

TIEFGANG#5

HINTERLAND

Die Hinterlandanbindung in Deutschlands Tiefwasserhafen ist für steigende Umschlagzahlen gerüstet. Seite 2

GVZ

Rhenus Midgard übernimmt die Containerlogistik für Symrise, einen Zulieferer für die Lebensmittel- und Kosmetikindustrie. Seite 4-5

VERLADER

Für die Hase Safety Group hat der JadeWeserPort erhebliche Vorteile gegenüber Rotterdam oder Hamburg. Seite 7

OCEAN ALLIANCE SETZT NEUEN KURS



Die Mega-Carrier von OOCL laufen jetzt den JadeWeserPort an – der Reederei zufolge künftig auch die derzeit noch im Bau befindlichen 21.100-TEU-Frachter, die in der zweiten Jahreshälfte 2017 abgeliefert werden sollen. FOTO: DIETMAR HASENPUSCH

Sechs weitere Reedereien nutzen den deutschen Tiefwasserhafen: Nach der 2M-Allianz aus Maersk Line und MSC hat auch das neu gegründete Reedereibündnis Ocean Alliance den JadeWeserPort in seinen Fahrplan aufgenommen. Im Liniendienst „Asia – North Europe 1“ wird Wilhelmshaven zunächst einmal wöchentlich mit Großcontainerschiffen angelaufen.

Der JadeWeserPort erweitert damit sein Angebot insbesondere für Exportladung in Richtung Asien. Die neue Containerlinie verbindet die asiatischen Häfen Shanghai, Ningbo, Xiamen, Yantian und Singapur mit Rotterdam, Felixstowe, Danzig und Wilhelmshaven. Neben den Reedereien Cosco Shipping, OOCL, CMA CGM und Evergreen, die gemeinsam die Ocean Alliance bilden,

gibt es noch zwei weitere Neuzugänge in Wilhelmshaven: Hamburg Süd und Hyundai Merchant Marine (HMM) werden künftig Fracht im 2M-Netz bewegen, aber keine eigenen Schiffe innerhalb der Allianz betreiben.

Mehr dazu im Interview mit Eurogate-Chef Michael Blach auf Seite 6.

KÖSTER NUTZT JWP FÜR EXPORTE NACH CHINA

Die Köster Bauchemie AG aus Aurich, eines der niedersächsischen Top-Exportunternehmen mit weltweiten Aktivitäten in über 50 Ländern, nutzt den JadeWeserPort seit Jahresbeginn für die Verschiffung hochwertiger Abdichtungssysteme nach China. Diese werden dort im Gebäude- und Industriebau eingesetzt. Der ostfriesische Spezialist für Bauwerksabdichtungen vom Keller bis zum Dach, dessen Produkte unter anderem im Pentagon in Washington, in der Olympiahalle in Peking und im Parlamentsgebäude in Den Haag verbaut wurden, hatte zuvor über Hamburg exportiert. „Wir haben uns für den JadeWeserPort entschieden, weil uns der Hafen viele Vorteile bietet“, sagt Vorstandsmitglied Jens Briese. „Neben den kurzen und staufreien Wegen haben uns auch die reibungslose Abwicklung und die schnelle Direktverbindung überzeugt.“ Von Wilhelmshaven aus erreichen die Container in 34 Tagen Xingang.

ALBATROS-EXPRESS FÄHRT NUN AUCH AN DER JADE

Der Albatros-Express von TFG Transfracht hat den JadeWeserPort in den Fahrplan aufgenommen. Das neue Angebot verbindet die deutschen Seehäfen über Direktzüge und über die Drehscheibe Hamburg-Maschen mit den bedeutendsten Wirtschaftszentren in Deutschland, Österreich und der Schweiz. TFG Transfracht transportiert für Reeder und Spediteure Container von den Seehäfen direkt zum Endempfänger in das Hinterland und vom Urverlader zu den Seehäfen. Zwischen Wilhelmshaven und den 20 Inlandterminals bestehen tägliche Verbindungen.



„Die schienenseitige Anbindung des JadeWeserPorts kann bereits zum heutigen Zeitpunkt als gut bezeichnet werden.“

Dr. Bernd Pahnke,
Vice President Port Development, DB Cargo AG

FOTO: CHARLOTTE SCHREIBER

BAHN FREI FÜR MEHR GÜTERVERKEHR



Modernes Umschlagterminal am tiefen Wasser: Auf den sechs jeweils 700 Meter langen Gleisen sorgen drei Portalkrane für die Verladung der Seecontainer auf die Schiene. FOTO: EUROGATE

Während an der Jade weiter mit Hochdruck am Erfolg von Deutschlands einzigem Tiefwasserhafen gearbeitet wird, ist die Hinterlandanbindung schon jetzt für steigende Umschlagzahlen gerüstet.

In Anbetracht der laut Seeverkehrsprognose 2030 zu erwartenden Zuwächse beim Seegüterumschlag, der gewünschten Entlastung der Straße beim Güterverkehr und nicht zuletzt angesichts der Forderungen nach einer grüneren Transportlogistik wird die schienenseitige Hinterlandanbindung der Seehäfen immer wichtiger. Der JadeWeserPort verfügt über eine zweigleisige Zuführung, die auch schwerere Güterzüge mit bis zu 120 Kilometern pro Stunde nutzen können. „Insgesamt kann der Standort Wilhelmshaven mit 56 Güterzügen pro Tag bedient werden“, berichtet Dr. Bernd Pahnke, Vice President Port Development der DB Cargo AG. Als eines der zahlreichen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die im JadeWeserPort vertreten sind, ermöglicht DB Cargo einen optimalen und den Kundenerwartungen entsprechenden Regelbetrieb am Hafenstandort Wilhelmshaven.

„Unterstellt man eine komplette Auslastung des JadeWeserPorts mit 2,7 Millionen TEU und vergleicht den Standort mit Europas

führenden Eisenbahnhäfen in Hamburg und Bremerhaven, würde sich bei gleichem Modal Split eine Kapazität von 540.000 bis 730.000 TEU für die Schienentransporte ergeben“, erklärt Pahnke und fügt hinzu: „Da im JadeWeserPort mit einem Feederanteil gerechnet werden muss, der mindestens auf dem Niveau von Bremerhaven liegt, ergibt sich eine maximal auf der Schiene zu transportierende Menge von 540.000 TEU.“ Ab beziehungsweise nach Wilhelmshaven würden somit 19 Züge pro Tag Container transportieren – bei der vorhandenen Kapazität von 56 Zügen täglich wäre die Strecke somit noch längst nicht ausgelastet.

Pahnke ist überzeugt, dass sich die Chancen des JadeWeserPorts auf steigende Umschlagzahlen im Kontext der zunehmenden Anzahl von Großcontainerschiffen und der neuen Reederei-Allianzen verbessern werden. „Die wasserseitige Anbindung Wilhelmshavens ist für Reeder exzellent“, betont der Hafenexperte.

GESCHÄLT, GEKREUZT, GESCHNITTEN

NEUE TRENDS IN DER FRISCHELOGISTIK

Frisch und fertig: Neue Verpackungssysteme wie „Fresh-R-Pax“ absorbieren die Feuchtigkeit von portionierten Früchten und halten sie so länger frisch – gut für Handel und Verbraucher.

FOTO: BALTIMORE INNOVATIONS

Rund 1,23 Milliarden Tonnen Gemüse und etwa 800 Millionen Tonnen Obst sind weltweit im vergangenen Jahr erzeugt worden. Über die neuesten Trends in der Frischelogistik informierte die Fruit Logistica 2017 in Berlin: Deutschland, der größte Absatzmarkt für frisches Obst und Gemüse in Europa, war zum 25. Geburtstag der internationalen Fachmesse zugleich Ausrichtungs- und Partnerland. Präsentiert wurden unter anderem neue Superfoods wie die Kalettes, eine Kreuzung aus Brüsseler Sprossen und englischem Kohl, und innovative Verpackungssysteme, die Zwiebeln auch in geschältem Zustand frisch halten oder die Haltbarkeit von geschnittenem und portioniertem Obst deutlich verlängern.

Stark ausgebaut hat derweil auch Nordfrost sein europaweites Logistiknetzwerk. Der Tiefkühllogistiker, der im JadeWeserPort ein modernes Fruchttterminal betreibt und den deutschen Tiefwasserhafen zu einer Logistikkreuzung für Lebensmittel ausbauen möchte, ist eine Allianz mit STEF eingegangen. Das französische Unternehmen ist im Tiefkühlsektor etwa ebenso stark aufgestellt wie Nordfrost und agiert darüber hinaus in großem Umfang auch in der Frischelogistik. Im Zuge der Allianz haben beide ihre länderübergreifenden operativen Strukturen miteinander verknüpft, agieren aber weiterhin als eigenständige Unternehmen. Der Frischeanteil macht bei Nordfrost derzeit etwa 15 Prozent der Geschäftstätigkeit aus – in Kooperation mit STEF sollen die Aktivitäten in diesem Geschäftsbereich nun verstärkt werden.

HAFENKOOPERATION SINNVOLLER DENN JE

Warum ich mich als verkehrspolitische Sprecherin der SPD-Bundestagsfraktion für den JadeWeserPort und seine Hinterlandanbindung einsetze, werde ich oft gefragt. Auf lange Sicht war dieses Projekt eine strategisch richtige Entscheidung. Der Wilhelmshavener Containerhafen bringt den Logistikstandort Deutschland nach vorne.

Wilhelmshaven ist der einzige deutsche Standort, den mühelos Großschiffe tideunabhängig mit Kapazitäten von mehr als 18.000 TEU anlaufen können. Innovationen stehen im Vordergrund: Erprobt wird auch das autonome Fahren von Kränen, um Prozessabläufe zu optimieren.

Die Container werden über eine zukunftsfähige Hinterlandanbindung auf Straße und auf Schiene verteilt. Das weit verzweigte Bahnnetz verbindet den JadeWeserPort mit allen Wirtschaftszentren Deutschlands. Über die Verkehrsknotenpunkte Maschen, Lehrte und Duisburg – und zukünftig auch Nienburg und Osnabrück – liegen auch die wichtigsten Industrieregionen Nordeuropas in Reichweite.

Der erfolgte zweigleisige Ausbau der Strecke Oldenburg–Wilhelmshaven ist die Voraussetzung für eine leistungsfähige Transportlogistik. Wirtschaftszentren sowie Industrie- und Gewerbestandorte werden dadurch angebunden. Hier sind bereits die ersten drei Ausbaustufen erfolgt, bis 2022 soll die Strecke elektrifiziert und optimiert werden.

Damit der Hafenstandort Deutschland konkurrenzfähig sein kann, müssen alle deutschen Häfen eng zusammenarbeiten. Eine enge Kooperation aller Beteiligten führt zu einem Logistikvorteil für die gesamte deutsche Küstenregion. Gemeinsames statt konkurrierendes Vorgehen mit dem Ziel, mehr Schiffscontainer nach Deutschland zu verlagern, ist die Devise. Den deutschen Häfen gehört die Zukunft.



FOTO: MARCO URBAN

KIRSTEN LÜHMANN, MdB

Sprecherin für Verkehr und digitale Infrastruktur
in der SPD-Bundestagsfraktion

CONTAINERLOGISTIK AT ITS BEST



Immer mehr Verlagerer integrieren den JadeWeserPort in ihre Supply Chain. Der Zulieferer für die Lebensmittel- und Kosmetikindustrie Symrise wickelt wichtige Teile seines US-Geschäfts via Wilhelmshaven ab. Im Güterverkehrszentrum (GVZ) hat die Rhenus-Gruppe dafür ein neues Containerlager in Betrieb genommen.

Der Holzmindener Zulieferer für die Lebensmittel- und Kosmetikindustrie Symrise nutzt für sein US-Geschäft nun auch Kapazitäten am JadeWeserPort. Dabei geht es insbesondere um Lagerung und Transport von Tankcontainern mit importierten Rohstoffen für Parfümölmischungen sowie die Lagerung eines für den Export bestimmten Rohstoffs für die Mentholproduktion. Die etwa 30.000 Produkte des börsennotierten Unternehmens – in erster Linie Duft- und Geschmacks-, kosmetische Grund- und Wirkstoffe, funktionale Inhaltsstoffe sowie Produktlösungen für verbesserte Sensorik und Ernährung – werden zum Großteil auf Basis natürlicher Rohstoffe wie Vanille, Zitrusfrüchte, Blüten und Pflanzenmaterialien hergestellt. Diese Stoffe sind in der Regel zentrale funktionale Bestandteile in den Endprodukten der Kunden von Symrise. Zu diesen Kunden gehören Parfüm-, Kosmetik- und Lebensmittelhersteller, die pharmazeutische Industrie sowie Produzenten von Nahrungsergänzungsmitteln, Tierfutter und Babynahrung. Das Angebot gliedert sich in die drei Symrise-Segmente „Flavor“, „Nutrition“ sowie „Scent & Care“.

Am neuen Standort in Wilhelmshaven schlägt Rhenus Midgard mehrere Tausend Tonnen diverser Produkte aus diesem Portfolio um und lagert Vollcontainer bis zum Weitertransport im Containerlager am JadeWeserPort zwischen. Beim Handling der Produkte sind besondere logistische Anforderungen zu beachten: „Neben der sicheren und sachgemäßen Lagerung der Tankcontainer ist die Lagerverwaltung mit direkter Anbindung an unser SAP-Betriebssystem gefordert“, sagt Reinhard Nowak, Geschäftsführer der Symrise-Logistiktochter Symotion. „Weiterhin wird ein Teil des Lagers als Zolllager genutzt.“ Und bei dieser Art von Produkten spielt natürlich auch der richtige und sichere Umgang mit Gefahrstoffen eine wichtige Rolle. Die Möglichkeit, die Tanks kurzfristig zu den Kunden in Europa zu transportieren, vervollständigt das Anforderungsprofil. Bei Bedarf können die gelagerten Mengen schnell verladen und versandt werden. Der Import-Export-Umschlag findet derzeit noch nicht im JadeWeserPort statt, da noch keine direkte Linienverbindung zu den Destinationen Charleston, Jacksonville und Savannah an der südlichen Ostküste der USA besteht.

Rhenus-Lager bietet Platz für 120 Standardcontainer

„Die Entscheidung für den JadeWeserPort ist unter anderem deshalb gefallen, weil unser Dienstleister hier sehr schnell auf verfügbare Kapazitäten und die komplette logistische Infrastruktur zugreifen kann“, so Nowak. „Die Lage ist sehr vorteilhaft, um unsere Kunden zu bedienen, und die schnellen, strukturierten Entscheidungswege unterstützen unsere Prozesse ideal.“

Der Seehafendienstleister, mit dem Symotion schon an anderen Standorten in der Containerlogistik zusammenarbeitet, ist die Rhenus Midgard Wilhelmshaven GmbH & Co. KG. An den Terminals Rhenus Multipurpose Terminal Wilhelmshaven (MTW) und Rhenus Bulk Terminal Wilhelmshaven (BTW) bietet das Unternehmen umfangreiche Dienstleistungen rund um die Bereiche Umschlag, Stauerei, Lagerung und Distribution an. „Für Symrise übernehmen wir im Güterverkehrszentrum des JadeWeserPorts die Containerlagerung auf bis zu 120 TEU-Container-Stellplätzen“, erklärt Matthias Schrell, Geschäftsführer von Rhenus Midgard Wilhelmshaven. Dafür hat Rhenus im nördlichen Bereich des Güterverkehrszentrums (GVZ) Wilhelmshaven ein neues Containerlager in unmittelbarer Nachbarschaft zum Tiefwasser-Containerterminal in Betrieb genommen. Als Wilhelmshavener Unternehmen habe man den JadeWeserPort natürlich in der Vergangenheit schon immer im Blick gehabt. Umso mehr freue man sich, dass es jetzt mit dem ersten Projekt geklappt hat: „Wir lagern an unserem neuen Standort in Wilhelmshaven nicht nur Gefahrstoffcontainer, sondern natürlich auch Standardvollcontainer. Bei Bedarf können Container auch per Reachstacker verworfen werden“, so Schrell. „Darüber hinaus bieten wir unseren Kunden logistische Gesamtpakete rund um den Container, inklusive Packen und Entpacken, Umstauen, Vor- und Nachlauftransporte sowie Zolldienstleistungen.“

Ausweitung der Aktivitäten geplant

Auch für zukünftiges Wachstum stehen Kapazitäten bereit – sowohl für einen möglichen Ausbau des Symrise-Geschäfts als auch für externe Kunden. Man wolle die Entwicklung des Tiefwasserhafens aktiv mitgestalten. Rhenus Midgard hofft, dass das neue Dienstleistungsangebot bei einer Vielzahl von Kunden, die ihre Produkte über Wilhelmshaven verschiffen möchten, Interesse wecken wird. Denn das Leistungsangebot am Terminal in Wilhelmshaven sei nach oben hin fast unbegrenzt skalierbar. Zwar gebe es mit Symrise noch keine konkreten Pläne zur Erweiterung des Geschäfts, und man müsse immer die generelle Entwicklung des JadeWeserPorts im Auge behalten, aber ein schrittweiser Ausbau der Containeraktivitäten am Standort Wilhelmshaven sei fest eingeplant. Die Wachstumsstrategie des Logistiklers ist laut Schrell dabei ganz einfach: „Taktgeber sind immer unsere Kunden und deren konkrete Bedarfe.“

„Ein Ausbau der Transportvolumina in Wilhelmshaven kann aber sehr schnell auf unsere Agenda kommen, wenn die entsprechenden Routen per Schiff angeboten werden“, sagt Symotion-Geschäftsführer Nowak. „Neben den vorhandenen Asienlinien würden wir uns hier vor allem eine direkte Verbindung an die südliche Ostküste der USA wünschen.“



SMARTES GVZ WILHELMSHAVEN STARTET DURCH

Die Entwicklung des Güterverkehrszentrums (GVZ) Wilhelmshaven schreitet (endlich) sichtbar voran. Dies ist ein Erfolg, der dem hohen Engagement der GVZ-Verantwortlichen vor Ort zu verdanken ist. Dabei spielen zunächst zwei Aspekte eine wichtige Rolle: zum einen die hervorragende multimodale Infrastruktur, gepaart mit sofort verfügbaren und marktkonformen Ansiedlungsflächen sowie einem professionellen Ansiedlungsmanagement; zum anderen gelingt es immer mehr, die Vermarktung auch über die reine Schnittstellenfunktion zum Tiefwasserhafen hinaus auszubauen. Dadurch eröffnen sich Perspektiven für eine größere Unabhängigkeit von der schwer zu beeinflussenden Hafenentwicklung seitens der Reederei-Allianzen.

Die Verantwortlichen des GVZ Wilhelmshaven haben darüber hinaus wichtige flankierende Aktivitäten begleitet oder initiiert. So gibt es beispielsweise Beteiligungen an anwendungsorientierten Forschungs- und Entwicklungsvorhaben. Das GVZ Wilhelmshaven entwickelt sich somit zu einem smarten Güterverkehrszentrum, indem es hilft, diesbezüglich immer wieder Impulse zu setzen. Beispiele sind das Thema „Autonomes Fahren auf der Straße“ oder die „Zulaufsteuerung“ ins GVZ/zum Terminal. Dies ist umso wichtiger, als im Zuge der Digitalisierung die Anforderungen an Standorte steigen und mit den „traditionellen“ Standortvorteilen nicht mehr ausreichend bedient werden können. Hier erwarten Investoren zusätzliche Argumente, die sie zu einer positiven Standortentscheidung kommen lassen. Diese Argumente kann das GVZ Wilhelmshaven liefern.



Der Umgang mit Lebensmittel- und Kosmetikprodukten erfordert spezifisches logistisches Know-how. Am JadeWeserPort findet Symrise die richtigen Voraussetzungen dafür.

FOTOS: AXEL BIEWER, SYMRISE/SYMOTION | VISUALISIERUNG: NORDFROST



Der Tiefkühllogistiker Nordfrost erweitert sein Seehafenterminal im JadeWeserPort um ein Tiefkühlhaus. In dem 25 Millionen Euro teuren Neubau, der über 35.000 Palettenstellplätze verfügen und im Januar 2018 in Betrieb gehen soll, wird dann Fleisch für den Export nach Asien verarbeitet. Um das Angebot auch im Bereich der plusgradigen Frischelogsistik an den steigenden Bedarf anzupassen, will Nordfrost die bisherige Cargohalle in ein weiteres Frischeterminal umwandeln und ein neues, 10.000 Quadratmeter großes Cargoterminale errichten.



FOTO: DGG

DR. THOMAS NOBEL

Geschäftsführer der Deutschen GVZ-Gesellschaft (DGG) mbH, Bremen

„NEUER WACHSTUMSSCHUB FÜR WILHELMSHAVEN“



Im TIEFGANG-Interview spricht Michael Blach über die neuen Liniendienste am JadeWeserPort, steigende Umschlagzahlen sowie Chancen und Risiken der Konsolidierungswelle unter den Containerlinienreedereien. Der ehemalige Maersk-Manager ist seit Jahresbeginn auf der Kommandobrücke von Eurogate tätig.

Wie sind die deutschen Eurogate-Standorte im internationalen Wettbewerb und im inzwischen neunten Jahr der Schifffahrtskrise aufgestellt?

Die deutschen Eurogate-Standorte sind strukturell sehr gut aufgestellt. Die jetzige Zeit ist von vielen Umbrüchen und Veränderungen geprägt. Das Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage ist weniger ausgeglichen als vor der Weltwirtschaftskrise; die riesigen Wachstumsraten, die wir bis 2008 hatten, kommen aller Wahrscheinlichkeit nach nicht wieder. Wir müssen uns daran gewöhnen, Wachstumsraten zu haben, wie sie in den meisten anderen Branchen üblich sind. Die Schifffahrtsbranche ist unbeständig und unterlag schon immer vielen Schwankungen. Das ist nicht neu, aber jetzt sind diese Schwankungen besonders ausgeprägt. Deshalb ist es wichtig, aufmerksam zu sein und gleichzeitig Ruhe zu bewahren.

Die 2M-Allianz läuft Wilhelmshaven bereits seit deren Entstehung Anfang 2015 an. Ab Mai 2017 nimmt ein weiteres großes Reederbündnis den JadeWeserPort in den Fahrplan auf.

Wir freuen uns sehr, dass es uns gelungen ist, mit der Ocean Alliance vier weitere Reedereien vom Standort Wilhelmshaven zu überzeugen. Hinzu kommen noch die Services, die Hamburg Süd und Hyundai Merchant Marine durch ihre kürzlich eingeleitete operative Zusammenarbeit mit Maersk Line beziehungsweise der 2M-Allianz via Wilhelmshaven anbieten. Dass sich somit sechs weitere Containerreedereien für den Hafen entschieden haben, ist ein großer Erfolg, für den wir lange und hart gearbeitet haben. Die Tatsache, dass zwei von drei der großen Reederei-Allianzen Deutschlands einzigen Tiefwasserhafen anlaufen, wird Wilhelmshaven einen erneuten Wachstumsschub geben – auch was das weitere Portfolio an Transport- und Logistikdienstleistungen betrifft.

Haben die Reeder die Vorteile des JadeWeserPorts bei der Abfertigung von Mega-Carriern also inzwischen erkannt?

Die fortschreitende Schiffsgrößenentwicklung war und ist nach wie vor eine große Chance für Wilhelmshaven. Angesichts der immer größeren Schiffe, die in den Diensten



FOTO: EUROGATE

MICHAEL BLACH

Vorsitzender der Eurogate-Gruppengeschäftsführung

zwischen Asien und Nordeuropa eingesetzt werden, ist es besonders erfreulich, dass Wilhelmshaven mit seinen hervorragenden nautischen Bedingungen mittlerweile bei so vielen Reedereien gepunktet hat. Die Hinterlandanbindung überzeugt ebenfalls: Es gibt einen direkten Autobahnanschluss und einen intermodalen Containerbahnhof direkt auf dem Terminalgelände. Die Bahnanbindung ist zweigleisig. Wir können unseren Kunden also maßgeschneiderte Transportlösungen anbieten.

Und das offenbar mit zunehmendem Erfolg, wie sich an den steigenden Umschlagzahlen ablesen lässt.

Wir haben unsere Umschlagmengen im Jahr 2015 sehr stark steigern können, und 2016 haben wir weiteres Wachstum erreicht. Parallel dazu wuchsen die Bahnverkehre ins Seehafen-Hinterland um 38 Prozent, die Lkw-Verkehre sogar um 65 Prozent. Im Jahr 2017 werden wir ebenfalls ein Wachstum anstreben.

Die Konsolidierungswelle unter den Containerlinienreedereien ebbt nicht ab. Welche Auswirkungen hat das auf die Terminals?

In Bezug auf Konsolidierung ist in der letzten Zeit viel mehr passiert, als die meisten von uns vor Kurzem noch erwartet hatten – mich eingeschlossen. Ich glaube, dass die Konsolidierungswelle noch nicht zu Ende ist. Die damit einhergehenden Umstrukturierungen der Allianzen bergen für Eurogate gleichermaßen Chancen und Risiken. Der Markt wird von einigen wenigen großen Allianzen bestimmt. Verlässt eine dieser großen Allianzen einen Standort, verliert ein Hafen unmittelbar große Umschlagvolumina. Integriert eine Allianz einen Hafen in ihr Netzwerk, bringt sie verschiedene Reedereien und große Volumina in diesen Hafen. Ein Hafensstandort muss dafür gerüstet sein, die großen Containermengen, die eine große Allianz potenziell bringen kann, abzufertigen. Eurogate mit seinem Angebot aus drei Terminalstandorten in Deutschland ist dazu hervorragend in der Lage, und vor allem in Wilhelmshaven haben wir ein großes zusätzliches Potenzial an Umschlagmöglichkeiten.

Was sind mögliche Erfolgsparameter für Häfen angesichts der weniger und kleiner werdenden Allianzen?

Die Erfolgsparameter sind Suprastruktur, Hinterlandanbindung und gut ausgebildete, motivierte Mitarbeiter. Das sichert eine hohe Abfertigungsqualität und ermöglicht Flexibilität. Auf der einen Seite möchte eine Reederei-Allianz am liebsten so wenige Häfen und Terminals anlaufen wie überhaupt möglich, um die Schiffsnetzwerkkosten gering zu halten. Auf der anderen Seite bringen Netzwerkdichte, Vielfalt und Marktnähe Vorteile hinsichtlich der Kundenbeziehungen. Deshalb bleibt die Netzwerkplanung und -optimierung eine Daueraufgabe für die Reedereien. Um diese Überlegungen und Anpassungen zu besprechen, stehen wir bei Eurogate immer zur Verfügung und sind froh, viele Lösungsmöglichkeiten anbieten zu können.

DIE LANGFASSUNG DES INTERVIEWS LESEN SIE AUF „MEHR CONTAINER FÜR DEUTSCHLAND“: <http://bit.ly/2nh1qcx>

ZEIT IST GELD



Für die Hase Safety Group ist der JadeWeserPort der ideale Umschlagplatz – mit erheblichen Vorteilen gegenüber Rotterdam oder Hamburg.

Wer kräftig zupacken oder beim Arbeiten mit sicher geschützten Fingern das Feingefühl bewahren muss, ist bei der Hase Safety Group in besten Händen: Seit mittlerweile 80 Jahren entwickelt und vertreibt das mittelständische Unternehmen Arbeitshandschuhe in jeder Form und Größe sowie weitere persönliche Schutzausrüstung wie Sicherheitsschuhe und Arbeitskleidung. Produziert wird im Rahmen der globalen Arbeitsteilung in mehreren europäischen Ländern, in Asien und in Afrika. Die eigenen Fertigungsbetriebe und langjährigen Vertragspartner sollen nach Möglichkeit enger an die Zentrale im ostfriesischen Jever heranrücken. „Wir haben mit dem JadeWeserPort einen hervorragenden Hafen praktisch vor der Haustür. Das ist nicht nur für uns, sondern für ganz viele Betriebe hier im Nordwesten der ideale Umschlagplatz mit erheblichen Vorteilen gegenüber Rotterdam oder Hamburg“, sagt Hase-Vorstand Theodor Wagner.

Bis zu 550 Container mit Sicherheitshandschuhen kommen pro Jahr in Jever an, Tendenz stark steigend. „Anfangs waren es 20-Fuß-Container, mittlerweile benötigen wir immer häufiger 40-Fuß-Boxen“, berichtet Frank Ristau, der den strategischen Einkauf und das Supply Chain Management bei Hase verantwortet. Im 10.000 Quadratmeter großen Logistikzentrum wird die Ware den Bestellungen entsprechend konfektioniert und in bis zu 120.000 Paketen pro Jahr an die Kunden ausgeliefert. Neben den Händlern für Arbeitsschutzausrüstung versorgt der Mittelständler 40 bis 50 großindustrielle Kunden, darunter namhafte Konzerne, die schnell auch mal 30.000 bis 40.000 Handschuhe auf einmal abnehmen. „Viele dieser Kunden sind bereits seit langer Zeit unsere Partner“, sagt Theodor Wagner. „Natürlich kann man die nur halten, wenn man gute Qualität und pünktlich liefert.“

Um die Qualität braucht sich Wagner keine Sorgen zu machen. Die Produktionsbetriebe im Ausland sind seit vielen Jahren mit dem Unternehmen verbunden. Regelmäßig sind die Experten aus Jever vor Ort, prüfen die Arbeit und auch die Arbeitsbedingungen für die Beschäftigten. Nachhaltigkeit wird in der Firma genauso großgeschrieben wie Qualität. „Wir arbeiten Hand in Hand und wissen, dass

wir einander vertrauen können.“ Dieses Vertrauen ist zwar gut, ersetzt aber nicht die Kontrolle: Im eigenen Labor in Jever definiert die Hase Group nicht nur die Qualitätsstandards für die Produkte, sondern überwacht auch akribisch deren Einhaltung: „Von unseren Produkten hängen die Sicherheit und die Gesundheit vieler Tausend Arbeitnehmer ab, da darf man nichts dem Zufall überlassen“, betont Wagner. Das gilt auch für das Thema Pünktlichkeit: „Wir wollen und werden unsere Kunden nicht auf etwas warten lassen, das sie dringend benötigen“, verspricht Ristau. Das Unternehmen produziert immer mit zeitlichem Vorlauf, um Lieferengpässe zu vermeiden. Wenn dennoch einmal ein Artikel nicht in ausreichenden Mengen verfügbar ist, „lassen wir Ware auch per Flugzeug bringen“, sagt Ristau.

Um den Weg von der Produktion zum Kunden so kurz wie möglich zu gestalten, hat sich die Hase Group bereits vor zwei Jahren entschieden, die Containerlieferungen nach Möglichkeit über den JadeWeserPort in Wilhelmshaven kommen zu lassen. Der Zeitfaktor spricht eindeutig für Deutschlands einzigen Tiefwasserhafen: „Wenn die Container im JadeWeserPort angelandet werden, kann die Ware bereits wenige Stunden später oder am nächsten Tag bei uns sein.“ Wird der Container in Rotterdam oder Hamburg auf die Kaje gesetzt, sieht das etwas anders aus: „Dann kann es mehrere Tage, vielleicht sogar mehr als eine Woche dauern, bis unsere Handschuhe überhaupt den Hafen verlassen und auf dem Weg zu uns sind“, so Ristau.

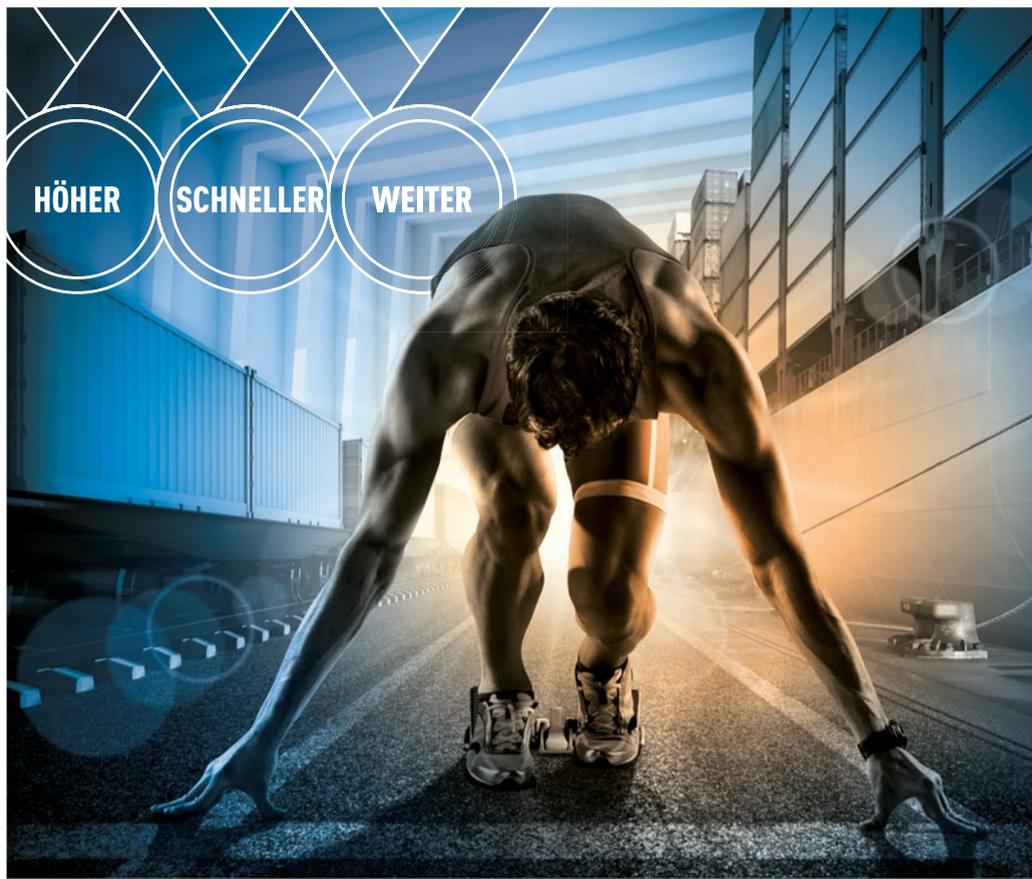
Theodor Wagner weiß, dass es vielen Unternehmen im Nordwesten Niedersachsens ähnlich geht und sie deshalb einen Containerumschlag in Wilhelmshaven bevorzugen würden. Dass sich gerade sechs der weltweit größten Containerreedereien für den JadeWeserPort entschieden haben, stimmt Wagner optimistisch: „Ich setze darauf, dass auch die Reedereien die Vorteile des JadeWeserPorts erkennen und das Terminal künftig verstärkt ansteuern werden“, sagt er. Sein einleuchtendes Argument: „Für die Reedereien gilt dasselbe Prinzip wie für uns: Zeit ist Geld.“



Hand drauf: Supply-Chain-Chef Frank Ristau will Kunden von Hase Safety nicht länger als unbedingt nötig auf ihre Produkte warten lassen. Der JadeWeserPort macht's möglich.

FOTOS: AXEL BIEWER





DAS GVZ JADEWESERPORT

MEHRWERT DURCH LEISTUNG, SERVICE UND FLÄCHE

WIR BIETEN BESTE BEDINGUNGEN FÜR IHR BUSINESS

Bauen Sie bei uns größer, höher und weiträumiger! Ob Multi-User-Halle, Hochregal oder Kommissionier- und Verteilzentrum, alles ist möglich.

Nutzen Sie die unmittelbare Nähe zu Deutschlands einzigem Container-Tiefwasserhafen – mit 18 Meter Wassertiefe und **regelmäßigen Liniendiensten durch acht Reedereien.**

www.jadeweserport.de



JADEWESERPORT
WILHELMSHAVEN

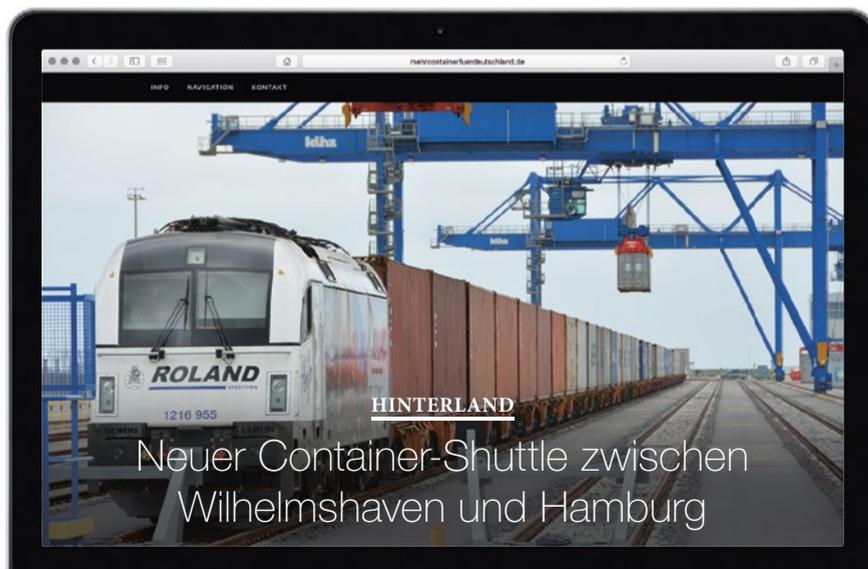
MEHR CONTAINER FÜR DEUTSCHLAND

Zwischen den Eurogate-Terminals im JadeWeserPort und im Hamburger Hafen verkehrt ein neuer Shuttle-Zug für Containerumfuhren.

Die von Roland Umschlag aus Bremen betriebenen Züge fahren donnerstags und samstags ab Hamburg sowie montags und freitags ab Wilhelmshaven. Dort können Container mit Bestimmungsort Hamburg sofort nach dem Löschen vom Schiff auf den Zug gesetzt werden. Der Container-Shuttle ist auch für Transporte zwischen Wilhelmshaven und Bremen buchbar, es besteht Anschluss an das gesamte deutsche und europäische Bahnnetz.

Der neue Hinterlandservice zielt vor allem auf den neuen Liniendienst zwischen Fernost und Nordeuropa der Reederei-Allianz Ocean Alliance ab, die den JadeWeserPort in ihren Fahrplan aufgenommen hat. Branchenkenner sehen in dem Container-Shuttle zwischen Wilhelmshaven und Hamburg eine Form der Arbeitsteilung unter den norddeutschen Seehäfen. Der Ausbau des bahnseitigen Hinterlandangebots wird im Markt als Stärkung des Hafenstandorts Wilhelmshaven wahrgenommen.

Auf www.mehrcontainerfuerdeutschland.de erfahren Sie mehr dazu – und zu vielen weiteren Themen aus der Containerschifffahrt. Die Website wird regelmäßig aktualisiert, schauen Sie doch mal rein!



IMPRESSUM

TIEFGANG#5 | 2017



JADEWESERPORT
WILHELMSHAVEN

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

Geschäftsführer: Andreas Bullwinkel

Sitz: Wilhelmshaven
HRA 130829 Amtsgericht Oldenburg

Realisierung

DVV Media Group GmbH
Heidenkampsweg 73-79, D-20097 Hamburg

Projektleitung & Redaktion: Benjamin Klare
Redaktionelle Mitarbeit: Thomas Wöhrle,
Wolfgang Heumer
Design: Andreas Gothsch

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

Druck

Optimal Media, Röbel