

AUSGABE  
J U N I  
2021

 GERMAN PORTS

# LOGISTICS PILOT

Magazin für Häfen, Schifffahrt und Logistik



## Japan – programmierter Fortschritt

**Bereit für Olympia in Tokio**  
Logistikexperten und Sportler sind bestens auf die Spiele vorbereitet

**Seite 16**

**Immer eine Tür offen halten**  
Konsensorientiertes Handeln ist für die Preußen Asiens sehr wichtig

**Seite 18**

**200 Jahre Logistikexpertise**  
J. Müller: Ein ausdifferenziertes Leistungsportfolio als Erfolgsrezept

**Seite 24**

# ALLES IM FLUSS



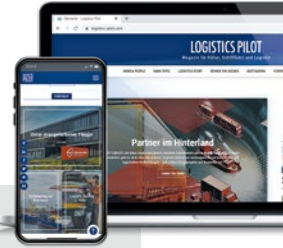
**BREMEN  
BREMERHAVEN**  
ZWEI STÄDTE. EIN HAFEN.

Die leistungsstarke Verbindung  
in Europas große Wirtschaftszentren

[www.bremenports.de](http://www.bremenports.de)

**LOGISTICS PILOT digital!**

Seit August 2020 finden Sie uns auch im Internet unter [www.logistics-pilot.com](http://www.logistics-pilot.com)



# Gemeinsame Werte verbinden

Ina Lepel, Botschafterin der Bundesrepublik Deutschland in Japan



**Liebe Leserinnen und Leser,**

wir feiern in diesem Jahr das 160. Jubiläum der deutsch-japanischen diplomatischen Beziehungen. Zu verdanken haben wir dieses besondere Ereignis letztlich der Schifffahrt. Der Industrielle Louis Kniffler betrieb in den späten 1850er-Jahren im Hafen von Nagasaki ein prosperierendes Geschäfts- und Handelshaus. Er war es, der die Ostasienexpedition Preußens einleitete und den Abschluss des „Vertrages über Freundschaft, Handel und Schifffahrt“ von 1861 einfädelt, welcher den Beginn der deutsch-japanischen Beziehungen markiert. Die Bedeutung der Schifffahrt für die Handelsbeziehungen

der Inselnation Japan kann bis heute kaum überschätzt werden.

Japan ist Deutschlands wichtigster Handelspartner in Asien nach China. Das Freihandelsabkommen zwischen Japan und der EU, das am 1. Februar 2019 in Kraft trat, erleichtert den Marktzugang in beide Richtungen. Auf Basis dessen war das Handelsvolumen zwischen Deutschland und Japan in den Jahren vor der Covid-19-Pandemie noch leicht angestiegen (2019: 44,7 Milliarden Euro), ging jedoch 2020 auf 38,8 Milliarden Euro zurück. Nach dem Ende des pandemiebedingten Einbruchs dürfte das Freihandelsabkommen eine zügige Erholung des Handels befördern.

Die Seehäfen Niedersachsens sowie die bremischen Häfen spielen für diesen Handel eine zentrale Rolle. Sie zählen zu den wichtigsten deutschen Häfen für den internationalen Handel und sind zugleich Technologiestandorte und Innovations-schmieden mit einer weltweiten Kundenbasis. Auch Japan ist ein Land der Innovationen, das beispielweise im Bereich Wasserstoff glänzen kann. Mit Blick auf die Schifffahrt setzen japanische Unternehmen daher sowohl auf Schiffe zu dessen Transport als auch auf die Entwicklung einer wasserstoffbetriebenen Fähre.

So verbinden unsere beiden Länder nicht nur 160 Jahre freundschaftliche Beziehungen, sondern auch gemeinsame Werte und der Wunsch, durch Innovationen eine bessere und nachhaltigere Zukunft zu gestalten.

**Ihre Ina Lepel**

## AUSGABE JUNI 2021

**Themenschwerpunkt: Japan**

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

**6 News**  
Meldungen aus der Branche

**10 Main Topic**  
Programmierter Fortschritt

**16 Olympics Special**  
Olympiavorbereitungen bei DB Schenker und Florian Wellbrock

**18 Behind the Scenes**  
Immer eine Tür offen halten

**20 Logistics Story**  
Leidenschaft für Teelogistik

**22 Digitisation**  
Unterstützung durch den digitalen Hafenmeister

**24 Portrait**  
Jubiläum für den Hafentlogistikspezialisten

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

**28 People**  
Meldungen aus der Branche

**30 Preview & Imprint**  
Themenschwerpunkt Nordafrika

TITELBILD MONTAGE: G2WW GMBH, ADOBESTOCK/SATELLITE STOCKS, PEXELS/CHARLES POSTIAUX, PEXELS/QUANG NGUYEN VINH, PEXELS/TSCHEHANSKY, TOKYO2020, PEXELS/IMANI WILLIAMS, PIXABAY/MERDANATA, PEXELS/TOMAS MALIK, PEXELS/SUNIL POODEL, PEXELS/EVGENY TCHEBOTAREV, UNSPLASH/GASPAKIK  
FOTO SEITE 3: BOTSCHAFT DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND TOKIO

# Partner auf Augenhöhe

**D**ieses Jahr ist für Japan und Deutschland ein besonderes Jahr. Denn am 24. Januar 1861, also vor genau 160 Jahren, unterzeichneten Preußen und Japan einen Vertrag über Freundschaft, Handel und Schifffahrt. Dieser gilt als Beginn der deutsch-japanischen diplomatischen Beziehungen und legte somit den Grundstein für eine enge und vertrauensvolle Partnerschaft, die sich heute in vielfältigen wirtschaftlichen, wissenschaftlichen, politischen und kulturellen Beziehungen widerspiegelt.

So arbeiten beide Länder unter anderem in den G7, G20 und in den Vereinten Nationen erfolgreich zusammen. Darüber hinaus gehören sie zu den größten Volkswirtschaften der Welt: Japan rangiert beim Bruttoinlandsprodukt (BIP) hinter den USA und China auf Platz drei und damit einen Platz vor Deutschland. Aus wirtschaftlicher Sicht ist Deutschland für Japan der größte Handelspartner innerhalb Europas. Umgekehrt zählt Japan zu den wichtigsten deutschen Handelspartnern in der Region Asien-Pazifik.



Die größten Häfen des Landes

Kobe



Osaka



Nagoya

Tokio



Yokohama



## Beziehung Deutschlands zu Japan

### Deutsche Einfuhrgüter

in % der Gesamteinfuhr



1. Maschinen 15,9 %
2. Kfz und -Teile 14,9 %
3. Elektronik 14,9 %

### Deutsche Ausfuhr Güter

in % der Gesamtausfuhr



1. Kfz und -Teile 26,3 %
2. Chemische Erzeugnisse 25,4 %
3. Maschinen 16,1 %

QUELLE: GERMANY TRADE & INVEST 2020;  
\*VORLÄUFIGE ANGABE, SCHÄTZUNG BZW. PROGNOSE

## Japan

<b>Hauptstadt:</b>	Tokio	<b>Fläche:</b>	377.970 km <sup>2</sup>
<b>Einwohner 2020:</b>	125,8 Mio.*	<b>BIP/Kopf 2020:</b>	39.048 US-\$*

### Wichtigste Einfuhrgüter 2019

in % der Gesamteinfuhr



1. Elektronik 12,2 %
2. Chemische Erzeugnisse 10,33 %
3. Erdöl 10,1 %

### Wichtigste Ausfuhr Güter 2019

in % der Gesamtausfuhr



1. Kfz und -Teile 20,8 %
2. Maschinen 18,8 %
3. Chemische Erzeugnisse 11,1 %

QUELLE: GERMANY TRADE & INVEST 2020;  
\*VORLÄUFIGE ANGABE, SCHÄTZUNG BZW. PROGNOSE

### Hauptlieferländer 2019

Anteil in %

1. China 23,5 %
2. USA 11,3 %
3. Australien 6,3 %

### Hauptabnehmerländer 2019

Anteil in %

1. USA 19,9 %
2. China 19,1 %
3. Südkorea 6,6 %
- ... ..
7. Deutschland 2,9 %

## Häfen in Japan

Containerumschlag der größten Häfen  
in Japan im Jahr 2019

in TEU

1. Tokio	4.510.000
2. Yokohama	2.990.000
3. Kobe	2.871.642
4. Nagoya	2.844.004
5. Osaka	2.456.028

QUELLE: STATISTA 2021

## Top 5 Länder

mit dem größten Bruttoinlandsprodukt  
(BIP) im Jahr 2019

in Milliarden US-\$

1. USA	21.433,23
2. China	14.401,73
3. Japan	5.079,92
4. Deutschland	3.861,55
5. Indien	2.868,93

QUELLE: IMF / STATISTA 2021

## Reif für die internationale Bühne

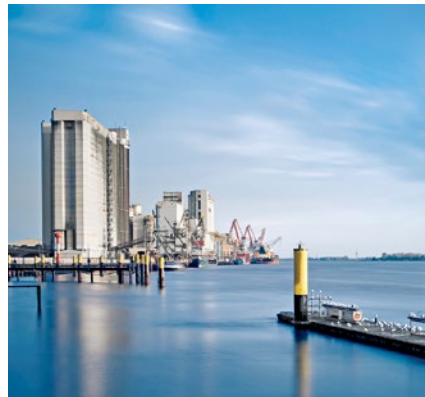


### KOMPAKT

**BREMEN.** Seit Februar hat Compagnie Maritime Nantaise das Bremer Logistikunternehmen **TradeLink & Associates zu seinem Hafens- und Buchungsagenten ernannt.** Die französische Reederei läuft mit eigenen RoRo-Schiffen regelmäßig auch Bremen an und nimmt dabei im Neustädter Hafen Spezialladung für das Raumfahrtprogramm Ariane-space in Französisch-Guayana an Bord der „MN Toucan“ und „MN Colibri“. Neben der Tätigkeit als Schiffsmakler und -agent umfasst das Leistungsportfolio von TradeLink & Associates auch Breakbulk- und Projektschiffahrt mit dem Schwerpunkt Russland und Zentralasien.

**BREMEN.** Seit dem Wintersemester 2020/21 **bietet die Hochschule Wismar in Kooperation mit bremenports den Studiengang International Logistics and Trade an.** Der Studiengang mit dem Abschluss Master of Business Administration (MBA) vermittelt den Teilnehmern Fähigkeiten, die globalen Veränderungen im Markt zu analysieren und daraus für ihre Unternehmen Handlungsempfehlungen abzuleiten. Nach dem erfolgreichen Start beginnt im Herbst der neue Jahrgang für das Wintersemester 2021/22, zu dem sich Interessenten schon jetzt bewerben können. Weitere Infos unter [www.wings.hs-wismar.de](http://www.wings.hs-wismar.de).

**BREMEN.** Mit dem **neuen Podcast „Go Global! Bremen Business Talks“** verschafft sich Deutschlands kleinstes Bundesland seit April im zweiwöchentlichen Rhythmus international Gehör. In dem Format, das abwechselnd in Deutsch und Englisch erscheint, diskutiert der Bremer Moderator Boris Felgendreher regelmäßig mit ausgewählten Gästen über **neue technologische Entwicklungen in der Hansestadt, internationale Handel- und Wirtschaftspolitik sowie Chancen für Unternehmen im globalen Handel.** Durch den Sprachenwechsel will man sowohl internationale Experten mit einbinden als auch internationale Zielgruppen ansprechen. Der Podcast ist ein gemeinsames Angebot der WFB Wirtschaftsförderung Bremen, der Bremer Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa sowie der Handelskammer Bremen und kann auf der Internetseite <https://www.wfb-bremen.de/podcast>, [www.handelskammer-bremen.de/podcast](http://www.handelskammer-bremen.de/podcast) angeklickt oder über die gängigen Podcastplattformen gestreamt oder auf dem Handy gespeichert werden.



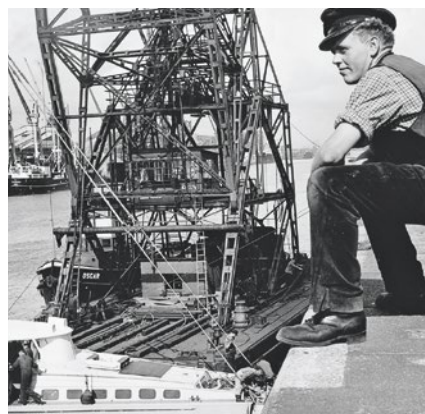
### Mehr als 13 Millionen Euro für Brake

**BRAKE.** Im März gewährte NPorts einen Einblick in seine Planungen für den Standort Brake im laufenden Jahr. Zum Erhalt und zur Entwicklung der dortigen Infrastruktur hat die Hafengesellschaft in 2021 **rund 8,4 Millionen Euro für Investitionen und 4,9 Millionen Euro für Instandhaltungen eingeplant.** Zu den wichtigsten Maßnahmen zählen unter anderem die Sanierung des Großschiffsliegeplatzes am Südpier, die Wartung und Instandhaltung des rund 80 langen Gleisnetzes im Hafen sowie Baggerarbeiten im Binnenhafen, im Bereich des Nordpiers und des Niedersachsenkais.

### Erster BHV-Projektlogistik-Monitor veröffentlicht



**BREMEN.** Die Bremer Projektlogistiker und ihre Kunden blicken auch in Zeiten der Coronapandemie, des Brexits und der Handelskriege durchaus optimistisch in die Zukunft. Das ist eines der wichtigsten Ergebnisse des ersten „**BHV-Projektlogistik-Monitors**“, den die Bremische Hafen- und Logistikvertretung (BHV) jüngst veröffentlicht hat. Befragt wurden dazu etwa 80 Unternehmen aus der Projektlogistikbranche. Der Monitor wird künftig regelmäßig durch die BHV veröffentlicht. Weitere Infos unter [www.bhv-bremen.de](http://www.bhv-bremen.de)



### Faszinierende Zeitreise mit Hans Brockmüller

**BREMEN.** Vom 17. Juli bis zum 17. Oktober findet im Hafenumuseum Speicher XI und im Kulturhaus Walle eine Doppelausstellung mit Fotografien von Hans Brockmüller (1911–1977) statt. **Der Industriefotograf war ein Chronist der bremischen Häfen** und dokumentierte fast drei Jahrzehnte lang die Arbeit, die Menschen und die Infrastruktur auf diesem einzigartigen Terrain. Während die Fotografien im Hafenumuseum die Blütezeit der bremischen Häfen widerspiegeln, legt die Ausstellung im Kulturhaus Walle den Fokus auf den Wiederaufbau Bremens, insbesondere des Bremer Westens.



## Cooler Transport mit Wasserstoff-Lkw

**BREMEN.** Im März fiel der Startschuss für „H2Cool Prelude“. Im Zuge des Projekts erforscht ein Konsortium, wie **Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnik bei Lkw-Tiefkühltransporten** zukünftig zum Einsatz kommen kann, um positive Auswirkungen für die Umwelt zu erreichen. Ziel des Projekts sind Konzepte für die Vermeidung fossiler Treibstoffe und die Verminderung schädlicher Emissionen. Das Konsortium umfasst das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL), die Hochschule Bremerhaven, Akquinet Port Consulting und H2BX – Wasserstoff für die Region Bremerhaven.



## „Seabin“ sammelt Plastikabfälle ein

**BREMERHAVEN.** In Emden und Wilhelmshaven ist er bereits seit vergangenem Jahr im Einsatz – seit März wird „Seabin“ nun auch **im Kaiserhafen von Bremerhaven getestet**: Befestigt an einem Ponton schwimmt der kleine Meeremülleimer auf der Wasseroberfläche und saugt kontinuierlich Wasser durch ein Filtersystem, um so das Hafengewässer von Plastikabfällen zu reinigen. Der Seabin **soll bis zu vier Kilogramm Plastik pro Tag aus dem Wasser entfernen** und Partikel ab einer Größe von zwei Millimetern filtern können. Dieser Abfall kann getrennt entsorgt oder recycelt werden.



## Quo vadis, Binnenschifffahrt?

**NORDDEUTSCHLAND.** Wie gelingt es, den Binnenschiffsverkehr weiter zu modernisieren, leistungsfähig aufzustellen und stärker ins Bewusstsein zu rücken? Diese und weitere Fragestellungen wurden im März **auf Einladung des Maritimen Clusters Norddeutschland (MCN)** bei der Veranstaltung „**Die Bedeutung der Binnenschifffahrt für Europa**“ diskutiert. Mit im Boot waren Experten der Fachhochschule Oberösterreich (FHOÖ), von bremenports, dem Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme (DST) sowie rund 80 Teilnehmer aus Wissenschaft, Politik und Wirtschaft.

# „Den Hafen der Zukunft neu denken“

**BREMERHAVEN.** Bei einem Besuch in Bremerhaven hat sich die **Bremer Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, Dr. Maïke Schaefer**, im März über aktuelle Themen von bremenports informiert. „Der Hafen ist nicht nur ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für das Land Bremen, sondern auch ein Treiber in Sachen Klimaschutz und Nachhaltigkeit“, so die Senatorin. **bremenports-Geschäftsführer Robert Howe** informierte Schaefer auf der Luneplate über die Besonderheiten des größten Naturschutzgebiets im Land Bremen. Ein weiterer Schwerpunkt des Besuchs war ein ausführlicher Gedankenaustausch zum Thema Wasserstoff, nachdem bremenports jüngst eine entsprechende Projektskizze beim Bundeswirtschaftsministerium eingereicht hat, die nun auf ihre Realisierungsmöglichkeiten hin geprüft wird. „Es geht darum, den Hafen der Zukunft neu zu denken. Gerade für den Verkehrsbereich kann der Hafen eine Fülle von Akzenten setzen“, so Howe. Dazu zählten auch die Entwicklung von Schiffen, Rangierloks oder auch Lkw, die mit Wasserstoff angetrieben werden.



## KOMPAKT

**BREMEN.** Als **BLG LOGISTICS** im April auf einer virtuellen Bilanzpressekonferenz die Ergebnisse für das Geschäftsjahr 2020 vorstellte, sagte der Vorstandsvorsitzende Frank Dreeke: „**Das Coronajahr 2020** hat unser Geschäft in nie gekanntem Maße beeinflusst. Trotz des deutlichen Verlusts ist die BLG-Gruppe besser durch die Krise gekommen, als vor einem Jahr erwartet.“ Zuvor hatte der Seehafen- und Logistikdienstleister für 2020 einen **Verlust von 116 Millionen Euro vor Steuern (EBT)** eingetragen. Dabei traf der Einbruch vor allem die Sparten Container und Automobillogistik. Der Umsatz sank um 8,1 Prozent auf knapp 1,1 Milliarden Euro (2019: rund 1,16 Milliarden Euro). Auch das laufende Geschäftsjahr wird, laut Dreeke, „kein leichtes Jahr“.

**BREMERHAVEN.** Beim Wettbewerb „**Büro & Umwelt“ des deutschen Arbeitskreises für Umweltbewusstes Management (B.A.U.M.)** kam **bremenports im April auf den dritten Platz.** Besonders gute Ergebnisse erzielte man in den Kategorien „Kopier- und Druckgeräte“ und „Abfalltrennung“. Ausschlaggebend für die gute Bewertung war aber vor allem der Einsatz nachhaltiger Produkte im Hafenbetrieb und die ausschließliche Nutzung von Strom aus erneuerbaren Energien.



## Praxistest nach Einbau bei SEC Ship Services

**LEER.** Im April wurde der neue Mehrzweckfrachter „Annika Braren“ der Reederei Rörd Braren Bereedung **auf der Werft SEC Ship Services in Leer mit einem Eco-Flettner-Rotor** ausgestattet. Das 18 Meter hohe und 27 Tonnen schwere zusätzliche Antriebssystem soll den Treibstoffverbrauch reduzieren und die CO<sub>2</sub>-Emissionen senken. „Auf der Werft konnten wir uns davon überzeugen, dass es ein wirklich solides Antriebssystem zu sein scheint und einfach zu bedienen ist. Aber auf See im rauen Bordalltag wird es nun unter realen Bedingungen auf die Probe gestellt“, so Kapitän Julian Plaisant.



## 9,3 Millionen für die Zukunft Cuxhavens

**CUXHAVEN.** „In Cuxhaven wird auch 2021 viel geplant, gebaut und in die Zukunft investiert“, sagte **NPorts-Geschäftsführer Holger Banik** im April anlässlich eines Pressegesprächs. Dafür habe man rund **4,2 Millionen Euro für Investitionen und 5,1 Millionen Euro für Instandhaltungsmaßnahmen eingeplant** – zum Beispiel für den Neubau des Werkstattgebäudes des Bahnhofs und der Aufstellgleise 70 bis 73. Ebenso werde im Hafen Stade, der in der Verantwortung der NPorts-Niederlassung Cuxhaven liegt, derzeit eine Machbarkeitsstudie für die Nordhafenerweiterung durchgeführt.



## Seaports glänzt mit spektakulären Aussichten

**OLDENBURG.** Seit März präsentiert sich **Seaports of Niedersachsen mit einer neuen, komplett überarbeiteten Homepage** in modernem Design. Unter [www.seaports.de](http://www.seaports.de) bietet diese neben spannenden Inhalten und nützlichen Informationen auch spektakuläre Aussichten – zum Beispiel in Form **virtueller 360°-Grad-Touren durch die Seehäfen** Brake, Cuxhaven, Emden, Leer, Nordenham, Oldenburg, Stade, Wilhelmshaven oder wie hier im Bild durch Papenburg. Damit hat die von André Heim, Geschäftsführer von Seaports of Niedersachsen, angekündigte Digitalisierungsstrategie Fahrt aufgenommen.

## Historisches Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst

**BREMERHAVEN.** Im April wurde die **Nordschleuse** in Bremerhaven im Zuge eines Festakts als historisches Wahrzeichen der Ingenieurkunst ausgezeichnet. Dabei enthüllte die Bremer Senatorin für Wissenschaft und Häfen, Dr. Claudia Schilling, die offizielle Auszeichnungstafel an der auch nach über 90 Dienstjahren noch voll funktionsfähigen Schleuse. „Es geht darum, die **innovative und nachhaltige Ingenieurleistung hinter dem Bauwerk zu würdigen**“, so Schilling. Zu dem Festakt hatte die Ingenieurkammer Bremen eingeladen, deren Bundesverband die Auszeichnung seit 2007 vergibt.







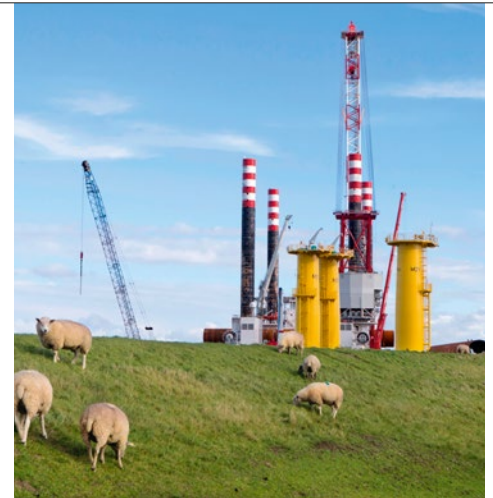
## Entlastung für den Straßenverkehr

**CUXHAVEN.** Cuxhaven in Niedersachsen und Brunsbüttel in Schleswig-Holstein sind seit März wieder über die Elbe verbunden. Und zwar durch die **neue Elbfähre „Greenferry I“**, die für die 32 Kilometer lange Strecke maximal eine Stunde benötigt und **täglich im Dreistundentakt** rotiert. Auf der 130 Meter langen, mit LNG betriebenen Fähre haben 150 Autos, 28 Lastwagen und 600 Personen Platz. „Die Fährverbindung wird zu einer spürbaren Entlastung auf den Straßen beitragen“, sagte Niedersachsens Verkehrsminister Bernd Althusmann kurz nach der Aufnahme des Fährbetriebs.



## Schleusentor überarbeitet und ausgetauscht

**BREMERHAVEN** Am Tor des **Binnenhauptes der Kaiserschleuse** wurden in den vergangenen Wochen Instandhaltungsarbeiten und technische Überarbeitungen durchgeführt. Zu diesem Zweck hatte man das **2.200 Tonnen schwere** Schleusentor ausgebaut und von einem Schwimmkran zur Lloydwerft bringen lassen. Dort wurden auch die 80 Tonnen schweren Unterwagen baulich an Veränderungen am Schleusentor angepasst. Nach der Überarbeitung wurde das Tor wieder zur Kaiserschleuse zurückgebracht, wo es nun als Reservetor am Dalben liegt. Das ursprüngliche Reservetor wurde stattdessen eingebaut.



## „Guter Weg in Richtung Klimaneutralität“

**OLDENBURG.** Im April hat **NPorts seinen zweiten Nachhaltigkeitsbericht vorgelegt.** Darin präsentiert die Hafengesellschaft auf 72 Seiten Zahlen und Fakten sowie ihre Maßnahmen zum Klimaschutz. „Wir haben nicht nur unseren Energieverbrauch signifikant senken können, sondern auch unsere CO<sub>2</sub>-Emissionen deutlich reduziert. **Unser Ziel**, die Klimagase bis 2025 um weitere 25 Prozent zu reduzieren, haben wir **bereits zur Hälfte erreicht** und sind auf einem guten Weg in Richtung Klimaneutralität“, fasst Holger Banik, Geschäftsführer von NPorts die wichtigsten Aspekte zusammen.



## Employer Branding eröffnet neue Wege

**BREMEN.** Um sowohl Fach- und Nachwuchskräfte als auch potenzielle Bewerber gezielter anzusprechen, hat bremenports seine Arbeitgebermarke neu aufgestellt. Dazu wurde in einem ersten Schritt das Arbeitgeberportal [www.karriere.bremenports.de](http://www.karriere.bremenports.de) eingerichtet, in dem Mitarbeiter unter anderem ihre Aufgaben und ihre persönliche Haltung zum Unternehmen in kurzen Videos präsentieren. Ebenso erhält man dort einen Überblick über die zahlreichen Vorteile, die bremenports seinen Mitarbeitenden bietet – von individuellen Arbeitszeitmodellen bis hin zu Sport- und Gesundheitsangeboten.



## Puma-Logistikzentrum läuft dank BLG rund

**GEISELWIND.** Im April ging das neue hoch automatisierte Logistikzentrum für das Sportunternehmen Puma in Geiselwind in Betrieb. Für die Realisierung und Inbetriebnahme der Multichannel-Anlage ist **BLG LOGISTICS als Gesamtprojektleiter verantwortlich** – angefangen bei der Konzeption, über den Bau der Intralogistik bis hin zur Inbetriebnahme. Im Rahmen dieses Pakets wurden unter anderem über 22 Kilometer Fördertechnik verbaut, um bis zu 74 Millionen Artikel mit 480 Shuttlefahrzeugen zu bewegen. **350 Arbeitsplätze** sind bei BLG LOGISTICS im neuen Logistikzentrum **entstanden.**

P  
R  
O  
G  
R  
A  
M  
M  
I  
E  
R  
T  
E  
R  
  
F  
O  
R  
T  
S  
C  
H  
R  
I  
T  
T

Japan genießt den Ruf, besonders fortschrittlich zu sein. Damit das so bleibt, hat das Land nicht nur ein Paket aus Richtlinien und Handelsabkommen geschnürt, sondern setzt auch verstärkt auf Digitalisierung und neue Technologien.





In Japan verschmelzen Tradition und Moderne in einzigartiger Weise – und dabei immer auf Weiterentwicklung orientiert. Das spiegelt sich auch in der modernen Skyline im Hafen von Kobe wider.

Der Handel mit Japan ist für deutsche Unternehmen in gewisser Weise wie ein Spagat. Denn zum einen trifft man auf Geschäftspartner aus einem Land, das via Luftlinie mehr als 9.000 Kilometer von uns entfernt und durch eine völlig andere Kultur mit stark ritualisierten Umgangsformen und Prozessen geprägt ist (siehe Behind the Scenes, Seite 18). Zum anderen präsentiert sich Japan als modernes, zukunftsorientiertes Land, das sich zu freiheitlichen Grundwerten, zu Demokratie und zu Menschenrechten bekennt. In diesem scheinbaren Spannungsfeld verbinden Deutschland und Japan 160 Jahre gewachsene Freundschaft mit einer Vielzahl gemeinsamer Interessen und Aktivitäten auf den verschiedenen wirtschaftlichen, politischen und kulturellen Ebenen (siehe Impression, Seite 5).

„Japan ist hoch industrialisiert und verdankt seinen Reichtum innovativer Spitzentechnologie und einer effizienten Wirtschaftsstruktur, zu der auch ein funktionierendes Logistiknetz zählt. Das verarbeitende Gewerbe, allen voran die Kfz-Industrie, der Maschinenbau, aber auch der Chemie- und Pharmasektor, ist ähnlich wie in Deutschland eine wichtige Säule der Wertschöpfung“, umreißt Jürgen Maurer, Korrespondent von Germany Trade & Invest (GTAI) in Tokio, die aktuelle Rolle des viertgrößten Inselstaats der Welt im globalen Wirtschaftsgefüge. Diese Rolle ist durch die besagte Insellage jedoch eine gänzlich andere, als das beispielweise bei einem Land im Herzen von Europa der Fall ist. So kommt es, dass der Im- und Export von Gütern in Japan zu über 90 Prozent auf dem Seeweg abgewickelt wird und nur ein kleiner Teil über den Luftraum erfolgt. Dennoch ist Japan gesamtwirtschaftlich betrachtet weniger von Exporten abhängig als Deutschland. So liegt die dortige Exportabhängigkeit bei etwa 14 Prozent, während sie hierzulande auf circa 39 Prozent beziffert wird. ■■■

„Japan verdankt seinen Reichtum innovativer Spitzentechnologie und einer effizienten Wirtschaftsstruktur.“

Jürgen Maurer, Korrespondent von Germany Trade & Invest (GTAI) in Tokio





Toyota ist einer der größten Automobilhersteller der Welt. Die Japaner produzieren an mehr als 50 Standorten in 26 Ländern, hier im Motomachi-Werk in Toyota City (l.). Moderne Fußgängerbrücke im Hafen von Nagoya (r.).

### Häfen sind Logistikkreisläufe

Als wichtige Logistikkreisläufe für den Seetransport dienen in Japan die Häfen von Tokio, Yokohama, Osaka, Kobe und Nagoya. „Der Hafen von Nagoya ist laut Statistik des Transportministeriums auf Basis des abgewickelten Frachtvolumens der größte Umschlagsplatz Japans“, so Maurer. Dazu trage unter anderem bei, dass der Standort in der Nähe der Fertigungsanlage von Toyota Motors und anderen wichtigen Produktionsunternehmen liege. „Auf den Plätzen zwei und drei folgen die Häfen Chiba und Yokohama, die den Großraum Tokio mitbedienen“, ergänzt

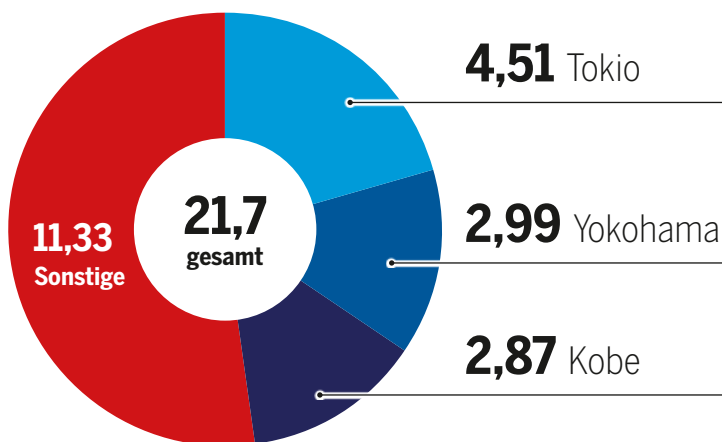
Maurer. Rein auf den Containerumschlag bezogen, der 2019 in allen japanischen Häfen zusammen bei 21,7 Millionen TEU lag, dominieren die Häfen von Tokio (4,51 Millionen TEU in 2019), Yokohama (2,99 Millionen TEU) und Kobe (2,87 Millionen TEU).

### Verordnete Weichenstellung

„Um der Rolle der Häfen für Japans Warenversorgung zusätzliches Gewicht zu verleihen, wurde das Port and Harbor Law seit 2000 mehrfach aktualisiert, was unter anderem zur Senkung von Hafengebühren, aber auch zur Designation der Häfen in Tokio, Yokohama, Kawasaki, Nagoya, Osaka und Kobe zu sogenannten Super Hub Ports führte“, erläutert Maurer. Bereits vor diesem Gesetz hat das japanische Wirtschafts-, Infrastruktur- und Transportministerium 2017 mit seiner „Comprehensive Distribution Policy“ eine weitere Form der Weichenstellung verabschiedet, um auch über die Häfen hinaus eine robuste Distributionsindustrie zu schaffen. Eine zentrale Aufgabe, die man in diesen Richtlinien festgeschrieben hat, ist es, die Lieferketten effizienter zu gestalten, indem bereits bestehende Teilsysteme gestärkt und Hard- und Software-Infrastrukturen in eine entsprechende Datenplattform integriert werden. „Mit Blick auf mögliche Naturkatastrophen und Aspekte des Klimawandels sollen diese Systeme resilienter, produktiver und zugleich auch sicherer aufgestellt werden“, so Maurer. Als wichtige Eckpfeiler zur Umsetzung dieser Logistikstrategie setzen die Japaner vor allem auf die Einbindung des Internets der Dinge, von Künstlicher Intelligenz, Big Data und Robotik. „Man hat dort zum Beispiel die Vision, ein intelligentes Transportsystem mit automatisierten Lagerhäusern aufzubauen, aus denen die

### Containerumschlag in allen japanischen Häfen

2019, in Millionen TEU



FOTOS: TOYOTA, ISTOCK/PEETERV.MOL., PRIVAT, FREEPIK/STARLINE



Das MOL-Netzwerk schließt auch Bremerhaven mit ein – Europas zweitgrößten Hafen für Automobilumschlag.

Kunden auch per Drohnen oder mit autonomen Fahrzeugen beliefert werden können. Zwei Leuchtturmprojekte auf diesem Gebiet sind ein automatisiertes Distributionszentrum in der Präfektur Chiba, in das 215 Roboter eingebunden sind, und eine digitalisierte Logistikkette im Nahrungsmittelbereich, die das Telekommunikationsunternehmen NTT in Kooperation mit dem Handelshaus Mitsubishi angestoßen hat“, berichtet Maurer.

Zu einem richtungsweisenden Meilenstein soll sich darüber hinaus auch das Wirtschaftspartnerschaftsabkommen EPA entwickeln, das im Februar 2019 zwischen Japan und der Europäischen Union (EU) in Kraft trat. Darin ist vorgesehen, dass die EU über einen Zeitraum von 16 Jahren 99 Prozent ihrer Zölle auf japanische Einfuhren und im Gegenzug Japan 94 Prozent seiner Zölle auf EU-Importe abbaut. Im Vordergrund stehen dabei auf europäischer Seite Ausfuhren von Agrarprodukten nach Japan, während umgekehrt vor allem die Zölle auf japanische Kfz-Importe in die EU fallen sollen. Neben der Stärkung des Warenhandels zielt der Vertrag aber auch darauf ab, nichttarifäre Hemmnisse auf dem japanischen Markt abzubauen, um Unternehmen aus der EU den Zugang zu öffentlichen Ausschreibungen dort zu erleichtern. „Ich gehe davon aus, dass sich das EPA auch auf zahlreiche Projekte im Transportbereich positiv auswirken wird“, so Maurer. Infolge der Covid-19-Pandemie hat er bis heute aber noch kein Wachstum der bilateralen Ausfuhren zwischen Deutschland und Japan ausmachen können. Parallel dazu vermeldet das deutsche Auswärtige Amt, dass das Handelsvolumen zwischen Deutschland und Japan in den Jahren vor der Covid-19-Pandemie noch leicht angestiegen war (2019: 44,7 Milliarden Euro), im Jahr 2020 aber dann pandemiebedingt auf 38,8 Milliarden Euro zurückging.

## Hohe Ansprüche und begrenzte Kapazitäten

Wie aber bewerten die Player den japanischen Markt und die aktuellen Entwicklungen? Dazu hat der LOGISTICS PILOT mit Experten von Mitsui O.S.K. Lines (MOL) und Leschaco gesprochen.

MOL ist seit seiner Gründung 1884 im Handel zwischen Deutschland und Japan aktiv. Die Reederei mit Sitz in Tokio und ihre weltweiten Tochtergesellschaften operieren eine Flotte von mehr als 700 Schiffen, darunter Autotransporter, Containerschiffe, Massengutfrachter und Tanker. „Als Anbieter von Dienstleistungen im internationalen Seetransport von Automobilen und rollender Ladung haben wir derzeit rund 100 Car-Carrier in Fahrt und zählen damit zu den globalen Marktführern in diesem Segment“, erläutert Mario Janssen, General Manager von MOL Auto Carrier Express (MOL ACE). Von seinem Hamburger Büro aus organisiert er die Anläufe von MOL ACE in Europa, zum Beispiel in Bremerhaven und Emden, sowie die Abfahrten nach ■■■

„Corona hat für mehr Digitalisierung in Japan gesorgt.“

Mario Janssen, General Manager von MOL ACE





„Die Schiene spielt in Japan nicht so eine große Rolle.“

Hans Werner Burg, Managing Director  
Leschaco Japan

■ Japan. „Viermal monatlich bieten wir einen regelmäßigen Dienst von Europa nach Japan an. Dabei fahren wir in erster Linie Autos europäischer Premiumhersteller, aber auch High and Heavy und Projektladung. Zu den Schwergewichten, die die Reederei im RoRo-Verfahren verschifft, gehören unter anderem Erntemaschinen und Traktoren, aber auch Schwerlastmodule und Reachstacker, also Spezialmaschinen, die in dieser Form so nicht in Japan gebaut werden.“

Über die Besonderheiten des japanischen Marktes sagt Janssen: „Viele Produkte werden lokal gefertigt, und die Konkurrenz dort ist groß. Und genauso groß ist die Gefahr, am Ende nur einer von vielen zu sein. Die Kunden, die den japanischen Markt bedienen, haben hohe Ansprüche – insbesondere in Bezug auf die Qualität und die Zuverlässigkeit.“ Dementsprechend seien regelmäßige Abfahrten mit einzuhaltenden Laufzeiten ein Muss. Zudem verfügen die MOL-Kunden im Automobilsegment weitestgehend über ihr eigenes lokales Distributions-Setup innerhalb Japans, das auch die Eingangshäfen mit einschließt. Daraus erwächst für MOL ACE die Anforderung, genau diese Standorte anzulassen. Und das sind eben nicht die großen Containerhäfen des Landes, sondern die Häfen in Hitachi, Chiba, Yokohama und Toyashi. Allein über letzteren Standort erfolgt fast die Hälfte

Mehr als 5.000 solcher Tankcontainer von Leschaco sind auf den Weltmeeren unterwegs, um flüssige chemische Produkte aller Art zu transportieren.

der gesamten Automobiltransporte nach Japan. Anschließend gibt Janssen noch zu verstehen, dass die Kapazitäten in den besagten Häfen beziehungsweise an den dortigen Terminals sehr begrenzt seien und dass die japanischen Empfänger der rollenden Ladung diese daher oft schnell, zumeist per Lkw, weitertransportierten. „Aber das liegt dann nicht mehr in unserer Zuständigkeit. Diese geht port-to-port und endet mit der Übergabe und dem Qualitätscheck auf Empfängerseite“, so Janssen.

### „Vieles läuft noch über Telefaxe“

Auch Leschaco ist bereits seit mehr als 30 Jahren in Japan aktiv. Als der in Bremen ansässige, internationale Logistikdienstleister 1987 seine Tankcontainerverkehre mit dem Pazifikstaat aufnahm, war man noch mit einem Agenten vor Ort vertreten. Seit 1995 bietet die Unternehmensgruppe ihre Leistungen in der Tankcontainerlogistik sowie im See- und Luftfrachtsegment über die eigene Marke Leschaco Japan mit Sitz in Tokio an. Vor drei Jahren eröffnete man zusätzlich ein eigenes Büro in der westjapanischen Handels- und Hafenstadt Osaka. „Leschaco Japan hat sich seit der Gründung kontinuierlich weiterentwickelt und war stark am Gesamt-wachstum unserer Tankcontainerverkehre beteiligt. In den Anfangsjahren verfügten wir über 500 Tankcontainer – inzwischen sind es 5.000 Einheiten“, so Hans Werner Burg, Managing Director von Leschaco Japan. In diesen Spezialcontainern transportiert Leschaco flüssige chemische Produkte aller Art. „Im Japanverkehr sind es vor allem Öl-additive und Zwischenprodukte für Reinigungsmittel und Shampoos, Kunststoffe für die Automobilindustrie und hochwertige Klebstoffe für die Verglasung, die wir verschiffen“, umreißt Burg die Leistungspalette.

Als Logistikdienstleister managt Leschaco den gesamten Tür-zu-Tür-Transport ins Land des Lächelns – überwiegend auf dem Seeweg, aber auch auf dem Luftweg. Bei erster Variante sind vor allem die Häfen in Tokio, Yokohama, Nagoya, Osaka und Kobe die Hauptanlaufpunkte. „Wie es danach weitergeht, entscheidet der Kunde“, erklärt Burg: „Wir bieten auch die Möglichkeit der Andienung an kleinere lokale Häfen über Feeder-schiffe.“ Nach Ankunft und Verzollung im Hafen geht es dann per Lkw weiter zum Empfangsort. „Die Schiene spielt in Japan bei beladenen Im- und Exporten nicht so eine große Rolle wie in Deutschland und wird von uns weitestgehend nur für Leercontainer-Umfahren genutzt“, sagt der Manager. Dann gewährt er dem LOGISTICS PILOT noch einen überraschenden Einblick,



FOTOS: LESCHACO/SCHMITZ, LESCHACO, REPRÄSENTANZ DES LANDES NIEDERSACHSEN IN JAPAN, FREEPK/STARLINE

den man so vermutlich nicht vom technologieaffinen Japan vermutet hätte. „Hier läuft nach wie vor viel über persönliche Stempel und Telefaxe. Einige Verzollungsagenten schicken ihre Belege immer noch über letzteren Weg. Aber Corona hat dafür gesorgt, dass die Digitalisierung jetzt auch zunehmend Einzug in den japanischen Logistiksektor hält.“

## Ohne Digitalisierung geht es nicht

Das deckt sich auch mit den Erfahrungen von GTAI-Experte Maurer. Er formuliert entsprechend deutlich: „Ohne Digitalisierung ist an einen funktionierenden japanischen Transport- und Logistikmarkt in Zukunft nicht zu denken. Gerade die global

ausgerichteten Handelsströme des Landes machen es nach den Erfahrungen mit Corona unumgänglich, dass die Strukturen auf mehr Effizienz getrimmt werden.“ Zugleich habe die Pandemie gezeigt, dass Lieferketten sicher sein müssen und dass an Instrumenten wie Big Data oder der Blockchaintechnologie wohl kaum ein Weg vorbeiführe. „Die Marktforscher von Fuji Keizai rechnen damit, dass sich der Markt für Logistiksysteme der nächsten Generation bis 2025 auf 8,5 Milliarden US-Dollar verdoppeln wird. Am Ende wird ein hoher Automatisierungsgrad entlang der gesamten Lieferkette stehen, zu dem es auch gehört, dass Lagerhäuser oder Lkw geleast oder in einem Sharingmodell geteilt werden“, umreißt Maurer eine mögliche Zukunftsvision. (bre)

## „Niedersächsische Potenziale in Japan bekannt machen“

**Im April 2020 hat Niedersachsen eine Repräsentanz in Japan eröffnet. Das Büro der Repräsentanz befindet sich in der Hauptstadt Tokio, von wo aus schon vor 150 Jahren die fünf großen Handels- und Reisewege in alle Provinzen Japans führten. Mithilfe des dortigen Teams will man die wirtschaftliche Zusammenarbeit zwischen Niedersachsen und Japan weiter ausbauen. Konkret bedeutet das, den Wirtschafts- und Investitionsstandort Niedersachsen in Japan zu vermarkten, japanischen Unternehmen die Potenziale für Kooperationen und Investitionen in dem deutschen Bundesland aufzuzeigen und niedersächsische Unternehmen beim Einstieg in den japanischen Markt zu unterstützen.**

„Die Japaner kennen zwar Unternehmen wie Volkswagen und Continental, aber Niedersachsen hat mehr anzubieten als die schon weltbekannte Autoindustrie. Die Repräsentanz verfolgt das Ziel, die vielfältigen Potenziale der niedersächsischen Wirtschaft auch in den anderen Branchen wie Life Science, Energiewirtschaft oder Ernährungswirtschaft bekannt zu machen, und verleiht Niedersachsen dadurch ein Gesicht als innovativer Standort in Japan“, so Makoto Sekikawa, Repräsentant des Landes Niedersachsen in Japan.

So könne das von der Fläche zweitgrößte Bundesland Deutschlands beispielsweise beim Thema Nachhaltigkeit als Impulsgeber für Japan dienen, das sich seinerseits zum Ziel gesetzt hat, bis 2050 treibhausgasneutral zu werden. Immerhin steht derzeit jede fünfte Windkraftanlage Deutschlands in Niedersachsen. Ebenso werden 88 Prozent des Stromverbrauchs in

Makoto Sekikawa,  
Repräsentant des Landes  
Niedersachsen in Japan



Niedersachsen schon mittels erneuerbarer Energie erzeugt – und man ist das erste Land der Welt, in dem Züge mit Brennstoffzellenantrieb im Regelverkehr im Einsatz sind. Auf der anderen Seite könnte Niedersachsen von Japan durch eine Reihe zukunftsweisender Projekte lernen, zum Beispiel für den Transport von flüssigem Wasserstoff oder von Wasserstoff in Form von Methylcyclohexan, das aus Brunei eingeführt wird. Solche Technologien dürften auch für die niedersächsischen Hafenstandorte interessant sein. „Ein wichtiger Schwerpunkt der Repräsentanz liegt auch auf der Anbahnung von Kooperationen im Bereich der wirtschaftsbezogenen Forschung und Entwicklung, denn beide Länder sind mit den gleichen Herausforderungen wie der Dekarbonisierung der Energiewirtschaft und der Alterung der Bevölkerung konfrontiert. Durch die Repräsentanz Niedersachsens in Japan und die damit angestrebte engere Kooperation können diese Themenstellungen gemeinsam angegangen werden“, erläutert Sekikawa. Zum Bedauern des Teams in Tokio fiel die Eröffnung der Repräsentanz genau in die erste Welle der Coronaepidemie, wodurch die Aktivitäten stark eingeschränkt waren. Dennoch konnte die Zeit genutzt werden, um in Webinaren und auf virtuellen Messen die Besonderheiten und Stärken Niedersachsens zu präsentieren und wichtige Kontakte zu knüpfen. Die Maßnahmen sollen, sobald es die allgemeine Lage zulässt, jedoch weiter ausgebaut werden.



# „Nichts dem Zufall überlassen“

Seit 2000 ist DB Schenker im olympischen Umfeld in unterschiedlichen Funktionen bei der Umsetzung der Logistik aktiv. Auch Tokio 2021 hat seine speziellen Herausforderungen.

Im Juli und August dieses Jahres sollen die Olympischen Spiele sowie die Paralympics in Tokio stattfinden – coronabedingt allerdings ohne sportbegeisterte Gäste aus dem Ausland. Mit dabei ist aber DB Schenker Deutschland, und zwar als offizieller Partner des Teams Deutschland Tokio 2020 und als exklusiver Logistikpartner des Deutschen Hauses Tokio 2020. Darüber hinaus wickelt DB Schenker Sport Events im Auftrag des Deutschen Olympischen Sportbunds (DOSB) und des Deutschen Behinderten Sportverbands (DBS) die gesamte Fracht der deutschen Olympiadelegation ab. Im Rahmen dieses Leistungspakets realisieren die Logistikexperten unter anderem den Transport der Trainings- und Wettkampfgeräte für die deutschen Athleten sowie ihres Physiotherapiematerials und der Mannschaftsapotheke. Dazu gehören außerdem Massagebänke, Medizin und Büromaterial, aber auch Sonnencreme und Powerriegel. Ebenso liefern die Experten diverses Equipment für die Medien sowie Veranstaltungstechnik nach Japan – vom Kabel bis zu riesigen Monitoren und Kommunikationsmitteln.

„Für uns ist es wichtig, nichts dem Zufall zu überlassen. Nur so können wir sicherstellen, dass alles pünktlich



Stephan Schmidt,  
Leiter Sports Events Deutschland  
bei DB Schenker

angeliefert und aufgebaut wird. Gerade für den Transport der Trainings- und Wettkampfgeräte bleibt uns oft nur ein kurzes Zeitfenster“, so Stephan Schmidt, Leiter Sports Events Deutschland bei DB Schenker. Dabei hilft es besonders, dass die DB-Tochter auf den Status als langjähriger Servicepartner des Internationalen Paralympischen Komitees (IPC) sowie auf die Erfahrungen als strategischer Partner des Internationalen Olympischen Komitees (IOC) in den Jahren von 2003 bis 2008 zurückgreifen kann. Mit diesem wertvollen Erfahrungsschatz im Gepäck

weiß Stephan Schmidt, dass eine langfristige Vorbereitung nach dem Motto „Nach den Spielen ist vor den Spielen“ für ein derartiges Großereignis besonders wichtig ist. Deshalb beginnen die Detailplanungen mit dem DOSB und dem DBS rund neun Monate vor Beginn der Spiele. Hier wird dann der Logistikbedarf der einzelnen Fachverbände abgefragt, Frachtraum gebucht, werden Zollfragen geklärt und die Termine für Abholungen und Zustellungen koordiniert. Ein besonderes Highlight ist dabei immer die Logistik für die Einkleidung der Mannschaften. „Für jeden Sportler packen wir bei der offiziellen Einkleidung eine Reisetasche. Außerdem gibt es natürlich die unterschiedlichen Sportgeräte, deren Transport



eine besondere Herausforderung an die Logistik stellt. Für die Olympischen Spiele in Tokio sind dies sicherlich die Ruderboote, die wir per Luftfracht nach Tokio versenden“, erläutert Stephan Schmidt. Beim Transport der Materialien von Europa nach Japan fährt DB Schenker in gewisser Weise eine Zwei-Verkehrsträger-Strategie: Weniger zeitkritische Waren werden per Seefracht transportiert, während zeitkritisches oder besonders hochpreisiges Equipment, zum Beispiel im TV-Segment, per Luftfracht abgewickelt wird.

Im Zuge seiner aktuellen Olympiaaktivitäten agiert DB Schenker aber nicht nur auf nationaler, sondern auch auf internationaler Ebene. So übernehmen beispielsweise die

Schenker-Landesgesellschaften in Belgien, Italien, Kuba, Norwegen, Großbritannien und der Schweiz die Logistik für „ihre“ Olympiamannschaften sowie einige von ihnen auch für „ihre“ Teilnehmer an den Paralympics. Ebenso sind die Landesgesellschaften in Belgien, Kroatien und Großbritannien für die Logistik „ihrer“ Gästehäuser inklusive der dort benötigten Lebensmittel zuständig. Für sie alle gilt es, bei den Wettkämpfen in Tokio erstmals eine ganze besondere Hürde zu überspringen: die Umsetzung der coronabedingten Sicherheits- und Gesundheitsvorgaben Japans sowie des lokalen Organisationskomitees ab dem Zeitpunkt der Ankunft bis zur Ausreise. (bre)

## „Sushi schmeckt dort ganz anders als in Deutschland“

**Der Schwimmer Florian Wellbrock zählt zu den großen Olympiahoffnungen des deutschen Teams in Tokio. Mit seinen Titeln über 1.500 Meter Freistil und zehn Kilometer im Freiwasser avancierte der gebürtige Bremer, der für den SC Magdeburg startet, bei den Schwimmweltmeisterschaften 2019 in Gwangju (Südkorea) zum ersten Schwimmer der Geschichte, der bei einer Weltmeisterschaft sowohl im Freiwasser als auch im Becken eine Goldmedaille gewann.**



### Herr Wellbrock, mit welchen Erwartungen reisen Sie im Juli nach Tokio?

Florian Wellbrock: Ich freue mich vor allem auf schöne und sichere Olympische Spiele. Natürlich möchte ich dort auch Bestzeiten schwimmen und am Ende auf dem Treppchen stehen. Dieses Gefühl ist mir bei meinen ersten Olympischen Spielen 2016 in Rio de Janeiro leider verwehrt geblieben. Aber dennoch war die Zeit in Brasilien ein unvergleichliches Erlebnis für mich.

### Wie vertraut ist Ihnen Japan?

Florian Wellbrock: Ich war schon einmal zur Wettkampfvorbereitung im Süden des Landes. Dabei konnte ich die Erfahrung machen, dass die Japaner ein äußerst gastfreundliches und sehr angenehmes Volk sind. Ich habe mich damals richtig wohl gefühlt und es vor allem genossen, dort Sushi essen zu gehen. Das schmeckt aufgrund der Atmosphäre dort noch mal ganz anders als bei uns in Deutschland.

### Wie stehen Sie als Sportler zu der Entscheidung, die Olympischen Spiele in Zeiten von Corona in der geplanten Form stattfinden zu lassen?

Ich kann die Pro- und Kontra-Argumente dazu natürlich alle verstehen. Aber für uns Sportler sind die Olympischen Spiele etwas ganz Besonderes. Sie finden nur alle vier Jahre statt und sind für mich viel mehr als nur ein großer Wettkampf, denn hier steht der olympische Gedanke von Fairness und Toleranz im Vordergrund. Das macht es so einzigartig, sich mit den Besten der Welt zu messen. Auch die mediale Aufmerksamkeit ist für uns Sportler extrem wichtig. Viele Sportarten haben nur alle vier Jahre die Chance, sich der Weltöffentlichkeit zu präsentieren. Dieses Jahr wird es durch die Pandemie natürlich ganz anders sein als die Jahre zuvor. Die Gesundheit aller Sportler und Beteiligten steht an erster Stelle. Ich hoffe daher auf eine sichere Anreise, ein gutes Hygienekonzept und vor allem auf tolle Spiele.

### Haben Sie als gebürtiger Bremer Schnittstellen zum Hafen oder zur maritimen Wirtschaft?

Ja, als Kind war ich viel mit meinen Eltern auf unserem kleinen Sportboot unterwegs. So habe ich natürlich nicht nur den Hafen in Bremen, sondern auch zahlreiche andere Häfen in ganz Norddeutschland kennengelernt. Damals wie heute beeindruckt es mich vor allem, wie so riesige Containerschiffe überhaupt schwimmen können. Als Kind kommen einem diese Ozeanriesen natürlich noch viel größer vor. Und dass, obwohl die größten von ihnen damals und im Gegensatz zu heute noch nicht über 20.000 Container an Bord aufnehmen konnten.



# Immer eine Tür offen halten

Japaner gelten innerhalb der Region als die Preußen Asiens. Trotz einiger Gemeinsamkeiten gibt es allerdings kaum eine Industrienation, die sich kulturell so sehr von Deutschland unterscheidet wie Japan.



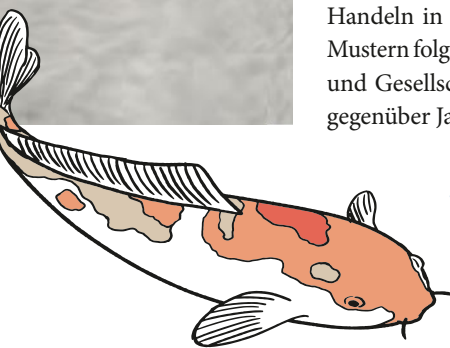
**W**er einmal beobachtet hat, wie die Menschen auf den Fernbahnsteigen in japanischen Bahnhöfen ohne zu drängeln an verschiedenfarbigen Linien in Reih und Glied anstehen, versteht, warum sie die Preußen Asiens genannt werden. Allerdings: „Insgesamt betrachtet muss man feststellen, dass das Denken und Handeln in Japan und Deutschland grundlegend anderen Mustern folgt“, erläutert Tim Goydke, Professor für Wirtschaft und Gesellschaft Japans an der Hochschule Bremen. „Und gegenüber Japanern am allerwichtigsten ist Höflichkeit.“

## Sprachkurse für japanische Berufsanfänger

Das fängt schon bei der Begrüßung an: „Eine Visitenkarte ist unverzichtbar, auch um den Status zu erkennen“, so der Professor. Dieser Brauch mag vielen Geschäftsleuten bereits bekannt sein. Nicht jeder weiß allerdings, in wie vieler Hinsicht Höflichkeit von Bedeutung ist. „Im Japanischen gibt es je nach Rang mindestens drei wichtige Höflichkeitsstufen

bei der Ansprache, eigentlich sogar noch mehr“, erläutert Goydke, der inzwischen über 30-mal in Japan war. Entsprechend ändert sich das Vokabular, das selbst japanische Berufsanfänger erst in eigens dafür angebotenen Sprachkursen erlernen müssen. Ein Beispiel: Für das Wort „gehen“ gibt es verschiedene Verben, je nachdem ob man sich siezt oder duzt. Dabei sind die Schriftzeichen zwar die gleichen, aber die Aussprache unterscheidet sich.

„Zudem ist die japanische Gesellschaft sehr hierarchisch“, unterstreicht Goydke. Daher ist es ganz wichtig, dass bei Geschäftskontakten die Position auf der Visitenkarte genannt wird. Von japanischer Seite wird die Sitzordnung entsprechend der Hierarchie festgelegt. „Dadurch sieht man, wer der Wichtigste ist.“ Ein weiterer Anhaltspunkt ist das Alter, weil in aller Regel der Älteste der Chef ist. „Das Problem ist nur, dass das für Europäer nicht immer leicht zu erkennen ist“, schmunzelt Goydke. Wer hingegen die Verhandlung führt, bemisst sich meist ausschließlich nach den besten Englischkenntnissen und ist kein Indiz für den Rang. Um es sich bei einer Vielzahl von Gesprächspartnern etwas leichter zu machen, sei es durchaus üblich, die



Tim Goydke,  
Professor für Wirtschaft  
und Gesellschaft Japans,  
Hochschule Bremen



Visitenkarten vor sich hinzulegen und zu sortieren. „Das tun die Japaner selbst auch“, betont der Professor.

## Mit Stäbchen essen kommt gut an

Nicht nur nach einem Verhandlungstag wird das gemeinsame Essen mit Kollegen und Geschäftspartnern in Japan geschätzt. „Es muss aber nicht die Landesküche sein, sehr beliebt ist auch dort westliches Essen.“ Wenn Japaner in ein asiatisches Restaurant einladen, erwarten sie nicht, dass ihre Gäste auch mit Stäbchen essen können. „Dazu sind sie viel zu höflich“, erläutert der Experte. „Aber es ist natürlich ein Pluspunkt, wenn man das kann.“

Beim Essen mit Stäbchen gibt es jedoch einige Stolperfallen, auf die unbedingt geachtet werden sollte. „Das hat damit zu tun, dass Japaner sehr abergläubisch sind“, erklärt Goydke. „Essen darf daher auf keinen Fall mit Stäbchen weitergegeben werden, da dies an die Totenzeremonie erinnert, bei der dies mit den Knochen der Toten nach der Verbrennung gemacht wird.“ Ein kompletter Fauxpas wäre es außerdem, die Stäbchen in das gefüllte Reisschälchen zu stecken. „Das machen die Japaner nur zu Hause in dem täglich für die Ahnen frisch bereitgestellten Schälchen auf dem Totenschrein zu deren Gedanken.“

Das als Geschäftsreisender zu sehen, wäre allerdings eher ungewöhnlich. „Nach Hause werden selbst enge Freunde nicht unbedingt eingeladen.“ Falls doch, müssen auf jeden Fall die Schuhe ausgezogen werden. Pantoffeln werden zum Teil außerdem beim Betreten von Restaurants, Tempeln und Schreinen getragen. Oft gibt es auch spezielle Toilettenschuhe, die ausschließlich zum Betreten dieser Räume dienen und dort bereitstehen. Das kann im Fall von etwas größeren westlichen Füßen eine gewisse Komik bergen und für große Erheiterung sorgen, wenn man vergisst, diese dort wieder ausziehen.

## Langfristige Geschäftsbeziehungen und Vertrauen

Wer im Herkunftsland des Sushis dazu eine Miso-Suppe (eine klare Brühe mit einer Einlage aus Tofu und etwas zartem Gemüse) serviert bekommt, sollte



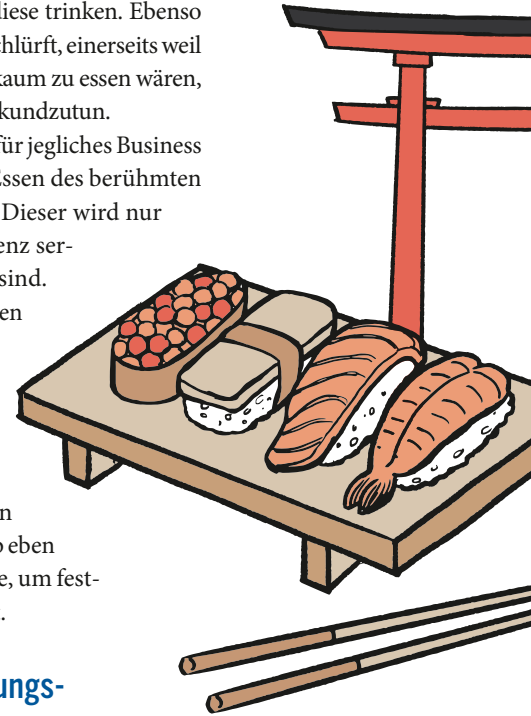
sich nicht wundern, wenn die Japaner diese trinken. Ebenso werden auch Nudelsuppen lautstark geschlürft, einerseits weil sie sehr heiß serviert werden und sonst kaum zu essen wären, andererseits aber auch, um den Genuss kundzutun.

Weil Vertrauen in Nippon die Basis für jegliches Business ist, könnten Geschäftsleute auch zum Essen des berühmten Kugelfisches Fugu eingeladen werden. Dieser wird nur in Restaurants mit einer speziellen Lizenz serviert, da Teile von ihm tödlich giftig sind. Verzehrt werden natürlich nur die wenigen anderen Teile, die dafür umso teurer sind. „Eigentlich schmeckt das nach nichts, deshalb wird dazu eine kräftige Sojasoße gereicht“, weiß Goydke. Japaner seien grundsätzlich an langfristigen Geschäftsbeziehungen und Kooperationen interessiert, weshalb eben auch der Kugelfisch ein Test sein könnte, um festzustellen, ob der Partner das mitmacht.

## Konsensorientierte Entscheidungsfindung

Anders als man vielleicht erwarten könnte, ist die Entscheidungsfindung in Nippon nicht hierarchisch. Bei den oft sehr langen Verhandlungen sei das ein Kernpunkt der Probleme, gibt der Ökonom zu Bedenken: „Japanische Unternehmen sind konsensorientiert, und in Verhandlungen kann daher nichts entschieden werden.“ Vielmehr werden alle relevanten Informationen eingesammelt und anschließend alle im Unternehmen informiert, bis eine Entscheidung getroffen wird. „Diese Ungleichzeitigkeit der Entscheidung kann irritieren“, hebt der Japankenner hervor.

Stets sollte im beruflichen Kontakt mit Japan außerdem im Hinterkopf behalten werden, dass niemand das Gesicht verlieren darf. Daher sollte immer Kompromissbereitschaft gezeigt werden. „Wer jemanden zu hart oder lautstark angeht, gilt als unhöflich. Das wird nicht geschätzt, da beide dadurch das Gesicht verlieren“, erklärt Goydke. „Auch ein klares Nein gibt es eher nicht, Japaner sagen lieber alles Mögliche andere, um das zu vermeiden. Eine Ausnahme gilt lediglich, wenn Kollegen mit ihrem Chef abends in die Karaokebar gehen.“ Mit etwas Alkohol im Blut kann das eine Ventilfunktion haben und es darf auch einmal etwas deutlicher Kritik geübt werden. Grundsätzlich aber sei eine gewisse Unschärfe Teil der japanischen Kultur: „Man hält sich gern noch eine Tür offen.“ (cb)



FOTOS: RAWPIXEL.COM, TIM GOYDKE, FREEPIK/ARTIFLOW

# Leidenschaft für Teelogistik



Vollers importiert für seine Kunden Tee aus Anbauländern wie China, Indien, Sri Lanka und Japan, bevor ein Teil davon wieder in die ganze Welt exportiert wird. Damit ist der Logistikdienstleister aus Bremen im Markt etabliert und ein wichtiger Teil der deutschen Drehscheibe für Tee. Den Versand zum Endkunden übernimmt unter anderem der auf Tee spezialisierte Bremer Versandhändler Paul Schrader.

## FAKTEN

### Vollers Group

Gründung: 1932

Geschäftsfeld:  
Logistikdienstleistungen; für Tee zum Beispiel Transport, Import- und Exportabwicklung, Lagerlogistik, Handling und Mischen

Unternehmenssitz:  
Bremen (Hauptsitz) und elf weitere Standorte in acht europäischen Ländern

Lagerfläche: 500.000 Quadratmeter

Mitarbeiter:  
350 europaweit, 20 davon für Tee

Für Teeliebhaber mag auf den ersten Blick vor allem eine gute Ernte entscheidend sein. Genauso wichtig ist allerdings eine zuverlässige Logistik. Diese gewinnt an Bedeutung, da Tee immer beliebter wird. So wuchs 2019 der Pro-Kopf-Konsum von Schwarz-, Grün-, Kräuter- und Früchtetee im Vergleich zum Vorjahr um etwa einen Liter auf insgesamt 68 Liter. Mit knapp 40 Litern liegt dabei inzwischen Kräuter- und Früchtetee vorn. Aber auch Schwarz- und Grüntee konnte um 1,6 Liter auf 28 Liter zulegen. Insgesamt wurden von Deutschlands Verbrauchern 47 Milliarden Tassen Tee getrunken. Das entspricht einer Menge von knapp 40.000 Tonnen (67 Prozent) Kräuter- und Früchtetee sowie 19.200 Tonnen Schwarz- und Grüntee (33 Prozent).

Mit diesen Zahlen im Hinterkopf wird klar, was der beim Logistikdienstleister Vollers für Tee zuständige Abteilungsleiter Bernd Jamin meint, wenn er sagt: „Rund jede vierte Tasse Tee wird über uns abgewickelt.“ Auf rund 18.000 Quadratmetern Fläche im Schuppen 6 im Bremer Europahafen werden dafür im Laufe eines Jahres alternierend insgesamt etwa 5.500 Tonnen Tee gelagert. „Unser Lager dreht sich etwa einmal pro Jahr“, erklärt Jamin. „2020 haben wir rund 4.500 Tonnen importiert, und pro Monat wurden daraus im vergangenen Jahr mehr als 200 Tonnen Teemischung hergestellt.“

Der Tee erreicht das Bremer Lager, nachdem er nach der Pflückung in den Teegärten der Exportländer in Papiersäcke

verpackt und auf Paletten in Container verladen wurde. Über die Importhäfen in Bremerhaven, Wilhelmshaven und Hamburg wird der Tee dann größtenteils per Lkw in das Lager von Vollers in Bremen transportiert. „Aus Hamburg kommen die Container auch per Bahn“, so Jamin. Neben der Organisation des Transports und der Lagerung übernimmt der Logistikdienstleister auch die Bevorratung und Feinkommissionierung sowie die Mischung. Für Letztere erhält das Unternehmen – natürlich unter Einhaltung der Vertraulichkeit – die jeweiligen Rezepturen.

### Dreifachverkostung des Naturprodukts erforderlich

Die Verkostung findet allerdings nicht bei Vollers statt, sondern zunächst schon durch die Teehändler vor Ort, wie den Bremer Teehändler Kloth & Köhnken. Ein zweites Mal erfolgt sie vor der Einlagerung in Bremen und zuletzt vor dem Verkauf. „Da wir eng zusammenarbeiten, gibt es für die Muster einen internen Botendienst“, so Jamin. Erst wenn diese freigegeben sind, wird die Ware durch unsere Kunden verkauft.

Einer davon ist der Bremer Versandhändler Paul Schrader, der am 3. Mai sein hundertjähriges Jubiläum feiern konnte. Auch Geschäftsführer Michael Rolf kennt sich bestens mit Tee aus: „Gute Grüntees kommen insbesondere aus China



2019 wurden 46.643 Tonnen Schwarz- und Grüntee aus 72 Ländern nach Deutschland importiert. Mit 22.243 Tonnen wurde etwa die Hälfte davon (45 Prozent) wieder in 108 Länder rund um die Welt exportiert – ein Wachstum von einem Prozent.

und Japan“, weiß er. Bekannt ist das Unternehmen allerdings vor allem für seinen Darjeeling.

Eigene Lagerflächen für Rohtee unterhält das Unternehmen aber nicht. „Wir arbeiten bereits seit rund 15 Jahren mit unseren Partnern Vollers und Kloth & Köhnken zusammen“, unterstreicht Rolf. Und auch das Mischen hat er vor zwölf Jahren ausgelagert. „Wir hätten damals neue Packmaschinen gebraucht und kamen in dieser Zeit in Kontakt mit den Werkstätten Martinshof hier in Bremen, die zu den größten und ältesten in Deutschland gehören. Dort wurde dann eine Maschine extra für uns angeschafft.“ Inzwischen gibt es weitere Abfüllmaschinen. Rund 100 behinderte Menschen mischen und verpacken seitdem für Paul Schrader nicht nur Tee, sondern längst auch andere Ware wie Trinkschokolade, Kaffee und Nüsse. „Das sind viele gleiche Arbeitsschritte und vor allem Handarbeit“, erläutert Rolf.

## Lagerung, Mischung und Versand in Bremen

Im 8.500 Quadratmeter umfassenden Lager von Paul Schrader werden daher kaum Vorrats-, sondern nur Kommissionierflächen benötigt. Aufgrund der Lage des nur zehn Kilometer entfernten Martinshofs kann der Versandhändler seine Ware just in time bestellen. „In der Regel ist das zum Beispiel eine Europalette oder eine Düsseldorfer Halbpalette“, so Rolf. „Das

ist für uns natürlich optimal.“ Aber vor allem auf etwas anderes ist der Geschäftsführer stolz: „Zusammen mit dem Martinshof haben wir extra das Siegel ‚fair pakt‘ entwickelt, das das soziale Engagement zeigt und auf all unseren Teepackungen klebt.“

Als zusätzliches Standbein bietet Rolf anderen Versandhändlern seit einigen Jahren das Fulfillment an, also die Abwicklung der Dienstleistungen rund um den Versandhandel. Für den Verkauf werden unter anderem die großen Onlineplattformen genutzt. Mit Foodhall.de betreibt das Unternehmen neben dem Onlineshop auf der eigenen Homepage außerdem einen eigenen Marktplatz, auf dem außer Tee auch andere Spezialitäten verkauft werden.

Die pandemiebedingten Lieferprobleme habe das Unternehmen durchaus gespürt: „In den vergangenen sechs Monaten kam es immer mal wieder zu Lieferverzögerungen beim Teeimport, weil es an Equipment fehlte oder Feederdienste ausfielen“, berichtet Rolf. „Meist kam die Partie dann 14 Tage später.“ Es sei aber zum Glück nicht so kritisch gewesen, als dass Geschäft weggebrochen wäre. „Außerdem wissen unsere Kunden darum und haben Verständnis gezeigt.“ Immerhin habe es bei den sonstigen Rohstoffen wie für Verpackung keinerlei Beeinträchtigungen gegeben. „Eher schon macht uns der Brexit zu schaffen, da Partien im Zoll hängen geblieben sind. Hier konnten wir uns aber zum Glück mit dem bevorraten, was in Deutschland verfügbar war.“ (cb)

## FAKTEN

### Paul Schrader

Gründung: 1921

Geschäftsfelder:  
Versandhandel

Unternehmenssitz:  
Weyhe bei Bremen

Sendungsvolumen:  
250.000 Pakete pro  
Jahr

Mitarbeiter: 60

Weitere Informationen:  
[www.vollers.com](http://www.vollers.com)  
[www.paul-schrader.de](http://www.paul-schrader.de)



# Unterstützung durch den digitalen Hafenmeister

Kleinere See- und Binnenhäfen standen bislang nicht unbedingt im Blickpunkt der IT-Firmen. Dabei können mithilfe der Digitalisierung auch hier einige Prozesse optimiert werden. Wie das geht, zeigt die von den IT-Dienstleistern dbh und Akquinet entwickelte Cloud-Lösung „Hafenmeister“.

Die Containerisierung macht auch vor den kleineren See- und Binnenhäfen nicht halt. Wie zuvor in den großen Seehäfen, zum Beispiel in Bremerhaven und Wilhelmshaven, steigt angesichts von immer mehr umgeschlagenen Boxen auch hier der Bedarf an der Digitalisierung der Prozesse. Zudem müssen Binnenhäfen immer stärker mit den Seehäfen kommunizieren. „Bisher wird in kleineren See- und Binnenhäfen noch vieles in Excellisten eingepflegt oder händisch im System erfasst“, berichtet Norbert Klettner, Geschäftsführer von Akquinet Port Consulting in Bremerhaven. „Das war in Ordnung, solange per Hand der Empfang von beispielsweise x Tonnen Kohle abgerechnet werden musste, ist aber bereits bei einer kleineren Zahl von Containern mit verschiedenen Güterarten recht aufwendig.“

So entstand die Idee, auch den kleineren Häfen eine Softwarelösung für den Hafenbetrieb anzubieten. „Wir haben darin Potenzial gesehen und uns deshalb mit dbh aus Bremen und dem Hafen Trier für eine Entwicklungspartnerschaft zusammengetan“, so Klettner. Das Ziel: ein cloudbasiertes Hafenmanagementsystem mit Schnittstellen unter anderem zu Umschlagsbetrieben, Ämtern und zur Buchführung, das das tägliche Arbeiten erleichtert und effizienter macht. Ende 2019 begannen die beiden Unternehmen mit der Softwareentwicklung und hatten mit einem Team aus zeitweise bis zu acht Entwicklern bereits Mitte 2020 ein minimal funktionsfähiges Produkt (auf Englisch Minimal Viable Product, kurz MVP) entwickelt. Investiert wurde eine mittlere sechsstellige Summe.

## Hafen Trier ist Pilotkunde

„Wichtig war es uns, einen Pilotkunden zu finden und Input aus dem Tagesgeschäft zu bekommen“, erläutert Klettner. „Dass der Hafen Trier Interesse zeigte, hat uns also sehr gefreut.“ Bis September 2020 wurde die Software dann ganz agil und im engen zweiwöchentlichen Austausch mit dem Binnenhafen entwickelt, sodass die Anwendung auch den realen Anforderungen entsprach. Ab Oktober 2020 wurde der „Hafenmeister“ vor Ort im Parallelbetrieb zur bisherigen Arbeitsweise getestet, und seit dem 1. Januar dieses Jahres ist die Anwendung ausschließlich im Einsatz.

Seitdem kann in Trier eine ganze Reihe von Dienstleistungen digital abgebildet werden. Die Mitarbeiter müssen beispielsweise die Schiffe und Züge nicht mehr händisch registrieren und brauchen den Umschlag inklusive Eichung und Container nicht einzeln manuell zu erfassen. Fehler werden dadurch vermieden, Daten können einfach importiert werden. „Dank der Schnittstellen erfolgt auch die Abrechnung von Gebühren und Leistungen automatisiert“, erläutert Klettner. Selbst die Geschäftsberichte mit wichtigen Hafenkennzahlen können ebenso wie andere Berichte jederzeit abgerufen werden. „Möglich ist außerdem eine einfache Rechnungslegung inklusive des Exports in Finanzsysteme wie Datev.“ Sofern die benötigten Tarife hinterlegt sind, kann zum Monatsende für jeden Kunden eine Sammelrechnung für den Umschlag erstellt werden.

## Statistik mit einem Klick

„All das bedeutet nicht, dass die Mitarbeiter nicht mehr gebraucht werden, sie haben bloß mehr Zeit für andere Aufgaben“, unterstreicht Klettner. Auch die Arbeit aus dem Homeoffice in Pandemiezeiten werde durch das browserbasierte System vereinfacht. „Mit der ‚Hafenmeister‘-Lösung haben wir einen vollständigen und sofortigen Überblick über unsere Schiffsanläufe und Umschlagsdaten“, beschreibt der Geschäftsführer der Trierer Hafengesellschaft, Volker Klassen, die Vorteile. Die Daten für das Statistische Landesamt Rheinland-Pfalz könnten so beispielsweise mit nur einem Klick erstellt werden. Ebenso sind die vorgeschriebenen Meldungen an das Wasser- und Schifffahrtsamt über die Anwendung möglich. Außerdem seien die Daten einheitlich und durchgehend im System hinterlegt, da deutlich weniger manuell erfasst werden muss.

Eine weitere Besonderheit: Bei der Softwarelösung „Hafenmeister“ zahlen die Kunden nach dem Prinzip Pay per Tonne, also nur für die tatsächlich im Hafen umgeschlagene Tonnage. Dieses Geschäftsmodell ist angelehnt an das 1962 von Rolls-Royce eingeführte Power by the Hour. Statt ein

Flugzeugtriebwerk zu verkaufen, wurden dort die Betriebsstunden fakturiert. Inzwischen kommt dieses System unter der Bezeichnung Pay per Use in vielen Branchen zum Einsatz, beispielsweise beim Carsharing, bei Softwarelösungen und eben beim Cloud-Computing. Bezahlt werden nur die tatsächlich in Anspruch genommenen Leistungen in Abhängigkeit vom Umschlagsvolumen. Eine Lizenz muss nicht gekauft werden.

## Sicherheit durch die Cloud

Da es sich beim „Hafenmeister“ um eine Cloud-Lösung handelt, bieten sich den Nutzern aber noch weitere Vorteile, unterstreicht der Akquinet-Geschäftsführer. „Da der Zugang über den Browser erfolgt, ist nur eine stabile Internetverbindung erforderlich und keine Installation vor Ort.“ Zudem werde die Sicherheit der Daten gewährleistet, da die Daten in unserer eigenen Cloud in unserem vom TÜV zertifizierten Hochsicherheitsrechenzentrum liegen“, so Klettner. In Zeiten zunehmender Cyberangriffe und in Bezug auf die Einhaltung der Anforderungen der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) gewinne das immer mehr an Bedeutung.

Auch deswegen könnte der Bedarf an der Softwarelösung in anderen kleineren und mittelgroßen See- und Binnenhäfen steigen. „Wir sind derzeit mit weiteren Häfen im Gespräch“, berichtet der Geschäftsführer. Ein Teil der Anforderungen von Seehäfen kann mit der bestehenden Softwarelösung bereits abgebildet werden. Andere wie das zentrale Meldesystem für den gesamten deutschen Seeschiffsverkehr (National Single Window, kurz NSW) müssten innerhalb des Seehafenmoduls ausgebaut werden. „Das ist grundsätzlich aber kein Problem“, betont Klettner. „Innerhalb weniger Monate können wir jeden kleinen Seehafen anbinden.“ (cb)

## FAKTEN

### Akquinet

Gründung: 2002

Unternehmensstandorte: Hamburg (Hauptsitz) und 26 weitere Standorte in Deutschland und Österreich; Hauptsitz von Akquinet Port Consulting: Bremen und Bremerhaven

Dienstleistungen: IT-Beratungsunternehmen, unter anderem spezialisiert auf Logistik und maritime Prozesse

Umsatz: 130 Millionen Euro (2020)

Mitarbeiter: 920

Weitere Informationen:  
[www.hafenmeister.eu](http://www.hafenmeister.eu)  
[www.akquinet.de](http://www.akquinet.de)  
[www.hafen-trier.de](http://www.hafen-trier.de)

Auch für kleinere See- und Binnenhäfen wird die Digitalisierung angesichts des steigenden Containerumschlags immer wichtiger.





Feierlich illuminiert: Bei J. Müller in Brake befindet sich nicht nur eine der größten zusammenhängenden Siloanlagen Europas, sondern auch Deutschlands größter Importhafen für Getreide und Futtermittel.

# Jubiläum für den Hafenlogistikspezialisten

J. Müller ist eng mit Niedersachsens zweitgrößtem Hafen in Brake verbunden. Aber auch Bremen ist ein wichtiger Standort für das inhabergeführte Familienunternehmen. Dass der Hafen- und Logistikdienstleister über ein großes und zugleich ausdifferenziertes Portfolio verfügt, dürfte wesentlich dazu beigetragen haben, dass er nun schon auf zwei Jahrhunderte Tradition zurückblicken kann.

**F**ür den Hidden Champion ist 2021 ein ganz besonderes Jahr: Im Mai hat J. Müller sein 200. Jubiläum begangen. Gründe zu feiern, gibt es natürlich viele. Der wohl wichtigste: Das traditionsreiche Unternehmen zählt zu den ältesten Hafenbetreibern im Familienbesitz in ganz Europa und hat gute Aussichten, diesen Titel auch weiterhin zu führen. Aber auch ohne diese Historie ist das Unternehmen mit dem Umschlag, der Lagerung und der Distribution von Agrar-, Schütt- und massenhaftem Stückgut sowie Projektladung in seiner Nische zugleich spezialisiert und breit aufgestellt. Was das im Einzelnen bedeutet, zeigt der Vorstandsvorsitzende Jan Müller, der das Unternehmen in der sechsten Generation führt, bei einem Rundgang über die Anlagen in Bremen und Brake:

## Das Kaffeeterminal im Bremer Holzhafen

„Unser trimodales Terminal mit der Siloanlage für Kaffee zeigen wir Besuchern immer sehr gern“, sagt Müller und ergänzt: „Die meisten Menschen haben einen besonderen Bezug zu Kaffee und finden auch die Logistik dahinter spannend.“ Und hier hat J. Müller als eines der Drehkreuze für die weltweiten Rohkaffeeströme einiges zu bieten: Zu den Dienstleistungen, die das Unternehmen rund um die Bohnen für das beliebte Heißgetränk übernimmt, gehört beispielsweise die Prüfung der Ware, die im Container per Binnenschiff, Bahn oder Lkw im Bremer Holzhafen ankommt.

„Rund 300.000 Tonnen schlagen wir hier pro Jahr um“, unterstreicht Müller. Dabei wird die Ware gründlich geprüft und





Rund 300.000 Tonnen Kaffee schlägt J. Müller pro Jahr am Standort Bremen um.

## FAKTEN

### Unternehmensgruppe J. Müller

Gründung: 1821

Standorte: Brake (Firmensitz) und Bremen

Geschäftsfelder: Betrieb von Seehafenterminals samt dazugehöriger Dienstleistungen rund um Häfen und Schifffahrt

Produktgruppen: Getreide, Futter- und Düngemittel, Forstprodukte, Eisen/Stahl, Windkraft- und Industrieanlagen und Schwerlastgüter, Kaffee sowie sonstiges massenhaftes Schütt- und Stückgut

Partikulierflotte: 30 Binnenschiffe

Umschlag: 6 Millionen Tonnen Stück- und Schüttgut (2020)

Umsatz: 105 Millionen Euro (2020)

Mitarbeiter: 479

Weitere Informationen:  
[www.jmueller.de](http://www.jmueller.de)  
[www.kaffee-jmueller.de](http://www.kaffee-jmueller.de)

nach Kundenwunsch bemustert. Sofern die Bohnen nicht im Seecontainer weitergeleitet werden sollen, werden diese entladen, verwogen und dann eingelagert. „Unsere Kunden können und müssen sich auf die Qualität verlassen können. Daher messen wir die Temperatur und die Feuchtigkeit und stellen ihnen diese Werte online zur Verfügung.“ Je nach Wunsch wird der Kaffee dann beispielsweise veredelt und chargiert.

Aber auch Anforderungen potenzieller Neukunden werden gründlich analysiert und evaluiert. „Wir sind am Kaffeeterminal ständig dabei, die Prozesse zu optimieren und weiter zu investieren“, unterstreicht Müller. Dabei komme dem Unternehmen zugute, dass alle Services rund um den Umschlag, die Veredelung sowie die Lager- und Transportlogistik ineinandergreifen, was für reibungslose Prozesse Sorge.

## Der Niedersachsenkai in Brake

Eine besondere Bedeutung hat für J. Müller auch der Niedersachsenkai unter anderem mit seinem Forstproduktehub am Firmensitz im Seehafen Brake. „Erst 2020 haben wir hier zwei neue Lagerhallen mit einer Fläche von insgesamt knapp 28.000 Quadratmetern in Betrieb genommen“, freut sich Müller. Gelagert wird in den Hallen vor allem Zellstoff. Für diesen Rohstoff der Papierherstellung ist das Unternehmen mit über einer Million Tonnen Umschlag im Jahr der größte Importhafen in Deutschland. Etwa die Hälfte davon wird per Bahn ins europäische Hinterland transportiert. „Wir können hier mit unserer guten Bahnanbindung punkten, mit der wir die meisten Zielorte mit Anschlussgleis in Europa innerhalb von 48 Stunden erreichen können“, hebt der Vorstandsvorsitzende hervor.

Es geht aber auch noch weiter: Ein ganz besonderes Ereignis war 2020 der erste Direktzug mit 1.000 Tonnen Zellstoff mit dem Ziel Chongqing in China. „Die Seidenstraße ist für uns ein weiterer schneller und vor allem umweltfreundlicher Weg für Transporte nach Zentralchina“, sagt Müller. Sowohl Asien als auch die Länder der ehemaligen UdSSR sind für das Unternehmen besonders attraktive Wachstumsmärkte

für den Absatz von Zellstoff. Überzeugen kann das Unternehmen beim Umschlag dieser Forstprodukte vor allem mit seiner 50-jährigen Erfahrung in diesem Segment: „Wir wissen genau, worauf es bei der Lagerung und Behandlung von Zellstoff und Papier ankommt. Weite Bereiche der dafür zur Verfügung stehenden Anlagen haben wir zum Beispiel mit einem Bodenbelag ausgestattet, der speziell für die Lagerung von Papier ausgelegt ist“, erläutert Müller.

## Das Agrar- und Schwerlastterminal in Brake

Ebenfalls in Brake befindet sich das Agrar- und Schwerlastterminal. Für das Handling von Getreide- und Futtermitteln kann der Seehafen mit seiner geografisch günstigen Lage als Schnittpunkt globaler Logistikströme und in unmittelbarer Nähe zur nordwestdeutschen Veredelungsindustrie aufwarten. Auch hier ist die Verkehrsanbindung trimodal per Straße, Schiene und Wasserstraße.

„Rund vier Millionen Tonnen Agrargüter schlagen wir hier um“, betont Müller. „Mit dem Kauf der Getreideverkehrsanlage in Bremen vor fünf Jahren konnten wir unsere Kapazität noch einmal erheblich ausbauen.“ Zudem befindet sich bei J. Müller in Brake Europas größte zusammenhängende Siloanlage, in der täglich 20.000 Tonnen Agrargüter gelöscht werden können. Die Dimensionen der Lagerfacilitäten an beiden Standorten sind ebenfalls etwas größer: Sie fassen in Bremen und Brake insgesamt rund 630.000 Tonnen.

Last but not least bietet das Unternehmen eine große Bandbreite an Services für Agrarprodukte. Dazu zählen die Produktbehandlung, also das Trocknen, Aspirieren, Brechen, Mahlen und Schroten, ferner das separate Handling und die Lagerung von GVO-freien (gentechnisch nicht veränderten) und Ökoprodukten sowie von Düngemitteln und Futtermittelzusatzstoffen. „Diese Leistungen sind zwar bereits automatisiert, aber auch am Agrarterminal wollen wir die digitalen Strukturen ausbauen“, betont Müller. „Unser Leitmotiv lautet schließlich: ‚Werte bewahren – den Wandel leben.‘“ Ein Motto, mit dem J. Müller sich auf den Weg in die nächsten 200 Jahre macht. (cb)

# 2021

## Juni



# Save the Date

Aufgrund der Coronapandemie ist es gegenwärtig schwierig, zuverlässige Aussagen zu treffen, wann und in welchem Umfang wieder Veranstaltungen stattfinden werden. Die hier aufgelisteten Termine für die maritime Wirtschaft und Logistik haben sich in der jüngsten Vergangenheit zum Teil bereits mehrfach verändert – und auch nach unserem Redaktionsschluss im Mai wird es bestimmt noch kurzfristige Verschiebungen geben. Deshalb sind die nebenstehenden Angaben ohne Gewähr. Wir bitten Sie, diese noch einmal zeitnah zu prüfen. Vielen Dank für Ihr Verständnis!

**Messen** ■

**Kundenevents** ■

**Weitere Highlights** ■



Gemeinschaftlicher Messeauftritt unter der Dachmarke „German Ports“

- 21. – 25. 6. 2021** ■ **IAPH World Ports Conference**  
www.worldportsconference.com  
Antwerpen, Belgien
- 23. 6. 2021** ■ **Logistics Talk**  
www.bremenports.de/veranstaltungen  
Haiger, Deutschland
- 25. 6. 2021** ■ **Internationaler Tag des Seefahrers**  
www.imo.org  
Bremen/Bremerhaven, Deutschland

## Juli

- 1. 7. 2021** ■ **Logistics Talk virtuell**  
www.bremenports.de/veranstaltungen  
digital
- 13. 7. 2021** ■ **BHV-Hafenclub**  
www.bhv-bremen.de/#veranstaltungen  
digital
- 15. 7. 2021** ■ **Logistics Talk**  
www.bremenports.de/veranstaltungen  
München, Deutschland

## September

- 2. 9. 2021** ■ **Logistics Talk virtuell**  
www.bremenports.de/veranstaltungen  
digital
- 3. 9. 2021** ■ **30. Niedersächsischer Hafentag**  
www.seaports.de/events  
Emden, Deutschland
- 8. – 10. 9. 2021** ■ **World of freight Expo (WOF)**  
www.wofexpo.com  
Bratislava, Slowakei
- 23. 9. 2021** ■ **Logistics Talk**  
www.bremenports.de/veranstaltungen  
Stuttgart, Deutschland
- 28. – 30. 9. 2021** ■ **Breakbulk Americas**  
www.breakbulk.com  
Houston, USA

## Oktober

- 12. 10. 2021** ■ **BHV-Hafenclub**  
www.bhv-bremen.de/#veranstaltungen  
digital
- 14. 10. 2021** ■ **Logistics Talk**  
www.bremenports.de/veranstaltungen  
Graz und Wien, Österreich

## November

- 9. 11. 2021** ■ **BHV-Hafenclub**  
www.bhv-bremen.de/#veranstaltungen  
digital



Die Kaiserschleuse (l.) und die Westkaje im Kaiserhafen (r.) sind nur zwei Beispiele für die vielfältigen Infrastrukturmaßnahmen in Bremerhaven.

## Bremerhaven als Vorzeigeprojekt „Logistics Talk“ auf der „transport logistic“

Aufgrund der Coronapandemie fand auch die „transport logistic“, die weltweite Leitmesse für Logistik, Mobilität, IT und Supply Chain Management, in diesem Jahr nur virtuell statt – und zwar vom 4. bis 6. Mai in München. Mit in das Programm integriert war die digitale Variante des „Logistics Talks“ – der „Bremer Donnerstag“. Dieser wurde, dem Namen entsprechend, am Donnerstag, dem 6. Mai, in Kooperation mit der Messe München und unter dem Titel „Infrastruktur für den Hafen der Zukunft“ ausgestrahlt. Dabei erhielten die Zuschauer nach einem Grußwort der Bremer Senatorin für Wissenschaft und Häfen, Dr. Claudia Schilling,

mittels mehrerer Kurzfilme einen spannenden Einblick in die Vielfalt der Hafententwicklung in Bremerhaven. Darüber hinaus berichteten Mikkel Andersen (Geschäftsführer Eurogate CT Bremerhaven), Andrea Eck (Vorstand BLG LOGISTICS Group) und Robert Howe (Geschäftsführer bremenports) über die Stärken des Standorts, die dortige Automotive-kompetenz und über das Hafenmanagement aus einer Hand. Abgerundet wurde das knapp einstündige Event durch einen Beitrag von Wolfgang Sauseng (Geschäftsführer Steiermarkbahn) zum Thema „Bremerhaven als Österreichs Tor zur Welt“. (bre)

## „Logistics Talk“: Professioneller Umgang mit Krisen

„Wie gehen Häfen mit Krisen um?“ – das war das Leitthema des „Logistics Talks“ am 15. April. Im Rahmen der digitalen Veranstaltung, die von Hilke Theessen (Radio Bremen) moderiert wurde, beleuchteten die Experten Uwe Kraft (Hafenkapitän Bremen/Bremerhaven), Marc

Dieterich (Betriebsleiter NTB North Sea Terminal Bremerhaven) und Robert Howe (Geschäftsführer bremenports) unterschiedliche Aspekte zum Thema. Dabei nahmen sie auch Bezug auf nationale und internationale Vorfälle der jüngsten Gegenwart – etwa den Totalschaden

an der Drehbrücke in Bremerhaven, durch die Teile des Hafens vorübergehend nicht erreichbar waren, oder die Havarie der „Ever Given“ im Suezkanal und ihre Folgen für die weltweiten Logistikketten. Für die virtuelle Variante des „Logistics Talks“, die als Serie unter dem Titel „Der Bremer Donnerstag: Das Jahrzehnt der Häfen“ stattfindet, stehen auch schon die Themen für die nächsten drei Runden fest. So heißt es am 3. Juni „Zukunft Weser: Für Arbeit und Umwelt“, am 1. Juli „German Ports: Marketingkooperation der deutschen Seehäfen“ und am 2. September „Mit Schwung aus der Krise: Kreuzfahrt in Bremerhaven“. (bre)



Hilke Theessen (Radio Bremen, r.) moderierte die Veranstaltung mit den Podiumsteilnehmern v.l.n.r.: Marc Dieterich, Uwe Kraft und Robert Howe.

## KOMPAKT



**BONN.** Im April hat Knut Sander den Vorstandsvorsitz im Trägerverein des

ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Centers (SPC) abgegeben. „Sechs Jahre habe ich das Amt gerne ausgeübt. Aufgrund der Expansion des von mir vertretenen Unternehmens Robert Kukla kann ich aus zeitlichen Gründen die Aufgabe leider nicht mehr fortführen“, begründete Sander den Schritt. Der SPC-Vorstand verständigte sich daraufhin auf Wolfgang Nowak als kommissarischen Vorstandsvorsitzenden und Heiko Loroff als seinen Vertreter. Nowak ist bei HGK Shipping als Vice President Commercial tätig, Loroff zeichnet als Geschäftsführer der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe verantwortlich.

**BERLIN.** Das Präsidium des Deutschen Verkehrsforums (DVF) hat auf seiner Mitgliederversammlung im April zwei neue Mitglieder in das Gremium gewählt und acht Wiederwahlen bestätigt. Philip Oetker, CMO von Hamburg Süd, und Müslüm Yakisan, Präsident für die DACH-Region bei Alstom, wurden neu in das Präsidium gewählt. Oetker folgt auf Arnt Vespermann, ehemals Hamburg Süd, und Yakisan auf Marco Michel, Chairman des Management Boards von Bombardier Transportation. Beide hatten ihre Ämter niedergelegt.

## Dreierteam führt BVL-Geschäfte



**BREMEN.** Seit dem 1. April bilden **Christian Grotemeier, Mike J. Holtkamp und Christoph Meyer** die Geschäftsführung der gemeinnützigen Bundesvereinigung Logistik (BVL), des BVL Campus und der BVL Service GmbH. Grotemeier ist als Geschäftsführer für Marketing/Vertrieb, Produktenwicklung, Seminare sowie Digitalisierung und IT verantwortlich. Als Nachfolger des langjährigen Geschäftsführers Uwe Peters, der die BVL – wie seit Langem geplant – zur Jahresmitte auf eigenen Wunsch verlassen wird, verantwortet Holtkamp über den Finanz- und Personalbereich hinaus die Ressorts Veranstaltungsorganisation und Einkauf. Darüber hinaus hat Meyer in der Geschäftsführung die Federführung für Inhalte, die Deutsche Außenhandels- und Verkehrs-Akademie sowie das Relationshipmanagement des Vereins.

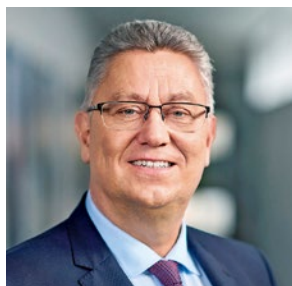
## Hellmann: Oestreich folgt auf Möller

**OSNABRÜCK.** Im März konnte Hellmann Worldwide Logistics **Patrick Oestreich** als neuen Chief Commercial Officer (CCO) gewinnen. Er folgte auf Jens Möller, der die Position im August 2020 interimistisch übernommen hatte. Als CCO und Mitglied des Executive Boards zeichnet Oestreich seit dem 1. April 2021 für das Global Sales Leadership Team verantwortlich, über das der weltweite Vertrieb des gesamten Produktportfolios gesteuert wird. Zuletzt war er in Führungspositionen bei XPO Logistics und der Schenker AG tätig.



## Neuer CEO für Wallenius Wilhelmsen

**LYSAKER.** Wechsel an der Spitze der norwegisch-schwedischen Reederei Wallenius Wilhelmsen: Der Vorstand des Unternehmens hat im März Chief Financial Officer (CFO) **Torbjörn Wist** zum Übergangs-CEO berufen, nachdem er sich zuvor mit Präsident und CEO Craig Jasienski darauf geeinigt hatte, dessen Arbeitsverhältnis vorzeitig zu beenden. Zu Redaktionsschluss suchte der Vorstand noch nach einem Nachfolger. Wist war im Oktober 2020 als Executive Vice President und CFO zu Wallenius Wilhelmsen gekommen.



## Wollesen verlässt BLG LOGISTICS

**BREMEN.** Zum Jahresende wird **Jens Wollesen**, Vorstand Contract bei BLG LOGISTICS, das Unternehmen verlassen. Bis dahin wird er die Geschäfte jedoch weiterführen, ehe er 2022 in den Vorstand von Hellmann wechselt, wo er als CCO die vier Geschäftsfelder Air, Sea, Road & Rail und Contract Logistics sowie die Bereiche IT und Digital verantworten soll. Bei BLG hat Wollesen die Verantwortung für den Geschäftsbereich Contract inne, und darüber hinaus das Thema Innovationsmanagement und Digitalisierung vorangetrieben.



## Neuer Geschäftsführer bei Kloosterboer BLG Coldstore

**BREMERHAVEN.** Zum 1. April ist **Thorsten Heitland** (r.) in die Geschäftsführung von Kloosterboer BLG Coldstore eingetreten. Er übernimmt in den kommenden Monaten die Aufgaben von **Lüder Korff** (l.), der Ende Juli nach 32 Jahren bei Kloosterboer BLG Coldstore beziehungsweise den Vorgängerunternehmen in den Ruhestand geht. Heitland war in unterschiedlichen Funktionen für die Stute-Verkehrs GmbH tätig, ehe er 2010 zu Frosta wechselte, wo er zuletzt die Funktion des Head of Supply Chain Logistics bekleidete.

## Brandt als Interimsgeschäftsführer

**BREMERHAVEN.** Seit Mai hat EUROGATE **Florian Brandt** übergangsweise zum Geschäftsführer von MSC Gate Bremerhaven bestellt. Er übernimmt diese Aufgabe von Friedrich Stuhmann, der fast 15 Jahre lang für die EUROGATE Gruppe tätig war und zum 1. Juli 2021 zur Hamburg Port Authority (HPA) wechseln wird. Brandt wird die Geschäfte so lange führen, bis eine dauerhafte Nachfolge geregelt ist. Er war bereits von November 2017 bis März 2018 als Interimsgeschäftsführer von MSC Gate Bremerhaven tätig.



## Doppelte Umweltexpertise beim WSC



**WASHINGTON.** Das World Shipping Council (WSC) hat zwei Leitungspositionen mit führenden Umweltexperten besetzt: **John Bradshaw** (l.) nahm seine Arbeit als technischer Direktor für Umwelt und Sicherheit Mitte Mai auf, während **James Corbett** (r.) seit 1. April als Environmental Director Europe im Einsatz ist. „Eine der wichtigsten Aufgaben des WSC ist es, sich für die Dekarbonisierung der Schifffahrtsindustrie und die Verringerung der Umweltauswirkungen der Schifffahrt einzusetzen“, so WSC-CEO John Butler.



## LOGISTICS PILOT – jetzt auch mit eigener Website!

Ausgewählte Inhalte unseres Magazins finden Sie seit August zusätzlich zur Printausgabe und der digitalen Fassung auch online.

Mit unserer neuen Rubrik „Logistics World“ laden wir Sie ein, neue Perspektiven in den verschiedensten Regionen der Welt zu entdecken. Die Website reagiert nicht nur vollständig responsiv und mobile-optimiert auf alle Endgeräte, sondern steigert auch den Spaß beim Lesen durch Zoom- und 3-D-Effekte.

Besuchen Sie uns auf [www.logistics-pilot.com](http://www.logistics-pilot.com)



AUSGABE  
AUGUST  
2021

## Themenschwerpunkt Nordafrika



Mit dem Süden Afrikas haben wir Anfang 2020 die logistische Weltreise des LOGISTICS PILOT begonnen. Nun kehren wir in der nächsten Ausgabe in den Norden des afrikanischen Kontinents zurück – und damit in die Länder Ägypten, Algerien, Libyen, Marokko und Tunesien. Dort beleuchten wir neben dem Tourismus und dem Öl- und Gasexport weitere Facetten, die die Region prägen.

## Point of View

**Houssam Ammar, Geschäftsführer Roland Logistik**  
zum Themenschwerpunkt Nordafrika



Das nördliche Afrika ist die Speerspitze des afrikanischen Kontinents, wenn es um den Import und Export mit den Ländern der EU geht. Ägypten, Algerien, Libyen, Marokko und Tunesien punkten dabei unter anderem durch ihre geografische Nähe zu Europa und durch ihre großen Verbrauchermärkte.

Dabei zeigt sich in vielerlei Hinsicht, dass die Länder in der Region so unterschiedlich sind wie die Vielzahl der Sprachen, die dort gesprochen werden. Nur zwei Beispiele: Libyen und Algerien sind vor allem als Öl- und Gasexporteure gefragt, während Ägypten, Marokko und Tunesien zu großen Teilen vom Tourismus leben. Unterschiede zeigen sich auch in den Zielmärkten. Als wichtigste Handelspartner Libyens haben sich Italien und Deutschland etabliert, während Marokko und Tunesien besonders intensive Handelsbeziehungen mit Frankreich unterhalten. Obwohl sich alle diese Staaten sichtbar im Aufbau befinden und man ihnen ein großes wirtschaftliches Potenzial attestiert, erleben wir im Tagesgeschäft immer wieder, dass die logistischen Rahmenbedingungen dort längst nicht mit denen in Europa vergleichbar sind. Dabei läuft alles rund, bis man in Richtung der Häfen kommt. Dann erlebt man Momente, die an den Rückstau erinnern, der jüngst durch die „Ever Given“-Havarie am Suezkanal ausgelöst wurde – nämlich, wenn 20 bis 30 Schiffe auf die Zufahrt in den Hafen warten. Ist man dann endlich dort angekommen, folgt eine weitere Überraschung und eine Reise in die Vergangenheit – wenn beispielsweise Zolldeklarationen nur mit handschriftlichen Dokumenten und ohne SAP abgewickelt werden. Natürlich, wenn möglich, noch in Landessprache. Unsere Erfahrung hat gezeigt, dass Firmen, die mit eigenen Büros und eigenem Personal vor Ort präsent sind – und das am besten seit längerer Zeit, einen deutlichen Businessvorteil haben. Denn in der gesamten Region ist Vertrauen das Fundament allen Handels. Dementsprechend sind das nordafrikanische Ying und Yang aus meiner Sicht „know how“ und „know who“.



**LOGISTICS PILOT**  
ISSN 2195-8548

**Herausgeber:**

bremenports GmbH & Co. KG  
Hafenstraße 49, 28217 Bremen  
www.bremenports.de  
Michael Skiba  
Telefon: +49 421 30901-610  
Fax: +49 421 30901-624  
E-Mail: marketing@bremenports.de

**Projekt- und Anzeigenleitung:**

Ronald Schwarze  
Telefon: +49 421 30901-612  
E-Mail: marketing@bremenports.de

Gültig ist die Anzeigenpreisliste  
vom 18. 11. 2020

www.bremenports.de/logistics-pilot

**Verlag:**

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

**Projektmanagement:**

Thorsten Breuer, verantwortlich;  
Ciska van der Schalk

**Redaktion:**

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

**Layout:**

G2WW GmbH, www.g2ww.de

**Druck:**

müllerditzten, Bremerhaven  
www.muellerditzten.de

**LOGISTICS PILOT** erscheint sechsmal im Jahr in einer Auflage von 5.000 Exemplaren (Deutsch). Alle Ausgaben sind auch als PDF-Datei auf Deutsch und Englisch auf [www.bremenports.de/logistics-pilot](http://www.bremenports.de/logistics-pilot) verfügbar. Bitte scannen Sie dafür den QR-Code.

Außerdem finden Sie uns auf [www.logistics-pilot.com](http://www.logistics-pilot.com). Eine eigene kostenlose App mit allen Ausgaben ist im App Store und bei Google Play erhältlich.



Die Publikation, ihre Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Jede Vervielfältigung oder Verbreitung muss vom Verlag oder Herausgeber genehmigt werden. Dies gilt auch für die elektronische Verwertung wie die Übernahme in Datenbanken, Onlinemedien (Internet), Intranets oder sonstige elektronische Speichermedien. Herausgeber und Verlag schließen eine Haftung für unverlangt eingesandte Fotos, Manuskripte und sonstige Datenträger aus.

**Dieses Magazin ist ein  
Gemeinschaftsprojekt von**

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

# App Ahoi.

Wie wir mit einer smarten Idee die Binnenschifffahrt digitaler machen, erfahren Sie unter [www.hafenplus.de](http://www.hafenplus.de)

# hafen<sup>+</sup>

Menschen. Umwelt. Wirtschaftskraft.



Folgen Sie uns auf



Niedersachsen  


# bremenports

Bremen Bremerhaven



**Welthafen**  
+ in guten Händen

Wir sind überall dort aktiv, wo die bremischen Häfen zuverlässig funktionieren müssen. Jüngste Beispiele sind das Einschwimmen eines Tores der Kaiserschleuse und die erfolgreiche Demontage der Bremerhavener Drehbrücke. Nach ihrer Havarie hatten bremenports-Fachleute nur eine Woche benötigt, um die Brücke abzubauen und über das Schleusentor eine dauerhafte Zufahrt zum Kaiserhafen zu schaffen.

marketing@bremenports.de  
www.bremenports.de