

TIEFGANG#9

Besuchen Sie
uns auf der
transport logistic.
Stand 313/414,
Halle B4.

STANDORT

Tedi-Geschäftsführer Markus Meier spricht über die Beweggründe, Importcontainer aus Asien über den JadeWeserPort zu routen. **Seite 2**

SEEFRACHT

Der Logistikdienstleister Beeken ist mit dem JadeWeserPort auf Expansionskurs. Eine Reportage. **Seite 6**

HINTERLAND

Die Hafenerweiterung zur Anbindung des nördlichen Bereichs des GVZ ist abgeschlossen. **Seite 7**

IMPERIAL LOGISTICS NIMMT VW-VERPACKUNGSZENTRUM IN BETRIEB



FOTO: AXEL BIEWER

Der Baustart erfolgte im Juni 2018, jetzt ist das neue Verpackungszentrum des Volkswagen-Konzerns in Wilhelmshaven fertig. Der Logistikdienstleister Imperial Logistics sorgt ab sofort dafür, dass rund 7.000 unterschiedliche Teile der Marken Volkswagen, Audi und Volkswagen Nutzfahrzeuge vom JadeWeserPort aus pünktlich in die weltweit ansässigen Fabriken geliefert werden.

Für Imperial Logistics sind Geschäft und Kunde kein Neuland: „Seit etwa 20 Jahren schon steuern wir die hochkomplexe Beschaffungs-, Produktions- und Werkslogistik für die Volkswagen-Gruppe an mehreren Standorten“, sagt Beatrice Liedtke. Sie ist Site Manager der Imperial Automotive Logistics GmbH am Standort Wilhelmshaven.

Rund 500 Arbeitsplätze werden durch den neuen Standort geschaffen, die Imperial Logistics aus der Region und in enger Zusammenarbeit mit der örtlichen Arbeitsagentur besetzen wird. „Unsere Erfahrung in der raschen Rekrutierung von Personal war sicher auch ein Argu-

ment dafür, dass wir uns hier mit unserer Ausschreibung durchsetzen konnten“, so Liedtke.

Imperial Logistics wird pro Woche ungefähr 250 Container füllen und über den JadeWeserPort auf den Weg zu den Fabriken bringen, die sich auf 30 Automobilstandorte in 13 Ländern auf vier Kontinenten verteilen. Vorab checken die Mitarbeiter von Imperial Logistics den Eingang aller zugelieferten Bau- und Fahrzeugkomponenten und erledigen auf Kundenwunsch auch Vormontagen.

Das Verpackungszentrum ist auf einem 100.000 Quadratmeter großen Grundstück direkt am Tiefwasser-

hafen entstanden und umfasst vier Hallen mit einer Gesamtfläche von rund 40.000 Quadratmetern. Für die Hallen selbst ist der private Investor Panattoni Europe verantwortlich, ein Projektentwickler für Industrie- und Logistikimmobilien. Das Investitionsvolumen liegt im zweistelligen Millionenbereich.

Für Andreas Bullwinkel, Geschäftsführer von JadeWeserPort-Marketing, hat das neue Verpackungszentrum „Vorbildcharakter und eine große Signalfunktion auch für andere Unternehmen“.

DAS INTERVIEW MIT BEATRICE LIEDTKE LESEN SIE AB SEITE 4.



„Wir sind mit der Entwicklung des Eurogate Container Terminals Wilhelmshaven mittlerweile sehr zufrieden. Die Chancen, dass wir auch 2019 in den Umschlagsmengen wachsen, stehen aufgrund der weiter steigenden Bedeutung von Tiefwasserhäfen für die Containerschifffahrt sehr gut.“

Mikkel Andersen, Geschäftsführer Eurogate Container Terminal Wilhelmshaven

FOTO: EUROGATE

DREI FRAGEN AN ...

Markus Meier, Geschäftsführer der Einzelhandelskette Tedi, über die Beweggründe, einen Teil der Importcontainer aus Asien über den JadeWeserPort zu routen.



FOTO: TEDI

Herr Meier, seit Januar 2019 lässt Tedi einen Teil seiner Importcontainer aus Asien am Eurogate Container Terminal Wilhelmshaven, kurz CTW, umschlagen. Warum haben Sie sich für diese Verlagerung entschieden?

Wir haben uns für die Zusammenarbeit mit dem CTW entschieden, weil unsere Waren dadurch schneller transportiert und die Wege der Waren effizienter geplant werden können. Auch die bevorzugte Zollabwicklung war ein wichtiges Kriterium für unsere Entscheidung. Ganz allgemein versprechen wir uns von der Zusammenarbeit mit unseren Partnern in Wilhelmshaven eine Optimierung unserer Abläufe. Außerdem ist das CTW für uns und unsere Logistikpartner eine sinnvolle Ergänzung zu den anderen Terminals, die wir in Norddeutschland und Westeuropa nutzen. Er garantiert uns beispielsweise als einziger Hafen in Deutschland tidenunabhängige Schiffsanläufe. Die Ankünfte sind zudem mit ihren kurzen Revierfahrten und ausreichend Platz für Wendemanöver sehr gut planbar.

Welche Liniendienste nutzen Sie?

In erster Linie nutzen wir die Liniendienste der Allianz 2M mit Maersk und MSC. Die ersten Container für Tedi kamen allerdings mit der „OOCL Germany“ in Wilhelmshaven an. Insgesamt kalkulieren wir momentan mit bis zu 50 TEU in der Woche, für das Gesamtjahr mit rund 2.000 Containern. Diese Zahlen können sich je nach den aktuellen Erfordernissen aber noch verändern. Gerade für die eingesetzten Großcontainerschiffe bietet uns das Terminal alle Voraussetzungen für eine schnelle und reibungslose Abfertigung.

Tedi hat über 2.000 Filialen in Europa. Welche Regionen beliefern Sie über Wilhelmshaven?

Für uns war noch ein weiterer Standortfaktor für die Entscheidung zu Wilhelmshaven wichtig, nämlich die Schienenanbindung an das Hinterland. Die Menge der am CTW ankommenden Container deckt derzeit rund 10 Prozent unserer gesamten Importe ab. Kommen die Container mit Sortimentsartikeln hier an, lassen wir sie ausschließlich per Bahn zum Container Terminal Dortmund bringen. Die letzten Kilometer legen sie dann im Trucking zu unserem Zentrallager zurück, das sich ebenfalls in Dortmund befindet. Aus diesem Zentrallager heraus beliefern wir alle Tedi-Filialen.

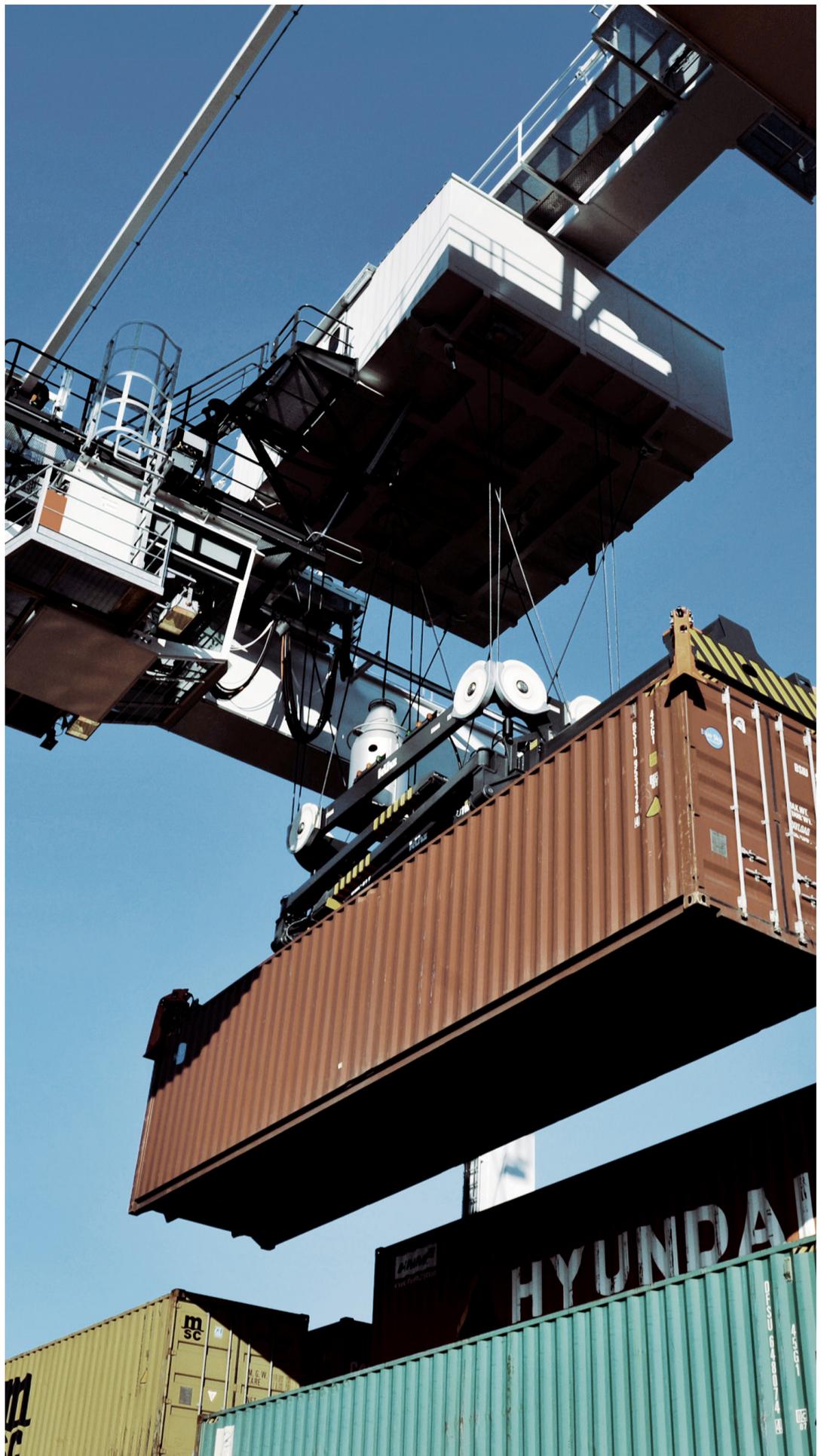


FOTO: GIBBERT GERHARD

CONTAINER TERMINAL DORTMUND: BI- UND TRIMODALER HUB IM RUHRGEBIET

Die Verbindung vom JadeWeserPort zum Container Terminal Dortmund (CTD) ist die Ader von der Jade in den größten Ballungsraum Deutschlands, das Ruhrgebiet. Mit einem täglich fahrenden Zug über Maschen und einem Direktzug wöchentlich werden über das AlbatrosExpress-Netzwerk der TFG Transfracht jährlich rund 6.000 TEU von Dortmund nach Wilhelmshaven transportiert. Aufgrund der steigenden Nachfrage gibt es bei dem Marktführer im containerisierten Hafenhinterlandverkehr derzeit Überlegungen, einen zusätzlichen Direktzug einzusetzen. Im Dortmunder Hafen bietet CTD einen trimodalen Containerumschlag und betreibt eine bimodale Anlage für den kombinierten Ladungsverkehr (KV-Anlage „Am Hafenbahnhof“). Sie wurde 2016 fertiggestellt und vernetzt die Verkehrszweige Schiene und Straße. Anfang des Jahres 2019 hat ein zweiter Kran an der KV-Anlage seinen Betrieb aufgenommen. Da die rund 750 Meter lange Kranbahn nun von zwei Kranen befahren werden kann, erhöhen sich Umschlaggeschwindigkeit und -leistung. Mittelfristig soll die KV-Anlage um das 30.000 Quadratmeter große Nachbargrundstück erweitert werden. Dort sollen zusätzliche Depotflächen für Container entstehen. Eigentümer der KV-Anlage ist die Dortmunder Stadtwerke AG – DSW21.

SPEDITION GRÜSSING BRICHT AUF ZU NEUEN UFERN

Genauer gesagt: an die Kaje des JadeWeserPorts. Seit August 2018 hat die Spedition mit Stammsitz in Westerstede-Moorburg hier im wahrsten Sinne einen Fuß in der Tür.



Im Dienstleistungszentrum „Pacific One“ betreiben die Ammerländer ein Kontaktbüro. „Diese Location ist für uns wirklich optimal, da alle Dienstleister, mit denen wir branchenbedingt in Kontakt stehen, im Haus präsent sind“, betonen die Geschäftsführer Stefan und Harald Grüßing.

Die Entscheidung, im Hafen ansässig zu werden, war ein echter Meilenstein in der fast 100-jährigen Geschichte der Spedition. In Deutschlands einzigem Container-Tiefwasserhafen will das Unternehmen nun als Kontraktlogistiker Services wie die Einlagerung und Kommissionierung unterschiedlichster Güter anbieten. „Dazu prüfen wir gerade, ob wir uns auch in die neu geplante Logistikanlage ‚Atlantic One‘ einmieten“, so die beiden Geschäftsführer.

Seit der Jahrtausendwende ist Grüßing am neu gebauten Stammsitz in Westerstede-Moorburg aktiv und disponiert von dort rund 50 Lkw. Alle Fahrzeuge, darunter Anhänger-, Sattel- und Tandemzüge mit bis zu drei Meter Innenhöhe, sind mit umfassenden Telematikmöglichkeiten für die Auftragsübermittlung ausgerüstet. In einer 3.500 Quadratmeter großen beheizbaren Halle stehen dort 4.000 Regallagerplätze zur Verfügung. Insgesamt 14 Andocktore mit höhenverstellbaren Rampen helfen bei der schnellen Be- und Entladung. Hinzu kommt ein rund 12.000 Quadratmeter großes Freilager. Eine besondere Spezialität der Spedition ist die Logistik für anspruchsvolle Pflanzen für die regionalen Baumschulen.

Dass sich der Schritt an die Jade lohnen wird, steht für Stefan und Harald Grüßing fest: „Wir sehen die Aktivitäten des JadeWeserPorts als echtes Zukunftsmodell und partizipieren gern am Erfolgsmodell dieses modernen Hafens.“



FOTO: GRÜSSING

DER JADEWESERPORT VERDIENT JEDEN ERFOLG

Imperial Logistics freut sich sehr, am VW-Verpackungszentrum teilhaben zu dürfen – und das hat mehrere Gründe. In erster Linie sind wir natürlich unseren Freunden im Volkswagen-Konzern sehr dankbar dafür, dass sie unsere langjährige Beziehung mit dem Auftrag für den Betrieb dieser bedeutenden neuen Anlage weiter ausgebaut haben. Wir begrüßen die Entscheidung von Volkswagen, das Verpackungszentrum im JadeWeserPort zu errichten. Der JadeWeserPort hat ein enormes Potenzial.

Die Weitsicht und der Mut der Landesregierungen von Bremen und Niedersachsen, in Deutschlands größtes Hafenprojekt und den einzigen deutschen Tiefwasserhafen zu investieren, verdienen jeden Erfolg. Mit der Möglichkeit, die derzeit größten Containerschiffe bei jedem Wasserstand abzufertigen, und seiner hervorragenden Straßen- und Schienenanbindung an die Industriezentren des Landes werden immer mehr Schifffahrtlinien die Geschäftschancen in diesem Hafen erkennen. Damit hat das neue Verpackungszentrum direkten Zugang zu einem ständig wachsenden Angebot an Seeverkehrsdiensten.

Auch die JadeWeserPort-Vermarktungsgesellschaft verdient Erwähnung und Dank. Sie hat den gesamten Planungs- und Bauprozess tatkräftig unterstützt. Wir wissen, dass das neue Verpackungszentrum ein wichtiges Element für die Entwicklung des JadeWeserPorts ist, aber es ist auch ein äußerst wichtiges Projekt für den Volkswagen-Konzern und für Imperial Logistics. Es ist gut zu wissen, dass wir hier Partner haben, die sich für unseren Erfolg einsetzen.

Schließlich sind wir alle bei Imperial Logistics sehr glücklich, einen Beitrag zum zukünftigen Wohlstand dieser Region leisten zu dürfen, indem wir mehr als 500 neue Arbeitsplätze schaffen. Die Verfügbarkeit gut qualifizierter Arbeitskräfte ist der Schlüssel zu unserem Erfolg, und wir sind beeindruckt von der Begeisterung und Qualifikation der Bewerber.



FOTO: IMPERIAL LOGISTICS

HAKAN BICIL

CEO, Imperial Logistics International

„EIN TIEFWASSERHAFEN BIETET AUS LOGISTIKERSICHT SCHLAGENDE ARGUMENTE“

Der Logistikdienstleister Imperial Logistics übernimmt die Teileversorgung der weltweiten Produktionsstandorte von Volkswagen, Audi und Volkswagen Nutzfahrzeuge vom JadeWeserPort aus. Beatrice Liedtke, Site Manager der Imperial Automotive Logistics GmbH in Wilhelmshaven, stellt die breite Aufgabenpalette vor und erläutert, wie die 500 neuen Mitarbeiter gewonnen werden.



Frau Liedtke, mit welchen Argumenten konnte sich Imperial Logistics bei der Ausschreibung für den Betrieb des neuen Verpackungszentrums durchsetzen?

Eines der Hauptargumente war sicher unsere langjährige Erfahrung in der Automobillogistik. Seit etwa 20 Jahren steuert Imperial Logistics die hochkomplexe Beschaffungs-, Produktions- und Werkslogistik für die Volkswagen-Gruppe an mehreren Standorten. Ein zweiter Punkt war unsere Erfahrung in der raschen Rekrutierung von Personal für die Lagerlogistik. Zur Entscheidung hat letztendlich auch beigetragen, dass wir eine hohe Prozessqualität garantieren konnten. Schließlich fangen wir in dieser Branche ja nicht bei null an.

Wie sehen denn die wichtigsten Dienstleistungen aus, die Sie hier durchführen?

Wir werden Volkswagen, Audi und Volkswagen Nutzfahrzeuge bei der Teileversorgung ihrer weltweiten Produktionsstandorte unterstützen und sicherstellen, dass 30 Automobilstandorte in 13 Ländern auf vier Kontinenten mit Material für die Fertigung versorgt werden. Unsere Mitarbeiter werden dazu Produktions- und Verpackungsmaterial disponieren, den Wareneingang abwickeln, Fahrzeugkomponenten für den Luft- und Seetransport verpacken und vorverpackte Teileumfänge konsolidieren.

Wo genau gehen die Waren hin?

Wir verschicken unter anderem nach Argentinien, Mexiko, China und in die USA. Es handelt sich dabei um etwa 7.000 verschiedene Autoteile.

Wie viele Mitarbeiter werden für Imperial Logistics tätig sein?

Hier am Standort Wilhelmshaven werden etwa 500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für Imperial Logistics tätig sein.

Und woher rekrutieren Sie diese?

Aus der Region. Dafür arbeiten wir eng mit der örtlichen Arbeitsagentur zusammen, unternehmen aber auch eigene Anstrengungen, etwa durch die Veröffentlichung von Stellenanzeigen.

Gibt es spezielle Schulungs- oder Umschulungsmodelle, auch in Zusammenarbeit zum Beispiel mit der lokalen Agentur für Arbeit?

Dort, wo es notwendig ist, beteiligen sich die Arbeitsagenturen auch an Qualifizierungsmaßnahmen. Es gibt aber in der Region schon viele Menschen, die für Tätigkeiten in der Lagerlogistik ausgebildet sind und nun entsprechend reaktiviert werden können.

Imperial Logistics ist weltweit für VW ja kein unbekannter Partner. Nennen Sie uns doch bitte einige weitere Beispiele der Zusammenarbeit.

Der Auftrag ergänzt unser bestehendes Logistikengagement für den Volkswagen-Konzern. Für die Volkswagen-Gruppe sind wir an zehn weiteren Standorten in Deutschland, Polen, Ungarn und Südafrika mit insgesamt 3.600 Mitarbeitern aktiv. Die Basis bilden Logistikzentren und automatische Kleinteilelager in der Nähe der Fertigungsstätten. Wir übernehmen die komplexe Logistikplanung und sorgen für den Informationsfluss zwischen Teilleveranten und Automobilherstellern.

Haben Sie sich auf besondere Teile spezialisiert? Und wie sehen Ihre Dienstleistungen im Detail aus?

Es kann sich beispielsweise um Kabelbäume für die Fahrzeugelektronik, Motorteile oder Stahlrollen für Karosseriebleche handeln. Wir kontrollieren den Eingang der zugelieferten Bau- und Fahrzeugkomponenten, nehmen sie ins Zwischenlager und

Beatrice Liedtke ist Site
Manager der Imperial
Automotive Logistics GmbH in
Wilhelmshaven.

erledigen Vormontagen. Bauteile und vormontierte Module packen wir in produktionsgerechte Normbehälter und steuern diese just in time und in der für die Produktion benötigten Reihenfolge sequenzgenau an die Fertigungslinie. Ebenfalls just in time liefert Imperial Logistics Stahlrollen für den Karosseriebau aus eigenen Konsignationslagern in die Presswerke der Volkswagen AG. Eingeschlossen sind das komplette Leergut-Management und der Warentransport zwischen Werkstandort und Lieferant. Auf Wunsch steuern wir als Lead Logistics Provider auch die gesamte Lieferkette aller für ein Fahrzeugmodell ein- und ausgehenden Bauteile. Herzstück ist das mit den Auftraggebern verbundene EDV-Lagerverwaltungssystem.

Zum Abschluss möchten wir von Ihnen gern noch wissen, wie Imperial Logistics den Logistikstandort JadeWeserPort bewertet.

Die Entscheidung für den Standort Wilhelmshaven basiert auf einer strategischen Entscheidung unseres Kunden, der Volkswagen AG. Der JadeWeserPort ist der einzige Tiefwasserhafen Deutschlands. Mit dem dortigen Verpackungsstandort besteht die direkte Anbindung an einen Hafen, über den der Transport von Autoteilen mit den größten Schiffen der Welt möglich ist. Das ist natürlich auch aus Sicht eines Logistikers ein schlagendes Argument.



Etwa 7.000 verschiedene Autoteile werden vom JadeWeserPort zu den weltweiten Produktionsstandorten verschifft.

Das Servicepaket von Imperial Logistics für die Automobilindustrie

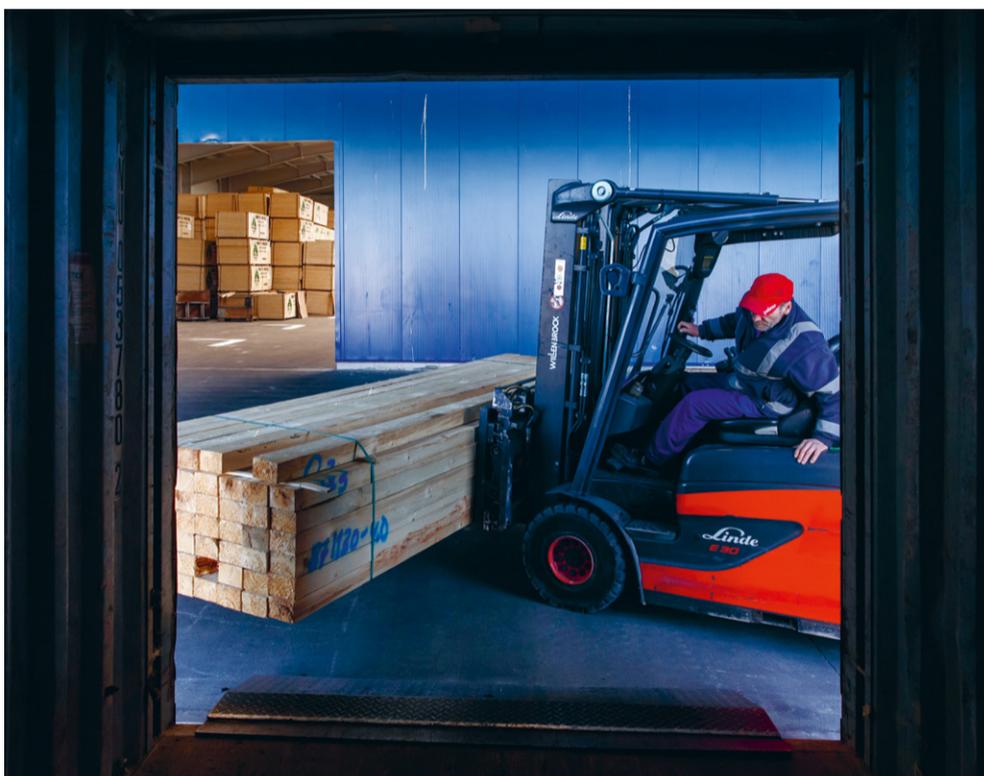
- Beschaffungslogistik und Lagerbewirtschaftung
- Werkslogistik (Steuerung von Wareneingang, Einlagerung, Warenausgang)
- Umpacken in standardisierte Kleinteilebehälter des Originalherstellers
- Behältermanagement mit Leergutauflbereitung und Leergutsortierung
- Informationsfluss parallel zum Warenfluss
- Vormontage von Fahrzeugmodulen
- Just-in-time- und Just-in-sequence-Versorgung der Montagelinien mit Kleinladungsträgern, auch mittels automatischer Kleinteilelager
- Shuttle-Transporte zwischen Logistikzentren, Außenlagern und beteiligten Werkstandorten
- Verkehrssteuerung auf Werksgeländen
- Automatisierte, sequenzierte Beladung von Routenzugstellen mit Übergabe an Automobilhersteller

FOTOS: IMPERIAL LOGISTICS, DIETMAR BÖKHAUS

LOGISTIKER BEEKEN MIT DEM JADEWESERPORT **AUF** **EXPANSIONSKURS**



Auf die erste Halle folgt die zweite, dazu wachsen die Lkw-Flotte und die Palette der Dienstleistungen: Der Hamburger Logistikdienstleister Beeken hat an der Jade ein breites Betätigungsfeld gefunden.



Über den JadeWeserPort sorgt Beeken für den Export von Holz in Containern in den Nahen und Mittleren Osten.

„Das macht hier wirklich Spaß!“, sagt Bernd Beeken. Der Geschäftsführer der Firma Beeken Transport & Logistik bekommt sichtlich gute Laune, wenn er über sein neues, voll ausgelastetes Logistikzentrum vor den Toren des JadeWeserPorts bei Roffhausen spricht. Zurzeit beherrschen mehrere Tausend Kubikmeter Bauholz die Optik der Anlage. Im Auftrag verschiedener Kunden lagert Beeken das von Händlern aus ganz Europa gebündelt angelieferte Holz zunächst ein und kommissioniert es dann bedarfsgerecht in Container. Die Boxen truckt er anschließend just in time zum nahe gelegenen JadeWeserPort in Wilhelmshaven, von wo aus sie auf dem Wasserweg zu verschiedenen Baustellen im Nahen und Mittleren Osten exportiert werden. „Die einzelnen Spotmengen, die wir hier bewegen, erreichen schnell ein Volumen von bis zu 6.000 Kubikmetern“, erklärt Beeken, der das 1913 gegründete Familienunternehmen in vierter Generation führt.

FOTO: ANDREAS BURMANN

Importseitig hat sich Beeken einen Namen mit Logistikdienstleistungen für Lebensmittelzusatzstoffe wie Guarkernmehl gemacht. Dieses Mehl kommt in Big Bags, gestaut in Containern, zum größten Teil aus Indien in Deutschlands einzigem Container-Tiefwasserhafen an. Dort holt Beeken die Ladung ab, bringt sie in sein Logistikzentrum und lädt die Big Bags aus den Boxen auf konventionelle Lastwagen um. Empfänger sind vor allem große Lebensmittelfabriken in Süddeutschland.

Wichtig war Beeken, die Logistikaktivitäten auf eigenem Grund durchführen zu können – Mieten sei keine Alternative gewesen. Den Kaufvertrag in dem Gewerbegebiet an der A29 hat er im Spätsommer 2015 unterschrieben und sich auch gleich die Option für eine weitere Fläche gesichert. Bald darauf begannen die Bauarbeiten für die 2.500 Quadratmeter große Halle. Rund 3,5 Millionen Euro investierte der Unternehmer – und hat jetzt die zweite Ausbaustufe fest im Blick: „Wir planen gerade eine zweite, identische Halle, vielleicht sogar im Verbund mit einer dritten, in die wir dann noch eine Werkstatt für unseren wachsenden Fuhrpark integrieren könnten.“

Wilhelmshaven ist für Beeken kein Neuland. „Den Standort Wilhelmshaven haben wir uns quasi zu unserem 100-jährigen Firmenjubiläum geschenkt“, schmunzelt Bernd Beeken. „Ich hatte mit dem JadeWeserPort schon länger geliebäugelt.“ Und so begann er, „zunächst sehr verhalten“, im Jahr 2014 erste Transportdienstleistungen für Container auf der Straße anzubieten. „Wir hätten das gar nicht unbedingt machen müssen“, blickt Beeken zurück, „denn mit unserem klassischen Geschäft waren und sind wir wirklich gut aufgestellt.“

Doch Beeken wollte weiter wachsen und das Familienunternehmen fit für die Zukunft machen: „Die dafür nötigen Flächen zu bekommen, war in Hamburg allerdings so gut wie unmöglich.“ Außerdem machten die vielen Baustellen, kilometerlange Staus und damit verbundene lange Umwege rund um den Hamburger Hafen das Geschäft immer mehr zur täglichen Gedulds- und Nervenprobe. Da tat sich die Chance auf, in Wilhelmshaven etwas Neues zu beginnen. Für sein Unternehmen fand er hier „ein spannendes Feld, das von den Wettbewerbern noch überhaupt nicht abgegrast war. Wir gehörten mit zu den Ersten.“ Übrigens: Nicht eine Ampel trennt hier das neue Logistikzentrum von der Kaikante im Hafen.

Heute disponiert das Team rund um Niederlassungsleiter Maik Tietz vom Büro im Dienstleistungsgebäude am JadeWeserPort „Pacific One“ bereits über 60 eigene und fremde Lkw und ihre Fahrer. Mit dem zweiten Hallenbau soll die Mannschaft in Wilhelmshaven von derzeit elf auf rund 20 Mitarbeiter anwachsen. Auch über die Entscheidung, dass VW mit seinem neuen Verpackungszentrum an die Jade kommt, freut sich Beeken – und sieht sich in seiner eigenen Entscheidung bestätigt: „Die Ware sucht sich eben immer den besten Weg.“



FOTO: ZEDAS/MARTIN BOCKHACKER

HAFENBAHN **ERWEITERUNG** **ABGESCHLOSSEN**



Auch der nördliche Bereich des GVZ ist nun direkt an die Schiene angebunden. Die vollständige Elektrifizierung erfolgt bis 2022.

Die Erweiterung der Wilhelmshavener Hafenbahn um 2,5 Kilometer Gleise mit drei Weichen ist nach sechs Monaten Bauzeit im März abgeschlossen worden. Sie wurde von der Stefen GmbH & Co. KG aus Oldenburg ausgeführt und stellt die direkte Anbindung der Grundstücke im nördlichen Bereich des Güterverkehrszentrums (GVZ) JadeWeserPort sicher. Die neue Trasse fädelt im südöstlichen Bereich der Vorstellgruppe aus und verläuft in der Folge zwischen den Grundstücken von Nordfrost und dem VW-Verpackungszentrum. Von dort aus wurde das Gleis u-förmig in den westlichen Bereich des GVZ geführt.

„Durch die jetzt abgeschlossene Ergänzung des Schienennetzes können zukünftige Ansiedler im nördlichen Be-

reich des GVZ ihre Volumina über die Schiene direkt empfangen oder versenden“, so der Geschäftsführer der Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG, Andreas Bullwinkel. „Die Attraktivität des Standorts in diesem Bereich haben wir dadurch noch einmal erhöht.“ Insgesamt besteht die Hafenbahn aus einer vier Kilometer langen Zuführungsstrecke und einer 16-gleisigen Vorstellgruppe. Ergänzt wird die schienenseitige Infrastruktur durch ein sechsgleisiges Umschlagterminal für den kombinierten Verkehr auf dem Container Terminal.

Der nächste Meilenstein in der Entwicklung von Deutschlands einzigem Container-Tiefwasserhafen wird die vollständige Elektrifizierung der Zuführungsstrecke

und der 16-gleisigen Vorstellgruppe im JadeWeserPort sein. Durch die Elektrifizierung der 17,2 Kilometer lassen sich Züge in Vollzuglänge schnell und problemlos zusammenstellen und rangieren. Parallel zur Elektrifizierung der Bahnstrecke Oldenburg-Wilhelmshaven soll die Inbetriebnahme bis Ende 2022 erfolgen. In diesem Sommer soll der Auftrag für die Erstellung der erforderlichen Genehmigungsunterlagen an einen externen Dienstleister vergeben werden. Im kommenden Jahr wird die Genehmigung erwartet. Anschließend sieht der Zeitplan vor, die Leistungen für die Erstellung der Ausschreibungsunterlagen für die technische Ausrüstung der Elektrifizierung zu vergeben. Alle Arbeiten an der JadeWeserPort-Infrastruktur sollen bis Ende 2022 abgeschlossen sein.

„Durch die Elektrifizierung unserer Infrastruktur und geringere Traktionen sinken die Energiekosten. Gegenüber dem Einsatz von Dieselloks erhoffen wir uns Kostenvorteile, die die Eisenbahnverkehrsunternehmen idealerweise an Verlagerer und weitere Marktteilnehmer weitergeben. Damit leisten wir einen weiteren Beitrag zum Umweltschutz.“

Andreas Bullwinkel, Geschäftsführer der Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG

DIGITALISIERUNG ALS ZUKUNFTSCHANCE

Die maritime Wirtschaft gestaltet Transportnetzwerke der Zukunft

Ein Gastbeitrag von Prof. Dr.-Ing. Frank Straube, Leiter des Fachgebiets Logistik an der TU Berlin

Die digitale Transformation der weltweiten Logistik ist eine Schlüsselentwicklung für die maritime Wirtschaft. Bereits heute sind zahlreiche Technologiepotenziale nutzbar: weltweite Transparenz über Schiffe, Hafenkapazitäten, Auftragsverteilungen von Kunden etwa oder dezentrale, autonome Entscheidungen der Planung und Steuerung in Logistiknetzwerken. Hinzu kommen in Echtzeit kommunizierende Objekte und Anlagen, konvergierende Technologiefelder und nicht zuletzt die Produktivitätsfortschritte von Algorithmen und künstlicher Intelligenz, die in den letzten Jahren einen mehrfach höheren Leistungszuwachs für die Logistik erbracht haben als Technologiesprünge der Halbleitertechnik.

Die maritimen Akteure sind mehr als Schnittstellen, sie sollten künftig deutlicher Gestalter der Integration werden. Hierzu müssen maritime Abläufe hinterfragt und die Rolle von Daten als Werttreiber erkannt werden. Industrie und Handel machen bedeutende digitale Fortschritte und haben pragmatische digitale Roadmaps entwickelt. Häfen, Reeder und ihre Geschäftsmodelle werden im margenträchtigen Bereich ihrer Leistungen von Plattformen bedrängt. Hinzu kommen Auswirkungen der chinesischen Seidenstraßen-Initiative. Ihre Kundenbasis und ihr Anlagevermögen sowie das Know-how der Mitarbeiter können mit datenbasierten Innovationen Treiber der globalen Transportnetzwerke sein und aus der Position der Bedrohung heraus neue Angebote schaffen.

Ein konkreter Anwendungsfall ist die Schaffung von Transparenz über den Status der zulaufenden Verkehre aus dem Hinterland in die Seehäfen. Um für komplexe Prozessketten frühzeitig Maßnahmen im Störfall

ergreifen zu können, reichen Tracking-Informationen oft nicht aus. Stattdessen bedarf es einer verlässlichen Prognose von Störungen und zeitlichen Auswirkungen auf die Ankunftszeit der Verkehre in den Häfen. Diese ETA-Prognosen lassen sich durch den Einsatz von datenbasierten Verfahren der künstlichen Intelligenz realisieren, indem Muster und Regeln in Transportdaten erkannt und durch Einflussfaktoren in weiteren Daten erklärt werden. Unter Einsatz von Algorithmen entwickelt das Fachgebiet Logistik der TU Berlin derzeit im Projekt SMECS (Smart Event Forecast for Seaports) gefördert durch die kluge „Open Data“-Initiative des Bundesverkehrsministeriums mit Partnern der maritimen Transportkette realisierbare Zukunftslösungen für Intermodalverkehre.

Den Seehäfen wird bei der digitalen Umsetzung für Hinterlandtransporte eine besondere Rolle zuteil, da sie als zentrale Schnittstelle die Möglichkeit zur Einbindung aller notwendigen Akteure und der damit verbundenen Daten haben. Gleichzeitig werden sie damit den steigenden Anforderungen der Kunden an Zuverlässigkeit, Effizienz und digitale Services gerecht. Mithilfe der ETA-Strategie ist es für die Häfen möglich, Abfertigungszeiten landseitiger Transporte zu verringern, Ressourcen im Terminal bedarfsgerechter einzusetzen und die Synchronisation mit dem Schiffstransport zu optimieren. Zusammen mit den verbesserten Möglichkeiten der Transportsteuerung durch die einzelnen Akteure im Vorlauf lässt sich so die Attraktivität von Häfen als Anbieter einer Zukunftslösung steigern. Voraussetzung ist, dass sich das Bewusstsein gegenüber Daten ändert: Es gilt, diese nicht als Begleitprodukt, sondern als langfristig wertvolle Unternehmensressource wahrzunehmen und eine logistikorientierte Digitalisierungsstrategie zu entwickeln.

IMPRESSUM

TIEFGANG#9 | 2019



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: Ingo Neuling
Redaktionelle Mitarbeit: Behrend Oldenburg
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

www.mehrcontainerfuerdeutschland.de



www.jadeweserport.de

DAS GVZ JADEWESERPORT

MEHRWERT DURCH LEISTUNG, SERVICE UND FLÄCHE

Größer, höher, weiträumiger,

im GVZ JadeWeserPort ist alles möglich. Wir haben die Flächen für Ihr Business. Ob Multi-User-Halle, Hochregal, Kommissionier- und Verteilzentrum oder funktionale Gebäude für höchste logistische Anforderungen. Denken Sie groß, agieren Sie im GVZ JadeWeserPort.



JADEWESERPORT
WILHELMSHAVEN