

# TIEFGANG#2

## HINTERLAND

Wir begleiten die beiden Fahrdienstleiter Fevzi Sümer und Svenja Engel bei ihrer Arbeit im JadeWeserPort – eine Reportage. **Seite 4 – 5**

## WATERKANT

Nachgefragt beim Deutschlandchef der Containerlinienreederei MSC, Dittmar Vösterling. Hier lesen Sie das Interview: **Seite 6**

## VERLADER

Die B-Plast 2000 Kunststoffverarbeitungs-GmbH nutzt den JadeWeserPort für die Verschiffung von Rohstoffen nach Asien. **Seite 7**



## ZUG UM ZUG ANS ZIEL

Der Jade-Weser-Train verbindet Wilhelmshaven mit Bremen und Berlin.

FOTO: GENIUSSTRAND.DE

Über ein weit verzweigtes Bahnnetz ist der JadeWeserPort mit allen Wirtschaftszentren Deutschlands und den wichtigsten Industrieregionen Nordeuropas verbunden. 14 Firmen stellen derzeit Hinterlandverkehre von und nach Wilhelmshaven bereit – der Jade-Weser-Train ist das neueste Angebot.

Mehrmals wöchentlich haben Verloader in Deutschlands einzigem Tiefwasserhafen die Möglichkeit, zuverlässige Verbindungen ins Hinterland für den Transport ihrer Güter zu nutzen. Je nach Ladung und Destination können die Vertragspartner des JadeWeserPorts maßgeschneiderte Transportlösungen liefern.

Direkt auf dem Container Terminal Wilhelmshaven (CTW) befindet sich ein sechsgleisiger Bahnhof für kombinierten Verkehr, eine 16-gleisige Vorstellgruppe stellt den Netzanschluss an die zwischen Wilhelmshaven und Oldenburg bereits zweigleisig ausgebaute Bahnstrecke her. Darüber hinaus bestehen Anbindungen an die intermodalen Netzwerke verschiedener Bahnoperatoren. Die neueste Verbindung für kombinierten Verkehr bietet die Locon AG mit dem

Jade-Weser-Train. Seit Anfang August sind wöchentlich Containertransporte zwischen CTW und Bremen-Roland mit Direktanschluss nach Großbeeren bei Berlin buchbar.

Am JadeWeserPort fahren die Züge montags und freitags jeweils um 15 Uhr ab und kommen um 19 Uhr am Roland-Terminal in Bremen an. Von dort aus geht es noch am gleichen Tag (und zusätzlich auch mittwochs) um 22 Uhr weiter nach Großbeeren, wo der Jade-Weser-Train dienstags und donnerstags jeweils um 4 Uhr morgens eintrifft. Zurück fährt er abends jeweils um 21 Uhr. Bremen erreichen die Züge aus Berlin immer mittwochs und freitags um 5 Uhr morgens. Freitags und montags um 7 Uhr ist Abfahrt Richtung JadeWeserPort, wo die Züge um 10 Uhr ankommen.

## NORDFROST INVESTIERT 40 MILLIONEN EURO IN LAGER AM JADEWESERPORT

40 Millionen Euro will Nordfrost in ein neues Tiefkühlager auf dem Hafengelände in Wilhelmshaven investieren. Der Tiefkühllogistiker hat sich als Erster im Güterverkehrszentrum des JadeWeserPorts angesiedelt und betreibt dort seit 2012 ein Tiefkühl- und Frischeterminal. „Ich freue mich über die Entscheidung von Nordfrost, weiter in den Standort zu investieren“, sagte Niedersachsens Wirtschaftsminister Olaf Lies nach Bekanntwerden der Pläne Ende Juli dieses Jahres. Dies sei ein gutes Signal für die Entwicklung des Hafens. Die Zeichen stünden gut für den einzigen Tiefwasserhafen Deutschlands, sagte Lies in Hannover. „Der Hafen konnte in den letzten Monaten seine Leistungsfähigkeit unter Beweis stellen. Die Geschäfte laufen im dritten Jahr besser als je zuvor.“

## CTW MIT DEUTLICHEM UMSCHLAGSPLUS

Die niedersächsischen Seehäfen haben im ersten Halbjahr 2015 fast 26 Millionen Tonnen Seegüter umgeschlagen – das sind 13 Prozent mehr als im Vorjahreszeitraum. Wie die Seaports of Niedersachsen mitteilen, bezieht sich das starke Wachstum im Stückgutbereich vor allem auf deutliche Volumensteigerungen am Container Terminal Wilhelmshaven, wo zwischen Januar und Juni 197.013 TEU umgeschlagen wurden. Im Vorjahreszeitraum konnten nur 39.294 TEU verbucht werden. Insgesamt 14,6 Millionen Tonnen Seegüter gingen im ersten Halbjahr 2015 über die Kaje.

## STARKE PARTNER FÜR DEN TRANSPORT AUF DER SCHIENE

boxXpress.de GmbH

DB Schenker Rail Deutschland AG

DistriRail B.V.

ecco-rail GmbH

e.g.o.o. Eisenbahngesellschaft Ostfriesland-Oldenburg mbH

ERS Railways BV

EVB Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH

Havelländische Eisenbahn AG

HSL Logistik GmbH

Locon Logistik & Consulting AG

MWB Mittelweserbahn GmbH

OHE Cargo GmbH

OHE Ostthannoversche Eisenbahnen AG

ProLok GmbH

## EUROGATE GOES BRAZIL

Der Terminalbetreiber und Hafenlogistiker Eurogate beteiligt sich mit 16,67 Prozent an der Contrail Logistica S.A., einem Anbieter von intermodalen Transportlösungen mit Sitz in Cubatão/Brasilien im Hinterland von Santos. Mit mehr als 3,6 Millionen TEU ist Santos Brasiliens größter Seehafen und größter Containerhafen Südamerikas.

## BEEKEN-LOGISTIK IST AUCH IN WILHELMSHAVEN IN DER POLE POSITION

Das Logistik- und Transportunternehmen Meta & Peter Beeken, Inh. Bernd Beeken, ist mit seinem Firmensitz seit mehr als 100 Jahren in Hamburg vertreten. Mit einer Niederlassung im JadeWeserPort hat sich das Unternehmen auch in Wilhelmshaven in die Pole Position gebracht: Das Büro im Verwaltungsgebäude „Pacific One“ bietet den Disponenten des Landverkehrsspezialisten ideale Möglichkeiten, im Norden Deutschlands ankommende und abgehende Fracht und Container zu leiten. Die Lagerflächen und Containerstellplätze ermöglichen dem Unternehmen eine effektive Abwicklung.



## KURIERDIENST LÖFFLER NUTZT MODERNE IT-INFRASTRUKTUR FÜR CONTAINER TRUCKING

Als Spezialist für Container Trucking im JadeWeserPort nutzt der Kurierdienst Löffler ein modernes Telematiksystem, mit dessen Hilfe Aufträge kurzfristig und schnell abgewickelt werden können. Angebunden an die Dispositionssoftware von Löffler, werden Kunden damit in Echtzeit über Containernummern und den Sendungsstatus informiert. Als Datendrehscheibe in einer modernen IT-Infrastruktur sorgt die Wilhelmshaven Hafen Telematik (WHT) für die Erfassung und Abwicklung eines effizienten und reibungslosen Umschlags aller Warensendungen. In der WHT sind auch die Terminalbetreiber, Hafenbehörden, Reeder und weitere Speditionen vernetzt.

## NEUE VERBINDUNGEN NACH ASIEN



GRAFIK: JADEWESERPORT

Noch öfter von Wilhelmshaven nach Fernost: Die 2M-Allianz der Linienreedereien Maersk Line und MSC bietet Verladern neue Verschiffungsmöglichkeiten über den JadeWeserPort. Anstelle des AE1/Shogun-(Maersk/MSC)- und AE5/Albatros-(Maersk/MSC)-Dienstes wird Deutschlands Container-Tiefwasserhafen nun vom AE2/SWAN (Maersk/MSC) und AE6/LION (Maersk/MSC) angelaufen. Der AE2/SWAN-Dienst hält weitere Verbindungen ins chinesische Xingang bereit, zudem wird Shanghai einmal öfter pro Woche angelaufen. Mit dem AE6/LION-Dienst wird vor allem der Osten und Süden Chinas noch intensiver abgedeckt.

Hier geht es direkt zu den Asien-Fahrplänen von Maersk Line (<http://bit.ly/1JzvJP8>) und MSC (<http://bit.ly/1KCuWyL>).

**MOLKEREI**  
**AMMERLAND**

„Wir nutzen Deutschlands einzigen Container-Tiefwasserhafen, weil er für uns in einer der größten Milchregionen Deutschlands nicht nur aufgrund der räumlichen Nähe die logistisch beste Lösung ist. Die Verladung und Verschiffung über den JadeWeserPort spart Zeit und Kosten und funktioniert reibungslos. Wir freuen uns auf jede weitere Linie, die Wilhelmshaven anläuft!“

Dr. Lars Schildwach, Geschäftsleitung Vertrieb und Marketing, Molkerei Ammerland eG





Schilf- und Gewässerflächen in Oberhammelwarden an der Unterweser.

FOTOS: JADEWESERPORT

# ERSTER PERS-HAFEN IN NIEDERSACHSEN

*Für sein hervorragendes Umweltmanagement ist der JadeWeserPort als erster niedersächsischer Hafen mit dem PERS-Zertifikat ausgezeichnet worden.*



Das Port Environmental Review System (PERS) ist ein Instrument zur umfassenden Analyse und Überwachung des Umweltmanagements in Häfen. Der JadeWeserPort hat mithilfe moderner Technologien die Umweltauswirkungen durch den Hafenbetrieb reduziert und zudem Kohärenz- und Kompensationsflächen in der Natur geschaffen. Beispiele sind die Schilf- und Gewässerflächen in Oberhammelwarden oder die Kompensationsmaßnahme „Langwarder Groden“ in der Gemeinde Butjadingen, die bei der 29. World Ports Conference der IAPH (International Association of Ports and Harbours) in Hamburg mit dem zweiten Platz in der Kategorie Umwelt gewürdigt wurde.

„Bereits seit Beginn der Planungsphase für den Bau des Hafens hat der Umweltgedanke eine hohe Priorität. Die PERS-Zertifizierung bestärkt uns in unserer Überzeugung für Umwelt und Nachhaltigkeit“, sagt Holger Banik, Geschäftsführer JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co. KG und Niedersachsen Ports. „Die Zertifizierung ist ein wichtiger Schritt für unseren Hafen. Wir sehen das als Zeichen des Erfolgs und der Effizienz unseres Umweltmanagements und werden diesem Bereich auch in Zukunft eine hohe Bedeutung beimessen“, ergänzt Jan-Hinnerk Faida, Umweltkoordinator des JadeWeserPorts.

## WIR SIND WETTERFEST

Ob Sonne, Wind oder Sturm – in Wilhelmshaven sind wir wetterfest. Und zwar in jeder Hinsicht. Nicht nur, dass wir eine lange Zeit des Wartens durchhalten mussten, bevor es richtig losging. In den vielen Monaten, in denen wir auf die Verbesserung unserer Auftragslage hingearbeitet haben, ist der Zusammenhalt innerhalb der Belegschaft gewachsen. Dieser Zusammenhalt hat dazu geführt, dass wir die ersten Herausforderungen in der Abfertigung unserer neuen Liniendienste mit Bravour bewältigen konnten. Darauf bin ich stolz.

Seit Februar läuft die 2M-Allianz Wilhelmshaven mit zwei Europa-Fernost-Diensten an. Mit der 2M-Allianz hat der Containerhafen Wilhelmshaven neben Maersk Line eine zweite Reederei als Kunden bekommen: MSC Mediterranean Shipping Company. Verlager können somit ein breiteres Spektrum an Leistungen erwarten, was den Standort für Neukundengeschäfte attraktiver macht. Neben den Europa-Fernost-Routen von 2M bietet Maersk Line einen dritten eigenen Liniendienst an, den ME1-Dienst mit Direktverbindungen in den Mittleren Osten und nach Indien. Direkt von Wilhelmshaven einmal nach Asien und zurück.

Aufgrund der Schiffsgrößenentwicklung hin zu Transportkapazitäten von 20.000 TEU und mehr ist die Zuversicht groß, dass Wilhelmshaven seinen Markt erobern wird. Als Deutschlands einziger Tiefwasserhafen bietet der Hafenstandort hervorragende nautische Bedingungen. Großcontainerschiffe können jederzeit an der Kaje anlegen – unabhängig von Tide und Wetterbedingungen. Bei uns gibt es keine nautischen Einschränkungen, auch keine wetterbedingten. Wir sind rund um die Uhr erreichbar, auch für die größten Schiffe der Welt. Aus diesem Grund interessieren sich auch immer mehr Verlager für unseren Standort. Es gibt viele Möglichkeiten für Unternehmen, die eigenen Transport- und Logistiklösungen in Wilhelmshaven zu gestalten.

Der Sommer ist vorüber und der Herbst mit seinen Stürmen da. Uns stört das nicht.



FOTO: EUROGATE

## MIKKEL ANDERSEN

Geschäftsführer EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven GmbH & Co. KG

# NÄCHSTER HALT: HINTERLAND



*Im Stellwerk des JadeWeserPorts wird die Gleis- und Signaltechnik für den Eisenbahnverkehr zentral gesteuert.*

Für viele Menschen hat Zufriedenheit im Job etwas mit praktischer Anwendung, mit einem konkreten Ergebnis zu tun. Für ein gutes Gefühl hilft es, wenn man am Ende des Tages sehen kann, was man geschafft oder hergestellt hat. Auch bei Svenja Engel ist das nicht anders. „Ich sehe, was ich vorher gemacht habe, wenn ein Güterzug direkt an mir vorbeifährt“, erklärt die 26-Jährige, die als Fahrdienstleiterin im Stellwerk des JadeWeserPorts arbeitet. In dem grauen Flachdachgebäude im nördlichen Hafengebiet wird die gesamte Gleis- und Signaltechnik des Eisenbahn-Hinterlandverkehrs für Deutschlands einzigen Tiefwasserhafen zentral gesteuert. Das Stellwerk ist rund um die Uhr besetzt. Tagsüber arbeitet der Fahrdienstleiter mit einem Disponenten zusammen.

Der Blick aus dem Fenster des Stellwerks führt über eine weitläufige Gleislandschaft mit Weichen, Signalen und dutzenden grauen, an die zehn Meter hohen Beleuchtungsmasten, die in exakten Abständen entlang der Gleise aufgestellt sind. Die 16-gleisige sogenannte Vorstellgruppe hat die Funktion eines Puffers zwischen dem Containerhafen und dem Hinterland mit Anbindung an wichtige Wirtschaftszentren in Deutschland und die Industrieregionen Nordeuropas. Bis zu zwölf Züge in Vollzüge können hier zeitgleich abgefertigt werden.

13.45 Uhr, 15 Minuten vor Ankunft des nächsten Güterzuges, klingelt im Stellwerk das Telefon. Ein Anruf aus Sande, dem nächstgelegenen Bahnhof. Svenja Engel und

ihr Kollege Fevzi Sümer aus der Spätschicht sitzen vor einem Halbkreis aus mehreren PC-Monitoren, auf denen die einzelnen Gleise, Weichen und Bahnübergänge auf der Strecke vor der Vorstellgruppe dargestellt sind. Svenja Engel nimmt den Zug aus Sande über die elektronische Zugnummernmeldeanlage an, stellt die Signale auf grün und die im Eisenbahnerjargon so genannte Fahrstraße ein. Die Bahnübergänge an der Strecke schließen sich. Einen kompletten Güterzug mit einigen Telefonaten und Mausclicks sicher dorthin zu ordern, wo er gebraucht wird, ist die Aufgabe der Mitarbeiter im Stellwerk. Svenja Engel wurde der Job gewissermaßen in die Wiege gelegt, auch ihr Vater ist Eisenbahner. Seit der Eröffnung des JadeWeserPorts im September 2012 ist die gelernte



Weitläufige Gleislandschaft: Die 16-gleisige Vorstellgruppe dient als Puffer zwischen dem Containerhafen und dem Hinterland mit Anbindung an wichtige Wirtschaftszentren in Deutschland und die Industrieregionen Nordeuropas.



Groß- und Außenhandelskauffrau nach einer halbjährigen Umschulung als Fahrdienstleiterin dabei.

Bei aller modernen Zugentechnik im Wilhelmshavener Stellwerk wirkt das Fernglas auf der Fensterbank des Gebäudes wie ein Relikt aus alten Zeiten des Eisenbahnbetriebes. „Um auch größere Entfernungen selbst im Blick zu haben, kann das schon hilfreich sein“, erklärt Fahrdienstleiter Fevzi Sümer. Schon in einigen Kilometern Entfernung sieht man den angekündigten Zug aus Bremen-Grolland, der wenige Minuten später in die Vorstellgruppe einfährt. Auf 600 Meter Länge postieren sich Diesellok und Waggons auf Fahrstraße Nummer 3. Obwohl der Zug unbeladen ist, hat er ein Gewicht von etwa 900 Tonnen. „Wenn Container auf dem Zug sind, kann der schon mal 1800 Tonnen wiegen“, weiß Svenja Engel, die nach der Einfahrt des Zuges mit dem Terminalbetreiber Eurogate telefoniert, um eine Einfahrerlaubnis einzuholen. Auf der sechsgleisigen Anlage für kombinierten Verkehr (KV) werden die Züge über Portalbrücken be- und entladen.

In der Vorstellgruppe wird jetzt die Lok abgekoppelt und fährt auf einem anderen Gleis von hinten wieder an die Waggons heran. Fevzi Sümer: „So drückt die Lok den Zug nach vorn auf das Terminalgelände von Eurogate, wo er dann be- oder entladen wird.“ Draußen auf den Gleisen bestellt Lokführer Hartmut Grunewald einen Rangierführer. Ein junger Mann mit Helm und oranger Arbeitskluft postiert sich vorn auf dem ersten Waggon und rangiert den Zug per Funkkontakt mit dem Lokführer auf das Umschlaggelände. Maximal eine Stunde ist für den Rangiervorgang in der Vorstellgruppe vorgesehen, bis zu sechs Stunden sind es für den Ladevorgang bei Eurogate.

Neben der Aufgabe als Fahrdienstleiter ist jeweils einer der Kollegen pro Schicht auch als Notfallmanager verantwortlich. Im nächsten Karriereschritt könnte sich Svenja Engel zur Eisenbahnbetriebsleiterin ausbilden lassen. Personalführung, Schulungen und technische Innovationen wären dann ihre Aufgaben. Von ihr geleitete tonnenschwere Güterzüge würde sie dann nur noch wenige an sich vorbeifahren sehen.



Terminalbetreiber Eurogate stellt eine sechsgleisige Anlage für kombinierten Verkehr (oben links). Über Portalbrücken werden die Züge be- und entladen (oben rechts). Fevzi Sümer und Svenja Engel arbeiten als Fahrdienstleiter im Stellwerk des JadeWeserPorts. FOTOS: JADEWESERPORT



„Wir nutzen Deutschlands einzigen Container-Tiefwasserhafen, weil er uns bei der Verschiffung unserer Exportware logistische Wettbewerbsvorteile bietet – zum Beispiel durch die direkte Containerverladung vor Ort und die für viele Destinationen kürzeren Transitzeiten. Mit noch mehr Destinationen im Verschiffungsangebot könnten wir uns künftig vorstellen, nahezu unser gesamtes Übersee-Exportgeschäft über den JadeWeserPort abzuwickeln.“

Klaus Rücker, Geschäftsführer der Rücker GmbH

# „WILHELMSHAVEN HAT FÜR UNS UNSCHLAGBARE VORTEILE“

*Der JadeWeserPort wird künftig eine wesentliche Rolle unter den deutschen Seehäfen spielen, sagt Dittmar Vösterling. Im TIEFGANG-Interview spricht der Deutschlandchef von MSC auch über die immer größer werdenden Containerschiffe und neue Verlademöglichkeiten in Wilhelmshaven.*



**Herr Vösterling, im Zuge der 2M-Kooperation läuft MSC nun als zweite Linienreederei das Container Terminal Wilhelmshaven mit zwei Europa-Asien-Diensten an. Mit der Entscheidung, Wilhelmshaven für den Maiden Call der MSC Oscar vorzusehen, haben Sie ein klares Statement zu dem Standort gegeben. Wie sind die Reaktionen aus dem Markt?**

Wir haben den Erstanlauf der MSC Oscar im März in Wilhelmshaven gefeiert. Das Feedback unserer Kunden ist sehr positiv und wir freuen uns auf die langfristige Entwicklung des Hafens Wilhelmshaven.

**Die Schiffsgrößenentwicklung schreitet immer weiter voran. Was ist aus Ihrer Sicht die kritische Größe?**

Wir gehen davon aus, dass wir mit Schiffsgrößen um die 20.000 TEU für den Moment das Maximum erreicht haben. MSC ist hierbei ein klares Commitment eingegangen, insgesamt werden wir bis Ende 2016 zwanzig dieser Einheiten betreiben.

**Für Reedereien ist es von Vorteil, möglichst viel Tonnage auf einem einzigen Großcontainerschiff zu transportieren. Mit der ungeheuren Containermenge eines vollabgeladenen Megacarriers wird allerdings nicht jeder Hafen fertig.**

Wilhelmshaven hat für uns in der Erreichbarkeit klare Vorteile, wir können diesen Hafenplatz mit vollabgeladenen Schiffen durch eine relativ kurze Revierfahrt erreichen – was ein unschlagbarer Vorteil ist.

**Hat die Größe eines Schiffs Einfluss auf die Anzahl der Lade- und Löschhäfen, die angelaufen werden?**

Großcontainerschiffe können nicht viele Hafenplätze anlaufen, was mit unterschiedlichen Restriktionen im Zusammenhang steht, unter anderem mit der Breite der Zufahrt und den Möglichkeiten an den Container-

terminals, wie zum Beispiel der Beschaffenheit der Containerbrücken. Oftmals wird nur über einen Faktor, den Tiefgang, gesprochen. Wir müssen uns aber auch immer wieder vor Augen führen, dass Schiffe mit einer Kapazität von um die 20.000 TEU eine Breite von 59 Metern haben, die bei vielen Hafenplätzen Herausforderungen mit sich bringt.

**Über Wilhelmshaven können Verloader neben den Europa-Fernost-Fahrtrouten auch Direktverbindungen in den Mittleren Osten und nach Indien buchen. Wäre es nicht sinnvoll, weitere Linien zwischen Wilhelmshaven und anderen Kontinenten zu implementieren,**

**um das Angebot für Speditionen und Verloader nachhaltig zu verbessern?**

Wir bedienen Wilhelmshaven als MSC mit unseren Fernost-Diensten und erweitern dieses Angebot im Oktober durch Verlademöglichkeiten in Richtung Mittlerer Osten. Wir sind also heute bereits dabei, die Vielfalt der von Wilhelmshaven aus angebotenen Destinationen zu erweitern.

**Ist die derzeitige allgemeine Gestaltung der Frachtraten eigentlich noch als Geschäft oder schon als Wohltätigkeit anzusehen?**

Wir sind ein inhaber- und kaufmännisch geführtes Unternehmen. Die aktuelle Entwicklung der Frachtraten bewerten wir als große Herausforderung für alle Containerreedereien.

**Wenn Sie sich von der Politik etwas wünschen könnten, das Ihr Geschäft mit deutschen Häfen stärken würde, was wäre das?**

Ein Auftritt als „German Ports“ im Bereich des Hafenmarketings. In der Welt werden zunehmend nicht mehr einzelne Hafenplätze wahrgenommen, sondern Regionen. Wenn ich zum Beispiel einen Container aus Nordchina nach München verladen möchte, dann ist für mich nicht der Eingangshafen entscheidend, sondern die gesamte Transitzeit von Tür zu Tür sowie die Kosten für die gesamte Strecke. Aus lokaler, deutscher Sicht wären wir gut beraten, uns hier deutlich klarer zu positionieren.

**Bleiben wir beim Blick in die Zukunft – und vervollständigen Sie doch bitte diesen Satz: Im Jahr 2025 wird der JadeWeserPort ...**

... eine wesentliche Rolle unter den deutschen Seehäfen spielen. Das Neubauprogramm vieler Reedereien von Großschiffen wird zu dieser Entwicklung unserer festen Überzeugung nach beitragen.



FOTO: MSC/JAN C. BRETTSCHEIDER

**DITTMAR VÖSTERLING**

Geschäftsführer MSC Germany





Theo Bohlen und seine Söhne Arne (links) und Stefan Bohlen führen das Familienunternehmen.



FOTOS: JADEWESERPORT



# B-PLAST 2000 SETZT AUF DEN JADEWESERPORT

*Die B-Plast 2000 Kunststoffverarbeitungs-GmbH zählt in der Kunststoffverwertung zu den marktführenden europäischen Unternehmen der Branche – und nutzt den JadeWeserPort für die Verschiffung von Rohstoffen nach China und Hongkong.*



Spezialisiert hat sich das mittelständische Unternehmen auf die Annahme und Verwertung von Kunststoffreststoffen namhafter Kunststoffproduzenten und Kunststoffverarbeiter in West- und Osteuropa. Um seinen Geschäftsbe- reich zu erweitern, hat B-Plast 2000 kontinuierlich neue Märkte erschlossen. „Heute beliefern wir Kunden in 30 verschiedenen Ländern, verteilt auf vier Kontinente“, be- richtet Geschäftsführer Theo Bohlen.

Vom Firmensitz in Aurich transportiert das zertifizierte Kunststoffrecycling- und Handelsunternehmen die hoch- wertigen Kunststoffprodukte seit mehr als zwei Jahren

direkt zum JadeWeserPort nach Wilhelmshaven. Das mo- natliche Volumen beträgt bis zu 400 Standardcontainer (TEU), die dann mit den Liniendiensten von Maersk und MSC nach Asien gelangen.

„Durch die vorteilhafte geographische Lage des Hafens ist eine verkehrsgünstige Anbindung für die B-Plast 2000 ge- geben“, sagt Bohlen. Das ehrgeizige Ziel ist nun, sämtliche Container über den JadeWeserPort abzufertigen. „Wün- schenswert wäre, dass in Zukunft auch weitere europäische und auch weitere indische Häfen über den JadeWeserPort angesteuert werden.“

„Wir nutzen Deutschlands einzigen Container-Tiefwasserhafen, weil wir davon überzeugt sind, mit diesem Schritt ein Stück regionale Geschichte mitzuschreiben, und wir hoffen außerdem, unsere Kunden von diesem einmaligen Projekt kurzfristig überzeugen zu können. Denn die Entwicklung der neuen großen Schiffskapazitäten zeigt uns allen, dass wir auf dem richtigen Weg sind und dem JadeWeserPort die maritime Zukunft in Nordeuropa gehört!“

Jörg Albers, Geschäftsführer der Albers Logistik Varel GmbH

# MEHR CONTAINER FÜR DEUTSCHLAND



Während die Containerschiffe immer größer werden und die geplante Vertiefung von Elbe und Weser unsicherer denn je erscheint, werden in Wilhelmshaven mehr und mehr Güter umgeschlagen. Der JadeWeserPort ist „der Hafen im Meer“ – gebaut für die Zukunft und schon jetzt fest in den Fahrplänen der größten Linienreedereien verankert. Kein Wunder, denn hier können die größten Megacarrier der Welt jederzeit ohne nautische Einschränkungen vollabgeladen festmachen. Die Direktverbindungen in den Mittleren Osten sowie nach Indien und Asien stoßen bei Verladern inzwischen auf großes Interesse.

Mehr dazu finden Sie in diesem TIEFGANG, den Sie übrigens kostenlos in deutscher und englischer Fassung im **iOS-Store** und **bei Google Play** downloaden können. Wissenswertes aus der Containerschifffahrt und spannende maritime Geschichten gibt es auch auf [www.mehrcontainerfuerdeutschland.de](http://www.mehrcontainerfuerdeutschland.de). Schauen Sie doch mal rein!



»Uns gefällt ihr Sound nicht,  
und Gitarrenmusik ist  
ohnehin nicht gefragt.«

Begründung der Plattenfirma Decca,  
die 1962 die Beatles ablehnte.

## Auch Experten können sich irren!



Während die Beatles heute als erfolgreichste Band der Musikgeschichte gelten, ist auch der JadeWeserPort seiner Zeit voraus.

Gebaut für die Zukunft, hat Deutschlands einziger Container-Tiefwasserhafen im wahrsten Wortsinn noch viel Entwicklungspotenzial – zum Beispiel im Wilhelmshavener Güterverkehrszentrum mit rund 115 Hektar freier Ansiedlungsfläche.

## IMPRESSUM

TIEFGANG Ausgabe 2 / 2015



### Herausgeber

Container Terminal Wilhelmshaven  
JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG  
Pazifik 1  
D-26388 Wilhelmshaven  
Tel.: +49 (0) 44 21 - 4 09 80-0  
Fax: +49 (0) 44 21 - 4 09 80-88  
[info@jadeweserport.de](mailto:info@jadeweserport.de)

Geschäftsführer: Andreas Bullwinkel

Sitz: Wilhelmshaven  
HRA 130829 Amtsgericht Oldenburg

### Realisierung

DVV Media Group GmbH  
Nordkanalstr. 36, D-20097 Hamburg

Projektleitung & Redaktion: Benjamin Klare  
Redaktionelle Mitarbeit: York Schaefer  
Design: Andreas Gothsch

Tel.: +49 (0) 40 - 23714-01  
Fax: +49 (0) 40 - 23714-309  
E-Mail: [info@dvvmedia.com](mailto:info@dvvmedia.com)  
Internet: [www.dvvmedia.com](http://www.dvvmedia.com)

### Druck

Optimal Media, Röbel