

TIEFGANG#8

Besuchen Sie uns
an Stand C1.212 auf der
EXPO REAL
in München vom
8. bis zum 10. Oktober
2018!

HINTERLAND

In Wilhelmshaven gibt es derzeit
120 Zugverbindungen pro Woche zu Zielen
in der DACH-Region. Seite 4-5

SEEFRACHT

Claus Freytag, Head of Ocean Freight bei
DB Schenker für das Cluster Deutschland/Schweiz,
im Interview. Seite 6

GVZ

Im Güterverkehrszentrum entsteht
eine Multi-User-Halle. Baubeginn ist
im Frühjahr. Seite 7

BEREIT FÜR DIE NEUE SEIDENSTRASSE



Der JadeWeserPort ist land- und seeseitig bestens an eurasische Handelsräume angebunden.

FOTOS: GENIUSSTRAND.DE, AXEL BIEWER

Ob auf dem Seeweg oder über Land: Mit der 21st Century Maritime Silk Road und dem Silk Road Economic Belt forciert China den Auf- und Ausbau interkontinentaler Handels- und Infrastrukturnetze zwischen der Volksrepublik und anderen Ländern Asiens sowie Afrikas und Europas.

Die neue Seidenstraße soll Chinas Zugang zu den Weltmärkten sichern und dem Reich der Mitte neue Wachstumschancen eröffnen. Doch die milliarden schwere „One Belt, One Road“-Initiative, kurz OBOR, soll aus Sicht der chinesischen Partner keine Einbahnstraße sein, denn partizipieren wollen natürlich auch die Län-

der entlang des neuen Handelsgürtels, nicht zuletzt der Export- und Logistikweltmeister Deutschland.

Deutschlands einziger Container-Tiefwasserhafen, der JadeWeserPort in Wilhelmshaven, ist als Hub für den Warentransport zwischen Asien und Nordeuropa prädestiniert – auf der Handelsroute, auf der die meisten Großcontainerschiffe mit Transportkapazitäten von mehr als 10.000 TEU eingesetzt werden. Aufgrund seiner geografischen Lage könnte der Containerhafen Wilhelmshaven auch erste Anlaufstelle einer arktischen Polarroute der neuen Seidenstraße werden, für die es in China bereits konkrete Pläne gibt. Denn bei steigender Meerestemperatur und eisfreier Passage können arktische Gewässer auch für die internationale Handelsschifffahrt interessant werden.

„Der Seehafenstandort Wilhelmshaven mit dem modernen Containerterminal ist ein zuverlässiger Partner der nationalen und internationalen Seehafenverkehrswirtschaft. Und er ist bestmöglich darauf vorbereitet, eine leistungsstarke Rolle im Rahmen des Projekts ‚One Belt, One Road‘ zu spielen“, sagt Andreas Bullwinkel, Geschäftsführer der Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG. Seeseitig machen die größten Containerschiffe der Reedereibündnisse 2M und Ocean Alliance regelmäßig mit ihren Asiendiensten in Wilhelmshaven fest, landseitig besteht im wöchentlichen Güterschienenverkehr mit dem Duisburger Hafen direkter Zugang zur größten Logistkdrehscheibe Europas. 30 Güterzüge pro Woche verkehren derzeit zwischen duisport und verschiedenen Destinationen in China.



„Das Netzwerk von CMA CGM in Deutschland umfasst alle großen Häfen. Seit Einführung der Ocean Alliance ist auch der JadeWeserPort ein Teil davon und vervollständigt unser Angebotsportfolio.“

Peter Wolf, Geschäftsführer CMA CGM (Deutschland) GmbH

FOTO: CMA CGM

DREI FRAGEN AN ...

Katja Baumann, Geschäftsführerin der Mariko GmbH in Leer, erläutert die Ergebnisse der Potenzialstudie „LNG-Infrastruktur an der deutschen Nordseeküste unter Betrachtung besonders geeigneter Standorte“.



FOTO: MARIKO

Warum benötigt Deutschland eine eigene LNG-Infrastruktur?

Deutschland braucht eine LNG-Import-Infrastruktur, um den Erdgasbedarf der nächsten zehn Jahre zu decken. Dies würde nicht nur Versorgungssicherheit gewährleisten, sondern auch eine Anbietervielfalt im Gasmarkt ermöglichen – und somit eine Monopolisierung der Lieferanten verhindern. Der Import von erneuerbarem Erdgas hilft auch, den ab dem Jahr 2040 zu erwartenden Rückgang des Einsatzes von fossilem Erdgas in Deutschland zu kompensieren.

Was macht Wilhelmshaven zum idealen Standort für ein Importterminal?

Der Standort-Mitbewerber Brunsbüttel ist insbesondere für die Versorgung des Small-Scale-LNG-Markts im Elbe-Raum sowie am Nord-Ostsee-Kanal günstig gelegen. Wenn es allerdings darum geht, die Small-Scale-LNG-Nachfrage in anderen Regionen zu bedienen, weist Wilhelmshaven deutliche Entfernungsvorteile auf. Auch hinsichtlich Nautik, Netzanbindung und in der Gesamtsicht hat Wilhelmshaven die besten Eigenschaften.

Wie ist der aktuelle Planungsstand?

In Leer und Wilhelmshaven laufen derzeit konkrete Planungen für eine Geschäftsstelle „LNG-Infrastruktur“, in der ab Herbst 2018 Infrastrukturoptionen für die Versorgung von LNG-angetriebenen Schiffen entwickelt werden und der Standort Wilhelmshaven für die Realisierung einer der möglichen LNG-Terminal-Optionen in Deutschland vorbereitet werden soll. Darüber hinaus sollen ein Investorenkonsortium gewonnen und eine Terminal-Realisierungsgesellschaft gegründet werden. Die Geschäftsstelle koordiniert darüber hinaus sämtliche Aktivitäten in der Supply Chain – vom LNG-See-transport über die Anlandung und Verteilung bis hin zum Abnehmer.



FOTO: AXEL BIEWER

MULTIFUNKTIONALER LEBENSMITTELHUB VON NORDFROST

Die Nordfrost GmbH & Co. KG hat ihre Kapazitäten im Seehafen-Terminal Wilhelmshaven deutlich erweitert. So ist das seit 2012 bestehende Frischecenter (mittlerer Gebäudeteil) mit 30.000 Palettenstellplätzen für Obst, Gemüse und allgemeine Frischware (0–7 Grad Celsius) sowie für Lebensmittel, die bei plus 14 bis 18 Grad zu lagern sind, voll ausgelastet. Auch das neue Tiefkühlhaus (rechter Gebäudeteil) mit 35.000 Palettenstellplätzen und einer Frostkapazität für bis zu 450 Tonnen Frischware täglich ist nach nur sieben Monaten bereits zu 70 Prozent gefüllt. Hierzu gehört ein 2.500 Quadratmeter großer moderner Weißbereich zur Bearbeitung von Lebensmitteln, in dem derzeit auch eine Schlauchbeutel-Verpackungslinie für Agrarprodukte aufgebaut wird. Ende September wurde das Cargo-Terminal (linker Gebäudeteil) für Güter aller Art eröffnet. Zwei Hallen mit insgesamt 20.000 Quadratmetern stehen Kunden aller Branchen seitdem als Export- oder Verteillager zur Verfügung. Neben Umschlag und Lagerung zählen dort auch Kommissionierung, Konfektionierung und weitere Value-Added Services zum Leistungsportfolio. Lkw-Transporte und Container-Trucking bietet Nordfrost mit einem eigenen Fuhrpark ebenso an wie die Projektlogistik mit seemäßiger Verpackung von Maschinen- und Anlagenteilen. Seit August gibt es zudem ein firmeneigenes Leercontainerdepot, in dem Container für Kunden gelagert, repariert und gewaschen werden.



Die „CMA CGM Antoine de Saint-Exupéry“ ist das aktuelle Flaggschiff der französischen Reederei. Am 25. Januar 2018 wurde das Großcontainerschiff mit einer Transportkapazität von 20.776 TEU abgeliefert. FOTO: CMA CGM

CMA CGM BRINGT MEGA-CARRIER MIT LNG IN FAHRT

Als weltweit erste Containerlinienreederei setzt CMA CGM verflüssigtes Erdgas (LNG) als Treibstoff für Großcontainerschiffe ein.



Alle neun 22.000-TEU-Carrier, die ab Anfang 2020 in Fahrt kommen sollen, erhalten einen LNG-Antrieb. Lediglich eine kleine Menge Marinediesel wird noch für die Zündung in der Brennkammer benötigt. Nach Angaben von CMA CGM verbessert sich der Energy Efficiency Design Index (EEDI), der den ökologischen Fußabdruck eines Schiffes misst, durch den Einsatz von LNG um 20 Prozent. Dadurch ließen sich Emissionen drastisch senken. Der Vergleich mit dem Einsatz des Schiffstreibstoffs Schweröl ergibt 25 Prozent weniger CO₂, 85 Prozent weniger Stickstoffoxid sowie jeweils 99 Prozent weniger Schwefel und Feinstaub. Die CMA CGM Group geht damit schon jetzt über die Anforderungen bestehender Umweltregularien hinaus, die ab dem Jahr 2020 unter anderem eine Obergrenze von 0,5 Prozent für den Schwefelgehalt in Schiffstreibstoffen vorschreiben.

„Unsere zukünftigen 22.000-TEU-Schiffe mit einer Antriebstechnologie auszustatten, die ganz im Zeichen des Klimaschutzes steht, ist eine bahnbrechende Entscheidung“, sagt CEO Rodolphe Saadé. Um die neuen Mega-Carrier mit LNG zu versorgen, hat die Reederei im Dezember 2017 eine strategische Vereinbarung mit Total Marine Fuels Global Solutions über die jährliche Lieferung von rund 300.000 Tonnen verflüssigtem Erdgas getroffen. Die Vereinbarung gilt von 2020 an und hat eine Laufzeit von zunächst zehn Jahren. Nachdem die CMA CGM Group die CO₂-Bilanz ihrer Flotte zwischen 2005 und 2015 bereits um 50 Prozent gesenkt hatte, konnte sie die Kohlendioxid-Emissionen pro Container und Kilometer im vergangenen Jahr um weitere 10 Prozent verringern. Bis 2025 sollen es noch einmal 30 Prozent weniger sein.

Europa-Asien-Dienst am JadeWeserPort

Bereits seit Mai 2017 machen Schiffe der Ocean Alliance, der auch CMA CGM angehört, regelmäßig am JadeWeserPort fest. Mit dem Europa-Asien-Dienst FAL 5 bietet die französische Reederei dort wöchentliche Verbindungen nach Singapur und in die wichtigsten Häfen Chinas an. Auf der Rundreise werden insgesamt elf Schiffe der Ocean Alliance eingesetzt: Mega-Carrier der China Shipping Group (CSCL) mit 18.982 TEU ebenso wie die derzeit größten Containerschiffe von OOCL mit 21.413 TEU Transportkapazität. In Deutschlands einzigem Container-Tiefwasserhafen bietet CMA CGM zudem noch einen Feederdienst in die russischen Häfen St. Petersburg, Bronka und Ust-Luga.

JADEWESERPORT IST IDEALER OBOR-PARTNER

Die neue Seidenstraße, als Projekt auch „One Belt, One Road“ (OBOR) oder neuerdings „Belt and Road“-Initiative (BRI) genannt, ist das größte globale Infrastruktur-Investitionsprogramm, das es bisher gab. Seit der chinesische Präsident Xi Jinping die Pläne im Jahr 2004 verkündet hat, sind weltweit bereits Projekte mit einem Volumen von 900 Milliarden US-Dollar in die Realisierungsphase eingetreten. Weitere Vorhaben mit einem Gesamtumfang von 4 Billionen US-Dollar stehen auf einer Projektwunschliste der Länder entlang der weltumspannenden Seidenstraße. Dabei geht es auch in Europa und in der EU nicht nur um Energie-, Straßenbau- und Eisenbahnprojekte, sondern vermehrt um maritime Vorhaben. Am bekanntesten ist sicherlich der Kauf des Hafens von Piräus; in Deutschland fällt einem sofort der Duisburger Hafen ein, der derzeit der Endpunkt der Schienenverbindung zwischen China und Europa bildet. Dank der regelmäßigen Shuttle-Zug-Verbindungen zwischen Duisport und dem JadeWeserPort ist Wilhelmshaven schienenseitig bereits an die neue Seidenstraße angebunden.

Die politische Diskussion in Deutschland und Europa ist derzeit eher von Skepsis und Zurückhaltung geprägt. Bei der Dynamik, die OBOR weltweit entwickelt, birgt dies die Gefahr, als potenzieller Partner auf Augenhöhe abgehängt zu werden. Gleichwohl möchten viele Länder entlang der neuen Seidenstraße Deutschland als Partner in ihren Projekten sehen. Diese Chancen dürfen nicht vertan werden. Der JadeWeserPort als einziger deutscher Container-Tiefwasserhafen bietet alle Voraussetzungen dafür, Partner und gewichtiges Element der weltumspannenden maritimen Logistikkette zu sein. Das wissen auch die Chinesen und die europäischen Partner. Der BVDSI unterstützt alle Bemühungen der deutschen maritimen Wirtschaft, die eigene – und damit auch ein Stück europäischer – Zukunft zu sichern.



FOTO: BVDSI

HANS VON HELLDORFF

Sprecher des Bundesverbands Deutsche Seidenstraßen Initiative e. V. (BVDSI)

EXZELLENTEN UND HOCHPERFORMANTE VERBINDUNGEN AUF DER SCHIENE

*Die Hinterlandanbindungen der Seehäfen
werden immer mehr zum Wettbewerbsfaktor. Der
JadeWeserPort ist mit 120 Verbindungen pro Woche an
die DACH-Region angebunden.*



FOTO: AXEL BIEWER

Dank seiner direkten Anbindung an die Vorstellgruppe ist das KV-Terminal eine perfekte Logistikkreuzung für effiziente Schienentransporte.

Im gesamten Jahr 2013 hatten noch lediglich 19 Züge den Containerhafen Wilhelmshaven angesteuert, 2017 waren es bereits 869. Auch in diesem Jahr setzt sich der Trend fort: Derzeit verzeichnet der deutsche Container-Tiefwasserhafen mehr als 20 Zugankünfte pro Woche. Somit dürften Ende 2018 mehr als 1.000 Züge ihre Ladung nach Wilhelmshaven oder von dort aus ins Hinterland gebracht haben. Mit der Zahl der Züge ist auch die der Bahnoperatoren gewachsen: Inzwischen haben unter anderem die TFG Transfracht, Necoss, WBT Weets Bahntransport und die Roland Spedition Container-Shuttles auf die Schiene gesetzt, die den JadeWeserPort mit allen Wirtschaftszentren Deutschlands und Europas verbinden.

Ebenso verkehrt wöchentlich ein Zug zwischen Wilhelmshaven und dem größten Binnenhafen der Welt in Duisburg. Komplettiert werden die Bahnverbindungen durch die Roland Umschlagsgesellschaft und Eurogate Intermodal (EGIM), die den Standort ebenfalls in ihr Netzwerk aufgenommen haben. „Insgesamt gibt es in Wilhelmshaven derzeit 120 Verbindungen pro Woche zu Zielen in der DACH-Region“, sagt Mikkel Andersen, Geschäftsführer des Eurogate Container Terminals Wilhelmshaven. „Hinzu kommen Züge einzelner Unternehmen, sogenannte Dedicated Trains. Auch der Einsatz von Sonderzügen ist jederzeit kurzfristig möglich, da verfügbare Slots reichlich vorhanden sind.“

Verlader und Spediteure schätzen gerade die Vielfalt der Optionen: Sie garantiert nicht nur eine pünktliche Anlieferung der Ware vor dem Auslaufen eines Schiffes, sondern auch einen schnellen Weitertransport nach der Ankunft der Großcontainerschiffe. Die Destinationen, die vom JadeWeserPort aus per Bahn am häufigsten angefahren werden, sind Bremen, Dortmund, Hamburg, Duisburg und Mannheim. Einige Operatoren bieten darüber hinaus den Weitertransport zu wichtigen Logistik-Hubs in Deutschland, Österreich und der Schweiz an.

Wilhelmshaven kann mit einem umfangreichen Leistungspaket auf der Schiene punkten: Der Hafen ist zweigleisig an das Netz der Deutschen Bahn angebunden, der Rail Terminal Wilhelmshaven (RTW), der dortige Bahnhof für den kombinierten Ladungsverkehr, ist sechsgleisig ausgebaut und ermöglicht den Wechsel der Container von der Straße auf die Schiene und umgekehrt. Hinzu kommt eine 16-gleisige Vorstellgruppe, die für die Zusammenstellung der Züge bis zur maximalen Vollzuglänge bereitsteht. Bereits im Bau ist zudem eine Erweiterung der Hafeneisenbahn um 2,5 Kilometer Gleise mit drei Weichen, die eine direkte Anbindung der Grundstücke im nördlichen Bereich des Güterverkehrszentrums (GVZ) JadeWeserPort sicherstellt. Die Arbeiten werden von der Stefen GmbH & Co. KG in Oldenburg ausgeführt und sollen Ende 2018 abgeschlossen sein.

„Die Hinterlandanbindungen, insbesondere auf der Schiene, haben einen immer größeren Einfluss auf die Hafenauswahl – sowohl für die Reeder als auch für die Spediteure“, berichtet Bernd Pahnke, Geschäftsführer TFG Transfracht. „Der JadeWeser-



Port verfügt mit den Anbindungen an das Albatros-Express-Netzwerk über exzellente und hochperformante Verbindungen auf der Schiene.“ Auch Christoph Holtkemper, Geschäftsführer der Roland Umschlagsgesellschaft, kennt die Bahnanbindung nach Wilhelmshaven aus dem Effeff. Am 21. September 2012 organisierte sein Unternehmen den ersten Containerzug vom JadeWeserPort nach Bremen – seitdem ist Roland Umschlag Stammgast in Wilhelmshaven. „Das GVZ Bremen ist mit der Roland-Umschlaganlage die Schienendrehscheibe für das Hinterland des JadeWeserPorts. Im ersten Halbjahr 2018 haben wir 185 Züge mit fast 34.000 TEU nach Wilhelmshaven gebracht beziehungsweise abgeholt. Das entspricht einer täglichen Leistung von rund 280 TEU, von denen die Autobahnen entlastet wurden“, so Holtkemper.

Über die Relationen und Transportkapazitäten, die Wilhelmshaven Verladern auf der Schiene zur Verfügung stellt, informiert auch regelmäßig die Veranstaltungsreihe „Hafen trifft Festland“. „Je weiter sie von der Küste entfernt sind, desto weniger haben unsere Gäste das Leistungsportfolio und die gute Hinterlandanbindung von Wilhelmshaven auf dem Schirm“, berichtet Susanne Thomas, die sich aufseiten des JadeWeserPorts federführend um die Organisation dieser Veranstaltungen kümmert. Um das zu ändern, haben sich JadeWeserPort-Marketing, Eurogate und Seaports of Niedersachsen vor vier Jahren für dieses Veranstaltungsformat zusammengeschlossen und touren seitdem mit Kooperationspartnern wie TFG Transfracht in die wichtigsten Wirtschaftsregionen Deutschlands. Mit Erfolg: „Die Resonanz auf ‚Hafen trifft Festland‘ ist durchweg positiv“, so Thomas.





FOTO: MICHAEL NEUHAUS

„DANN WÄRE DER JADEWESERPORT DAS NEUE TOR ZUR WELT“

Im TIEFGANG-Interview spricht Claus Freytag, Head of Ocean Freight bei DB Schenker, über die wachsenden Herausforderungen in der Seefracht, über neuen Wettbewerb im Hinterlandverkehr sowie über die Vorteile des JadeWeserPorts.

Herr Freytag, DB Schenker Ocean Freight bringt täglich mehr als 5.500 Container in die Häfen der Welt. Damit zählt das Tochterunternehmen der Deutschen Bahn zu den Top-Spediteuren für Seefrachtensendungen. Worauf kommt es dabei heutzutage vor allem an? Die schnelle Kommunikation und der reibungslose Fluss sämtlicher Sendungsdaten sind mittlerweile genauso wichtig wie der eigentliche physische Transport der Waren. Exception Management ist und bleibt ein entscheidendes Alleinstellungsmerkmal, um bei Störungen

jedweder Art innerhalb der unverändert anfälligen und komplexen Transportkette mit Kompetenz die richtigen Entscheidungen fällen zu können. Ein leistungsstarkes Netzwerk mit engagierten Mitarbeitern, die für unsere Kunden die häufig zitierte Extrameile gehen, ist der Garant für eine erfolgreiche Marktposition. Und wenn ich von einem leistungsstarken Netzwerk spreche, dann meine ich unsere globale Präsenz mit 2.000 Standorten weltweit ebenso wie die technischen Lösungen und IT-Netzwerke, die heutzutage natürlich unerlässlich sind.



Im Hinterlandverkehr wollen sich zunehmend auch die großen Linienreedereien tummeln, um mit Door-to-Door-Services ihren Carriers-Haulage-Anteil zu vergrößern. Wie begegnet der Seefrachtchef von DB Schenker dieser Konkurrenz?

Ich sehe die Reedereien zunächst nicht als Konkurrenz. Sie sind unsere Partner, die Seefracht befördern und die Containerschiffe der Verladerschaft zur Verfügung stellen. Einige Reedereien wollen jetzt vermehrt durch Carriers-Haulage-Arrangements den Equipmentfluss besser steuern beziehungsweise enger an den Verloader herankommen. Dadurch erhöht sich die Komplexität aufseiten der Reedereien – und der Umgang mit dieser Komplexität ist seit Jahrzehnten eine wesentliche Kompetenz der Spediteure. Lassen Sie uns hierbei nicht vergessen, dass die Reedereien keine eigenen Züge oder Lkw betreiben, sondern sich der gleichen Fuhrunternehmen oder Bahnbetreiber bedienen, mit denen wir auch zusammenarbeiten. Somit kann ich keinen echten Mehrwert für die Verladerschaft erkennen, wohl aber eine Verschlechterung der Dienstleistung.

Neben zahlreichen Carriern streben auch viele Start-ups danach, ihren Einfluss entlang der maritimen Lieferkette auszubauen. Mit digitalen Angeboten wie Online-Frachtbörsen setzen sie zudem neue Akzente. Wie beurteilen Sie diese Entwicklung – und wie halten Sie dagegen?

Es ist richtig, dass durch zusätzliche digitale Angebote fast täglich neue Unternehmungen auf der Bildfläche erscheinen. Man muss dabei aber differenzieren. Angebote eines Carriers können durchaus Einfluss auf unser Geschäft haben: So bewegt etwa die Reederei MSC schon heute weit mehr als eine Million TEU Door-to-Door und versucht nun auch, bei kleineren Kunden die gesamte Transportkette zu übernehmen. Online-Plattformen, die lediglich einen Preis vermitteln, sind schlicht ein zusätzlicher Mittelsmann, der den Prozess komplizierter macht. Aber natürlich sind die traditionellen Speditionen gefordert, dieses Feld sehr zeitnah mit wettbewerbsfähigen digitalen Angeboten zu bestellen – und zwar in Kombination mit dem leistungsfähigen Netzwerk und der bewährten Dienstleistung. Wir gehen mit DB Schenker „Connect 4 Ocean“ jetzt speziell für die Seefracht weiter in die Offensive und werden so den Service für unsere Kunden verbessern. Ich finde das ungemein spannend und belebend!

Der JadeWeserPort ist ein Hafen der kurzen und schnellen Wege – das gilt seeseitig ebenso wie auf Straße und Schiene. Welche Vorteile bietet Deutschlands Container-Tiefwasserhafen für DB Schenker und für Verloader, die Ihre speditionellen Seefrachtleistungen in Anspruch nehmen?

Der JadeWeserPort verfügt über ausreichende Kapazitäten, um einen reibungslosen Ablauf der Transportkette zu gewährleisten. Engpässe wie etwa beim Zoll oder eine angespannte Verkehrssituation wie an anderen Hafenplätzen treten am JadeWeserPort nicht auf. Wenn die Verantwortlichen es jetzt noch hinbekommen, bei den Reedereien im Inbound jeweils der erste und im Outbound jeweils der letzte Port of Call zu werden, dann dürfte dieser modernste Hafen Deutschlands den benachbarten Häfen in wenigen Jahren den Rang ablaufen.

Was wünschen Sie sich mit Blick auf die nächsten Jahre vom und für den JadeWeserPort?

Ich persönlich denke, dass dieser einzige Tiefwasserhafen Deutschlands politisch viel mehr hätte gepusht werden müssen. Mittlerweile wurde besonders für die Fernost-Relationen eine gute Abdeckung über mehrere Allianzen erreicht. Ich wünsche mir für den JadeWeserPort, dass sich dies auch auf andere Fahrtgebiete ausweiten lässt und zusätzlich Nordamerika und LATAM bedient werden können. Dann wäre der JadeWeserPort das neue Tor zur Welt.

EINE LANGFASSUNG DES INTERVIEWS FINDEN SIE AUF WWW.MEHRCONTAINERFUERDEUTSCHLAND.DE/FREYDAG

NEUES LOGISTIKZENTRUM IM GVZ

„Atlantic One“ ist der Name der Multi-User-Halle, die Ende kommenden Jahres auf einem 2,6 Hektar großen Grundstück an der Einfahrt des Güterverkehrszentrums (GVZ) JadeWeserPort in Betrieb gehen soll.



Baubeginn für das Logistikzentrum ist im Frühjahr, Mieter können im vierten Quartal 2019 einziehen. Die Immobilie soll die erste Adresse für alle Nutzer werden, die im JadeWeserPort kleinere und mittelgroße Flächen von 500 bis 4.500 Quadratmetern für Logistik-, Transport- oder VAS-Dienstleistungen suchen. Entwickler und Investor ist die Peper & Söhne Projekt GmbH, um die Vermarktung kümmert sich die Robert C. Spies Gewerbe und Investment GmbH & Co. KG.

„Uns ist es wichtig, auch Unternehmen, die nicht ganz so große Flächen benötigen, Raum für ihr Geschäft zu geben – zum Beispiel auch für einen ersten Schritt im JadeWeserPort“, erläutert Projektentwickler Christoph Peper und verweist auf die gute Zusammenarbeit mit den Standortverantwortlichen. Andreas Bullwinkel, Geschäftsführer der Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG, freut sich über den Bau des rund um die Uhr nutzbaren Logistikzentrums auf dem Hafengelände in direkter Nachbarschaft zum Containerterminal.

Die Gesamtfläche der gut zehn Meter hohen Multi-User-Halle beläuft sich auf 12.000 Quadratmeter. Der Hallenboden kann mit mehr als 50 Kilonewton pro Quadratmeter belastet werden. Die Immobilie ist in bis zu neun Einheiten ab 540 Quadratmeter Fläche teilbar, von denen jede einzelne über mindestens eine ebenerdige Zufahrt verfügt. Das Gebäude wird mit zehn Rampen und drei Tiefhöfen mit insgesamt zehn Überladebrücken ausgestattet. Die optimale Tageslichtversorgung innerhalb des Logistikzentrums kommt vor allem den Büroräumen zugute, für die in der Multi-User-Halle bis zu 745 Quadratmeter zur Verfügung stehen.



VISUALISIERUNG: KRÜGER ANIMATION



INFORMATIV, INTERAKTIV UND SERVICE**STARK**

Die neue JadeWeserPort-Website ist online und bietet viele nützliche Tools – darunter eine virtuelle Tour durch den Hafen.

Seit dem 15. August 2018 präsentiert sich die Website www.jadeweserport.de in neuem Design – und bietet Kunden und interessierten Usern eine Reihe neuer Services. So werden in der Rubrik „Schiffsankünfte“ nun auch die einzelnen Liniendienste genannt, in denen den Tiefwasserhafen anlaufende Boxcarrier fahren. Neu ist darüber hinaus eine Aufstellung der Bahnankünfte und -abfahrten bezogen auf die 16-gleisige Vorstellgruppe.

Virtuelle Tour durch Deutschlands Container-Tiefwasserhafen

Einen virtuellen Rundumblick im JadeWeserPort ermöglicht das Tool „360 Grad Areal View“: Darüber können Besucher Statusinformationen zu den Grundstücken sowie zu vorhandenen und geplanten Bauprojekten im Güterverkehrszentrum (GVZ) abrufen. Verfügbare Flächen sind grün, bereits vergebene oder bebaute Flächen

rot markiert. Darüber hinaus stehen relevante Informationen zur Hinterlandanbindung, etwa Entfernungen zu diversen Zielen per Bahn und Lkw, und Angaben zu den Ansiedlern im Dienstleistungszentrum „Pacific One“ zur Verfügung.

Wer wissen möchte, welche Mega-Carrier gerade im JadeWeserPort festmachen, kann dies auch auf www.mehrcontainerfuerdeutschland.de herausfinden. Der „interaktive Schiffspostionsdienst“ erlaubt es, Containerschiffe live zu verfolgen oder gezielt nach einem bestimmten Frachter zu suchen. Auf der im Frühjahr 2015 gelaunchten Website gibt es darüber hinaus viele spannende Artikel rund um die Containerschiffahrt und aktuelle Berichte zu Themen aus der Hafenwirtschaft. Insgesamt sind es inzwischen rund 350 Beiträge – und jede Woche kommen weitere dazu. Regelmäßiges Reinschauen lohnt sich!



IMPRESSUM

TIEFGANG#8 | 2018



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: Thorsten Breuer
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

M&E Druckhaus, Belm