wilhelmshaven hat seit Mai einen neuen Vormann: **Stephan von Wecheln** (r.) hat das Ehrenamt von **Erwin Clausen** übernommen. Von Wecheln ist gelernter Chemikant, engagierte sich im Katastrophenschutz und ist seit 2013 freiwilliger Seenotretter. Der 46-Jährige sah sich vor Amtsantritt ausgezeichnet auf seine Aufgabe vorbereitet: „Erwin und ich haben bereits sehr eng zusammengearbeitet“, sagte von Wecheln.



Guttrof verstärkt Zech Logistics

BREMEN. Seit Juni ist **Michael Guttrof** zweiter Geschäftsführer bei Zech Logistics. Zuvor war er Geschäftsführer der Bremer Überseespedition Kopf & Lübben. Nun bildet Guttrof zusammen mit Jürgen Oyen eine Doppelspitze bei dem Logistikdienstleister mit Standorten in Bremen und Delmenhorst. Mit über 30 Jahren Erfahrung im Speditions- und Logistikgeschäft bringe Guttrof das erforderliche Rüstzeug mit, um das Netzwerk und die Dienstleistungen des Unternehmens zu Optimieren, so ein Sprecher der Zech Group.

Niedersachsen Ports

Unsere Häfen. Ihre App.

Mit der kostenlosen NPorts-App sind Sie immer auf dem aktuellsten Stand und wissen, was in den NPorts-Häfen passiert.

JETZT BEI
Google Play

Laden im
App Store

AUSGABE
OKTOBER
2022

Themenschwerpunkt: Polen

Relativ unauffällig hat sich Polen zum fünftgrößten Handelspartner Deutschlands entwickelt. Dabei erreichte der Handelsumsatz der beiden Nachbarländer im vergangenen Jahr mit 147 Milliarden Euro einen historischen Höchststand. Wir nehmen diesen Aufschwung genauer unter die Lupe.

Point of View

Dr. Sönke Maatsch, Leitung Maritime Markets beim Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL), zum Themenschwerpunkt Polen

„

Das Selbstverständnis der polnischen Häfen hat sich durch die Entwicklung des Deepwater Container Terminals in Danzig nachhaltig verändert. Dabei war das Terminal nicht von Beginn an ein Erfolg. Nach der Eröffnung des Terminals in 2007 wurden zunächst nur Feederschiffe abgefertigt, und das Umschlagsvolumen lag – trotz des weltweiten Booms der Containerschifffahrt – zunächst unter 200.000 TEU. Der Durchbruch kam ausgerechnet nach der globalen Finanzkrise, die in der Schifffahrt zu einem Überangebot an Schiffsraum führte. Es lohnte sich somit für die Linienreedereien, mehr Häfen anzulaufen als zuvor, um so Feederkosten zu sparen. Die Anläufe in Danzig waren zunächst vor allem zur Versorgung des polnischen Marktes gedacht. Mit der Zeit hat sich das Terminal aber zum

Transshipment-Hub entwickelt – mit Feederdiensten nach Finnland und Russland. Der Umschlag liegt inzwischen bei über zwei Millionen TEU. Dieses Volumen wurde früher in den Nordrangehäfen und vor allem in den deutschen Häfen abgefertigt, die somit Marktanteilsverluste erlitten. Eine Umkehr dieser Entwicklung ist auch bei steigenden Charterraten nicht zu erwarten, und in den beiden anderen polnischen Containerhäfen Gdynia und Stettin sind ebenfalls Tiefwasserterminals geplant. Insbesondere das neue Terminal in Stettin könnte die Karten im Hinterland neu mischen, da es – im Gegensatz zu Danzig und Gdynia – im Vergleich zu Hamburg und Bremerhaven einen klaren Distanzvorteil für den Raum Prag bietet und sich somit auch im für die deutschen Häfen bedeutenden tschechischen Markt etablieren könnte. Während die deutschen Häfen also mit Sorge auf die Entwicklung blicken, ist sie für Verlagerer in Mitteleuropa positiv, da sie über verschiedene

Alternativen mit unterschiedlichen Vorzügen wählen können. Die deutschen Häfen werden auch künftig kürzere Transportzeiten bieten.

“



FOTOS: VECTORSTOCK/SIRANAWONG, PRIVAT



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 Schöнал

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



NACHHALTIGKEIT? LOGISTISCH GEHT DAS!

Wir sind der erste deutsche Logistikdienstleister,
dessen Klimaschutzziele durch die SBTi anerkannt sind!

www.blg-logistics.com

HAFEN
ENTWICKLUNGS
KONZEPT→2035

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



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



HEK
HEK
HURRA●

#ausgeHEKt