

TIEFGANG#1

LOGISTIK

Verlader zeigen immer mehr Interesse am Container Terminal Wilhelmshaven. Ein Grund ist die gute Hinterlandanbindung. **Seite 2**

ALLIANZ

Die Reedereien Maersk Line und MSC nutzen Deutschlands einzigen Tiefwasserhafen regelmäßig in ihrer 2M-Allianz. **Seite 3**

XXL-FRACHTER

Groß, größer, MSC Oscar: Eine Reportage über die Ankunft des derzeit weltgrößten Containerschiffes im JadeWeserPort. **Seite 4-5**



GIGANTEN DER MEERE

In der Containerschiffahrt wetteifern die Reedereien darum, den weltweit größten XXL-Frachter in Fahrt zu haben. Der kurzzeitige Spitzenreiter CSCL Globe hat inzwischen nur noch nach Länge (400 Meter) die Nase vorn. Den Titel in der maßgeblichen Klasse TEU-Kapazität trägt seit Januar die MSC Oscar. Das 395,4 Meter lange Schiff bietet Platz für 19.224 Standardcontainer – das sind 124 mehr, als der Konkurrent unterbringen kann.

FOTO: EUROGATE

Dass sich solche Containerriesen in den kommenden Jahren weiter etablieren werden und Seehäfen und Hinterland somit dauerhaft hohe Anforderungen erfüllen müssen, steht einem aktuellen Thesenpapier „Effekte der Mega-Container-Carrier“ des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) zufolge außer Frage. Diese Effekte betreffen demnach die Infra- und Suprastruktur, die die enormen Abmessungen (Stichwort Containerbrücken) und die gewaltige Ladekapazität (Stichwort Tiefgang) bewältigen muss.

Der Container Terminal Wilhelmshaven ist für Anläufe der gigantischen Frachter bereits gerüstet. Deutschlands einziger Tiefwasserhafen verfügt über Containerbrücken, die 25 Containerreihen an Deck eines Schiffes überspannen, und kann unabhängig von Ladungsvolu-

men, Tiefgang und Tide angelaufen werden. Das spart Reedereien Zeit und reduziert somit die Kosten. Ausreichende Lagerflächen für die hohe Anzahl der abzufertigenden Boxen sind im JadeWeserPort vorhanden, eine schnelle Abwicklung der Hinterlandverkehre ist gewährleistet.

Mit drei neuen Liniendiensten, die den Container Terminal Wilhelmshaven nun wöchentlich anlaufen, ist der JadeWeserPort gut ins Jahr 2015 gestartet. Dabei handelt es sich um zwei Asiendienste der 2M-Allianz der Reedereien Maersk Line und MSC (dazu mehr auf Seite 3) sowie einen Middle-East-Dienst von Maersk (Seite 7). Über ein enges Feeder-Netzwerk ist Wilhelmshaven zudem mit den wichtigen Häfen in Skandinavien, Russland und im Baltikum verbunden.

ASIENVERKEHRE ALS BASIS FÜR CLUSTER

Mit drei wöchentlichen Liniendiensten nach Asien hat der Container Terminal Wilhelmshaven einen festen Platz auf wichtigen Fahrtrouten der Containerreedereien. In Kombination mit dem großzügigen Flächenangebot und der guten Hinterlandanbindung bietet der JadeWeserPort beste Bedingungen für Verlader – und will dies künftig als Cluster für Asienverkehre unter Beweis stellen. Regional bestehen bereits Geschäftskontakte zu chinesischen Unternehmen, unter anderem aus der Lebensmittel- und Textilbranche. Darüber hinaus hat die chinesische Fujian Nanan Defu GmbH jüngst einen Letter of Intent für die Realisierung eines Distributionszentrums für Baustoffe im GVZ Wilhelmshaven gezeichnet. Weitere Kernbranchen im Cluster könnten die Automobil- und die Chemieindustrie sein.

MIT RÜCKENWIND ZUR TRANSPORT LOGISTIC

Erstmals präsentiert sich der JadeWeserPort vom 5. bis 8. Mai auf der transport logistic in München am Gemeinschaftsstand der Seaports of Niedersachsen (Halle B4, Stand 313/414). „Das Interesse am JadeWeserPort hat sich durch die Einführung der neuen Liniendienste nachhaltig gesteigert“, sagt Andreas Bullwinkel, Geschäftsführer der Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort Marketing GmbH & Co. KG. „Diesen Schwung und die positiven Abstrahleffekte werden wir in München nutzen, um bei den wichtigen Entscheidern unserer Zielbranchen mit unseren deutlichen Marktvorteilen zu punkten.“ In den Gesprächen wird es auch darum gehen, die zukünftigen Containerverkehre für Deutschland zu stabilisieren und weiter auszubauen.

HINTERLAND

Nachgefragt bei Gerd Deimel, Sprecher der Initiative Verkehrsinfrastruktur im VCI. Hier lesen Sie das Interview: **Seite 6**

WATERKANT

Ein Neuer MEI-Dienst über Wilhelmshaven bietet wöchentliche Direktverbindungen in den Mittleren Osten und nach Indien. **Seite 7**

WORLD WIDE WEB

Ein Plus an Ladung ist ein Plus an Wettbewerbsfähigkeit. Die Website „Mehr Container für Deutschland“ ist online. **Seite 8**

BASF UND TCHIBO NUTZEN DEN JADEWESERPORT

Für steigende Umschlagszahlen im JadeWeserPort sorgt das immer größere Interesse von Verladern, den Transport ihrer Güter über Deutschlands einzigen Container-Tiefwasserhafen abzuwickeln. So nutzt der Ludwigshafener Chemiekonzern BASF den JadeWeserPort als Verladehafen für einen Teil seiner Überseecontainer in Richtung Japan. Die Container werden mit einem wöchentlichen Containerganzzug von Eurogate Intermodal, einer Tochtergesellschaft des Terminalbetreibers Eurogate, vom Kombiverkehrsterminal Ludwigshafen nach Wilhelmshaven transportiert und dort auf die Schiffe verladen.

Auch das Handelsunternehmen Tchibo prüft ein mögliches Routing seiner Import-Container über Wilhelmshaven. Erste Testverladungen gab es bereits, weitere finden derzeit statt. Dabei werden die Container aus Fernost vom Schiff auf die Bahn verladen und nach Bremen transportiert. Von der Hansestadt aus werden die Waren in das Hochregallager von Tchibo gebracht und an die Verkaufsstellen in Deutschland und Europa verteilt.

KRAFT UND KRAFTSTOFF TANKEN - NEUES ANGEBOT IM GVZ

In direkter Nachbarschaft zum Container Terminal Wilhelmshaven und zum Parkplatz des Güterverkehrszentrums (GVZ) hat dieses Frühjahr eine Kartentankstelle für Dieselmotorkraftstoff den Betrieb aufgenommen. An vier Hochleistungszapfsäulen kann Diesel für Lkw und Pkw sowie AdBlue-Kraftstoff für Lkw getankt werden. Die tankpool24-Station wird von der DS card+drive GmbH aus Bremen gemeinsam mit dem regionalen Partner Gerd Kruse betrieben und befindet sich direkt an der Einfahrt zum JadeWeserPort. Im Mai soll dort zudem ein Imbiss eröffnet werden.

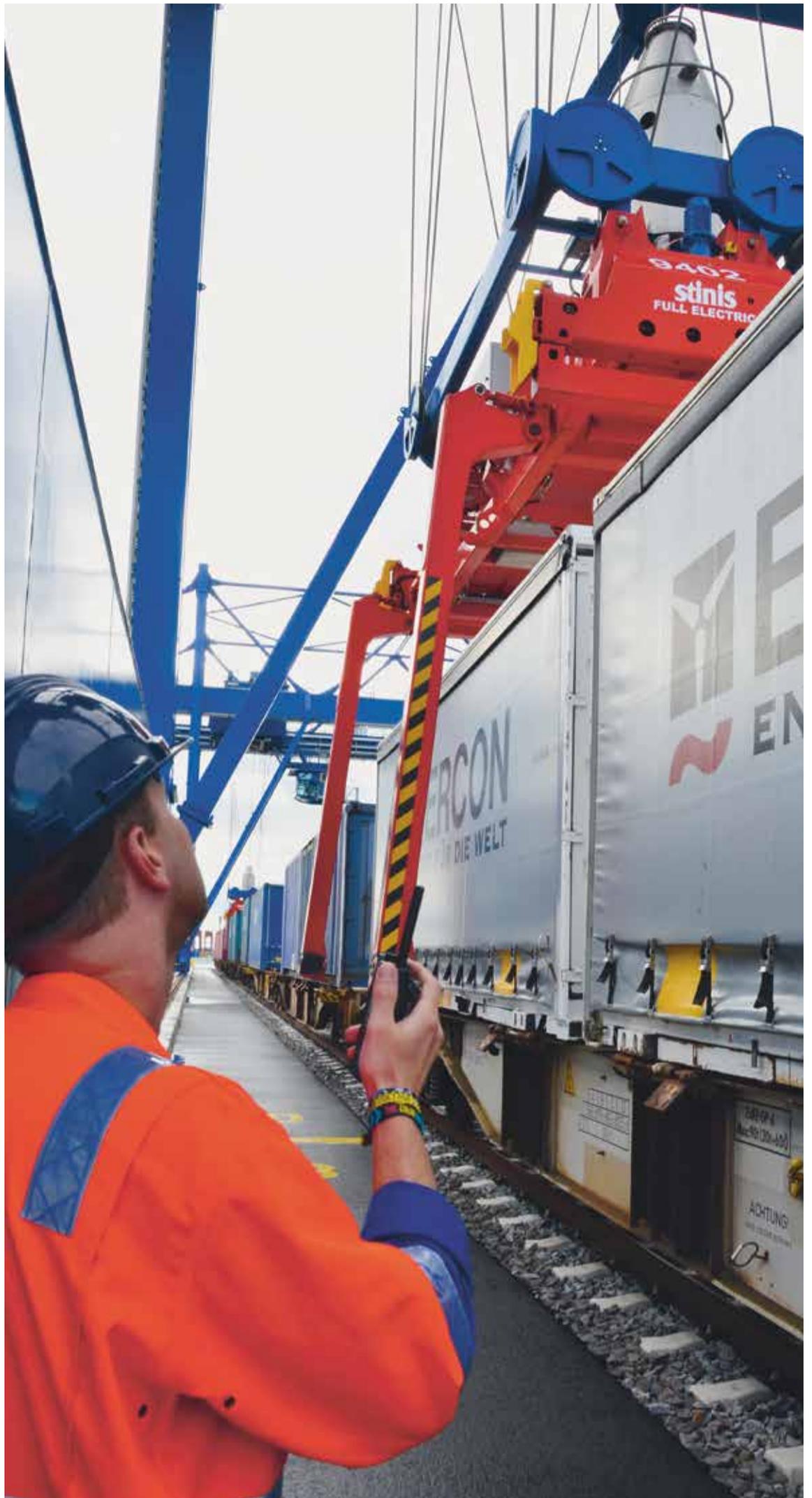


FOTO: E.G.O.O.

GUTE VERBINDUNGEN FÜR VERLADER

Zuverlässig, pünktlich, verbindlich und planbar: So müssen Verkehrsanbindungen von Seehäfen aus Sicht der Verlagerer sein, die ihre Ware dort umschlagen und auf schnellstem Weg zum Empfänger bringen möchten. Der JadeWeserPort Wilhelmshaven ist optimal an das Hinterland angebunden. Viele Ziele in Nord- und Osteuropa sind seeseitig besser zu erreichen als von anderen Containerhäfen, die Bahn sowie eine direkte, ampelfreie Anbindung an die A29 ermöglichen einen zügigen Transport von Seegütern in Wirtschaftszentren und Industrieregionen im In- und Ausland. Als privates Eisenbahnverkehrsunternehmen bietet die Eisenbahngesellschaft Ostfriesland-Oldenburg mbH (e.g.o.o.) bundesweite Hinterlandverkehre von und nach Wilhelmshaven an.



MIT DEM ALBATROS NACH FERNOST

*In der 2M-Allianz haben sich die beiden weltgrößten
Reedereien Maersk Line und
MSC Mediterranean Shipping Company zusammengetan.*



FOTO: GENIUSSTRAND.DE



Fest im neuen Europa-Fernost-Fahrplan der Großallianz verankert ist der Container Terminal Wilhelmshaven, von dem aus in wöchentlichem Rhythmus die wichtigsten Ziele in China, Japan, Südkorea und Singapur angelaufen werden.

Wie ein Albatros, der mit Flügelspannweiten von über 3,5 Metern jede andere lebende Vogelart übertrifft und mit bis zu 12 Kilogramm zu den Schwergewichten der Lüfte zählt, wartet auch der AE5/Albatros-Dienst von 2M mit Superlativen auf. Denn in diesem neuen Liniendienst fahren die weltgrößten Containerschiffe der Triple-E-Klasse von Maersk Line und der Olympic-Serie von MSC, denen Wilhelmshaven als Deutschlands einziger Tiefwasserhafen beste nautische Bedingungen bietet. Destinationen in Fernost sind unter anderem die chinesischen Häfen Yantian, Shanghai, Dalian, Qingdao, Ningbo und Xiamen sowie die Häfen Tanjung Pelepas (Malaysia) und Busan (Südkorea).

„Der Start der 2M-Allianz ist ein positives Signal für die Zukunft des Tiefwasserhafens“, erklärte Emanuel Schiffer, Chef des Terminalbetreibers Eurogate, als im Frühjahr das erste Großcontainerschiff der neuen Liniendienste im JadeWeserPort festmachte. „In Wilhelmshaven baut sich endlich das Netzwerk an Verbindungen nach Übersee auf, das der Standort benötigt, damit sich Verlader und Logistikdienstleister hier stärker engagieren.“

Der zweite Asiidienst der 2M-Allianz, der unter dem Namen AE1/Shogun den bisherigen AE1-Dienst von Maersk Line ersetzt, läuft neben Colombo (Sri Lanka), Tanjung Pelepas, Singapur, Hongkong und Yantian vor allem japanische Häfen an.

AND THE OSCAR GOES TO: WILHELMSHAVEN!

Das Einlaufen der MSC Oscar bei uns in Wilhelmshaven war für mich wie die Verleihung des Oscar in Hollywood. Wir haben hart dafür gearbeitet, die Vorzüge des JadeWeserPorts in der ganzen Welt zu bewerben. Dafür gilt mein Dank unserem Team beim JadeWeserPort und auch unseren Partnern von Eurogate. Wir waren gemeinsam unter anderem in China, in Dänemark und in Frankreich. Wir haben viele, viele Gespräche geführt, auch im Inland. Nun ernten wir die ersten Früchte unserer gemeinsamen Bemühungen.

Wir haben die „Oscar“ bekommen. Das Einlaufen des größten Containerschiffes der Welt in Wilhelmshaven war der konkrete Beweis, dass unser Tiefwasserhafen auf der Landkarte der weltweit agierenden Reedereien und damit im Markt angekommen ist.

Der Oscar ist ein Preis, der für harte Arbeit und Anstrengungen verliehen wird. In diesem Fall geht der Preis an die hier Beschäftigten, die unter schwierigen Bedingungen jetzt mehr als zwei Jahre lang durchgehalten haben. Dass der JadeWeserPort nun wöchentlich von drei Liniendiensten angesteuert wird, bedeutet Sicherheit für sie. Vielen Dank an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die trotz schwieriger Zeiten mit voller Kraft arbeiten und dafür sorgen, dass nicht nur dieser Tag, sondern auch die kommenden Jahre erfolgreich verlaufen!

Unser Ziel muss es weiterhin sein, uns im Vergleich zur europäischen Konkurrenz zu positionieren. Ich bin überzeugt: Der Hafen wird seinen Platz in der europäischen Hafenlandschaft auf Dauer finden. Der regelmäßige Anlauf der neuen Liniendienste ist ein gutes Signal und ein wichtiger Impulsgeber für weitere Reeder, Importeure und Exporteure sowie für die ganze Region.

Der Erfolg der norddeutschen Häfen ist insgesamt weiter ausbaubar. Der Schlüssel dafür liegt in einer guten Zusammenarbeit zwischen Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven. Wir sind keine Konkurrenten, wir sind Partner!



OLAF LIES

Niedersächsischer Minister für Wirtschaft,
Arbeit und Verkehr

EIN OSCAR FÜR DEN JADEWESERPORT

Die MSC Oscar ist das zurzeit größte Containerschiff der Welt. Nun hat der stählerne Meeresgigant Wilhelmshaven angelaufen und sorgt für Aufbruchstimmung in Deutschlands einzigem Tiefwasserhafen.



Auf den ersten Blick, wenn sich die MSC Oscar von Bremerhaven kommend am blassblauen Meereshorizont vor dem JadeWeserPort abzeichnet, sieht das größte Containerschiff der Welt aus wie jeder andere Riesenpott, der auf Elbe, Weser oder Nordsee schippert. Aber je näher der Superfrachter von zwei Schleppern an die Kaje in Wilhelmshaven gedrückt wird, desto deutlicher werden die XXL-Dimensionen des stählernen Meeresgiganten. „Das geht ganz fix jetzt, vielleicht zehn Minuten noch“, schätzt Bastian Borkmeier, zuständig für die technische Infrastruktur beim Hafenbetreiber Eurogate, als die „Oscar“ in etwa 300 Meter Entfernung quer zur Kaje liegt. Immer dichter, Meter für Meter, schieben die Schlepper den Koloss aus 45.300 Tonnen Stahl an die Spundwand, wo ihn die Mitarbeiter des Jade-Dienstes schließlich zwischen zwei anderen Containerschiffen mit Leinen so dick wie Oberschenkel vertäuen. Mit etwa 30 Meter Höhe ragt der massive Schiffsrumpf wie ein schwarzes, fensterloses Hochhaus an der Kaje empor.



Einfahrt eines Meeresgiganten: Die MSC Oscar, das größte Containerschiff der Welt, bei der Ankunft im JadeWeserPort in Wilhelmshaven.

Safety first: Matrosen ziehen Sicherheitsleinen über die Gangway, die entlang des stählernen Schiffsrumpfs der MSC Oscar gut 30 Meter in die Höhe führt. Ein Besuchertross aus Journalisten, Politikern und Gästen wird gleich an Bord gehen.

Ein Oscar also für den JadeWeserPort. Tatsächlich empfindet man in Wilhelmshaven die Ankunft des mit 395,4 Metern zwar nur zweitlängsten, aber mit 19.224 TEU Ladekapazität größten Containerschiffes der Welt als eine Art Auszeichnung. Entsprechend großer Bahnhof also, alle sind sie gekommen an diesem sonnig-windigen Samstag Anfang März: Hafenbetreiber, Gäste, eine ganze Schar Journalisten, Politiker. „Es waren harte Jahre, aber die Ankunft des weltgrößten Containerschiffes hier in Wilhelmshaven ist ein Symbol dafür, dass es jetzt vorangeht“, sagt ein sichtlich erfreuter Olaf Lies, Wirtschaftsminister Niedersachsens und schwer gefragter Interviewpartner an diesem Tag, am Rande der Pressekonferenz im Terminal House von Eurogate. Dort sucht Nils Kahn, Marketingchef der italienisch-schweizerischen Reederei Mediterranean Shipping Company (MSC), nach griffigen Einordnungen der kaum vorstellbaren Warenmengen, die die „Oscar“ laden kann: „Über 19 Millionen Spielzeugautos oder mehr als 57 Millionen

FOTOS: YORK SCHAEFER (2), EUROGATE, GENIUSSTRAND.DE



Sicher vertäut: Mit Leinen so dick wie Oberschenkel wird die MSC Oscar an der Kaje gehalten. Die Entladung von Containern hat bereits begonnen.

Ein erfahrener Kapitän: Giuseppe Siviero auf der Brücke seines Schiffes. Auch für den 58-jährigen Italiener ist es etwas Besonderes, einen Riesenpott wie die MSC Oscar zu fahren. Noch am Ankunftstag wird das Schiff Richtung Rotterdam aufbrechen.



Kleidungsstücke oder 1,15 Millionen Waschmaschinen oder 13,8 Millionen Solarmodule, mit denen man 346.000 Haushalte mit Strom versorgen könnte.“ Weitere Superlative: Das Deck des Schiffes ist so groß wie vier Fußballfelder, und würde man die Oscar senkrecht stellen, würde sie das höchste Gebäude Deutschlands, den Berliner Fernsehturm mit auch immerhin 368 Metern, locker überragen.

Per Reisebus wird der Besuchertross anschließend zur Kaje zurückgefahren. Mikkel Andersen, Geschäftsführer von Eurogate im JadeWeserPort, verteilt eigenhändig grellgelbe Signalwesten und weiße Helme. Ohne die kommt niemand an Bord, Sicherheit geht vor. Die langgezogene Gangway hängt bereits diagonal am Schiffsrumpf der „Oscar“, Matrosen spannen zur Sicherheit noch ein Netz darunter. Unter Dauerpiepen fährt einer der monstergroßen Van-Carrier langsam heran. Es ist zwar ein Festtag im Hafen, gearbeitet wird aber trotzdem. Gut 15 Lascher mit roten Westen und Helmen klettern mit Eisenstangen an Bord, um einige Hundert Container zu entlaschen, die in Wilhelmshaven abgeladen werden. Und die „Oscar“ nimmt an der Jade auch Ladung auf: 40 Kühlcontainer des Unternehmens Nordfrost, beladen mit Schweinefleisch eines Exporteurs aus dem Süddoldenburgischen, reisen auf der Jungfernfahrt des Schiffes nach Busan in Südkorea. Noch am Abend des Ankunftstages legt die „Oscar“ Richtung Rotterdam wieder ab.

„Das Schiff kann in jeder Minute ein- und auslaufen“, erklärt Mikkel Andersen von Eurogate die Tideunabhängigkeit des JadeWeserPorts, der 2012 als einziger Tiefwasserhafen Deutschlands für Großcontainerschiffe wie die „Oscar“ mit ihren bis zu 16 Metern Tiefgang gebaut wurde. Diese Unabhängigkeit ist ein Alleinstellungsmerkmal, von dem man sich nach den mageren Anfangsjahren nun die Trendwende in Wilhelmshaven erhofft. Alle zwei bis drei Monate soll die MSC Oscar im Rahmen der neuen Ost-West-Handelsroute „Albatros“ zwischen

Asien und Europa zum JadeWeserPort kommen. Auch ein Middle-East-Dienst und drei Zubringerdienste werden ab sofort regelmäßig den Tiefwasserhafen ansteuern.

Der Bordbesuch ist freigegeben: Etwa 40 Frauen und Männer hangeln sich im Gänsemarsch die vom Wind leicht schwankende, weniger als einen Meter breite Gangway hoch. Wer Höhen von gut 30 Metern nicht gewohnt ist, sollte besser nicht nach unten gucken. Und auch im Schiff geht der Anstieg weiter, acht weitere Decks sind es bis zur Brücke. Der Weg führt durch leere Korridore und verwinkelte Flure, vorbei an Lobby-Räumen, der Schiffswäscherei, dem Krankenzimmer, Sauna- und Fitnessraum und Büros. Die Ausmaße des Riesenpotts spürt man auf den engen Gängen und Treppen eher weniger. Nur sporadisch kreuzt ein Matrose den Weg. „Welcome“, lächelt einer und verschwindet auch schon wieder im Bauch des Schiffes. Nur 24 Seeleute sind normalerweise in der Crew, auf der Jungfernfahrt hat die Reederei MSC mit Sicherheitspersonal auf 35 Mann aufgestockt. Das Gros der Besatzung stammt aus Indonesien und dem pazifischen Inselstaat Samoa, die „Oscar“ fährt unter der Flagge von Panama.

Oben auf der Brücke ist vor lauter Containern das Schiff selbst kaum noch zu sehen. Mit ihren über 19.000 TEU nimmt die für 140 Millionen US-Dollar gebaute „Oscar“ mehr Ladung auf als jedes andere Schiff und bestätigt damit einen Trend in der globalen Handelsschifffahrt. „Die Prognosen haben sich bestätigt. Unsere Kunden laufen unsere Containerhäfen mit immer größeren Schiffseinheiten an. Mittlerweile steht bereits der Bau von Containerschiffen mit Transportkapazitäten von 22.000 TEU kurz vor der Beauftragung. Wir erwarten, dass dieser Trend anhält“, erklärt Emanuel Schiffer, Vorsitzender der Eurogate-Gruppengeschäftsführung. Auch die MSC Oscar, im Januar in der südkoreanischen Werft Daewoo Shipbuilding and Maritime Engineering (DSME) getauft und nach alter MSC-Familientradition nach dem Sohn des amtierenden Präsidenten, Diego Aponte, benannt, ist

nur das erste von mehreren Schwesterschiffen derselben Kategorie, die 2015 und 2016 vom Stapel laufen werden.

Kapitän Giuseppe Siviero betritt die Brücke, ein eher kleiner, schmaler Mann von 58 Jahren im schicken blauen Zweireiher, den die Glückwünsche und der Presserummel um ihn und sein Schiff erst etwas zu überraschen, dann eher zu amüsieren scheinen. „Es ist schon ein besonderes Gefühl, ein so großes Schiff zu fahren“, gibt der Italiener artig, aber mit verschmitztem Lächeln zu Protokoll. So besonders scheint das für einen erfahrenen Kapitän wie ihn dann doch nicht zu sein. Als Willkommensgeschenk gibt es das Wilhelmshavener Stadtwappen und einen „Seemannszwerg“, die maritime Variante des Gartenzwergs. „Der heutige Tag gleicht der Verleihung eines Oscars – auch das ist schließlich ein Preis, der für harte Arbeit und Anstrengungen verliehen wird“, kommentiert Wirtschaftsminister Olaf Lies die Übergabe, bevor der Fototermin ansteht. Als die Journalisten Giuseppe Siviero bitten, sich in einen der zwei dunklen Ledersessel auf der Brücke des Schiffes zu setzen, um ihn zu porträtieren, schwingt Entrüstung in seiner Antwort mit: „Ein Kapitän sitzt nie!“, lernen die Landratten. Ein Lächeln also für die Kameras, dann muss auch Giuseppe Siviero zum großen Empfang im Terminal House von Eurogate.

Dort feiern im großen, lichtdurchfluteten Atrium mit Blick auf das weitläufige Hafengelände einige Hundert Gäste die Ankunft der MSC Oscar als einen besonderen Tag für Wilhelmshaven und den JadeWeserPort. Es gibt Häppchen und Getränke, Musik und Ansprachen. Olaf Lies betont erneut die Symbolwirkung des Halts für den Hafen und den Stellenwert über die Region hinaus. Auch Eurogate-Chef Emanuel Schiffer freut sich, dass Wilhelmshaven jetzt in das Netzwerk der deutschen Überseehäfen eingebunden ist. Vorher hat er aber bereits auf die wichtigen Aufgaben für die Zukunft verwiesen. „Jetzt müssen wir für Ladung sorgen. Die Arbeit für MSC und Eurogate fängt jetzt erst an.“

„DER JADEWESERPORT WIRD AN BEDEUTUNG GEWINNEN“

Im TIEFGANG-Interview erklärt Gerd Deimel, warum die Ansprüche an Seehafen-Hinterlandverkehre steigen und ein ganzheitliches norddeutsches Hafenkonzept die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie stärken würde.



Der JadeWeserPort rückt immer mehr in den Fokus der Verlagerer. Was macht Seehäfen für die chemische Industrie attraktiv?

Die Seehäfen in Deutschland sind für unsere Branche das Tor zur Welt. Der Transport per Schiff ermöglicht es den Chemieunternehmen, weltweite Absatzmärkte zu erschließen sowie Standorte in komplexe globale Liefer- und Wertschöpfungsketten zu integrieren.

Chemiestandorte wie Brunsbüttel, Stade oder Wilhelmshaven liegen direkt in der Nähe eines Hafens und nutzen diesen für Rohstoffanlieferungen und den Versand der Produkte. Bremerhaven und Cuxhaven haben dabei eine große Bedeutung für die Chemie. Einen herausragenden Stellenwert hat der offene Tidehafen in Hamburg. Deutschlands einziger Tiefwasserhafen, der JadeWeserPort, wird an Bedeutung gewinnen, da die Schiffe immer größer werden.

Welche Bedeutung hat die Anbindung der Seehäfen an das Hinterland?

Fakt ist: Die Ex- und Importe über den Seeverkehr werden zunehmen – und damit auch die Seehafen-Hinterlandverkehre. Dies stellt hohe Ansprüche an die land- und wasserseitigen Zufahrten aller Häfen in Deutschland. Investitionen in die seewärtigen Zufahrten und die leistungsfähige Verkehrsanbindung durch Schiene, Straße und Binnenwasserstraße sind daher dringend notwendig, damit sich die deutsche Industrie im internationalen Wettbewerb behaupten kann.

Als Sprecher der Initiative Verkehrsinfrastruktur im VCI betonen Sie die besondere Bedeutung der Transportmittel Eisenbahn und Binnenschiff für Chemieunternehmen. Welche Anforderungen stellt die Verlagerer an die Infrastruktur in Deutschland?

Für die Chemie sind alle Verkehrsträger wichtig und unverzichtbar. Denn wir müssen unsere eigene Rohstoffversorgung sichern und unsere Kunden pünktlich belie-

fern können. Dazu brauchen wir eine leistungsfähige Infrastruktur. Davon kann zurzeit aber leider nicht überall die Rede sein.

Die Bundesregierung hat mittlerweile ganz klar erkannt, dass gehandelt werden muss. Und sie hat die bisher vorgesehenen Finanzmittel von 5 Milliarden Euro in dieser Legislaturperiode weiter aufgestockt. Um den Investitionsstau aufzulösen, müssen nun verstärkt Prioritäten gesetzt und die notwendigen Fachkräfte zur Verfügung gestellt werden: Die Verkehrsinfrastruktur muss so rasch wie möglich saniert werden – entsprechend dem jeweiligen Schadensausmaß und Verkehrsaufkommen sowie den Umfahrungsmöglichkeiten. Bei der Eisenbahn dürfen wir einen zentralen Aspekt nicht übersehen: den



GERD DEIMEL

Sprecher der Initiative Verkehrsinfrastruktur im Verband der Chemischen Industrie (VCI)

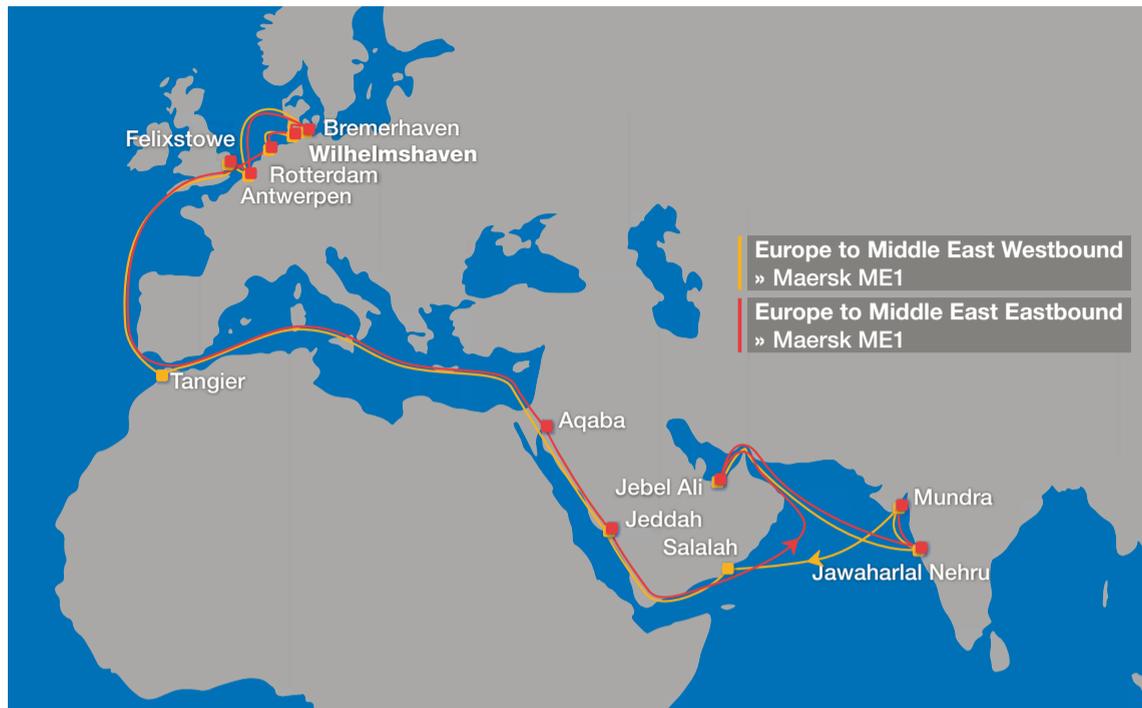
Schienenlärm. Es ist uns ein großes Anliegen, die Menschen durch geeignete Maßnahmen davon zu entlasten. Alle Prozessbeteiligten unternehmen große Anstrengungen, um den Schienenlärm zu reduzieren. Dazu ist aber die vereinbarte Umrüstzeit erforderlich. Deshalb sollte die Nutzung dieses sicheren, umweltfreundlichen Transportmittels jetzt nicht durch weitere Auflagen erschwert werden. Denn dies würde unweigerlich zu einer Verlagerung auf die Straße führen.

Und was ist mit dem kombinierten Verkehr?

Um alle Verkehrsträger besser zu verknüpfen, muss man die Komodalität stärken. Besonders wichtig dafür sind die Knotenpunkte in den modalen Netzen. Hier sehe ich noch erhebliches Potenzial, um die Verkehrsströme zusammenzuführen und zu optimieren. Diese Knotenpunkte müssen die Wirtschaftszentren mit den Hauptverkehrsachsen viel stärker verbinden, indem man die intermodalen Anlagen noch mehr fördert und Engpässe beseitigt. Dabei dürfen die Gesamtbetriebskosten beispielsweise durch Umladungskosten nicht unattraktiv werden.

Wie Chemieunternehmen müssen sich auch die deutschen Seehäfen mit globaler Konkurrenz auseinandersetzen. Kann eine Kooperation der norddeutschen Häfen eine Antwort auf den wachsenden Wettbewerb sein?

Wir brauchen ein ganzheitliches norddeutsches Hafenkonzept, das die Anforderungen der Verlagerer optimal berücksichtigt und die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie langfristig stärkt. Daher sollte ein gemeinsames Interesse, was eine gute Anbindung an das Hinterland und die Hafeninfrastruktur betrifft, selbstverständlich sein. Eine Koordination der Häfen kann natürlich nur durch die betreibenden Häfen und Dienstleister angestoßen werden. Sie hätte den Vorteil, dass man die sich immer häufiger abzeichnenden Spitzen besser bewältigen könnte, die durch steigende Transportmengen bei gleichzeitig immer kürzeren Vorlaufphasen entstehen.



GRAFIK: JADEWESERPORT

VON WILHELMSHAVEN IN DEN MITTLEREN OSTEN

Mit drei Hauptschiffsliniendiensten deckt der JadeWeserPort einige der weltweit wichtigsten Fahrtgebiete ab.



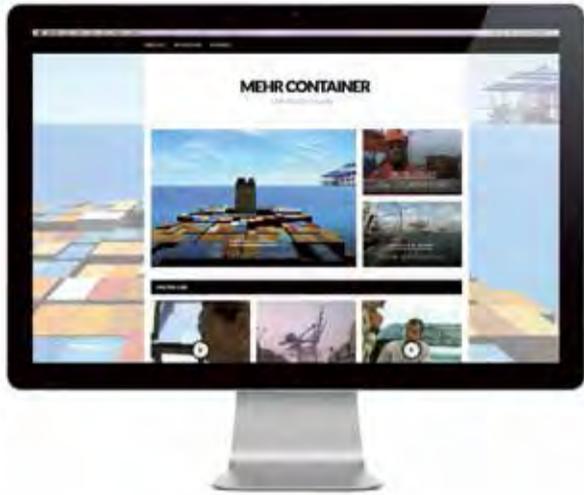
Neben den Europa-Fernost-Fahrtrouten der 2M-Allianz können Verlager auch Direktverbindungen in den Mittleren Osten und nach Indien über Wilhelmshaven buchen. Der neue ME1-Dienst der Reederei Maersk Line verbindet Nordeuropa mit Jordanien, Saudi-Arabien, den Vereinigten Arabischen Emiraten und Indien. Mit der Ankunft der Maersk Kithira in diesem Frühjahr wurde der ME1 im JadeWeserPort aufgenommen. Seither wird der Container Terminal Wilhelmshaven in diesem Dienst einmal wöchentlich von Schiffen mit durchschnittlich 6.800 TEU angelaufen.

Die Rotation auf der Fahrtroute Europe-Middle East/Indien geht vom englischen Felixstowe aus über Antwerpen, Bremerhaven und Wilhelmshaven nach Aqaba (Jordanien), Jeddah (Saudi-Arabien), Jebel Ali (Vereinigte Arabische Emirate), Nhava Sheva/Jawaharlal Nehru (Indien), Mundra (Indien) und Salalah (Oman).

Eurogate-Chef Emanuel Schiffer sieht in der wasser- und landseitig guten Hinterlandanbindung des JadeWeserPort einen Grund, weshalb der Tiefwasserhafen immer stärker in den Fokus der verladenden Industrie rückt: „Die hervorragende Infrastruktur ermöglicht eine hohe Zuverlässigkeit in der Transport- und Lieferkette. Diese Zuverlässigkeit ist für die verladende Industrie entscheidend.“

Die positiven Effekte auf globale Wertschöpfungsketten betont auch Andreas Bullwinkel, Geschäftsführer der Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG: „Wir freuen uns, mit der Anbindung Wilhelmshavens an den Middle-East-Dienst von Maersk Line unseren Kunden der verladenden Wirtschaft jetzt einen weiteren wichtigen Baustein für ihre internationale Supply Chain anbieten zu können.“ Das Portfolio des Liniennetzwerks via Wilhelmshaven ist damit einen weiteren wichtigen Schritt vorangekommen.

MEHR CONTAINER FÜR DEUTSCHLAND



*Deutschland braucht
einen Tiefwasserhafen, um
wettbewerbsfähig zu sein.*

Der JadeWeserPort ist ein Hafen, der dem Logistikweltmeister Deutschland und seinen Unternehmen noch mehr Ladung und damit Wettbewerbsfähigkeit verschafft. Nach ersten Anlaufschwierigkeiten zeigt sich, dass der Container Terminal Wilhelmshaven in Fahrt kommt und ohnehin beste Perspektiven hat. Denn hier, in Deutschlands einzigem Tiefwasserhafen, können die immer größer werdenden Containerschiffe tideunabhängig und voll abgeladen festmachen – schon bald werden es Megafrachter mit Kapazitäten jenseits der 20.000-TEU-Marke sein.

Mehr über die Entwicklung der Schiffsgrößen und über viele weitere Themen aus der Containerschiffahrt erfahren Sie auf der neuen Internetseite www.mehrcontainerfuerdeutschland.de. Wie hat der Container die Seeschiffahrt verändert, und wer hat ihn erfunden? Warum heißt der Kai mancherorts Kaje – und was ist eigentlich ein Leichtmatrose? Welche Jobs gibt es im Hafen, und wie macht man auf einem Schiff Karriere? Dies und mehr auf der neuen Website – schauen Sie doch mal rein!

www.mehrcontainerfuerdeutschland.de

**Mitte der 1990er-Jahre wurden
Containerschiffe jenseits der Panamaxgröße
von 4.500 bis 5.000 TEU von
Brancheninsidern als unwahrscheinlich und
unwirtschaftlich eingestuft.***

Auch Experten können sich irren!



Nachdem bereits 2006 das erste Containerschiff mit deutlich mehr als 10.000 TEU in Fahrt ging, laden die größten Mega-Carrier heute fast 20.000 TEU. Den JadeWeserPort, Deutschlands einzigen Tiefwasserhafen, können sie tideunabhängig voll abgeladen anlaufen.

* Quelle: ISL-Thesenpapier „Effekte der Mega-Container-Carrier“

IMPRESSUM



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
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
Internet: www.dvvmedia.com

Druck

Optimal Media, Röbel