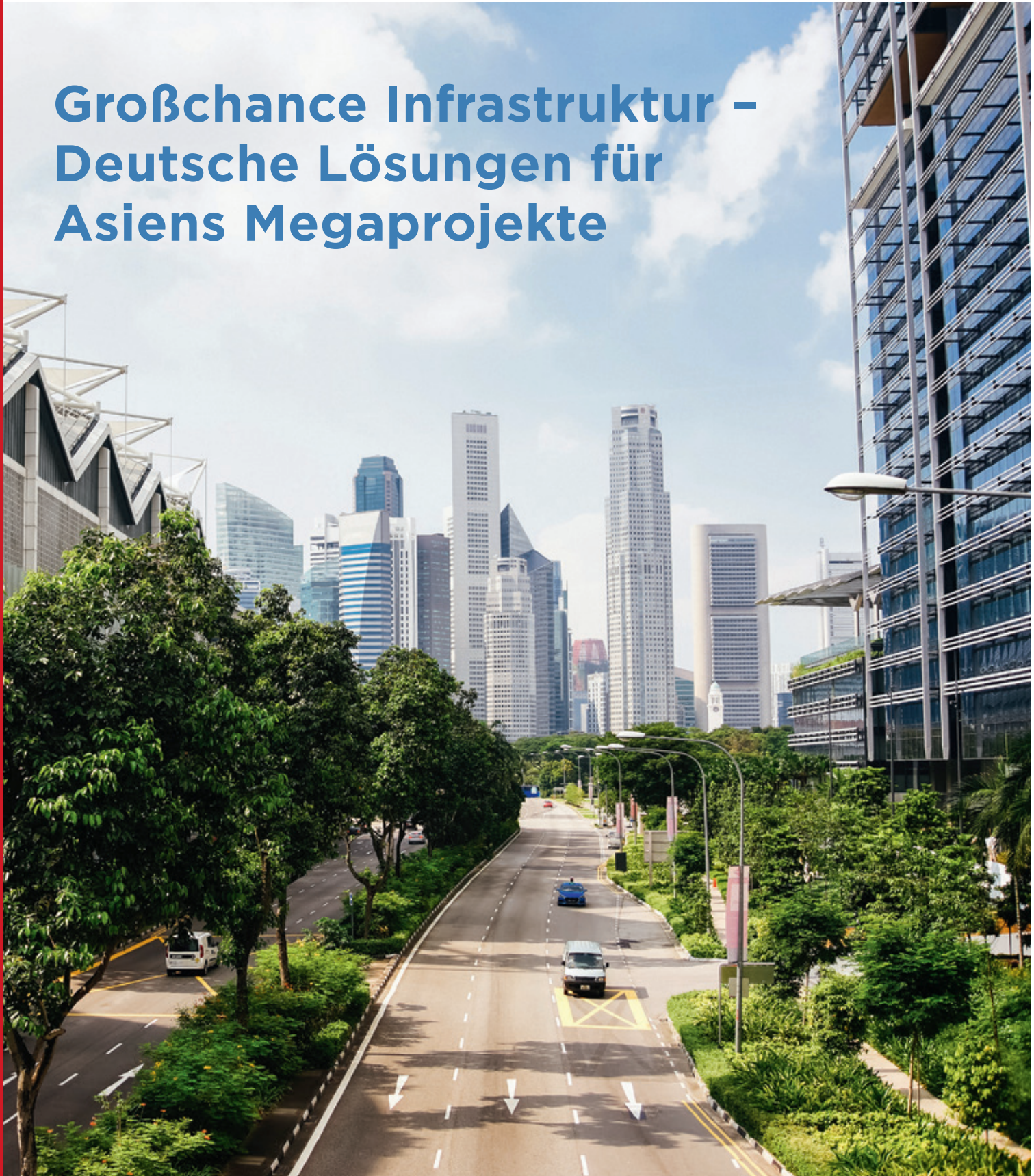


## Großchance Infrastruktur – Deutsche Lösungen für Asiens Megaprojekte





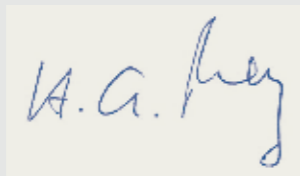


OAV-Vorsitzender  
Hans-Georg Frey,  
Jungheinrich AG

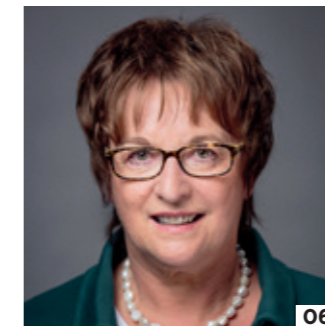
# Großchance Infrastruktur

Eine moderne und leistungsfähige Infrastruktur gilt als Kernvoraussetzung für eine nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung. Gerade in weiten Teilen Asiens bestehen hier teils noch gravierende Lücken, die sukzessive geschlossen werden müssen, sollte der lange Aufschwung eine Fortsetzung finden. Positiv stimmt, dass asienweit und auf vielen Ebenen aktuell massive Anstrengungen zum Ausbau und zur Modernisierung der Verkehrswege, Versorgungsnetze und urbanen Steuerungssysteme ergriffen werden. Wir nehmen diese Entwicklung zum Anlass, uns auch im OAV im Rahmen einer Arbeitsgruppe eingehend mit diesem Zukunftskomplex zu beschäftigen. Für deutsche Firmen ist es nicht leicht, an diesem Trend zu partizipieren. Die Megaprojekte sind meist fest in ostasiatischer Hand und die deutschen Ingenieurbüros müssen sich genau wie die Zulieferer von Spezialkomponenten aufwändig um Einzelaufträge bemühen. Gleichwohl bestehen in den diversen Sparten noch viele ungenutzte Chancen – eine verbesserte Koordination ist die Grundbedingung für ihre Nutzung. Wir haben im Heft eine Reihe prägnanter Analysen und Berichte zum Thema Infrastruktur zusammengestellt. Besonders danken möchte ich Bundeswirtschaftsministerin Brigitte Zypries, dass sie uns die Pläne der Bundesregierung zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit deutscher Firmen bei internationalen Großprojekten erläutert hat.

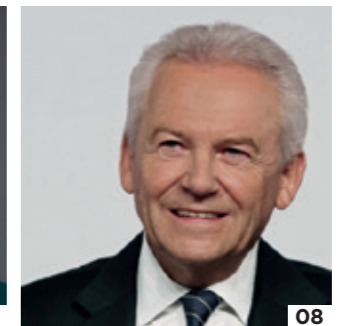
Herzlichst Ihr  
Hans-Georg Frey



The design by HPP Architekten GmbH reduces the urban density and give free space back to city center.



06



08



15

### PERSONALIEN

04 Wechsel im OAV-Vorstand und neue Botschafter

### OAV IM BILD

16 Kleines Liebesmahl bei der Jungheinrich AG

### GROSSCHANCE INFRASTRUKTUR

#### HINTERGRUND

06 Der internationale Wettbewerb um strategische Großprojekte braucht neue Impulse

#### HINTERGRUND

18 Colombo auf dem Weg zur Smart City

08 „Wirtschaftsgürtel entlang der Seidenstraße“: Neue Perspektiven für die Schiene

20 „Wir brauchen Wandler zwischen den Welten“

10 Role of Bosch in India's "100 Smart Cities Mission"

#### INTERVIEW

22 "Clearly, Cambodia is on the map now in Germany"

#### SERVICE

14 „AG Infrastruktur Asien-Pazifik“

#### RÜCKBLICK

24 Chancen in Sri Lanka nutzen

#### 3 FRAGEN - 3 ANTWORTEN

15 „Deutschland, Industrie 4.0, Siemens.“

26 2<sup>nd</sup> Young Leaders' Forum

28 1. Studentische Südostasien-Konferenz

#### LETZTE SEITE

30 Termine

# Wechsel im OAV-Vorstand und neue Botschafter

Die nachfolgenden Vertreter von Mitgliedsunternehmen wurden im Rahmen der Mitgliederversammlung bei der Jungheinrich AG in den OAV-Vorstand kooptiert. Einige Wechsel gab es auch bei den Botschaftern. So wurden der neue Botschafter von Thailand in Berlin sowie der neue deutsche Botschafter in den Philippinen akkreditiert.



**Werner Steinmüller** has been Chief Executive Officer Asia Pacific and Member of the Management Board of Deutsche Bank since August 2016. He is based in Hong Kong, managing the bank's business in the Asia-Pacific region.

Previously, he was Head of Deutsche Bank's transaction banking division for more than ten years. In this role, he was responsible for leading Deutsche Bank's global efforts in Trade Finance, Cash Management, Institutional Cash and Securities Services and had additional co-responsibilities for the commercial banking business in Germany. In this role, Werner Steinmüller served a rapidly growing client base in Asia.

"The OAV is seen as a valued and important partner of Deutsche Bank. Through its strong corporate and institutional network in Germany and Asia Pacific, the OAV offers an ideal platform for the exchange of experience on doing business in Asia Pacific, sharing of ideas on the expansion of business in the region, and promotion of economic relationships between the Asia Pacific region and Deutsche Bank's home market Germany."



**Dr. Gordon Kricke**

Die Philippinen haben seit Jahren ein hohes Wirtschaftswachstum und beeindrucken insbesondere mit einem boomenden Dienstleistungssektor. Mit einer jungen Bevölkerung von mehr als 100 Millionen, einem rasch wachsenden Mittelstand und auf Grund der strategischen geographischen

Lage sind sie für ausländische Investitionen zunehmend interessant. Die kulturelle Nähe zum Westen und die Tatsache, dass Englisch eine weitverbreitete Umgangssprache ist, machen den Einstieg für ausländische Unternehmen leichter als anderswo. Ein weiterer Ausbau der wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Deutschland und den Philippinen ist eine meiner wichtigen Aufgaben in Manila.

**Hans-Georg Krabbe** ist seit Januar 2015 Vorstandsvorsitzender der ABB AG. Bereits 2008 wurde er in den Vorstand der deutschen ABB berufen und war zuständig für die Automatisierungstechnik und zugleich Leiter der Division Niederspannungsprodukte für die Region Zentraleuropa. Der studierte Volkswirt stieß im Jahr 2000 zu ABB, als er in die Geschäftsführung von Busch-Jaeger eintrat, einer 100-prozentigen ABB-Tochter. 2007 übernahm er deren Vorsitz. Zusätzlich wurde er im Mai 2003 zum Manager der globalen Geschäftseinheit Wiring Accessories ernannt. In dieser Funktion war er bis 2014 für die weltweiten ABB-Aktivitäten im Bereich Installationsschalter und -systeme verantwortlich. „Ich freue mich auf den übergreifenden Erfahrungsaustausch und die Diskussion der Geschäftspotenziale in der Region Asien-Pazifik. Von der Zusammenarbeit verspreche ich mir wesentliche Impulse für die gemeinsame Bewältigung der Herausforderungen, welche die vierte industrielle Revolution und Arbeit 4.0 mit sich bringen.“



**H.E. Dhiravat Bhumichitr**, Ambassador of Thailand to Berlin, has been serving the Ministry of Foreign Affairs in various departments since 1994. H.E. Mr. Bhumichitr has obtained the "Licence de Lettres" (Mention Histoire Générale) and "Doctorat de Lettres" (Histoire) from the Université de Genève, Switzerland. He has presented his letters of Credence to the Federal President of Germany on 29 August 2016, thus formally assuming the post of Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of the Kingdom of Thailand to Berlin.



As Ambassador to Germany, he plans to promote two-way trade and investment and people-to-people relations, and to enhance cooperation and partnership for mutual benefits through exchanges of know-how and expertise between Thailand and Germany in various fields, including dual-education, sustainable development, energy, development cooperation, agriculture and fisheries, innovation, logistics as well as digital economy and industry 4.0.



**Stefan Zeidler** verantwortet im Vorstand der DZ BANK das Firmenkundengeschäft und ist zuständig für die Regionen Mitte, Baden-Württemberg und Bayern sowie das Geschäftsfeld Strukturierte Finanzierungen und die Auslandsstandorte. Vor seinem Eintritt in die DZ BANK im Oktober 2013 war der 53-jährige Vorstandsvorsitzender der Rheinland-Pfalz Bank in Mainz und davor in leitenden Funktionen im Firmenkundengeschäft der Baden-Württembergischen Bank, der Landesbank Baden-Württemberg sowie der ABN AMRO Bank Deutschland tätig. „Asien gewinnt als strategische Zielregion im Auslandsgeschäft der deutschen Mittelständler an Bedeutung. Vor allem die in vielen Ländern Asiens geplanten Investitionen in Infrastrukturmaßnahmen bieten positive Perspektiven. Anfragen nach Exportfinanzierungen oder Projektfinanzierungen mit supranationaler Beteiligung nehmen auch bei uns zu. Dass immer mehr mittelständische Unternehmen in Asien aktiv werden möchten, ist erfreulich. Ich freue mich auf den Austausch, die Impulse und die Zusammenarbeit im OAV.“



**Dr. Arnd Nenstiel** ist seit September 2016 Vorsitzender der German Agribusiness Alliance/Arbeitsgruppe Agrarwirtschaft beim OAV sowie Mitglied im Präsidium des OAV. Dr. Nenstiel wurde zum 1. Mai 2015 als Global Head Agricultural Policy & Stakeholder Affairs für die Division Crop Science der Bayer AG ernannt und ist Mitglied des Konzernführungskreises der Bayer AG. In dieser Rolle leitet er ein weltweit tätiges Team, das für die politische Interessensvertretung und das Management der Beziehungen zu wichtigen Stakeholdern entlang der landwirtschaftlichen Wertschöpfungskette verantwortlich zeichnet.

„Innovationen in der Landwirtschaft können dazu beitragen, künftige Herausforderungen wie den Klimawandel oder Ressourcenknappheit zu bewältigen. Über die Arbeitsgruppe Agrarwirtschaft/German Agribusiness Alliance beim OAV haben wir die

Möglichkeit, gemeinsam mit den Partnerländern Ansätze zu entwickeln, die nachhaltig zur Entwicklung des Agrarsektors in Asien beitragen können.“

**Dr. Bernd Laber** ist seit Anfang 2016 Bereichsvorstand für Trade Finance and Cash Management sowie verantwortlich für Financial Institutions der Commerzbank AG. Seit 1994 ist er im Hause der Commerzbank tätig. Nach mehreren Stationen im In- und Ausland war er seit 2008 Bereichsvorstand für das internationale Firmenkundengeschäft der Commerzbank.



„Mit dem OAV ist die Commerzbank seit vielen Jahren verbunden und nutzt diverse Möglichkeiten der Zusammenarbeit. Besonders hervorzuheben sind länderspezifische Veranstaltungen (z.B. Präsentation der Commerzbank Studie zu Bangladesch in Kooperation mit dem OAV in den Räumlichkeiten der Commerzbank, Hamburg) und die sehr informativen Länderausschusssitzungen, die – meist unter Beteiligung der deutschen Botschafter – ein- bis zwei Mal jährlich stattfinden.“

Als Commerzbank streben wir eine intensivere Nutzung des OAV als Multiplikator an, welche es ermöglicht, eine noch stärkere Wahrnehmung über etablierten Kundenbeziehungen hinaus zu generieren. Dies kann durch eine verstärkte Präsenz von Commerzbank Research und anderen Publikationen/Schaltung von Werbung in OAV Medien (Web-Site, Newsletter etc.) erreicht werden.

Gerne beteiligen wir uns auch an Diskussionsforen zu übergeordneten Themen, die die asiatische Wirtschaft und Politik betreffen.“



# Der internationale Wettbewerb um strategische Großprojekte braucht neue Impulse

*Die deutsche Außenwirtschaftsförderung ist gut aufgestellt. Gleichwohl trifft die hiesige Wirtschaft immer öfter auf Herausforderungen, denen mit den bisherigen Mitteln nicht ausreichend begegnet werden konnte. Dazu zählen insbesondere Megaprojekte im Ausland, bei denen die Konkurrenz substantiell politisch begleitet und unterstützt wird. Die Bundesregierung hat hierfür eine Strategie beschlossen, die die Wettbewerbsbedingungen auch für Anbieter aus Deutschland verbessern soll.*

Die deutsche Außenwirtschaftsförderung hat sich grundsätzlich bewährt. Die Exportkredit- und Investitions Garantien des Bundes und die politische Flankierung leisten einen Beitrag, der sich im Engagement der deutschen Wirtschaft im Ausland widerspiegelt. Das Volumen der Exporte ist beachtlich. Die Zahl der Länder, in denen deutsche Unternehmen einen Beitrag leisten, ist sehr groß. Allerdings gibt es eine besondere Herausforderung für die deutsche Wirtschaft: Wir stellen immer wieder fest, dass sie im Wettbewerb um sehr großvolumige langfristige Projekte im Ausland nicht optimal aufgestellt ist. Die Konkurrenz – vor allem aus Asien – wird hier oft systematischer politisch unterstützt und kann umfassendere Finanzierungsangebote vorweisen. Diese Form der Unterstützung konnte das deutsche Förderinstrumentarium deutschen Anbietern bislang so nicht anbieten.

Mit dem Beschluss des vom Bundesminister für Wirtschaft und Energie vorgelegten Strategiepapiers „Neue

Impulse für den internationalen Wettbewerb um strategische Großprojekte – Chancen für Deutschland verbessern“ vom 5. Oktober 2016 steuert die Bundesregierung hier gegen. Bundesminister Gabriel bemerkte dazu ganz richtig: „Mit den im Kabinett verabschiedeten Maßnahmen stärken wir die Wettbewerbssituation deutscher Unternehmen bei strategischen Großprojekten im Ausland.“ Er wies aber auch auf die dafür notwendigen Anstrengungen hin: „Hierfür werden wir uns innerhalb der Bundesregierung sowie zwischen Bundesregierung und Wirtschaft noch besser koordinieren und die bestehenden Förderinstrumente noch stärker auf den Bedarf deutscher Unternehmen fokussieren.“

Das Strategiepapier sieht vier Maßnahmenbündel für großvolumige Auslandsprojekte vor, die im strategischen Interesse der Bundesrepublik Deutschland liegen.

**Mit dem ersten Maßnahmenbündel verbessern wir die Koordinierung der**

**Unterstützung.** Hierbei geht es insbesondere um die politische Flankierung von Projekten im strategischen Interesse der Bundesregierung. Das Bundeskabinett hat Staatssekretär Machnig aus dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) dafür zum Koordinator für Auslandsprojekte im strategischen Interesse der Bundesrepublik Deutschland ernannt. Er ist damit der politische Ansprechpartner für Regierungen im Ausland und aber auch für die deutsche Wirtschaft. Andererseits sorgt der Koordinator für eine noch effizientere Abstimmung der politischen Flankierung innerhalb der Bundesregierung. Im BMWi wird dazu eine Stabsstelle eingerichtet, die den Koordinator unterstützt. Diese umfasst Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der mit der Außenwirtschaftsförderung befassten Bundesministerien. Die Abstimmung, ob ein Vorhaben als Auslandsprojekt von strategischer Bedeutung für die Bundesrepublik Deutschland eingeordnet wird, erfolgt zwischen den Bundesressorts. Die endgültige Entscheidung

wird jeweils im Einzelfall durch einen besonderen Interministeriellen Ausschuss getroffen. Entscheidungskriterien sind beispielsweise ein besonderes Projektvolumen mit umfangreichen Folgeaufträgen oder technologiepolitische Aspekte. Die Entscheidungen über die Bundesgarantien selbst fallen weiterhin in den dafür zuständigen Gremien. Für einzelne Projekte wird eine Task-Force eingerichtet, deren Experten Lösungsvorschläge zur Unterstützung geben. Mit dieser Struktur stellen wir sicher, dass Dritte einen kompetenten Ansprechpartner haben und außerdem die internen Prozesse reibungslos funktionieren.

**Das zweite Maßnahmenbündel betrifft die bestehenden Außenwirtschaftsförderinstrumente.** Diese werden flexibilisiert und im Einzelfall noch attraktiver gestaltet. Zusätzlich können unter bestimmten Voraussetzungen Machbarkeitsstudien finanziert werden. Wenn die Wettbewerbssituation es erfordert, können die Garantien des Bundes auch zu 100 Prozent, d.h. unter Verzicht auf den üblichen fünf- bis zehnzehnten Selbstbehalt, übernommen werden. Damit erleichtern wir die Finanzierung der Projekte. Außerdem erweitern wir den Anwendungsbereich der Garantien für „ungebundene“ Finanzkredite (UFK). Diese nicht an deutsche Lieferungen und Leistungen gebundenen Finanzkredite können nun auch bei strategischen Großprojekten eingesetzt werden. Bereits umgesetzt haben wir auch die im Strategiepapier angekündigte erweiterte Berücksichtigung von ausländischen Zulieferungen bei Exportkreditgarantien. Hierfür wurde ein neues, vereinfachtes Zwei-Stufen-Modell eingeführt – die sogenannte „49 PLUS Regelung“. Damit können Auslandsanteile von bis zu 49 Prozent (also lokale Kosten, die im Bestellerland entstehen sowie Zulieferungen aus Drittländern) ohne weitere Begründung in der Deckung durch eine Exportkreditgarantie berücksichtigt werden. Bei Auslandsanteilen über 49 Prozent ist eine entsprechende Begründung notwendig, über die Deckung wird im Einzelfall entschieden. Das bewährte Voranfrageverfahren – also die Vorab-Prüfung durch den Bund, ob erhöhte Auslandsanteile in der Deckung

berücksichtigt werden können – wird auf Wunsch weiterhin durchgeführt. Dies bietet den Exporteuren die notwendige Planungssicherheit.

**Das dritte Maßnahmenbündel sieht Verbesserungen bei den Finanzierungsinstrumenten für strategisch relevante Projekte im Einzelfall vor.** In sogenannten „Matching-Situationen“ können KfW-Mittel zur Verfügung gestellt werden. „Matching“ bezeichnet eine Konkurrenzsituation, in der Anbieter außerhalb der OECD Finanzierungen zu Konditionen anbieten, die günstiger sind als von den OECD-Vorgaben gestattet. Unter bestimmten Voraussetzungen erlauben die OECD-Vorgaben hier als Reaktion ein Angebot zu vergleichbaren Konditionen. Dies erfolgt auf Grundlage der vom OECD-Konsensus vorgesehenen „CIRR“ (Commercial Interest Reference Rate). Diese wird abgeleitet aus den Refinanzierungskosten des Staates in der entsprechenden Währung mit einem Aufschlag von einem Prozent als Festzinssatz. So wird sowohl der notwendigen Flexibilität als auch den Vorgaben der EU und des Haushalts Rechnung getragen. Darüber hinaus können auch großvolumige, durch Exportkreditgarantien gedeckte Kredite im Einzelfall bei der KfW refinanziert werden.

„Neue Impulse für den internationalen Wettbewerb um strategische Großprojekte – Chancen für Deutschland verbessern“

**Das vierte Maßnahmenbündel zielt auf die Intensivierung internationaler Initiativen, mit denen die nationalen Schritte verstärkt werden.** Die Bankenregulierung nach Basel III und Basel IV begleiten wir im Hinblick darauf, ob die Vorgaben auch im Sinne der Außenwirtschaftsförderung sind. Ein erster wichtiger Punkt konnte dabei schon sichergestellt werden: Hermesgedeckte Forderungen werden dort künftig nicht mehr wie normale

Kredite betrachtet. Staatliche Exportkreditgarantien werden gesondert untersucht, weil sie geringere Ausfallrisiken haben. Damit erleichtern wir es, Finanzinstituten die Exportkredite mit Eigenkapital zu unterlegen.

Ein wichtiges Anliegen ist der Bundesregierung auch der Outreach, also das Vermitteln von OECD-Vorgaben für Nicht-OECD-Mitglieder. Grundsätzlich wäre der Beitritt weiterer Nicht-OECD-Staaten zu den OECD-Vorgaben für Exportkreditgarantien ein pragmatischer Schritt, um einheitliche Wettbewerbsbedingungen zu schaffen. Deshalb werben wir hierfür insbesondere gegenüber China. Brasilien ist diesen Weg schon in der Vergangenheit gegangen: Das Land hat die Vorgaben für Flugzeugexportkredite (Sector Understanding on Export Credits for Civil Aircrafts) mitverhandelt und ist ihnen beigetreten. Daneben sieht das Strategiepapier auch das Erarbeiten neuer Exportkreditvorgaben mit den Nicht-OECD-Mitgliedern vor. Hieran arbeitet die International Working Group on Export Credits, in der die OECD-Teilnehmer mit Nicht-OECD-Ländern wie China, Brasilien und Indien Vorgaben für Exportkreditgarantien aufstellen. Auch dies ist ein wichtiger Schritt für gleiche Rahmenbedingungen mit Wettbewerbern außerhalb der OECD.

Mit den Maßnahmenbündeln des Strategiepapiers verbessern wir die Unterstützung für großvolumige Projekte maßgeblich. Die Wettbewerbsbedingungen für deutsche Anbieter werden gegenüber der ausländischen, meist asiatischen Konkurrenz bei strategischen Großprojekten im Ausland deutlich gestärkt. Es geht uns auch um den intensiven Dialog mit den Unternehmen, um eine längerfristige und strategischere Herangehensweise an künftige strategische Großprojekte zu gewährleisten.

→ [www.bmwi.de](http://www.bmwi.de)



**Brigitte Zypries**  
ist seit Ende Januar  
2017 Bundeswirtschaftsministerin.

# „Wirtschaftsgürtel entlang der Seidenstraße“: Neue Perspektiven für die Schiene

Die Seidenstraße als eine der ältesten Handelsrouten der Welt erlebt seit einigen Jahren eine Renaissance. Begriffe wie Neue Seidenstraße, Silk Road oder neuerdings auch die von der chinesischen Regierung verkündete One Belt One Road Initiative (OBOR) sind mittlerweile in aller Munde. Als internationaler Transport- und Logistikdienstleister arbeitet die Deutsche Bahn an der Entwicklung dieses bedeutenden Infrastrukturprojekts aktiv mit und sieht hier für die Bahn große Chancen.

Die Eisenbahn gestaltet seit knapp 200 Jahren Mobilität, Fortschritt und Wachstum. Mit ihrem Ursprung in England hat sie in vielen Ländern neue Räume und Handelsrouten erschlossen. Im 21. Jahrhundert ist die Bahn starkes Rückgrat der jeweiligen Schlüsselindustrien und Verkehrsmittel für zig Milliarden Menschen pro Jahr. Nur ein Beispiel: Allein in Deutschland nutzen jedes Jahr rund 2,7 Milliarden Menschen die Bahnen und Busse der Deutschen Bahn.

Es ist offensichtlich: Weltweit erleben wir eine Renaissance der Schiene. Ob es die steigende Nachfrage nach klimafreundlichem Verkehr, die wachsende Urbanisierung oder der demografische Wandel ist: Die großen Veränderungen machen deutlich, dass an einer starken Schiene kein Weg vorbei führt.

Gleichzeitig verändern sich die Mobilitätsbedürfnisse im digitalen Zeitalter fundamental und die Deutsche Bahn (DB) arbeitet daran, für ihre Kunden in rund 130 Ländern Mobilitäts- und Transportlösungen intelligent und einfach zu managen. Die Zeiten jedenfalls, in denen wir ein reines Eisenbahnunternehmen waren, sind lange vorbei.

Die Geschichte der Seidenstraße reicht weit zurück. Die erste Karawane soll etwa um das Jahr 100 vor Christus mit Seide im Gepäck von Chinas alter Hauptstadt Chang'an, heute Xi'an, Richtung Europa gestartet sein. Doch die Chinesen handelten nicht nur mit Europa, sondern auch mit den angrenzenden asiatischen Reichen. Und das Netz von Karawanenstraßen durch Vorder- und Zentralasien wurde immer dichter. Vorwiegend nutzten Kaufleute diese Wege um Seide, Gewürze, Glas, Porzellan, Güter des täglichen Bedarfs von einem Ort zum anderen zu bringen. Die Seidenstraße verlor im 20. Jahrhundert an Bedeutung. Andere Verkehrswege wie die Schifffahrt rückten in den Vordergrund. Seit einigen Jahren erfährt der Wirtschaftsgürtel entlang der ehemaligen Seidenstraße jedoch wieder eine Renaissance.

Für die DB als internationaler Transport- und Logistikdienstleister schafft die Entwicklung des Wirtschaftsgürtels in zweierlei Hinsicht neue Perspektiven: Erstens steigt die Nachfrage nach Gütertransporten per Eisenbahn und zweitens ist das Know-how der DB bei der Errichtung der Infrastruktur gefragt.

## 1. Güterverkehr per Eisenbahn

Die DB leistete Pionierarbeit bei der Entwicklung von Eisenbahntransporten zwischen China und Europa. 2008 empfing die DB den ersten Containerzug aus Peking in Hamburg. Der erste reguläre Containerzug rollte Ende März 2012 ab Chongqing nach Duisburg. In Richtung China beliefert die DB zusammen mit Partnerbahnen bereits seit 2011 im Auftrag der BMW Group das Automobilwerk in Shenyang. BMW hat erst kürzlich den Vertrag mit der DB für die Beförderung von Fahrzeugteilen aus den Werken Leipzig und Regensburg über die transsibirische Route verlängert.

Aktuell bedient die DB zwei Routen, eine weitere über den Kaukasus ist im Aufbau (siehe Grafik). Hierzu sind wir mit internationalen Partnern im Gespräch wie beispielsweise mit der Georgischen Bahn. Erst kürzlich wurde eine Kooperationsvereinbarung unterzeichnet. Der Trend zeigt, dass Kunden immer mehr nach Transportlösungen mit der Eisenbahn fragen. Vor allem die Verknüpfung von Straße und Schiene nimmt an Bedeutung zu. Der Vorteil ist, dass zum Beispiel die Züge zwischen China und Deutschland mit 12 bis 16 Tagen doppelt so schnell unterwegs sind wie per Schiff. Vor allem

## Transeurasische Landbrücke als Transportalternative

2020: DB transportiert 100.000 Container auf der Schiene zwischen China und Deutschland



- Seit 2011 **wöchentliche Containerzüge**
- September 2016: **35.000 Container** im DB Verkehr auf Nord- und Südroute
- **12 bis 16 Tage Fahrt** für **10.000** bzw. **13.000 Kilometer**
- **Neue Seidenstraße** soll Zentralasien über Westasien und Mittleren Osten mit Europa verbinden

Quelle: Deutsche Bahn

Stand: Dezember 2016

der Westen Chinas ist so viel schneller zu erreichen. Aber auch Gütertransporte aus anderen Ländern wie Taiwan, Japan und Südkorea können per Feederschiff an die Landbrücke anknüpfen.

Ein entscheidender Erfolgsfaktor ist dabei zunehmend die Digitalisierung. Unternehmensübergreifende Kommunikationsportale für Logistikaufträge bei der Vorbereitung und Durchführung von grenzüberschreitenden Transporten sorgen für schlankere Abläufe und eine größere Transparenz mit einer geringeren Fehlerquote. Der digitale Frachtbrief muss auch im Bahnverkehr Standard werden, denn die Zukunft im Logistikbereich hat wie in der Industrie längst begonnen. Die Chancen der Digitalisierung gilt es auch im Logistikbereich optimal zu nutzen, um flexible und höchst effiziente Gütertransporte zu ermöglichen.

## 2. Eisenbahninfrastruktur

China unternimmt gewaltige Anstrengungen den Seidenstraßengürtel wiederzubeleben und hat 2013 unter den Namen „One Belt One Road“ (OBOR) eine neue Initiative gestartet. China will über die Initiative in Drittländern Infrastrukturmaßnahmen gestalten und so in mehr als 65 Ländern aktiv werden. Zur Finanzierung hat China einen Fond in Höhe von 40 Milliarden Dollar gebildet und gleichzeitig die „Asia Infrastructure Investment Bank“ (AIIB) mit 100 Milliarden Startkapital ins Leben

gerufen. Am 29. Juni 2015 unterzeichneten Vertreter aus 57 Ländern die Gründungsurkunde der AIIB in Peking. Unter anderem auch Deutschland, Frankreich, Italien und das Vereinigte Königreich haben als nichtregionale Mitglieder die Gründung der neuen Entwicklungsbank unterstützt. Insgesamt sollen die euroasiatischen Verkehrswege den Bedingungen der neuen Wirtschaftsentwicklung angepasst werden und Asien und Europa wirtschaftlich näher zusammenbringen.

Auch in Südeuropa ist die DB aktiv und hat beispielsweise im November 2016 mit der Reederei WWL ein Joint Venture gegründet, um den Hafen Monfalcone zum Automobilhub an der Adriaküste zu entwickeln. Damit kann die Transportzeit Richtung Asien um bis zu acht Tage verkürzt werden.

Das Knowhow der DB ist weltweit gefragt. Nicht nur internationale Firmen aus China und anderen asiatischen Ländern fragen nach Beratungsleistungen an. Die DB unterstützt mit ihrem Ingenieur-Know-how seit 50 Jahren verkehrsspezifische Infrastrukturprojekte. Die DB-Tochterfirma „DB Engineering & Consulting GmbH“ (DB E&C) bietet Infrastruktur-, Mobilitäts- und Transportlösungen in Deutschland und weltweit an und zählt zu den führenden Dienstleistern für Ingenieur und Beratungsleistungen im Verkehrsbereich. Die Firma beschäftigt rund 4.000 Mitarbeiter aus 66 Nationen. Ähnlich wie in der Logistik

spielt auch bei der Planung und Umsetzung von Infrastrukturprojekten die Digitalisierung eine immer größere Rolle. Das Beherrschen und Verknüpfen von Daten und Schnittstellen ist maßgeblich für nachhaltigen Geschäftserfolg. Die DB E&C übernimmt die Technologieführerschaft für ausgewählte Leistungen der Infrastrukturplanung und -realisierung wie beispielsweise bei der vorausschauenden Instandhaltung von Infrastruktur und Fahrzeugen, beim Building Information Modeling (BIM), beim stationären und dynamischen Laserscanning, dem Einsatz von Multicoptern oder dem Georadar, der zerstörungsfreie Information über die Bodenbeschaffenheit. Der Einsatz digitaler Technologien stärkt die Markt und Angebotspositionierung des Unternehmens und erhöht bei der Projektabwicklung die Qualität und Effizienz.

Im Rahmen der One Belt One Road Initiative kann sich die DB eine Zusammenarbeit sowohl mit chinesischen Investoren als auch mit anderen Staaten vorstellen, die ebenfalls Projekte entlang der Seidenstraße verfolgen. Zum Beispiel arbeitet die DB E&C mit der Russischen Eisenbahn seit März 2014 erfolgreich in Serbien zusammen. Die Maßnahmen entlang der Seidenstraße helfen, neue Transportrouten auf der Schiene für den Kunden zu erschließen.

Im vergangenen Jahrzehnt sind im euroasiatischen Raum sehr viele Aktivitäten gestartet worden, um die Verkehrsinfrastruktur weiter zu stärken. Unter dem Begriff „Seidenstraße“ lassen die neuen Verkehrswege zu Lande oder See den euroasiatischen Raum zusammenwachsen. Die Entwicklung des „Wirtschaftsgürtels entlang der Seidenstraße“ schafft neue Perspektiven für die Schiene und weit darüber hinaus. Die DB jedenfalls ist bereit, die neuen Verkehrswege im 21. Jahrhundert mitzugestalten.

→ [www.deutschebahn.com](http://www.deutschebahn.com)



**Dr. Rüdiger Grube**  
war 2009 bis 2017  
Vorsitzender des  
Vorstands der Deutschen Bahn AG.



## Role of Bosch in India's "100 Smart Cities Mission"

*Bosch is a leading supplier of technology and services in India in the areas of Mobility Solutions, Industrial Technology, Consumer Goods, as well as Energy and Building Technology. Bosch is introducing this knowledge into India's 100 smart city projects that plans to be completed by 2022.*

The "100 Smart Cities Mission" initiated by Union Government of India, under Prime Minister Shri Narendra Modi, aims to build 100 smart cities across the country. Launched in June 2015, the Ministry of Urban Development published its Smart Cities Mission & Guidelines. The document comes to the conclusion that there is no single, universally accepted definition of a "smart city". It can mean different things to different people, varying from city to city and country to country.

The objective of the mission is to promote cities that provide core infrastructure and provide a decent quality of life for its citizens, a clean and sustainable environment and offer an application for smart solutions. Within this context, cities must develop plans for their urban ecosystem as well as their institutional, physical, social and economic infrastructure. Central to the ambition of a smart city are people. The focus must be on delivering improvements to cities that benefit citizens, improving the quality of life, health, opportunity as well as enabling them to engage more effectively in their communities. The benefits of smart technology must be real and felt

by citizens. For example, providing reliable power and high quality of water and sanitation, efficient transportation services, safer streets, reduced congestion and improved air quality. These are the issues citizens care about and the ultimate driving goals of any smart city.

**"... there is no single, universally accepted definition of a "smart city". It can mean different things to different people, varying from city to city and country to country."**

The government's focus is correct on developing sustainable and inclusive development in compact areas. Equally important is the ability to create programmes and projects that are replicable across both the city and beyond its boundaries in other aspiring cities. The

core infrastructure elements in a smart city are set out below. The typical features of comprehensive development in a smart city are described by the government as:

- Promoting mixed land use in area-based developments
- Housing and inclusiveness
- Creating walkable localities
- Preserving and developing open spaces
- Promoting a variety of transport options
- Making governance citizen-friendly and cost effective
- Giving an identity to the city

Applying smart solutions to infrastructure and services in area-based development, in order to make them better cities, are typically regarded as engines for growth and development, with roughly over 63 per cent of India's GDP contributed by 31 per cent of India's population living in urban areas. By 2030 urban areas are expected to house 40 per cent of India's population and contribute 75 per cent to India's GDP. Such a situation demands planning and developing of smart cities and infrastructure. This is essen-

tial to facilitate our economy's growth, while also providing an ecosystem that offers a high quality of life.

The relatively low starting rates of urbanization allow India to benefit from recent advances in technology. Advances in electrical power grids, automation and digitalization provide an opportunity for a more intelligent approach to developing our cities. These advances allow us to get more from our existing infrastructure and ensure that we maximize what we get out of "new" infrastructure.

The Ministry of Urban Development has so far finalized a list of 60 cities for the smart city implementation initiative in three stages from the list of 100 cities which were selected earlier through a city challenge competition. The remaining 40 cities are expected to be announced in the years 2017-2018.

A smart city vision can be delivered through phases. First, the city needs to determine its aims and objectives. These might be economic, social or safety concerns. Once those core aims have been determined, the city needs to develop social strategies or targets to deliver them. A city might set a target to create 100,000 new jobs, or to improve its air quality by 20 per cent, or deliver 200,000 new affordable homes. Once the city's aims and targets

are defined, the city will work towards developing technical strategies such as energy, urban mobility, water and waste management to help the city meet its objectives. It is the integration of these technical strategies that provide real opportunities to deliver the smart 30 per cent. For example, integrating transport and energy strategies to deliver an e-bus rapid transit scheme delivers better access services, reduced energy consumption, better air quality and a cleaner energy mix. It is also integrated with ICT to provide real time travel information and payment options as well as delivering highly efficient bus stations.

**"Smart thinking across multiple technical strategies, can deliver more efficient, coordinated services and help achieve multiple goals."**

Smart thinking across multiple technical strategies, can deliver more efficient, coordinated services and help achieve multiple goals. A smart city brings together a number of technical disciplines and strategies to deliver smarter solutions. The smart city cre-

ates value through this communication and integration between different sectors and silos in a city. The Ministry of Urban Development has identified four different smart city categories.

**Greenfield:** New construction creates the opportunity to fully benefit from smart technologies as an entire new system can be planned, integrated and delivered simultaneously. Greenfield development is also the most economical way to deliver a fully smart city. Parallel delivery allows for sharing of costs. In some cases, delivery of smart systems could even result in lower demand for infrastructure, which reduces the costs even more. For example, smart buildings with embedded energy generation and storage, could mean that less large-scale power generation is required. Full realization of "smart" requires the integration of key technical design strategies, including: energy, electricity, urban mobility, safety and security, waste and water treatment, and ICT.

**Redevelopment:** Redevelopment of a city district will create a near Greenfield opportunity as the entire constructed area of the district will be replaced with a new layout and mixed-use development. These projects will have the challenge of working with existing below ground infrastructure and possible energy and water utilization limits. Redevelopment with ...



**Green campus:** Near the Indian city of Pune lies the campus of Flame University, a private institute of higher learning with a strong focus on liberal education. Its student numbers have risen greatly since its founding in 2003, so the campus is now being expanded based on a design by **architects blocher partners and blocher partners india**. The master plan incorporates the character of the existing arrangement of buildings and expands it to include the future faculties and additional functions. The newly added buildings such as apartment buildings, the auditorium and sport facility are distributed in an open layout on the site, taking environmental aspects into account. The environmental design and orientation of the campus will have a lasting impact on the decisionmakers of the future.



The design by **HPP Architekten GmbH** reduces the urban density and give free space back to city center of Foshans Guangdong, a city with 10 million inhabitants nearby Hong Kong. It aims to provide an open space for citizens, and allows people to live a recreational life in the urban environment. Public and culture facilities will be built to attract pedestrian flow, commercial facilities can also be further stimulated in this area. The space will not only bring a positive impact on regional development, it will also increase the capability, attraction, and cohesion of the whole city. The space will become an urban area which can develop sustainably.



smarter technologies would allow for more overall development because improved efficiency could reduce overall demand for energy and water.

**Retrofit:** Retrofit is expected to be delivered across large areas (500 acres or more) and will aim to make the existing area more livable through smart technologies. Most of the existing city and infrastructure is expected to remain, thus the specific retrofitted technologies will be expected to truly deliver the extra “smart 30 per cent”. The vision expects the retrofit cities to have a high degree of smart technologies, thus delivery will likely require integration of all technical strategies.

**Pan-City:** Pan-city projects would involve the roll-out of key technologies across an entire city. The aim would be to employ smart technologies across city-wide systems that could bring the smart 30 per cent through targeted investments.

#### Activities of Bosch India

Smart cities use an integrated network of IT, big data and analytics to tackle problems regarding power and water supply, internet connectivity, e-governance and more. These smart solutions will generate large amounts of data that require an Information and Communication Technology (ICT) platform. Storing and analyzing this data is essential to improving the quality of living and enhance customer experiences. To fulfil this need and facilitate a smooth

flow of data, Bosch India provides data storage, analysis, APIs and dashboards for authorities.

Bosch India provides four smart solutions as part of the smart city initiative: Intelligent Traffic Management (ITM), Integrated Transport System (ITS), Intelligent Parking Management (IPM) and Citizen Safety and Security (CSS).

“Smart cities use an integrated network of IT, big data and analytics to tackle problems regarding power and water supply, internet connectivity, e-governance and more.”

The ITM, an efficient traffic management system, aims to reduce road accidents, increase average traffic speed and reduce environmental pollution. Cameras at traffic light junctions can detect traffic rule violations and generate e-challans using a number plate recognition system. Commuters also receive live updates on road and traffic conditions through Know Your Road (KYR) app provided by Bosch, which uses smart phones to collect information on road quality and speed profiles.

Commuters can track public transport buses and check expected times of arrival in the Integrated Transport System (ITS). Additional features such as panic buttons and passenger information systems also form a part of the solution. This smart solution collectively helps public transport corporations provide a safe, profitable and commuter friendly environment to citizens.

With the Intelligent Parking Management (IPM) system in place, citizens can book parking slots and receive real-time information about parking spaces. IPM systems use cameras, electromagnetic sensors and an automatic number plate recognition system to collect information about a parking spot and its user. This smart solution by Bosch India provides a convenient platform for citizens to find a parking spot in the city.

The Citizen Safety and Security (CSS) system provides continuous and real-time surveillance of public areas. During an emergency, the radio dispatch system coordinates with police, security and fire departments to tackle the issue strategically.

All the smart solutions i.e. ITM & CSS, ITS and IPM have been deployed by Bosch to prove successful working of these technology solutions in the Indian conditions with all the challenges and peculiarities.

Smart cities are also equipped with a smart grid technology system, intelligent garbage disposal systems and a

range of sensors. In a smart grid technology system, a smart meter tracks our energy usage and automatically notifies the operator when a problem arises. Garbage disposal systems are enhanced by installing sensors on trash containers that send real-time information about the garbage level to the collection system. Vibration-deformation sensors, atmospheric agent sensors, and temperature and humidity sensors monitor building condition, pollution levels and environmental conditions in a smart city.

#### German activities

The Confederation of Indian Industries (CII) has facilitated formation of a German consortium led by Siemens along with Bosch, KfW, Deutsche Bank, Wabag, Atos and Shapoorji Pallonji to ensure that cities can access cutting edge technology and concepts related to smart cities. It has purposefully weaved in the factor of work-packages, thus offering flexibility to ensure cities and states can determine what is most important to them. The consortium believes this approach not only allows for effective integration but also has flexibility to adapt to city needs and circumstances. Different methodologies for making cities smart can be used for different smart city typologies that are Greenfield, retrofit, redevelopment or pan city. The consortium is committed to a smart city mission, and the same is being demonstrated in the work already done in tailoring a response specific to the smart city mission.

“The focus of this partnership is to tackle existing problems such as housing shortages, poor water and energy supply and overburdened infrastructures, ...”

The one-day conference “100 Smart Cities in India” held in Berlin on June 3, 2016, brought policymakers and representatives from India and Germany to discuss the partnership between the two countries on this project. The Federal Building Ministry of Germany will be providing support to implement the smart city programme in three cities: namely Bhubaneswar, Coimbatore and Kochi. The focus of this partnership is to tackle existing problems such as housing shortages, poor water and energy supply and overburdened infrastructures, and involves German companies to implement smart city concepts in all three cities.

In July 2016, German Ambassador to India Dr Martin Ney, along with a German industry delegation, met with Chief Minister of Orissa Sri Naveen Patnaik, Governor Dr SC Jamir and Housing & Urban Development Minister Sri Pushpendra Singh Deo to support the smart city programme in the

capital city Bhubaneswar. The German Ambassador met former Chief Minister of Tamil Nadu, Chief Secretary and Urban Secretary in Chennai to extend the support of German Government in implementing Coimbatore Smart City. Later he also met Mayor and Commissioner of Coimbatore reiterating the same commitment given to the Chief Minister. The Ambassador visited Kochi as well to meet the Minister responsible for Urban Development, Mayor of Kochi, CEO and MD of Cochin Smart Mission Ltd. Dr Ney announced Germany’s support to Kochi Smart City implementation and also inaugurated the workshop by the German consortium along with Cochin Smart Mission Ltd.

After the visit of Ambassador Dr Ney, the German consortium has been actively following up with the three cities of Bhubaneswar, Coimbatore and Kochi. A technical workshop has also been conducted with the stakeholders of Bhubaneswar and Coimbatore.

→ [www.boschindia.com](http://www.boschindia.com)



**Dhiraj Wali**, Vice President, Robert Bosch Engineering and Business Solutions Limited. Prior to that, he was the Managing Director of Bosch Chassis Systems India Limited, Pune.

Mr Wali is an engineering professional with almost 30 years of work experience.



## „AG Infrastruktur Asien-Pazifik“

*Durch die Einrichtung einer neuen Arbeitsgruppe wird der OAV in Zukunft seine Mitgliedsunternehmen aus dem Bereich Infrastruktur bei ihren Aktivitäten in der Region Asien-Pazifik unterstützen.*

Die Themen Infrastruktur, Konnektivität und Urbanisierung gehören zu den weltweiten Megatrends – vor allem auch in Asien-Pazifik. Der Gesamtkomplex umfasst dabei ein breites Spektrum an Einzelfacetten: von der Planung von Verkehrswegen (inklusive Straßen, Brücken, Flug- und Wasserhäfen) über den Bau von Wohngebieten und Industriezonen bis hin zur Herausforderung einer zukunfts-festen Energiegewinnung und -verteilung. Hinzu kommen nachhaltige Mobilitäts- und Transportlösungen. Viele asiatische Länder weisen auf diesen Feldern erhebliche Mängel auf. Eine unzureichende Verkehrsinfrastruktur und eine mangelhafte Energieversorgung erschweren auch das Engagement ausländischer Unternehmen und hemmen somit die wirtschaftliche Entwicklung dieser Länder.

Zur Behebung dieser Defizite steigen die Infrastrukturinvestitionen in den Schwellenländern Asiens seit einiger Zeit kräftig an. Maßgeblich gefördert werden die Projekte durch multilaterale Entwicklungsbanken sowie durch die bilaterale Entwicklungszusammenarbeit mit den (vornehmlich ostasiatischen) Industriestaaten. Dabei dienen groß angelegte Infrastrukturvorhaben für entwickelte Länder wie etwa Japan auch als Maßnahme zur eigenen Konjunkturbelebung. Ein weiteres Motiv der nationalen Geber besteht darin, neue Betätigungschancen für stagnierende heimische Firmen zu eröffnen und dabei die jeweilige geopolitische Einflussphäre zu erweitern.

Angesichts der strategischen Bedeutung dieser Aktivitäten und der mit ihnen einhergehenden enormen wirtschaftlichen Chancen haben eine Reihe OAV-Mitglieder den Wunsch geäußert, den Themenkomplex systematisch und branchenübergreifend zu bearbeiten. Wir möchten diesem Bedarf durch die Einrichtung einer neuen „AG Infrastruktur Asien-Pazifik“ Rechnung tragen. Primäres Ziel der Arbeitsgruppe ist es, die Potenziale deutscher Unternehmen aus dem Bau-, Ingenieurs- und Technologiebereich auszuloten, um bei der elementaren Modernisierung der Infrastruktur in Asien signifikant mitzuwirken.

Durch die AG Infrastruktur soll insbesondere dem Wunsch deutscher Anbieter, ihre spezifischen Leistungen bei den zentralen Infrastrukturprojekten wie den ländlichen und maritimen Seidenstraßen („One Belt, One Road“) und den Wirtschaftskorridoren in Süd- und Südostasien einbringen zu können, eine Plattform geboten werden.

Dies soll durch drei wesentliche Funktionen der Arbeitsgruppe erreicht werden:

- Unterstützung bei der Bildung von Netzwerken von deutschen Unternehmen untereinander sowie mit asiatischen Entscheidungsträgern
- Durchführung von regelmäßigen Arbeitssitzungen zu verschiedenen Schwerpunktthemen
- Bereitstellung von Informationen

und Kontakten zu den Märkten in den Partnerländern.

Der Austausch zwischen Unternehmen innerhalb der Arbeitsgruppe sowie mit asiatischen Entscheidungsträgern soll langfristig der Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit deutscher Unternehmen bei Infrastrukturvorhaben in Asien dienen. Voraussetzung hierfür ist, dass die verschiedenen Entwicklungsbanken sowie deutsche und asiatische Ministerien und Botschaften in die Aktivitäten der Arbeitsgruppe einbezogen und der Dialog zwischen den genannten Akteuren ergebnisorientiert intensiviert wird.

Die AG Infrastruktur wird mit einer Kick-Off-Veranstaltung zum Schwerpunktthema „One Belt, One Road“ mit dem chinesischen Botschafter bei der SIEMENS AG am 20. Februar 2017 in München gestartet. Einen Nachbericht zu der Veranstaltung finden Sie in der nächsten Ausgabe der IAP.

→ Ihre Ansprechpartner:



**Norman Langbecker**  
Regionalmanager  
Japan, Korea,  
Südpazifik  
langbecker@oav.de



**Felicitas Kaupp**  
Projektmanagerin  
kaupp@oav.de

## 3 Fragen Antworten

**Dr. Roland Busch**

Dr. Roland Busch ist Chief Technology Officer und Mitglied des Vorstands der Siemens AG. Unter anderem ist er auch für die Region Asien/Australien zuständig.



## „Deutschland, Industrie 4.0, Siemens.“

*Mit dem Fokus auf Elektrifizierung, Automatisierung und Digitalisierung hat es sich Siemens zum Ziel gesetzt, weltweit Infrastrukturen effektiver und effizienter zu machen – das gilt für Städte ebenso wie für den Energiesektor, die Industrie oder das Gesundheitswesen.*

### Was sind die derzeit attraktivsten Betätigungsfelder für deutsche Unternehmen im Bereich Infrastruktur in Asien?

**Dr. Roland Busch** : Asien ist ein dynamisch wachsender Markt, der sich aus Ländern zusammensetzt, die unterschiedliche Entwicklungsgrade erreicht haben. Vordringend beschäftigen sich alle Länder mit einem Thema: Die Bereitstellung von Infrastruktur, um künftiges Wachstum und Wohlstand möglich zu machen.

China investierte in den letzten 20 Jahren mehr als 800 Mrd. Euro in seine Infrastruktur. Zählt man die Ausgaben von Europa und Nordamerika im selben Zeitraum zusammen, übertreffen diese China immer noch nicht. Dadurch hat China massiv den Wohlstand der eigenen Bevölkerung vorangetrieben, Arbeitsplätze geschaffen und die eigene Wirtschaft weiterentwickelt. Und auch künftig wird Peking mit One Belt, One Road oder Jing, Jin, Ji den Fokus auf den Ausbau der Infrastruktur legen. In Indien sind die Weichen durch das 100-Smart-Cities-Programm ebenfalls auf den Ausbau der Infrastruktur gestellt. Wenn die Regierung Modi weiterhin an ihren ambitionierten Plänen festhält, festigt sich ein sehr interessanter Markt, vor allem für Infrastrukturanbieter.

Deutsche Unternehmen sind in Asien gerne gesehen und können durch ihre weltweiten Erfahrungen dazu beitragen, asiatische Länder in ihrer Entwicklung zu unterstützen. Das gilt für den Bau von Verkehrs- oder Schieneninfrastruktur ebenso wie bei der Energieversorgung und -verteilung.

### In welchen Ländern und in welchen Sektoren setzt Siemens aktuell Schwerpunkte?

**Dr. Roland Busch** : Siemens ist ein Unternehmen, das vor Ort Werte schaffen will. Das heißt: Wir investieren in

lokale Fertigung und schaffen damit Arbeitsplätze. Zusätzlich bilden wir vor Ort aus und fort. Denn unsere Kunden haben ganz unterschiedliche Bedürfnisse und Anforderungen, dem tragen wir Rechnung. Das gilt ebenso für die Forschung und Entwicklung, die zunehmend auch in unseren regionalen Märkten passiert. In China haben wir beispielsweise 2016 zwei Forschungszentren eröffnet, die sich ausschließlich der Digitalisierung widmen. Der Plan ist, dort kurzfristig mehr als 300 Experten anzusiedeln.

Wenn es um konkrete Schwerpunkte geht: Digitalisierung spielt natürlich eine große Rolle. Das merken wir vor allem in China. Dort gilt: Deutschland, Industrie 4.0, Siemens. Darauf sind wir stolz und das werden wir weiter ausbauen. In Indonesien unterstützen wir Regierung und Energieversorgungsunternehmen beim Zubau von 35GW installierter Energieerzeugungsleistung bis 2019. Momentan gehen wir Projekte für dezentrale Energieerzeugung mit einer Leistung von 500 MW an. Singapur wollen wir dabei helfen, wenn es um die Erweiterung und den Betrieb des öffentlichen Nahverkehrs geht.

### Was ist aus Ihrer Sicht notwendig, um die Rahmenbedingungen für deutsche Aktivitäten in der Region zu verbessern?

**Dr. Roland Busch** : Meine Erfahrung ist, dass deutsche Unternehmen in Asien einen sehr guten Ruf genießen. Die deutschen Botschaften und die Industrie- und Handelskammern tragen Wertvolles dazu bei, uns Unternehmen sehr gut in einem wettbewerbsintensiven Markt zu positionieren. Wenn es um Verbesserung geht, dann würde ich mich allen voran für faire Bedingungen bei Ausschreibungsverfahren aussprechen. Staatliche Interventionen beispielsweise verhindern, dass sich die beste Technologie durchsetzt.

Und das wäre zuallererst im Interesse des Auftraggebers und der Menschen, die tatsächlich davon profitieren sollten.



# Kleines Liebesmahl bei der Jungheinrich AG

Am 17. November 2016 trafen sich über 130 Mitglieder und Gäste im Rahmen des Kleinen Liebesmahls zu den Gremiensitzungen und anschließendem Buffet bei der Jungheinrich AG in Hamburg. Am Ende der Mitgliederversammlung stellte die Gastsprecherin Dr. (H.C.) Ir. Tri Rismaharini, M.T. Bürgermeisterin der Stadtregierung von Surabaya in Ost-Java, Indonesien, die aktuellen Infrastruktur-Projekte in Surabaya vor.



- 1 | OAV-Mitgliederversammlung bei der Jungheinrich AG
- 2 | OAV Young Leaders beim Kleinen Liebesmahl
- 3 | OAV-Mitglieder stimmen ab
- 4 | Dr. Sabine Stricker-Kellerer, SSK-Asia; Hans-Georg Frey, Jungheinrich AG, und Reinhard Kolvenbach, DHR International Neumann Deutschland GmbH (v.l.)
- 5 | Teilnehmer der Mitgliederversammlung
- 6 | Im Gespräch mit der Bürgermeisterin der Stadtregierung von Surabaya in Ost-Java, Dr. (H.C.) Ir. Tri Rismaharini (rechts)
- 7 | Live Cooking am „Marktstand“
- 8 | Kai Wehmeyer, Big Dutchman AG; Hans-Christian Sievers, HELM AG, und Daniel Müller, OAV (v.l.)
- 9 | Dieter Ernst, IWC-innovation and water; Jan Willem Jongert, Wacker Neuson SE; Cornelia Kunze, Edelman.ergo GmbH; Prof. Dr. Gert Bruche, Asien-Pazifik-Forum Berlin e.V.; Prof. Dr.-Ing. Axel Stepken, TÜV SÜD AG; Clas Neumann, SAP SE, und Christiane Laibach, DEG - Deutsches Investitions- und Entwicklungsgesellschaft mbH (v.l.)
- 10 | Thomas L. Schwiager, Hüpeden & Co. (GmbH & Co.) KG; Mark Baumgärtner, Fürsten-Reform; Frederik Marochow, OAV, und Birgitt Ory, Auswärtiges Amt (v.l.)
- 11 | Timo Prekop, OAV; Hans-Georg Frey, Jungheinrich AG, und Frank Brockmann, Hamburger Sparkasse (v.l.)
- 12 | Networking im Anschluss an die Mitgliederversammlung



# Colombo auf dem Weg zur Smart City

*Sri Lankas Hauptstadt will sich fit machen für das 21. Jahrhundert. Die Regierung hat dafür das Megapolis-Projekt ausgerufen. Dabei verlässt sie sich auch auf deutsches Know-how.*

Sri Lankas Hauptstadt Colombo ist seit Jahrhunderten ein Knotenpunkt des Seehandels im Indischen Ozean. Die Insel bietet im Westen einen natürlichen Hafen, den etwa die Portugiesen und später die Briten im 16. und 17. Jahrhundert kontinuierlich ausgebaut haben. So finden sich im Stadtzentrum heute neben britischen Kolonialbauten moderne Büro-, Apartment- und Bankgebäude wie zum Beispiel das World Trade Center Colombo.

Doch das moderne World Trade Center ist nur eine Seite der Medaille. Seit Jahren verzeichnet die für südasiatische Verhältnisse kleine Stadt ein schnelles Wachstum. Die Stadt hat gerade einmal 700.000 Einwohner. Wenn man die Vorstädte mitrechnet, sind es zwei Millionen. Doch die Infrastruktur ist überlastet. Staus und Stromausfälle sind an der Tagesordnung. Im Osten der Stadt sind Slums entstanden, in denen rund 70.000 Menschen leben.

## Chaotisch und versteckt

Colombo ist eine typische südasiatische Stadt. Die Verstädterung verläuft dort oft chaotisch und versteckt, wie es in einem aktuellen Bericht der Weltbank zum Thema Urbanisierung in Südasiens heißt. Chaotisches Wachstum zeigt sich vor allem durch die Existenz von Slums und die Zersiedelung der Stadtränder. Versteckt

ist Urbanisierung, wenn die Verwaltungen nur unzureichende Statistiken und Kenntnisse über die wilden Siedlungen am Stadtrand hat. Niemand weiß genau, wie viele Menschen in den Slums wohnen und welcher Bedarf an sanitären Einrichtungen, Trinkwasser oder Elektrizität besteht. Hinzu kommt das tropische Klima mit immer wieder auftretenden Taifunen und Überschwemmungen, die die Bewohner regelmäßig auf die Probe stellen.

„Chaotisches Wachstum zeigt sich vor allem durch die Existenz von Slums und die Zersiedelung der Stadtränder.“

Auf dem Index der attraktivsten Städte der Welt, den die Economist Intelligence Unit jährlich erstellt, liegt Colombo 2015 im internationalen Vergleich auf Rang 127 von insgesamt 140 Städten. Das Ranking wird anhand folgender Kriterien erstellt: Stabilität, Gesundheitswesen, Kultur, Umwelt, Bildung und Infrastruktur. Nur Bangladeschs Hauptstadt Dhaka schneidet im regionalen Vergleich schlechter ab (Platz 139 von 140).

## Megapolis-Projekt

Doch Colombo habe viel Potenzial, so ein Sprecher der Weltbank im Interview mit der Deutschen Welle. Die Hafenstadt liege geostrategisch günstig auf halber Strecke zwischen Europa, Afrika und Ostasien. Sie könnte zu einem internationalen Wirtschaftsknotenpunkt werden. Doch dafür müsse sich die Stadt modernisieren. „Sri Lankas zukünftiger Erfolg auf dem Weg zu einem Land mit mittlerem Einkommen hängt zu einem großen Teil davon ab, wie der Großraum Colombo gemanagt und aufgestellt wird. Nicht nur innerhalb Sri Lankas, sondern regional und global“, so der Weltbanksprecher.

Sri Lankas Hauptstadt stellt sich der Herausforderung und hat dafür 2015 das Megapolis-Projekt ins Leben gerufen. 40 Milliarden US-Dollar will die Regierung unter dem Präsidenten Maithripala Sirisena and Premierminister Ranil Wickremesinghe investieren, um die Hauptstadt und die umliegenden Distrikte in den nächsten 15 Jahren zu modernisieren.

Die Stadt soll grüner werden, es soll mehr Fußgängerzonen und Parks geben, das historische Erbe soll hervorgehoben und den Slumbewohnern in der Peripherie mit „Sozialwohnungen“ geholfen werden. Außerdem hofft die Regierung, ausländische Investitionen und Unternehmen anzulocken.

## Vorausschauende Planung

Bei der Planung des Megaprojekts ist unter anderem der deutsche Technologiekonzern Siemens beteiligt. Das Unternehmen verfügt seit 2012 über ein eigenes „Zentrum für nachhaltige Stadtentwicklung“, das in London ansässig ist. Siemens hat Indien bei der von Premierminister Modi ausgerufenen Aktion beraten, 100 indische Städte zu modernisieren und für die Bürger attraktiver zu gestalten. Beste Voraussetzungen also für eine Tätigkeit in Sri Lanka, so Martin Powell, Direktor des Siemens-Zentrums, im Gespräch mit der Deutschen Welle.

„Städteplaner bei Projekten wie Megapolis müssen verstehen, dass ihre Entscheidungen rund um Infrastrukturinvestitionen weitreichende Folgen haben, und dass sie die Entscheidungen so früh wie möglich treffen müssen.“ Alles, was frühzeitig geplant und entschieden werde, müsse später nicht langwierig und teuer korrigiert werden.

Für die sogenannte technologische Masterplanung hat Siemens eine eigene Software entwickelt, mit der verschiedene Optionen und deren Folgen gegeneinander abgewogen werden können. „Wir können zum Beispiel vorhersagen, wie viel eine Umweltzone (Low Emission Zone) zur Verbesserung der Luftqualität beiträgt.“ Zugleich ließen sich Aussa-

gen über Kosten und Arbeitsaufwand treffen oder darüber, inwiefern für ein bestimmtes Projekt unpopuläre politische Entscheidungen nötig seien.

„Die Stadt braucht eine widerstandsfähige Infrastruktur und ein leistungsfähiges Verkehrssystem.“

## Skaleneffekt und Zuverlässigkeit

Besonders effektiv wird derartige Planung für Stadtviertel ab vier- oder fünftausend Wohnungen sowie Geschäften, Banken, Stromversorgung und allem, was dazugehört, erklärt Powell. Dann setzt nämlich der sogenannte Skaleneffekt ein. Im Grunde so eine Art Mengenrabatt. Wer zum Beispiel für vier Gebäude eine dezentrale Stromversorgung einrichtet, muss viel Geld in die Hand nehmen und kann dabei nur wenig sparen. Wer aber für 4.000 Häuser eine dezentrale Stromversorgung einrichtet, muss nur unwesentlich mehr investieren, bekommt dafür aber viel mehr zurück. „Dann lohnt sich die Planung richtig.“

Zwei Dinge sind für Colombo von höchster Priorität, so Powell. „Die

Stadt braucht eine widerstandsfähige Infrastruktur und ein leistungsfähiges Verkehrssystem.“ Widerstandsfähigkeit bedeutet etwa bei der kritischen Infrastruktur wie der Stromversorgung, dass sie auch unter extremen Wetterbedingungen wie Taifunen und Überflutungen weiterhin funktioniert. Nur so könne die Stadt Unternehmen gewinnen, die sicherge stellt wissen wollen, dass sie ohne Unterbrechung arbeiten können. Um das Transportsystem zu entlasten, sieht Powell keine Alternative zu einem Bahnsystem, das den Norden mit dem Süden der Stadt verbindet.

Die Vorteile für Colombo: Durch eine sorgfältige Planung im Vorfeld lassen sich kostspielige und aufwändige Nachbesserungen vermeiden. Auch Siemens erhofft sich den ein oder anderen Folgeauftrag, so Powell: „Sobald die verschiedenen Projekte ausgeschrieben werden, werden wir uns selbstverständlich auf diejenigen bewerben, bei denen wir uns Chancen ausrechnen.“

→ [www.dw.com](http://www.dw.com)



Dr. Rodion Ebbighausen ist als freier Journalist für die Deutsche Welle tätig.



# „Wir brauchen Wandler zwischen den Welten“

Die Kölner PR-Agentur Oliver Schrott Kommunikation (OSK) unterstützt seit mehr als zehn Jahren Kunden in China bei ihrer lokalen Kommunikation. Zwischen damals und heute steht nicht nur eine Vielzahl erfolgreich umgesetzter Projekte, sondern auch die Erkenntnis, dass die Strahlkraft von „made in Germany“ allein nicht ausreicht, um im Land der Mitte erfolgreich zu sein.



Die PR-Aktion von Mercedes-Benz war ausschlaggebend für die Gründung einer Dependence in Peking

Es sind 36 Fahrzeuge, die an einem Herbsttag im Oktober 2006 Paris verlassen. Ihr Ziel: Peking. Mercedes-Benz will mit dem größten Diesel-Marathon aller Zeiten beweisen, dass moderne Selbstzünder in puncto Verbrauch und Emissionen auf langen Strecken unschlagbar sind. Die Mission gelingt, Autos und Insassen bringen die zusammengenommen mehr als 500.000 Kilometer in 28 Tagen problemlos hinter sich. Auto Bild spricht von einem „Meisterstück“, die Washington Post nennt den Event gar „the most ambitious promotion of diesel cars ever“.

Erdacht, geplant und realisiert wurde die spektakuläre Langstreckenfahrt von OSK – „the only agency that has come to China by car“. Die Fahrt, die durch neun Länder und sechs Zeitzonen führte, markiert den Auftakt unseres Engagements in Ostasien. Die chinesische Wirtschaft wächst damals rasant, zudem lockt ein Markt mit mehr als einer Milliarde zunehmend kaufkraftstarker Konsumenten. Das macht das Land für Unternehmen wie Mercedes-Benz besonders attraktiv.

OSK soll fortan die PR-Kommunikation der chinesischen Dependence des Autoherstellers unterstützen. Das bedeutet unter anderem: Konzepte entwickeln, mediengerechten Content erarbeiten, Live-Formate organisieren und so den Kontakt zu Journalisten, Bloggern und anderen Multiplikatoren ausbauen. Das geschieht zunächst von Köln aus. 2009 eröffnen wir ein Büro in Peking – anfangs in einer umfunktionierten Dreizimmerwohnung, ab 2010 im Herzen des Botschafts- und Business-Distrikts Chaoyang. Heute beschäftigt OSK China 17 Mitarbeiter, darunter PR-Strategen, Motion Designer, Content Manager und Architekten aus China, Belgien, Frankreich, Kanada, den USA und Deutschland.

In der ersten Zeit geht es vor allem darum, Beziehungen zu knüpfen. In China läuft nichts ohne einen guten Draht zueinander – man muss miteinander arbeiten wollen. Stimmt die Chemie nicht, kommt es schon mal vor, dass der chinesische Partner auf einmal kein Englisch mehr versteht oder ein Caterer sich spontan krankmeldet. Auch das Verhältnis zum Hauptkunden vor Ort muss zunächst aufgebaut werden – trotz der langjährigen Beziehung zur Marke in Deutschland. OSK ist neu in China – das heißt, es muss sich auch dort erst einmal beweisen.

Ungewohnt sind auch die hohen bürokratischen Hürden sowie das komplizierte Steuer- und Rechnungssystem. Dafür braucht das Team in Peking lokale Experten, die nicht nur Chinesisch sprechen können, sondern auch Verständnis zeigen für deutsche und chinesische Verwaltungsstrukturen. Das rasant steigende Lohnniveau erschwert den Wettbewerb um das beste Personal. Gute Mitarbeiter zu halten, ist nicht leicht. Es ist durchaus üblich, dass gut ausgebildete Chinesen nach einem Jahr zwanzig Prozent mehr Lohn einfordern – und auch bekommen. Unternehmensvertreter berichten davon, dass hoch qualifizierte Arbeitnehmer beim Jobwechsel ihr Einkommen sogar verdoppeln.

Doch die aufwendige Suche nach qualifizierten, mehrsprachigen Mitarbeitern lohnt sich. Das internationale Team harmonisiert bestens – sowohl professionell als auch persönlich. Das ist wichtig, gerade in Verhandlungen mit chinesischen Partnern. Sie schätzen das ausländische Know-how, wollen aber mitsprechen. Dafür braucht man „Wandler zwischen den Welten“ – vielleicht die wichtigste Eigenschaft der Mitarbeiter vor Ort.

Auch wenn sich das Wirtschaftswachstum derzeit abkühlt: Der chinesische Motor läuft. Eine Wachstumsrate von 6,5 Prozent, die für das Jahr 2016 erwartet wird, ist für chinesische Verhältnisse zwar ein neuer Negativrekord, übersteigt das durchschnittliche Wachstum europäischer Volkswirtschaften aber deutlich. Firmen

begrüßen das „normalere“ Wachstum, macht es den Markt doch möglicherweise berechenbarer. Chinesische Konsumenten kaufen zudem munter weiter – zuletzt so viel wie nie zuvor. 100 Milliarden Euro haben sie im vergangenen Jahr allein für Luxusprodukte ausgegeben, darunter Uhren, Küchengeräte, Audio-Equipment und Autos.

Deutsche Modelle sind in China besonders beliebt. Mercedes-Benz, BMW und Audi bestreiten drei Viertel des gehobenen Fahrzeugsegments. Das Attribut „made in Germany“ hat noch immer einen hohen Wert. Ein westliches Produkt nach westlichen Standards zu präsentieren und in Deutschland gelernte Kommunikationsformate einfach zu übernehmen, reicht aber nicht. Das gilt ganz besonders für die Automobilkommunikation. Denn China ist ein eigenwilliges Land, was die Kommunikation angeht. Die Qualität trägt maßgeblich zum guten Ruf deutscher Produkte bei. Mindestens genauso wichtig ist jedoch der emotionale Bezug, den ein Produkt liefert: Entscheidend sind die Geschichten, die ein Produkt begleiten, und die Emotionen, die es transportiert.

Die E-Klasse beispielsweise, deren chinesische Premiere wir im April 2016 in Peking inszeniert haben, ist in der internationalen Kommunikation von Mercedes-Benz als „Masterpiece of Intelligence“ vorgestellt worden. Hervorgehoben wurden intelligente Sicherheitssysteme und die ausgefeilte Software. In China verknüpft OSK das Auto zusätzlich mit der jüngeren chinesischen Geschichte: Im Mittelpunkt der Präsentation steht die wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung des Landes, die weltweit einzigartig ist. Das OSK-Team will das Auto im Kontext des unerschütterlichen Innovationsdrangs präsentieren und ihm so eine positive emotionale Aura verleihen.

Es ist faszinierend zu sehen, wie chinesische Besucher die Veranstaltungen annehmen. Live-Kommunikation ist in China wichtiger als anderswo – Chinesen wollen Produkte erleben, sie anfassen und fühlen. Veranstaltungen werden aufwendig organi-

siert; Künstler, Orchester und Tausende geladene Gäste füllen ganze Stadien. Ihre Erfahrungen teilen die Gäste mit ihrem Umfeld, dokumentieren jeden Schritt in den sozialen Netzwerken. Das liegt vor allem daran, dass die Erfahrung unmittelbar ist. Die Erlebnisse sind direkt und ungefiltert und stehen in keinem kritischen Zusammenhang. Sie sind nicht reguliert, wie etwa Massenmedien, Zeitungen und Fernsehen.

Diese Erkenntnis kommt nicht von allein – sie ist das Resultat unzähliger Veranstaltungen, in deren Vorfeld das OSK-Team immer wieder deutsches Prozessbewusstsein und chinesisches Improvisationsgeschick miteinander vereinen musste.

Es sind nicht nur das internationale Team, der inhaltliche Tiefgang und die vertrauensvollen Beziehungen zu Kunden und Geschäftspartnern, die es OSK in China ermöglicht haben, einen erfolgreichen Standort aufzubauen. Es ist vor allem der tief gehende Respekt für hiesige Gepflogenheiten und die chinesische Kultur – und die Bereitschaft, sich immer wieder auf das Neue, Unbekannte einzulassen. Ob wir die chinesische Kultur verstehen? Ganz sicher nicht – es wäre anmaßend, das zu behaupten. Mit Sicherheit aber können wir sagen, dass wir eine solide Ahnung davon haben, was funktioniert und was nicht. China hat sich in den vergangenen Jahren geöffnet und massiv verändert. Das Land hat die Infrastruktur und die Kommunikation ausgebaut, und das in kürzester Zeit. Es ist spannend, Teil dieser Veränderung zu sein.

→ [www.osk.de](http://www.osk.de)



Alexander Ognibeni

leitet seit 2014 das Peking Büro von Oliver Schrott Kommunikation, Deutschlands fünftgrößter PR-Agentur. Die chinesische Tochter OSK

Public Relations Consulting (Beijing) Co., Ltd. betreut verschiedene deutsche Unternehmen aus dem Automobil- und Technologiebereich bei ihrer Kommunikation im Reich der Mitte.



# “Clearly, Cambodia is on the map now in Germany”

*Tassilo Brinzer, one of Germany's leading entrepreneurs in Cambodia, has been serving as President of the Arbeitskreis Deutsche Wirtschaft (ADW) since 2010. Together with his French and British counterparts, he co-founded EuroCham Cambodia, the local European Chamber of Commerce, in 2011 and became its Vice President. In this interview Mr. Brinzer recaps a successful year for ADW and its members, highlights business opportunities for international companies, and takes a chance on Cambodia's prospects in 2017.*

**Mr. Brinzer, how was the year for German enterprises in Cambodia? Can you tell us some success stories from both your members and the German Business Group ADW?**

“ For the ADW it has been a great year. We have more members than ever before. ADW members are very engaged in EuroCham Cambodia via its executive committee and its board of directors, and two of our members head the automotive and the construction committees of EuroCham, representing these important industries vis-a-vis the Royal Government on behalf of the European business community. We don't have many members, but they are renowned brands or successful business leaders who are very engaged in the business community.

Clearly, Cambodia becomes more widely known in Germany as an extremely business friendly destination. We see more professionals from Germany coming to work here. German premium brands are increasingly available, all top car brands but also lifestyle brands such as Hugo Boss, Puma, Nivea, Adidas or Montblanc are available in Cambodia. German products have an excellent reputation and with the market maturing fast, more busi-

ness is done with the often higher-quality, longer-lasting but also more expensive German brands. As the market moves up, German products are becoming more affordable. ”

**What major economic trends do you expect for 2017?**

“ It is difficult to foresee anything in a fast changing global and regional political and economic environment that will also influence Cambodia's economy. Certainly, construction and real estate will continue to grow, although prices might consolidate. Phnom Penh as the country's economic core will continue to expand. More business will come in as the country is in the international limelight with the World Economic Forum on ASEAN in May and the 2017 Cambodia International Business Summit earlier in February. Cambodia is on the map now as a destination not only to work, but also for an appealing lifestyle. A start-up scene is developing and the creative community is growing fast. Young Cambodians take their professional lives in their own hands and start businesses and other initiatives – these are exciting times for the country and I personally expect 2017 to provide solid continued growth. ”

**While the German Business Group assembles the ‘Who is Who’ of some of the most famous brands worldwide among its members, what about Germany's ‘Mittelstand’? In which economic sectors do you perceive most potential for German companies?**

“ Certainly in garment, tourism, in finance, in food processing, consumer goods, sustainable energy, construction, IT – pretty much all of these sectors will grow. For smaller or medium sized companies, there is room to move in, but of course for these companies, often based in the periphery of German cities, it might be more challenging to move abroad. The Cambodian business environment is very open and welcoming, but one needs to be prepared and informed when launching a business or operations here. Well positioned are those that have already business in Asia; in China or the ASEAN countries as they might understand the local business mentality better, or faster. Cambodia's industrial base also needs to diversify more to attract more of these companies. ”

**Whereas some German brands, in particular in the automobile industry, focus on selling their products in Cambodia, only very few local com-**

**panies are part of their international supply chain. What are currently major hurdles for Cambodia becoming a relevant production site for German enterprises?**

“ While manufacturing in Cambodia is highly attractive, as products made here receive preferential market access in most of the world's large economies, high tech products are not yet made here – and these products today form the core of German manufacturing. Certainly, the lack of a technically trained modern work force, a weaker infrastructure and high energy prices are the main hurdles. Many large German groups already have manufacturing operations in Thailand and Vietnam and with ASEAN moving closer together there is not much pressure at the moment to produce in a country in between. But there has been constantly rising interest from German companies in Cambodia during the last year, and we expect this to continue.

Some of these companies will hopefully outsource parts of their production to Cambodia in the future, in order to integrate them into their regional supply chain and to reduce dependencies. But it will take time. Today, there is only one German company that manufactures textile products in Cambodia for the automotive industry. ”

**On the one hand, Cambodia needs major reforms to increase its competitiveness, but what, on the other hand, can Germany – both private enterprises and the public sector – do to expand economic relations?**

“ Cambodia is already extremely open to investments, and the country offers outstanding incentives and attractive conditions to investors from any country. Although the manufacturing sector is probably not the right area at the moment for German com-

panies: construction, energy, agriculture, tourism, the creative industry are sectors in which German companies could find opportunities, and access is not difficult. The growing middle class and the envisioned middle-income status by 2030 will in addition provide opportunities for German brands and companies. Regarding reforms – every country constantly needs those in order to stay competitive, this should be an ongoing process and Cambodia is implementing many reforms already. What Cambodia needs most is better and broader education and urgently, a vocational training system to provide more and better trained workers to its economy, and to help create jobs for its young people. Many German companies would love to come here, but simply cannot find an adequate workforce yet. Germany certainly has good experience in the training sector, and German companies are already very active in this area in Vietnam and in Thailand. It would be great to see more support here from the German public sector as well. ”

**Cambodia still struggles to overcome poverty with the support of bi- and multilateral development assistance. However, sometimes one can perceive asymmetric development with serious effects on the country's natural resources. What can (German) companies do beyond their contribution to employment and tax revenue for an inclusive and sustainable development in Cambodia?**

“ As there is not much German manufacturing here, the private sector might not engage much at this stage apart from leading by example in the areas German companies are active in today. Development assistance might be reduced gradually over the coming years, and the government would automatically have more responsibility to ensure more people have access to a more equal development. As a new ge-

neration starts to move into ministries and administrative bodies there will be more efficient procedures coming into place in the future and hopefully more people can access knowledge, training and get good jobs with higher income. In Cambodia, German companies don't have a similar presence to Vietnam or Thailand, where they created a lot of jobs in many industries. ”

**Significant investments heavily depend on political stability. With 2016's experience and two elections in the next twenty months, many observers believe Cambodia is entering a long period of political contestation. How do you assess the probability of a negative effect on the economy in general and what measures could keep it minimal?**

“ Every year before and every year after an election investors are a bit more careful and take more of a wait-and-see approach. Ultimately, the smoother elections, the build-up towards them and the post-election period go, the least effect elections have on the economy. Cambodia has come a long way in the last decade and is a stable country today. In order to keep social and political stability and peace to an investor-friendly level, the economy needs to grow, jobs need to be created and incomes need to rise. In this context it is very important to spread the creation of more wealth to rural communities as well. ”

→ [www.adw-cambodia.org](http://www.adw-cambodia.org)

This interview was conducted by Dr. Markus Karbaum



**Tassilo Brinzer**, one of Germany's leading entrepreneurs in Cambodia, has been serving as president of the Arbeitskreis Deutsche Wirtschaft since 2010.





## Chancen in Sri Lanka nutzen

*Vom 5. bis 11. Oktober führte der OAV gemeinsam mit der Deutsch-Indischen Handelskammer eine Delegationsreise unter der Leitung von Honorarkonsul Thomas Kriwat, CEO der MERCMARINE Group of Companies, durch. Die Teilnehmer aus verschiedenen Branchen erhielten einen Einblick in die geschäftlichen Aktivitäten ausgewählter Unternehmen und tauschten sich mit Entscheidungsträgern aus Politik und Wirtschaft aus.*

Eine 15-köpfige deutsche Delegation aus unterschiedlichen Branchen wie Schifffahrt, Textil, Zertifizierung sowie Aus- und Weiterbildung besuchte die Demokratische Sozialistische Republik Sri Lanka, um einen Eindruck von der aktuellen Lage vor Ort und den Geschäftspotenzialen zu gewinnen, Unternehmen zu besichtigen und sich im Rahmen von Netzwerk-Veranstaltungen mit der lokalen Geschäftswelt auszutauschen. Die Reise führte nach Colombo sowie Jaffna und Kilinochchi, das ehemalige Kriegsgebiet im Norden des Landes. Im Anschluss an die Reise nahmen einige der Teilnehmer am World Export Development Forum in Colombo teil.

Beim Treffen mit dem Vorsitzenden der Sri Lanka Ports Authority und einer anschließenden Hafenbesichtigung am ersten Tag der Reise erhielten die Teilnehmer einen Einblick in die effizienten Strukturen des modernsten Hafens in Südasiens, der aktuell weiter ausge-

baut wird und dessen Warenumsatz zu 75 Prozent aus Transshipments unter anderem nach Indien besteht. Das MERCMARINE Training Center, ein vor 30 Jahren gegründetes deutsch-sri lankisches Joint Venture zur Ausbildung von Seefahrern, wurde ebenfalls besucht und stellt ein Vorzeigebispiel für deutsche Aktivitäten in Sri Lanka dar. Im Rahmen der Reise wurde die Delegation von diversen Ministern, wie dem Minister of Foreign Affairs S.E. Mangala Samaraweera, dem Minister of Megapolis and Western Development S.E. Patali Champika Ranawaka und dem Minister of Development Strategies and International Trade S.E. Malik Samarawickrema, empfangen und über aktuelle Themen und Strategien der jeweiligen Ressorts informiert. Auch bestand die Möglichkeit, individuelle Anliegen vorzubringen.

Gespräche mit der Vorsitzenden und Geschäftsführerin des Export Development Board, mit dem Präsidenten der National Chamber of Com-

merce, mit der Geschäftsführerin des Ceylon Chamber of Commerce sowie Vertretern des Board of Investment (BOI) gaben Aufschluss über Geschäftsmöglichkeiten in Sri Lanka. Vielversprechende Branchen für den Export sind unter anderem Bekleidung und Textil, Tee, Nahrungsmittel und Getränke, Kautschuk, Kokosnussprodukte, IT-Dienstleistungen sowie Diamanten und Schmuck. Ausländische Investitionen werden insbesondere im Infrastruktur- und Energiesektor nachgefragt. Bestehende Freihandelsabkommen unter anderem mit Indien und Pakistan machen Sri Lanka zu einem attraktiven Zentrum, um die Märkte in der Region zu bedienen. Im Rahmen des neuen Haushalts, der im November 2016 verabschiedet wurde, ist zudem die Einführung neuer investorenfreundlicher Gesetze geplant.

Die Besichtigung der im Jahr 1993 in einer Zone des BOI aufgebauten Produktionsstätte der deutschen Firma KRAMSKI GmbH in Katunayake in der

Nähe von Colombo gab den Delegationsteilnehmern die Gelegenheit, Fragen hinsichtlich der Gründung einer Tochtergesellschaft in Sri Lanka, der Ausbildung von Personal und weiteren praktischen Aspekten zu stellen. Diese stellt mit knapp 300 Mitarbeitern hochpräzise Werkzeuge, Hybridteile und Baugruppen für den Export her.

Auf der zweitägigen Reise in den Norden wurde die Delegation von Herrn Jörn Rohde, dem Botschafter der Bundesrepublik Deutschland, begleitet. In Jaffna fanden Gespräche mit der regionalen Handelskammer, die über 150 Mitglieder zählt, und lokalen Wirtschaftsvertretern statt. Die Fortschritte seit dem Ende des Bürgerkriegs 2009 sind zwar enorm, allerdings ist es weiterhin schwierig, von Jaffna aus Geschäfte mit dem Ausland zu tätigen. Dies liegt unter anderem an der geographischen Lage der Stadt, die über die Straße oder Eisenbahnschiene nur in einer Tagesfahrt von circa acht Stunden erreichbar ist. Der Flughafen in Jaffna ist noch nicht entwickelt; Linienflüge von und nach Colombo sowie in andere Teile des Landes werden bislang nicht täglich angeboten. Die „International Trade Fair“ im Januar 2017 soll ausländische Einkäufer nach Jaffna bringen. Branchen mit Potenzial stellen unter anderem die Fischereiwirtschaft sowie der Tourismus dar. Die Produktionsstätte von MAS Holdings im nördlichen Kilinochchi ist ein Vorzeigebispiel für eine erfolgreiche Investition nach Bür-

gerkriegslande und bietet in einer Gegend mit nahezu keiner industriellen Produktion circa 1.000, vorwiegend weiblichen, Angestellten einen Arbeitsplatz und damit die Chance auf ein besseres Leben. Der Hersteller von hochwertiger Unterwäsche sowie Sport- und Freizeitbekleidung für bekannte Marken wie Nike oder Ralph Lauren bietet neben fairen Arbeitsbedingungen auch viele soziale Anreize und Veranstaltungen für seine Mitarbeiter. Das nur wenige Minuten von der Fabrik entfernte Sri Lanka German Training Institute (SLGTI) wurde im Juli 2016 offiziell eröffnet und bietet 300 jungen, vorwiegend aus dem Norden stammenden Menschen, die Möglichkeit einer Ausbildung nach deutschem Vorbild. Projektpartner sind das Ministry of Skills Development and Vocational Training und das Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung.

Die Themen Personal und Ausbildung wurden am letzten Tag bei einem Besuch der DIMO Automobile Training School in Gamapaha weiter vertieft. Diese bietet eine fortgeschrittene technische Ausbildung, eine duale Ausbildung sowie Beratung im Ausbildungsbereich an.

**→ Weitere Informationen erteilt:**  
Barbara Schmidt-Ajayi,  
Regionalmanagerin Indien/Südasiens  
OAV – German Asia-Pacific Business Association  
Tel: 040-357559-16  
E-Mail: schmidt-ajayi@oav.de

- 1 | Besichtigung des Mercedes-Benz Centre of Excellence
- 2 | Diskussion mit dem Minister of Development Strategies and International Trade, dem BOI-Präsidenten und der Vorsitzenden des Sri Lanka Export Development Board
- 3 | Besuch der DIMO Automobile Training School
- 4 | Inlandsflug von Jaffna nach Colombo
- 5+6 | Besichtigung des Hafens in Colombo
- 7 | Heilige Stadt in Anuradhapura
- 8 | Besichtigung der deutschen Niederlassung KRAMSKI Lanka (Pvt) Ltd
- 9 | Lernen nach deutschem Vorbild: Sri Lanka German Training Institute (SLGTI) in Kilinochchi
- 10 | Besichtigung der Textilfabrik von MAS Holdings in Kilinochchi



# 2<sup>nd</sup> Young Leaders' Forum

The OAV and Hamburg Chamber of Commerce brought together young talents from business, politics, academia and non-governmental organisations at the Young Leaders' Forum the day before the 'Hamburg Summit: China meets Europe', a biennial high-level conference on Sino-European economic relations. The next conference will take place in 2018.

After the successful establishment of the Young Leaders' Forum in 2014, the Hamburg Chamber of Commerce and the OAV welcomed young experts from China and Europe for the second time. The forum, which was held one day before the 'Hamburg Summit: China meets Europe', brought together exceptional personalities from business, politics, academia and non-governmental organisations to discuss current topics within the area of Sino-European relations with high-ranking speakers.

Corinna Nienstedt, Director of the Hamburg Chamber of Commerce, and C. Michael Illies, Vice-Chairman of the OAV, welcomed the participants and pointed out the importance of close cooperation between China and Europe. They emphasised that there is no doubt that China already shapes our daily lives to a considerable extent and is even going to increase its importance and influence. Especially in the economic sphere, Germany and China have developed deep, constructive and mutually beneficial relations over the past two decades. A practical example was given by Yulong Yang, Hainan Airlines Berlin Office and Board Member of the Chinese Chamber of Commerce in Germany (CHKD). As a young representative, he gave an insight into the branch and its developments from the point view of a Chinese enterprise in Germany.

The main programme started with interactivity provided by the workshop 'China 2030: Scenarios and Strategies for European Enterprises', led by Bernhard Bartsch, Bertelsmann Stiftung. Taking into account its geopolitical influence, its economic power and its innovation potential, China's future role is uncertain in different ways. Divided into small groups, the Young Leaders focused on six scenarios and discussed China's potential development as well as possible consequences for Germany.

During the subsequent discussion round moderated by Emrah Camli, OAV, the panellists Mark Bösch, manager magazin, Alexander Özbahadır, Jungheinrich AG, and Dr Margot Schüller, GIGA Institute of Asian Studies, debated the topic of 'Challenges and Opportunities - the Future of EU-China Business Relations' and contributed three different viewpoints: a business perspective, an academic perspective and a journalist's perspective.

The presentation 'Innovations in China' by Clas Neumann, SAP SE, showed China as a front runner in the era of digitalisation. It will become the country with the world's largest R&D spending by 2020. Afterwards, the Young Leaders got the chance to meet The Honourable Kevin Rudd, who was the Prime Minister of Australia twice. The strategic importance of the new Silk Road initiative (OBOR) and the op-

portunities it holds for Sino-European cooperation were discussed. Another point of focus was the Western world's future relationship with China, the addressee of confrontational statements by Donald Trump during the election campaign in the United States, which raised questions. In this respect, Rudd emphasised the significant influence held by Xi Jinping. Rudd went on to say that Xi is managing to bolster and lastingly strengthen his power base within the Communist Party at home, especially thanks to his anti-corruption campaign. Xi would certainly find a suitable response to any confrontational messages, said Rudd.

The programme was rounded off with the closing remarks by the OAV Chairman Hans-Georg Frey and a joint dinner in the evening.

→ [www.hamburg-summit.com](http://www.hamburg-summit.com)

→ **Contact:**



**Özgül Orhan**  
Project Manager  
OAV  
orhan@oav.de



**Lisa Gathen**  
Adviser, Hamburg Summit  
Hamburg Chamber of Commerce  
lisa.gathen@hk24.de



- 1 | Corinna Nienstedt, Director of the Hamburg Chamber of Commerce, with Senator Frank Horch, Ministry of Economy, Transport and Innovation
- 2 | C. Michael Illies, Vice-Chairman of the OAV, and Yulong Yang, Hainan Airlines Berlin Office and Board Member of the Chinese Chamber of Commerce in Germany (CHKD), answering the Young Leaders' questions
- 3 | Networking break
- 4 | Young Leaders discussing a possible scenario
- 5 | The Honourable Kevin Rudd talking about his experience as Prime Minister of Australia
- 6 | Clas Neumann, SAP SE, presenting 'Innovations in China'
- 7 | The participants of this year's Young Leaders' Forum
- 8 | Young Leaders
- 9+10 | Panel discussion 'Challenges and Opportunities - the Future of EU-China Business Relations'





# 1. Studentische Südostasien-Konferenz

Vom 4. bis zum 6. November 2016 fand am Asien-Afrika-Institut der Universität Hamburg die erste studentische Südostasien-Konferenz statt. Die Konferenz wurde durchgeführt von einem Team aus 20 Bachelor-, Master- und PhD-Studenten aus den Schwerpunkten Austronesistik, Thaiistik und Vietnamistik der Abteilung Südostasien. Ziel der Konferenz war es, studentische Forschung zu Südostasien zu präsentieren und Studenten der zahlreichen Forschungsinstitute mit Südostasienbezug zusammenzubringen.

## Konzept

Südostasienwissenschaftliche Studiengänge werden an mehreren bedeutenden deutschen Universitäten angeboten; andere Universitäten haben Fachbereiche mit südostasienwissenschaftlichen Forschungsschwerpunkten. Deutschlandweit führend ist hier die Universität Hamburg mit den Lehrstühlen Austronesistik, Thaiistik und Vietnamistik. Die Südostasienwissenschaftler der verschiedenen Universitäten waren untereinander jedoch nicht vernetzt. Große Potenziale blieben ungenutzt. Auch bestanden für junge Südostasienwissenschaftler praktisch keine Möglichkeiten, ihre Forschungs-

ergebnisse außerhalb ihrer Seminare zu präsentieren. Um dies zu ändern, ergriffen Studenten der Abteilung Südostasien die Initiative und planten eine erste interdisziplinäre, studentische Südostasien-Konferenz am Asien-Afrika-Institut der Universität Hamburg. Diese Konferenz ermöglicht Bachelor-, Master- und PhD-Studenten der Südostasienwissenschaften in Deutschland, ihre Forschungsergebnisse einem größeren Publikum vorzustellen und sich untereinander zu vernetzen. Studenten der Universität Hamburg erhalten die Möglichkeit, Erfahrungen in der Durchführung einer wissenschaftlichen Konferenz zu sammeln.

Die Konferenz dient als Startpunkt zur Schaffung eines Südostasiennetzwerks. Am Folgetag der Konferenz wurde der Verein für Studenten der Südostasienwissenschaften gegründet.

## Nutzen

Nutzen für die Südostasienwissenschaften im Allgemeinen, für Studenten dieser Fachrichtung und für die Universität Hamburg: Bachelor-, Master- und PhD-Studenten der Südostasienwissenschaften wird die Möglichkeit geboten, Informationen und Ideen auszutauschen, die für ihre Abschlussarbeiten relevant sein können und neue Perspektiven für zukünftige

ge Forschung aufzeigen. Sie bekommen eine Plattform, auf der sie ihre eigene Forschung einem Fachpublikum präsentieren können. Studenten der Südostasienwissenschaften aus ganz Deutschland können sich miteinander austauschen und vernetzen, was der ganzen Fachrichtung zu Gute kommt. Auch werden die südostasienwissenschaftlichen Studiengänge unter den Studenten angrenzender Fachrichtungen bekannter und die verschiedenen Institute mit solchen Schwerpunkten auf Ebene der Studenten vernetzt. Dadurch wird der Bereich der Südostasienwissenschaften in Deutschland gestärkt: Die Forschungsqualität steigt und die entsprechenden Studiengänge werden attraktiver.

## Ergebnisse

Die Konferenz traf deutschlandweit auf großes Interesse. Mit über 100 Teilnehmern von außerhalb Hamburgs und über 40 eingereichten Abstracts wurden die Erwartungen deutlich übertroffen.

Am Vorabend der Konferenz fand ein Sektempfang statt, gefolgt von der Premiere des Films „Slab ning Keth. Tod und Geburt. – die kambodschanische Bestattung von Oma Kimlang“ der Fernsehjournalistin und Kulturanthropologiestudentin Annika Franke. Neben den zwei Keynote-Reden fanden zwölf Panels statt zu den Themen „Communities und die Natur“, „Literarische Kritik“, „Linguistik“, „Arbeits- und Menschenrechte“, „Zeitgenössische

Musik“, „Übergang in die Moderne“, „Entwicklung in ASEAN“, „Vor- und Frühmoderne“, „Gender Studies“, „Armut und Entwicklung“, „Manuskripte“ und „Identität in der Gegenwart“. Es waren Repräsentanten der verschiedenen studentischen Vereinigungen der Region Südostasiens anwesend (u.a. Vietnam, Singapur, Thailand, Philippinen). Ein Highlight der Konferenz war der Auftritt der Tanzgruppe des indonesischen Generalkonsulats im Abschlusspanel. Teilnehmende Professoren aus ganz Deutschland nutzten die Konferenz zur Suche nach Nachwuchskräften.

## Nachhaltigkeit

Von Anfang an war das Ziel, dass die Studentische Südostasien-Konferenz kein einmaliges Ereignis bleibt, sondern eine feste Institution der Südostasienwissenschaften in Deutschland wird.

Am Sonntag, den 6. November gründete sich der „Studentische Verein der Südostasienwissenschaften“. Die über zwanzig Gründungsmitglieder waren alle Teilnehmer oder Organisatoren der Konferenz. Dieser Verein wird künftig die Südostasien-Konferenzen organisieren. Die Gründungsversammlung kam überein, die nächste Studentische Südostasien-Konferenz im Mai 2017 auszurichten.

Dass Studenten aus allen fünf deutschen Universitäten mit Südostasien-schwerpunkt Mitglied im Verein sind, verdeutlicht, dass eine deutschland-

weite Vernetzung geschaffen wurde und dass das längerfristige Ziel, die Konferenz zu einer internationalen Konferenz zu erweitern, realistisch ist.

## Feedback

Generell wurde die Konferenz von allen Teilnehmern sehr positiv bewertet. Die Organisation wurde als sehr professionell wahrgenommen. Das Niveau der Vorträge – sowohl der Studenten als auch der Keynotes – wurde sehr hoch eingeordnet.

Der größte Verdienst der Konferenz war eventuell die Begeisterung und der Stolz auf die Südostasienwissenschaften, den sie bei den Teilnehmern entfacht hat. Teilnehmer berichteten, erst durch die Konferenz sei ihnen klar geworden, dass das Studium mehr als nur eine Übergangsphase zum Berufsleben ist. Andere hatten durch die Konferenz erstmals das Gefühl, auch als Student etwas bewirken zu können. Das Gefühl, das die Teilnehmer und Organisatoren nach der emotionalen Rede in der Abschlussrunde hatten, ist kaum in Worte zu fassen. Das ganze Plenum war sehr bewegt.

Die Konferenz wurde von vielen Personen und Institutionen unterstützt und gefördert. Ein besonderer Dank gilt der Universität Hamburg, dem Universitätskolleg, dem Bundesministerium für Bildung und Forschung und dem Ostasiatischen Verein e.V. in Hamburg. Kim Thanh Vo (Projektleiter)

→ [www.southeastasiaconference.com](http://www.southeastasiaconference.com)



1 | Eröffnungsrede vom Initiator und Projektleiter, Kim Thanh Vo, am Vorabend der 1. Studentischen Südostasien-Konferenz  
 2 | Prof. Dr. Andreas Stoffers (Keynote-Sprecher), Prof. Dr. Jörn Dosch (Keynote-Sprecher), Prof. Dr. Volker Grabowsky (Sprecher des Asien-Afrika-Instituts) und Prof. Dr. Jan Van der Putten (Leiter der Abteilung für Sprachen und Kulturen Südostasiens) (v.l.)  
 3 | Tanzgruppe des indonesischen Generalkonsulats in Hamburg

4 | Studentischer Vortrag von Rosalia Engchuan zum Thema „Gender Roles and Feminine Sexuality in the Thai Teen Drama Hormones the Series“  
 5 | Gruppenfoto der 1. Studentischen Südostasien-Konferenz  
 6 | „Der Hegemon klopft an die Tür: Dominiert China Südostasien?“ von Prof. Dr. Jörn Dosch, Universität Rostock  
 7 | Gründung des „Studentischen Vereins der Südostasienwissenschaften“





## Termine 2017

**Einführung der Goods and Services in Indien: Meilenstein oder Stolperstein?** **01 MÄR**

Eine Veranstaltung der Handelskammer Hamburg und des OAV  
 → Hamburg

**Delegationsreise zur „Bus Opportunities Fair 2017“ Asiatischen Entwicklungsbank (ADB)** **21 MÄR**

Eine Delegationsreise des OAV und der AHK Philippinen  
 → Manila, Philippinen

**Talent Pool Asia** **24 MÄR**

→ Hamburg

**97. Ostasiatisches Liebesmahl** **24 MÄR**

→ Hamburg

**AHK-Geschäftsreise zur Netzintegration von Erneuerbaren Energien in China** **08 MAI**

Eine AHK-Geschäftsreise im Rahmen der Exportinitiative Energie des BMWi unterstützt vom OAV und bw-i  
 → Peking/Hebei, China

**BMW-Markterkundungsreise Mongolei; Analysen-, Bio- und Labortechnik** **23 MAI**

Eine BMW-Markterkundungsreise des OAV in Zusammenarbeit mit SPECTARIS, dem Deutschen Industrieverband für optische, medizinische und mechatronische Technologien e.V. und dem Deutsch-Mongolischen Unternehmensverband (DMUV)  
 → Mongolei

**Informationsveranstaltung zum Thema Energieeffizienz & Eigenversorgung mit Erneuerbaren Energien für Industriekunden in Indien** **30 MAI**

Eine Informationsveranstaltung im Rahmen der Exportinitiative Energie des BMWi durchgeführt vom OAV und bw-i  
 → Düsseldorf

**Delegationsreise nach Vietnam: „Das versteckte Potential des Nordens“** **12 JUN**

Eine Delegationsreise des OAV  
 → Vietnam

**BMW-Informationsveranstaltung zum Thema Kfz- und Zulieferindustrie in Südkorea** **26 SEP**

Eine BMW-Informationsveranstaltung des OAV in Zusammenarbeit mit der Deutsch-Koreanischen Industrie- und Handelskammer  
 → Stuttgart

Im Rahmen des 97. Ostasiatischen Liebesmahls finden diverse Länderausschusssitzungen sowie weitere Veranstaltungen statt.  
 → Nähere Infos: [www.oav.de/aktuell/termine](http://www.oav.de/aktuell/termine)

**IMPRESSUM** Insight Asia-Pacific 4/2016, 15. Februar 2017  
**HERAUSGEBER** OAV, Bleichenbrücke 9, 20354 Hamburg, Tel: +49 40 35 75 59-0, Fax: +49 40 35 75 59-25, E-Mail: [oav@oav.de](mailto:oav@oav.de), Internet: [www.oav.de](http://www.oav.de)  
**REDAKTION** Timo Prekop (ViSdP), Emrah Camli, Felicitas Kaupp, Norman Langbecker, Daniel Marek, Frederik Marochow, Mieke Metzko, Daniel Müller, Trong Hieu Nguyen, Vi Nguyen, Özgül Orhan, Trang Phung, Felix Rust, Barbara Schmidt-Ajayi, Inka Wriedt  
**AUTOREN** Dr. Roland Busch, Dr. Rüdiger Grube, Dr. Rodion Ebbighausen, Dr. Markus Karbaum, Alexander Ognibeni, Dhiraj Wali, Kim Thanh Vo, Brigitte Zypries  
**ART DIRECTION** Martina von Corvin, [www.grafikoncorvin.de](http://www.grafikoncorvin.de)  
**BILDNACHWEIS** blocher partners GbR (S. 11), Daimler AG (S. 20), Fotolia (Titel, S. 30), HPP Architekten GmbH (S. 12, 13), Roland Magunia (S. 26, 27), OAV (S. 24, 25), Nataniel Pratomo (S. 16, 17)  
**DRUCK** Riemer GmbH & Co. KG  
**ERSCHEINUNGSWEISE** vierteljährlich



**Komfort und Sicherheit für alle. Vom Erdgeschoss bis ganz nach oben. Das ist Ingenuity for life.**

Als eines der höchsten Gebäude der Welt steht der Shanghai Tower mit seinen 127 Stockwerken für Wachstum und Wohlstand. Und so hoch wie der Tower selbst sind auch die Ansprüche von Tausenden Menschen, die jeden Tag darin arbeiten, leben und einkaufen werden. Gebäudebetreiber entwickeln deshalb gemeinsam mit Siemens intelligente Gebäudesysteme, die maximale Sicherheit und einen zuverlässigen Energiefluss garantieren. Denn je höher Städte wachsen, desto wichtiger werden Energieeffizienz, Sicherheit und Komfort für alle Bewohner – vom Erdgeschoss bis ganz nach oben. Das ist Ingenuity for life.

[siemens.de/ingenuityforlife](http://siemens.de/ingenuityforlife)



CGCB-A10132-00



# QUALITY CONNECTS.



LANXESS ist ein führender Spezialchemie-Konzern, der 2015 einen Umsatz von 7,9 Milliarden Euro erzielte und aktuell rund 16.700 Mitarbeiter in 29 Ländern beschäftigt. Das Kerngeschäft von LANXESS bilden Entwicklung, Herstellung und Vertrieb von chemischen Zwischenprodukten, Spezialchemikalien und Kunststoffen. Mit unseren Qualitätsprodukten und Innovationen arbeiten wir an nachhaltigen Lösungen für globale Herausforderungen und leisten damit einen wesentlichen Beitrag für die Infrastruktur von morgen. Mit ARLANXEO, einem Gemeinschaftsunternehmen mit Saudi Aramco, ist LANXESS zudem führender Anbieter für synthetischen Kautschuk. LANXESS ist derzeit an 54 Produktionsstandorten weltweit präsent und Mitglied in den führenden Nachhaltigkeitsindizes Dow Jones Sustainability Index (DJSI World) und FTSE4Good. [www.lanxess.com](http://www.lanxess.com)

**QUALITY WORKS.**

**LANXESS**  
Energizing Chemistry