

TIEFGANG#12

STANDORT

Die Nordfrost hat seine neue Schwerguthalle eingeweiht. Jetzt beginnt der Bau des eigenen Bahnanschlusses. Seite 3

STANDORT

Beim international tätigen PVC-Hersteller Vynova spielt der JadeWeserPort eine wichtige Rolle für die Logistikkette seiner Rohstoffe. Seite 6

GASTBEITRAG

In seiner Brückenfunktion als Terminal für internationale Warenverkehre kommt dem JadeWeserPort eine immer größere Bedeutung zu. Seite 7

WENN SCHUHE IM JADEWESERPORT AN LAND GEHEN



FOTO: JADEWESERPORT/AXEL BIEWER

183 Millionen Paar Schuhe hat Deichmann im vergangenen Jahr in Europa verkauft. Nicht wenige von ihnen nehmen den Weg über den JadeWeserPort in eines der fünf Distributionszentren in Deutschland.

Wohl kaum ein Käufer, der in einer Deichmann-Filiale einen Schuh anprobiert, ahnt, was dieser bereits für Wege zurückgelegt hat: Überwiegend in Asien produziert, kommt die Ware containerweise nach Deutschland, beispielsweise über den JadeWeserPort. Fast ausschließlich per Bahn geht es von hier aus weiter in eines der zehn europäischen Distributionszentren. Fünf davon haben ihren Standort in Deutschland. Dort werden die Boxen entladen und die Transportkartons auf Paletten so lange eingelagert, bis die Filialen sie abrufen. Umkommissioniert auf

kleinere Transporteinheiten, sogenannte Normtainer, bringt sie schließlich ein Deichmann-Lkw in die jeweiligen Shops zum Kunden.

„Wir kontrollieren und steuern unsere gesamte Lieferkette vom Produzenten bis in jede einzelne Filiale übrigens selbst“, berichtet Marcus Jenner, Leiter der Beschaffungslogistik bei Europas größtem Einzelhändler für Schuhe. Logistik sei eine wichtige Kernkompetenz des Unternehmens. „Der JadeWeserPort hat uns sehr geholfen, die An-

kunftsmengen der Schuhimporte zu entzerren.“ Grund: Die steigende Marktkonzentration der großen Containerlinienreedereien hat die Ankünfte so verdichtet, dass eine zeitnahe Übernahme der für Deichmann bestimmten Boxen in manchen anderen Häfen schwierig wurde.

MEHR ÜBER DIE KOMPLETTE LOGISTIKKETTE VON DEICHMANN UND DIE ROLLE DES JADEWESERPORT LESEN SIE AUF DEN SEITEN 4 UND 5.



„Der JadeWeserPort ist für uns ein strategisch wichtiger Hafen, um die Eingangsmengen so zu verteilen, dass sie gut ins Hinterland fließen können.“

Marcus Jenner, Leiter der Deichmann-Beschaffungslogistik

FOTO: DEICHMANN

DREI FRAGEN AN ...

*Stefan Fath, Logistik- und Industrieimmobilien,
Robert C. Spies Gewerbe und Investment GmbH & Co. KG,
zur Vermarktung der neuen Multi-User-Halle im
GVZ JadeWeserPort „Atlantic One“.*



FOTO: ROBERT C. SPIES

Herr Fath, welches Konzept verfolgen Sie bei der Vermarktung von „Atlantic One“?

Wir wollen den Bedarf an hochmodernen und kleinteiligeren Flächen im Großraum Wilhelmshaven decken. Solche Flächen sind derzeit kaum vorhanden. In enger Zusammenarbeit mit der Peper & Söhne Gruppe und der JadeWeserPort-Marketinggesellschaft ist die Idee des „Atlantic One“ entstanden, das genau die richtige Nische für den Bedarf vor Ort finden wird. Dabei denken wir in erster Linie an regionale Betriebe, die zurzeit in veralteten Immobilien mit hohen Energiekosten sitzen. Aber auch die größeren Ansiedlungen sehen wir als Chance. Sie bringen auch kleinere Zuliefererbetriebe mit, die häufig nicht selbst an einem neuen Standort investieren möchten und können.

Was bietet „Atlantic One“ seinen Mietern?

Das Projekt bietet vor allem eine enorme Flexibilität. Wir können dem regionalen Handwerker eine kleine Fläche von weniger als 400 Quadratmetern anbieten, aber auch den klassischen Logistiker mit einem Tiefhof für die Lkw-Heckandienung bedienen. Das „Atlantic One“ bietet nahezu jedem Nutzer eine individuelle Lösung, um sein Unternehmen entscheidend voranzubringen. Des Weiteren ist die Peper & Söhne Gruppe ein langfristig und nachhaltig agierender Investor, der auch dieses Projekt in der Planung entsprechend weitsichtig angeht. Daraus ergibt sich für Mieter eine hohe Flexibilität in den Vertragslaufzeiten. Somit sind auch Verträge mit ein bis zwei Jahren Laufzeit für bestimmte Projektgeschäfte möglich.

Welche Vorteile bietet der Standort im GVZ JadeWeserPort zukünftigen Mietern/Nutzern?

Die Vorteile des JadeWeserPort, insbesondere die zukunftsfähige und tideunabhängige Bedienbarkeit der globalen Supply Chains, sind natürlich bekannt. Zusätzlich glauben wir fest an den Standort! In den kommenden Jahren wird es noch spannende und interessante Ansiedlungen geben. Die vorhandene Trimodalität des Standorts lässt jedem Unternehmen die volle Flexibilität, die es braucht, um sein Geschäft abzuwickeln und auszubauen.

Verfolgen Sie den Baufortschritt
live per Webcam:



RENDERING: FORMFEST

„ATLANTIC ONE“: MULTI-USER-HALLE MIT 12.000 QUADRATMETER GESAMTFLÄCHE

„Atlantic One“ ist der Name der neuen Multi-User-Halle, die auf einem 2,6 Hektar großen Grundstück an der Einfahrt des Güterverkehrszentrums (GVZ) JadeWeserPort voraussichtlich im Juli 2021 in Betrieb genommen wird. Die Gesamtfläche der gut 10 Meter hohen Multi-User-Halle beträgt 12.000 Quadratmeter. Der Hallenboden kann mit mehr als 50 Kilonewton (kN) pro Quadratmeter belastet werden.

Die Immobilie ist in bis zu neun Einheiten ab 400 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.



NORDFROST

FIT FOR HEAVY LIFT

Die Nordfrost hat ihre neue Schwerguthalle im GVZ JadeWeserPort eingeweiht. Diese bietet dem deutschen Maschinen- und Anlagenbau beste Bedingungen für die Verschiffung ganzer Projekte über Wilhelmshaven. Gleichzeitig wurde mit der Verlegung der Schienen für den eigenen Bahnanschluss begonnen.



FOTO: BJÖRN LÜBBE

Der im Jahr 2018 gegründete Nordfrost-Geschäftsbereich der Projektlogistik kümmert sich darum, die gesamte Lieferkette samt aller notwendigen Transporte für unterschiedlichste Anlagenteile bis hin zum überdimensionierten Schwergut zu gestalten. Das Unternehmen reagiert mit diesem Angebot auf das Interesse von Akteuren aus dem Maschinen- und Anlagenbau, ihre Waren über den JadeWeserPort in alle Welt zu verschiffen. Ein wichtiger Service in diesem Zusammenhang ist die seemäßige Verpackung, mit der die Nordfrost interimweise an ihrem Hafengebäude im Inneren Hafen von Wilhelmshaven begann. Nun konnte das Team dieser Geschäftseinheit in den JadeWeserPort umziehen.

Bereits im Juni wurde dort die 8.000 Quadratmeter große Schwerlasthalle auf dem Areal des Nordfrost Seehafen-Terminal nach einer Bauzeit von elf Monaten planmäßig fertiggestellt. Inzwischen hat das Unternehmen die Arbeiten rund um die Projektlogistik inklusive der seemäßigen Verpackung am neuen Standort aufgenommen. Hier gibt es auch viel Platz, um Packstücke in Container oder auf Flat Racks zu stauen. Für die Zwischenlagerung stehen zusätzlich rund 65.000 Quadratmeter Freilager zur Verfügung.

NEUES BAHNGLEIS FÜHRT DURCH SCHWERLASTHALLE

Künftig wird ein Bahngleis durch die neue Schwerlasthalle verlaufen, sodass ankommende Teile und Komponenten per Bahn direkt bis in die Halle transportiert werden können. Deckenkräne sorgen für eine einfache Entladung und leichtes Handling der Güter. Alle drei Hallenschiffe verfügen über Kräne mit einer Tragkraft von derzeit bis zu 120 Tonnen, sodass die Anlage auch perfekt geeignet ist, um hier mehrere Teile zu größeren Einheiten zu montieren.

Der Bau der notwendigen Anbindung des Nordfrost-Hafengrundstücks an das öffentliche Bahnnetz hat jetzt begonnen. Ab Januar 2021 wird die zwei Kilometer lange Schienenstrecke betriebsbereit sein und dann über die gesamte Länge des 33 Hektar großen Hafengrundstücks zum Teil zweigleisig verlaufen. Damit kann der Logistikdienstleister über seinen Seehafen-Terminal kombinierte Verkehre mit Einbindung der Bahn für jegliche Art von Gütern gestalten.

MEHR GÜTER AUF DIE SCHIENE - FÜR DEN UMWELTSCHUTZ

Der Schienenverkehr ist die zentrale Grundlage für eine moderne Mobilität und leistet einen wesentlichen Beitrag dazu, dass Deutschland die Klimaschutzziele erreicht. Deshalb haben 27 Verbände und Unternehmen seit Herbst 2018 im „Zukunftsbündnis Schiene“ zusammengearbeitet. Am 30. Juni 2020 verständigten sie sich mit dem Bundesverkehrsministerium auf den „Masterplan Schienenverkehr“ und schlossen den „Schiennenpakt“. Ein so breites Bündnis hat es in der deutschen und europäischen Bahnbranche zuvor noch nie gegeben.

Die klimafreundliche Bahn wird einen großen Beitrag zur Reduzierung der CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich leisten – wenn jetzt die richtigen Weichenstellungen erfolgen. Hierzu sieht der Masterplan vor, den Modal Split stark zugunsten der Schiene zu verschieben: Er strebt an, bis zum Jahr 2030 die Fahrgastzahlen im Personenverkehr zu verdoppeln und den Marktanteil im Güterverkehr auf mindestens 25 Prozent zu erhöhen.

Ein entscheidender Baustein dieses Vorhabens ist der „Deutschlandtakt“ mit einem integralen Taktfahrplan, bei dem sich Züge zu jeweils festen Zeiten in den Bahnhöfen treffen. Durch eine Systematisierung und Optimierung des Fahrplans steigen auch Anzahl und Qualität der Trassen für den wachsenden Schienengüterverkehr. Gleichzeitig wissen wir, an welchen Stellen ein Ausbau für die benötigten Kapazitäten besonders effizient ist.

Mit dem Ausbau der Strecke Oldenburg–Wilhelmshaven bringen wir den Deutschlandtakt in die Jade-Weser-Region. Nachdem in diesem Frühjahr der letzte Bauabschnitt begonnen hat, will die DB Netz AG schon Ende 2022 den elektrischen Betrieb auf der Gesamtstrecke aufnehmen. Das schont das Klima und führt durch geringere Betriebskosten zu einer höheren Attraktivität des Verkehrsträgers Schiene.



FOTO: DAHMKE/OTTERNDORF

ENAK FERLEMANN, MDB

Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Beauftragter der Bundesregierung für den Schienenverkehr



AUS DEM CONTAINER **INS** **REGAL**

Für Deichmann, Europas größten Einzelhändler für Schuhe, spielt die Containereinfuhr über den JadeWeserPort eine wichtige Rolle. Der Hafen hilft dabei, die Ankunftsmengen von jährlich über 74 Millionen Paar Schuhen allein für den deutschen Markt zu entzerren.

High Noon auf der Jade: Majestätisch schiebt sich die hellblaue „Manila Maersk“ an den Kai des JadeWeserPort. Wenige Minuten vor 12 Uhr sind die Leinen fest, gleich darauf senken sich die Ausleger der Containerbrücken über den Rumpf und beginnen mit den Lösch- und Ladearbeiten.

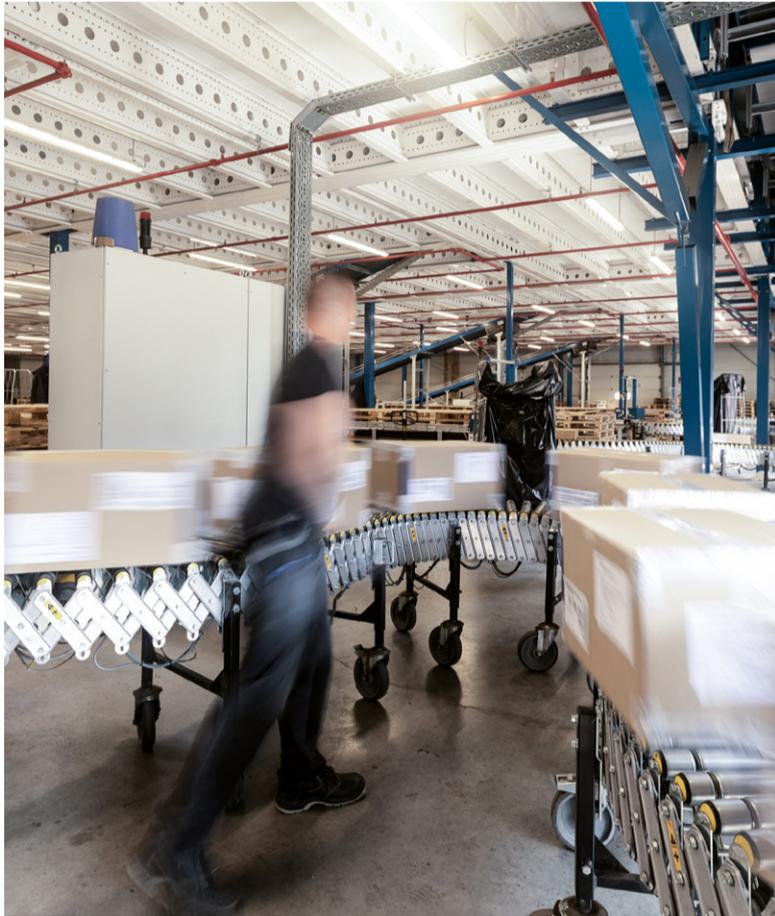
Was für die Sommertouristen und „Sehleute“ an den gut besuchten Stränden am Jadebusen immer wieder zur Attraktion wird, ist für die Terminalmitarbeiter reine Routine. Immerhin zählt die „Manila Maersk“ mit einer Länge von fast 400 Metern, einer Breite von 59 Metern und einer Kapazität von über 18.000 Boxen (TEU) zu den größten Containerschiffen der Welt. Der Anblick dieser „Megaboxer“ ist in Deutschlands einzigem Tiefwasserhafen keine Seltenheit.

An Bord sind auch dieses Mal mehrere Dutzend Container, die für Deichmann, den größten Schuhhändler Europas, bestimmt sind. „Der JadeWeserPort ist für uns ein strategisch wichtiger Hafen, um die Eingangsmengen so zu verteilen, dass sie gut ins Hinterland fließen können“, berichtet Marcus Jenner, Leiter der Beschaffungslogistik bei Deichmann. Die Zahlen, die sich hinter dem Wort „Eingangsmenge“ verbergen, sind ebenso eindrucksvoll wie die Abmessungen der „Manila Maersk“: Allein in Deutschland hat Deichmann 2019 über 74 Millionen Schuhpaare verkauft, in Europa waren es 183 Millionen. Insgesamt empfängt Deichmann jährlich mehrere Tausend TEU über den JadeWeserPort.

Die „Manila Maersk“ ist zusammen mit mehreren Schwesterschiffen auf der Verbindung von Fernost nach Europa eingesetzt. Das passt zum Deichmann-Warenstrom: „Der überwiegende Teil der Obermaterialien unserer Produkte wird aus Textilien gefertigt, und davon wiederum mehr als 90 Prozent von unseren Lieferanten in Asien, vor allem in China und Vietnam“, erläutert Jenner. Schuhe mit Obermaterial Leder kommen vor allem aus Vietnam und Indien, aber auch aus Europa.



In Europa betreibt die Deichmann-Gruppe insgesamt zehn Distributionszentren, fünf davon in Deutschland.



Deichmann kontrolliert und steuert die gesamte Lieferkette vom Produzenten bis in jede einzelne Filiale selbst. „Logistik ist bei uns eine Kernkompetenz“, sagt Marcus Jenner, Leiter der Beschaffungslogistik bei Deichmann.

DEICHMANN IN KÜRZE

Die Deichmann SE wurde 1913 gegründet und hat ihren Stammsitz in Essen. Bis heute ist sie zu 100 Prozent im Besitz der Gründerfamilie. Nach eigenen Angaben ist Deichmann Marktführer im europäischen Schuheinzelhandel und beschäftigt weltweit über 43.000 Mitarbeiter. Neben den Deichmann-Filialen betreibt das Unternehmen mehrere Tochterfirmen, in Deutschland beispielsweise MyShoes und Snipes. Insgesamt ist Deichmann mittlerweile in rund 31 Ländern in Europa, den USA, China und den Vereinigten Arabischen Emiraten aktiv. Bis auf die im arabischen Raum werden alle Läden in Verantwortung der Unternehmensgruppe und nicht im Franchise-System geführt.

NACHLAUF AUF DER SCHIENE

Kaum stehen die Container auf dem Terminal, werden sie auch schon weiterverladen. „Wir sind Bahn-Fans“, betont der Beschaffungslogistiker. „Der Ablauf unserer Container aus Wilhelmshaven erfolgt fast ausschließlich auf der Schiene.“ Bei den Importmengen sei das eine logische Konsequenz, um die Schuhe kostengünstig und umweltfreundlich ins Hinterland zu befördern. „Ohne die stabilen Nachlaufverkehre per Bahn, die Wilhelmshaven anbietet, wären wir hier nicht aktiv geworden.“

In Europa betreibt die Deichmann-Gruppe insgesamt zehn Distributionszentren, fünf davon in Deutschland: in Bottrop, Soltau, Wolfen, Feuchtwangen und Monsheim. Bis auf Soltau verfügen alle über einen eigenen oder einen nahe gelegenen Gleisanschluss. Weitere Logistikzentren stehen in den Niederlanden, der Schweiz, der Slowakei, in Großbritannien und in Polen. Dort werden die Container geöffnet, die Transportkartons entladen und gewogen. „Immer wieder machen wir natürlich Stichproben und prüfen, ob auch tatsächlich das drin ist, was draufsteht“, so Jenner. Nachdem die Ware palettiert und im Warenwirtschaftssystem verbucht ist, wird sie eingelagert. Dann kann sie bedarfsgerecht auf kleinere Transporteinheiten, sogenannte Normtainer, kommissioniert, verladen und schließlich per Lkw in die einzelnen Deichmann-Filialen transportiert werden. Rund 100 Paar Schuhe passen im Schnitt in einen Normtainer, je nachdem, ob gerade Sommer- oder Winterschuhe ausgeliefert werden.

Vor den Filialen nimmt das jeweilige Verkaufsstellen-Team die neue Ware in Empfang, hilft beim Entladen und schiebt die Normtainer in den Laden. Nach dem Einsortieren in die Regale können die Kunden nach Herzenslust nach ihren Wunschschuhen stöbern.

LOGISTIK IST EINE DEICHMANN-KERNKOMPETENZ

Deichmann kontrolliert und steuert die gesamte Lieferkette vom Produzenten bis in jede einzelne Filiale übrigens selbst. „Logistik ist bei uns eine Kernkompetenz“, betont Jenner. „Wir sehen uns als Dienstleister für das eigene Unternehmen, wir haben alle dasselbe Ziel. Und da wir uns auch im Kostenvergleich als wettbewerbsfähig ansehen, ist das sicherlich die richtige Strategie.“

Natürlich ist Wilhelmshaven nicht der einzige Importhafen für Deichmann. „Aber der JadeWeserPort hat uns sehr geholfen, die Ankunftsmengen zu entzerren. Die steigende Konzentration der Reederei-Allianzen hat die Ankünfte in den Häfen sehr verdichtet, sodass eine zeitnahe Übernahme in manchen anderen Häfen schwierig wurde“, so Jenner weiter. „Außerdem wurden wir hier von Eurogate, dem Terminalbetreiber des JadeWeserPort, sehr bei der Einrichtung der nötigen EDV-Anbindungen unterstützt.“

Mehrere Hundert Paare Schuhe, die den weiten Weg von Asien an Bord der „Manila Maersk“ zum JadeWeserPort zurückgelegt haben, kommen übrigens wieder nach Wilhelmshaven zurück. Nachdem sie im Distributionszentrum Soltau kommissioniert wurden, wandern sie in die Regale der beiden Deichmann-Filialen in der Hafenstadt. Die wenigsten Kunden werden ahnen, dass ihre neuen Schuhe zuvor schon einmal hier gewesen sind.



FOTOS: JADEWESERPORT/AXEL BIEWER, SVEN BRAUERS, DEICHMANN

*Ob Fensterprofile, Rohre oder Folien für aufblasbare
Swimmingpools: PVC ist aus der Alltagswelt nicht mehr
wegzudenken. 360.000 Tonnen des weißen Grundstoff-Pulvers
werden jährlich in Wilhelmshaven produziert.*



FOTO: VYNOVA

ON TIME, IN FULL

PVC

AUS WILHELMSHAVEN



In Sichtweite des JadeWeserPorts ragt der lange Anleger des Wilhelmshavener PVC-Herstellers Vynova an das Fahrwasser. „Ungefähr 120 Tankschiffe mit einer Kapazität von 3.000 bis 10.000 Tonnen kommen jedes Jahr zu uns“, berichtet Vynova-Geschäftsführer Dr. Peter Prinz. An Bord haben sie flüssige Rohstoffe, aus denen die rund 350 Mitarbeiter an der Jade schon seit 1981 den Grundstoff PVC produzieren. Der Standort am Voslapper Groden auf einer Betriebsfläche von 200 Hektar ist nur einer von mehreren Standorten in ganz Europa.

Als weißes Pulver verlässt das PVC das Werk, entweder Silo-Lkws, in 25-Kilogramm-Säcken oder in Big Bags mit einer Tonne Inhalt. Erst durch Zusätze, die so genannten Additive, entstehen dann in den Werken der Kunden die Endprodukte. „Unsere Empfänger befinden sich weltweit. Unser Hauptmarkt allerdings hauptsächlich in Deutschland, aber auch in Italien und Frankreich. Die Exportmenge ist jedoch relativ klein und stark abhängig vom schwankenden Weltmarkt“, erläutert Prinz.

Die Säcke und Big Bags werden in 40-Fuß-Container verstaut und dann, wenn der Bestimmungsort im Ausland liegt, von Logistikpartnern zu den Verschiffungshäfen mit den passenden Abfahrten gebracht. „Übrigens auch über den JadeWeserPort“, betont Prinz. „Wenn das Liniennetz Wilhelmshavens weiter wächst, werden wir unseren Anteil am Ladungsaufkommen weiter steigern können, schließlich liegt das Terminal direkt vor der Tür.“

Der Weltmarkt für PVC ist heiß umkämpft – was spricht da für den Vynova-Standort Wilhelmshaven? „Unsere Kunden entscheiden sich für uns aufgrund wettbewerbsfähiger Preise, hoher Produktqualität und zuverlässiger Verfügbarkeit. Wir liefern die richtige Menge PVC zum richtigen Zeitpunkt“, betont der Geschäftsführer. „Oder wie wir sagen: On time, in full.“

Auch das Thema Nachhaltigkeit ist ein wichtiger Wettbewerbsfaktor, sei es bei der Reduzierung der CO₂-Emissionen oder bei der Suche und Förderung von Nachwuchskräften. Regelmäßig veranstaltet das Unternehmen einen Tag der offenen Tür, um der Bevölkerung nicht nur die Produktionsanlagen, sondern beispielsweise auch den Schiffsanleger oder die Werkfeuerwehr zu zeigen. Auf der eigenen Ausbildungsmesse stellen junge Vynova-Mitarbeiter zusammen mit Partnerunternehmen aus der Region und der örtlichen Agentur für Arbeit ihre Berufe vor und werben so um neue Auszubildende. 225 junge Menschen haben bislang bei Vynova in Wilhelmshaven einen Berufsabschluss gemacht.“

Doch zurück zur Logistik: Gerade bei der Realisierung einer hohen Produktverfügbarkeit sei ein professionelles Zusammenspiel aller Prozessbeteiligten erforderlich, so Dr. Prinz. „In Wilhelmshaven überzeugt uns immer wieder die hervorragende Infrastruktur für die Logistikkette unserer Rohstoffe. Dabei wird der JadeWeserPort auch künftig eine wichtige Rolle für uns spielen.“

*Gastkommentar von
Peter Bergmann, Projektleiter
Alcaro Invest GmbH*

NEUE BRÜCKENSTANDORTE IM FOKUS



Wenn sich Spielregeln ändern, wie derzeit bei der Globalisierung, hat das immer große und vor allem längerfristige Auswirkungen. Erfolgreiche Geschäftsmodelle wie der E-Commerce oder die fortschreitende Digitalisierung erfahren eine Beschleunigung. Schwächen, wie sie jetzt durch die Corona-Pandemie ans Licht kamen, werden untersucht, und international agierende Unternehmen werden künftig mehr Vorkehrungen gegen krisenbedingte Produktionsstörungen treffen. Sie werden unter anderem Zulieferer aus mehreren Ländern in die Wertschöpfungsketten einbinden und ihre Standorte überprüfen.

Das wird nicht von heute auf morgen gehen. Viele Entscheider arbeiten derzeit im Homeoffice, Unternehmen bewerten ihre künftige Entwicklung neu. Aber in den nächsten 24 Monaten werden neue Lösungen, Konzepte und Back-ups für lückenlose und robuste Wertschöpfungs- und Logistikketten sowie die Just-in-time-Produktion entstehen.

Damit erhöht sich der inländische Flächenbedarf, beispielsweise auch für Pufferlager sowie im After-Sales-Bereich. Und um die eigene Krisenresistenz zu erhöhen, werden Unternehmen ihre Kosten für die Produktion und Lagerhaltung neu bewerten und künftig bis zu eineinhalb Stunden Fahrtzeit in Kauf nehmen.

Davon werden Standorte für Lieferverkehre an den Rändern Deutschlands wie Wilhelmshaven und Frankfurt (Oder) profitieren. Sie erfüllen heute schon – bei einer sehr gut funktionierenden Verkehrsinfrastruktur – eine Brückenfunktion als Terminal für internationale Warenverkehre. Gleichzeitig bieten sie im Vergleich zu den etablierten Logistikstandorten in Deutschland noch eine hohe Flächen- und Personalverfügbarkeit sowie günstigere Mietpreise.

Mit dem trimodalen Tiefwasserhafen Wilhelmshaven, in dem die Waren von Schiff zu Schiff weiterverteilt werden, ist neben den bestehenden deutschen Seehäfen ein zusätzlicher Brückenkopf entstanden. Der Erfolg der letzten Jahre in der Ansiedlung von renommierten Unternehmen rund um den JadeWeserPort, die dort direkt ihr Logistikzentrum betreiben und auf Straße und Schiene wechseln, gibt dem Konzept und der hierfür umfangreich geschaffenen Infrastruktur recht.

Die Corona-Pandemie wird den Bedarf an dezentralen Standorten und Pufferlagern sowie Kommissionierungsthemen im Großflächenbereich in Deutschland weiter verstärken. An der ostdeutschen Außengrenze stehen wir mit der Entwicklung des Log Plaza Frankfurt (Oder), eines zukünftigen weiteren Brückenkopfs für internationale Güterverkehre, noch am Anfang. Ziel ist es, auch in dieser Region Mehrwerte zu schaffen. Die Genehmigung für den ersten Bauabschnitt mit etwa 40.000 Quadratmeter Logistikfläche legt hierfür den Grundstein.



JADEWESERPORT: NATÜRLICH NACHHALTIG



ÖKOLOGISCHE AUSGLEICHSMASSNAHMEN

Was tut der JadeWeserPort, um einen ökologischen Ausgleich für genutzte Hafengebiete zu schaffen? Die neue Broschüre „Kohärenz und Kompensation“ beantwortet genau diese Frage. Auf 24 Seiten beschreibt sie die Ausgleichsmaßnahmen des JadeWeserPort ausführlich und stellt sie bebildert vor. Ziel der Maßnahmen ist es, eine sinnvolle Balance aus Ökologie und Ökonomie zu wahren und die Lebensgrundlagen unserer und nachfolgender Generationen zu erhalten.

HAFEN TRIFFT FESTLAND - AUF DISTANZ

Der JadeWeserPort organisiert seit Jahren gemeinsam mit Eurogate, Seaports of Niedersachsen und der TFG Transfracht die erfolgreiche Veranstaltungsreihe „Hafen trifft Festland“. Mehrmals jährlich treffen sich Verlagerer und Vertreter der Logistikbranche aus dem Binnenland mit den Experten aus dem Hafen und tauschen sich über die Vorteile des einzigen deutschen Tiefwasserhafens aus. Doch in diesem Jahr hat die Corona-Krise auch dieser Veranstaltung einen dicken Strich durch die Rechnung gemacht. Damit sich Interessierte dennoch einen Überblick über das Angebot des JadeWeserPort verschaffen können, stellt sich der Hafen in einem Video vor.

JADEWESERPORT ERHÄLT ERNEUT **PERS-ZERTIFIKAT**

Das Umweltmanagement des JadeWeserPort Wilhelmshaven wurde 2020 zum dritten Mal gemäß dem Port Environmental Review System (PERS) zertifiziert. Ausgestellt wurde die Urkunde von der internationalen Organisation EcoPorts mit Sitz in Brüssel. PERS ist ein Instrument zur umfassenden Analyse und Überwachung des Umweltmanagements speziell in Häfen. Grundlage des Antrags auf die erneute PERS-Zertifizierung war der aktuelle Umweltbericht der JadeWeserPort-Realisierungsgesellschaft, der erstmals auch die anstehende Elektrifizierung des Anschlussgleises und der Vorstellgruppe im JadeWeserPort thematisiert.

Mehr Informationen



IMPRESSUM

TIEFGANG#12 | Oktober 2020



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: hofmann druck, Nürnberg