

# TIEFGANG#13

## NEUE LINIE

Der neue Dienst „SLB North Sea“ der Reederei Sealand verbindet den JadeWeserPort wöchentlich mit Häfen im östlichen Mittelmeer. **Seite 3**

## HOLZEXPORTE

Kühne + Nagel nutzt den JadeWeserPort für den Export von gesägten Baumstämmen in Containern, überwiegend nach Asien. **Seite 6**

## IMPORTE AUS ASIEN

Non-Food-Discounter Thomas Philipps schätzt in Wilhelmshaven freie Standzeiten, kurze Wege und die schnelle Zollabfertigung auf dem Terminal. **Seite 7**

## VORTEIL **FLÄCHEN**VERFÜGBARKEIT

Die Corona-Pandemie hat bei Unternehmen ein deutliches Umdenken hin zur Bestandhaltung bewirkt. Besonders begehrt sind Grundstücke, die mit Schiff, Bahn und Lkw gut zu erreichen sind. Dass die Nachfrage nach Hallenkapazitäten und freien Flächen im Güterverkehrszentrum (GVZ) JadeWeserPort Wilhelmshaven erheblich gestiegen ist, ist daher nicht verwunderlich.



FOTO: BJÖRN LÜBBE

Die Corona-Pandemie hat gezeigt, dass internationale Lieferketten in Krisensituationen störanfällig sind: In vielen Seehäfen der Nord- und Westrange kam es aufgrund voller Terminals zu Einschränkungen bei der Anlieferung von Containern.

Unternehmen am JadeWeserPort hingegen konnten ihre internationalen Lieferketten weitestgehend ungestört aufrechterhalten. Das liegt unter anderem daran, dass Deutschlands einziger Tiefwasserhafen als oft letzter

Ladehafen am Kontinent das Anlieferungszeitfenster für die Ladung länger offen hält – und das bei einer meist kürzeren Transitzeit der Waren zur Endbestimmung.

Auch die Flächenverfügbarkeit spricht für die Wilhelmshavener: „Anders als bei vielen anderen europäischen Hafenstandorten gibt es bei uns Erweiterungsoptionen, sodass wir Unternehmen entsprechende Entwicklungsperspektiven bieten können“, sagt Andreas Bullwinkel, Geschäftsführer von JadeWeserPort-Marketing.

Auf einem virtuellen Spaziergang sprach er mit Jörg Wenzel und Jesper Strube vom Bau- und Immobilienunternehmen Goldbeck über den aktuellen Stand der Bautätigkeiten, über die Nachfragesituation und über die gute Zusammenarbeit mit den örtlichen Behörden.

DAS PROTOKOLL DES GESPRÄCHS LESEN SIE AUF DEN SEITEN 4 UND 5.



„Wir sind fest überzeugt, dass sich das Gebiet rund um Wilhelmshaven mit dem JadeWeserPort als Ankerpunkt wirtschaftlich weiter positiv entwickeln wird. Gerade in Krisenzeiten hat der Tiefwasserhafen seine Vorteile offenbart und wird für Unternehmen immer interessanter.“

Jörg Wenzel, Leiter der Bremer Niederlassung des Bau- und Immobilienunternehmens Goldbeck

FOTO: GOLDBECK

# DREI FRAGEN

AN ...



*Wolfgang Wanja, Logistik-Experte und offizieller Partner des Landes Niedersachsen in der Türkei, über den neuen Liniendienst „SLB North Sea“ der Reederei Sealand, der den Hafen Mersin wöchentlich mit dem JadeWeserPort verbindet.*

**Herr Wanja, was macht Wilhelmshaven für türkische Exporteure so interessant?**

Viele bedeutende Hersteller aus der Türkei, beispielsweise von Textilien, Textilrohstoffen, Lebensmitteln, Möbeln oder Stahl in allen Varianten, verladen über Mersin Richtung Nordeuropa – und zwar zunehmend im Rahmen von kompletten Supply Chains. Dabei spielen die Möglichkeiten des Empfangshafens eine wichtige Rolle: Neben der nautischen Erreichbarkeit sind das vor allem verzögerungsfreie Verkehre ins Hinterland ohne irgendwelche Bottlenecks auf der Straße oder der Schiene. Hinzu kommen die logistischen Optionen im Hafen. Letztendlich fiel die Entscheidung, den JadeWeserPort anzulaufen, bei der Reederei Sealand selbst, worüber wir uns sehr gefreut haben.

**Wie „verkaufen“ Sie den JadeWeserPort in der Türkei?**

Seit 1983 bin ich in der Türkei aktiv und mit der Transport- und Logistikbranche hervorragend vernetzt. Mit einer PR-Kampagne in den relevanten türkischen Fachzeitschriften und Tageszeitungen erregen wir dort derzeit eine große Aufmerksamkeit für den JadeWeserPort. Außerdem haben wir für türkische Logistiker, Speditionen und Verloader ein Webinar angeboten.

Die hiesigen Verloader und Spediteure sehen in der neuen Linienverbindung, die immerhin wöchentlich mit Schiffen in einer Größenordnung von bis zu 6.500 TEU bedient wird, eine hervorragende Alternative zu den immer noch sehr starken Lkw-Direktverkehren nach Nordeuropa. Zwar dauert die Seereise etwas länger, dafür ist sie aber deutlich zuverlässiger und preiswerter. Meine Vision ist es, die Idee, die China Logistics derzeit mit dem Logistikzentrum für Waren aus China im JadeWeserPort konzipiert, auch für türkische Importe zu etablieren.

**Das klingt spannend. Was spricht dafür?**

Nehmen wir als Beispiel industrielle Halb- und Fertigprodukte. In den vergangenen Jahren ist ein Großteil der Herstellung aus der Türkei nach China abgewandert. Jetzt erleben wir das Gegenteil: Viele Unternehmen kehren zurück, um wieder näher am europäischen Markt zu sein. Das bedeutet stark steigende Exportmengen, die man perfekt über ein Logistikzentrum am JadeWeserPort bündeln, zwischenlagern und dann innerhalb von 24 oder 48 Stunden bedarfsgerecht an die Empfänger ausliefern könnte. Und das alles auf kurzen Wegen, die andere Häfen so nicht bieten.

Eine ähnliche Vorgehensweise kann ich mir übrigens auch für die Lebensmittelindustrie vorstellen. Wilhelmshaven punktet dafür mit seinem interessanten Gesamtkonzept, bei dem das Güterverkehrszentrum gleich gegenüber der Hafenkante eine wichtige Rolle spielt. Jetzt tun wir aber erst einmal alles, damit sich der neue Liniendienst etabliert.





## NEUER LINIENDIENST IN DIE **TÜRKEI**

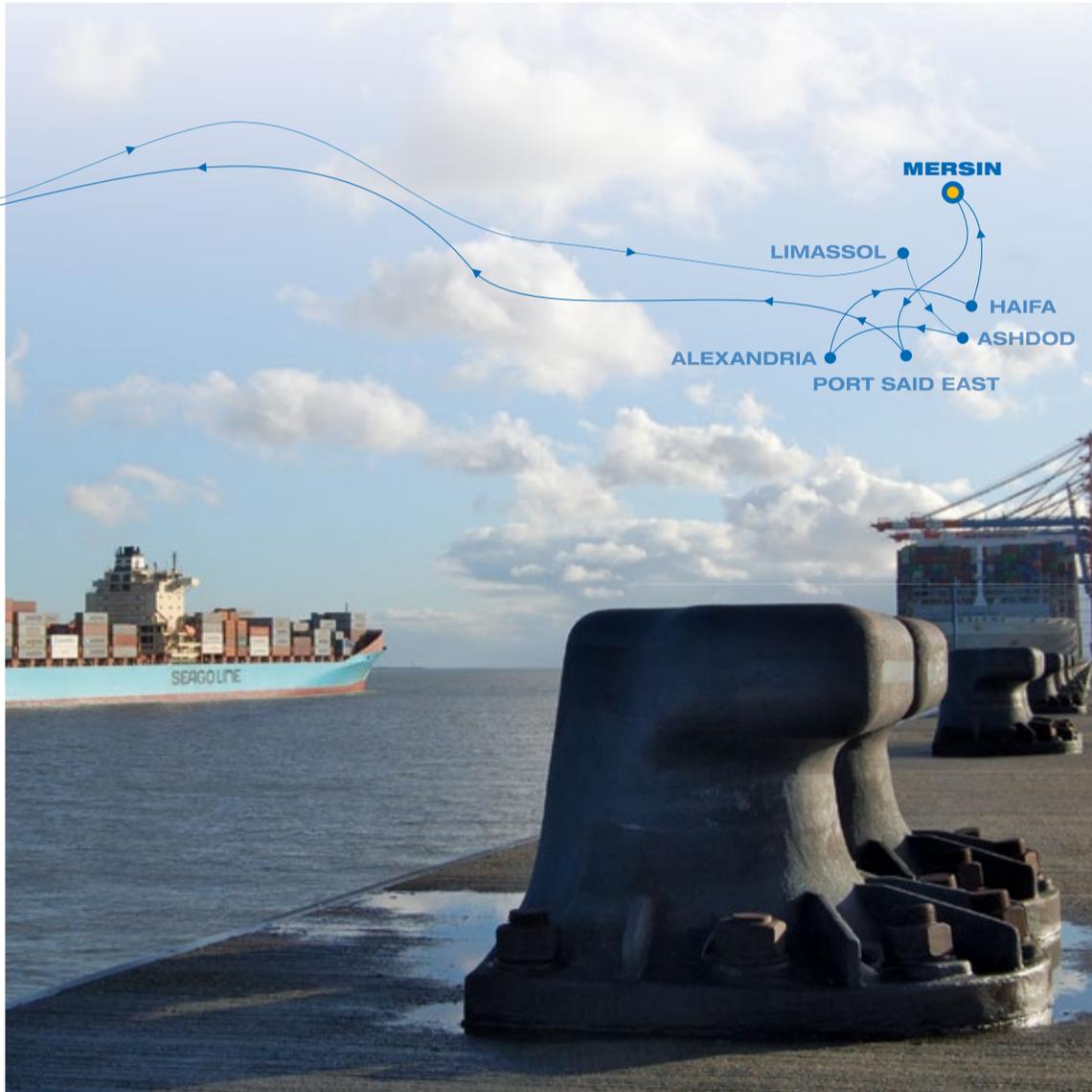


FOTO: SUSANNE THOMAS

*Von Wilhelmshaven direkt in den Nahen Osten:  
Der neue Liniendienst „SLB North Sea“ hat seinen  
Betrieb aufgenommen.*

Der neue Service fährt im östlichen Mittelmeer Limassol, Ashdod, Alexandria, Haifa, Mersin und Port Said East an, der ebenfalls türkische Hafen Iskenderun sowie Beirut sind zudem per Transshipment erreichbar. Ausgangspunkte sind die großen Nordsee-Häfen. Deutschland zählt zu den Hauptlieferländern der Türkei. Auf besonderes Interesse stoßen bei türkischen Verladern die logistischen Leistungen, die der JadeWeserPort für komplette Lieferketten ins Hinterland im Zusammenspiel mit dem Güterverkehrszentrum anbieten kann.

### **VOLLCONTAINERSCHIFFE MIT EINER KAPAZITÄT VON BIS ZU 6.500 TEU**

Der Hafen Mersin wiederum zählt zu den größten in der Türkei und verfügt über besonders gut ausgebaute Bahnverbindungen in die wichtigsten Wirtschaftszentren des Landes. Der Hafen wird vom Hafenoperator PSA betrieben. Die Transitzeiten des wöchentlichen Dienstes zwischen Wilhelmshaven und Mersin liegen, je nach Verkehrsrichtung und Rotation, bei rund drei Wochen. Eingesetzt werden Vollcontainerschiffe mit Kapazitäten von bis zu 6.500 TEU.

## **POST-PANDEMIC CHALLENGE FACING EUROPE'S SEAPORTS\***

For 160 years Trafalgar Square in London was known for two things. A 50 meter pillar topped by Admiral Nelson's statue and a vast flock of pigeons, fed by tourists. During the 2009 Credit Crisis the pigeons featured in a joke - Question "What is the difference between a banker and a pigeon in Trafalgar Square?" Answer "the pigeon can still put down a deposit on a BMW!" But the bankers had the last laugh. They are still drawing bonuses, but in 2010 the pigeons and their unhealthy "deposits" got the chop. No more pigeons!

Today's ships face a similar threat. For example, the 5,500 container ships that move two billion tonnes of cargo a year have more installed power than the German electricity industry and they burn residual oil. Their unhealthy emissions put them in the same position as the pigeons because decarbonization now tops the public's post-pandemic agenda.

But what action is possible? The pandemic has taught us that fighting global threats calls for cooperation and leadership. Shipping faces problems both areas because it is fragmented, with 100,000 ships and 26,000 companies scattered around the Open Registries and financial centres of the world.

Ports and terminals are the link between these ships and the European trade network, putting them in line for a new "hot job". Who better to coordinate and quietly take the lead in developing the commercial policies and protocols needed to monitor ship emissions; coordinate logistics data and integrate cargo documentation. This crucial job is commercial, not regulatory and if shipping is to cut emissions and integrate transport, someone must do it. Or we could just leave it to the Trafalgar Square pigeons, who are still looking for a job!



FOTO: PRIVAT

### **MARTIN STOPFORD**

President of Clarkson Research

\* Um den Wortwitz zu erhalten, haben wir auf eine Übersetzung verzichtet.

*Zu einem virtuellen Spaziergang über das Gelände des Güterverkehrszentrums traf sich der Geschäftsführer von JadeWeserPort-Marketing, Andreas Bullwinkel, mit Jörg Wenzel und Jesper Strube vom Bau- und Immobilienunternehmen Goldbeck.*



Andreas Bullwinkel, Geschäftsführer von JadeWeserPort-Marketing:  
„Wir prüfen, ob Interessenten auch Güter über unseren Hafen umschlagen wollen.“



Jörg Wenzel, Leiter der Bremer Goldbeck-Niederlassung:  
„Wir glauben an die Region Wilhelmshaven!“



Jesper Strube, Verkaufsingenieur bei Goldbeck:  
„Gebäude verstehen wir als Produkte, die wir für unsere Kunden aus einer Hand realisieren.“

## MIT **SYSTEM** ZUM ERFOLG



**ANDREAS BULLWINKEL** Hallo Herr Wenzel, hallo Herr Strube, lassen Sie uns doch zu einem virtuellen Spaziergang über das GVZ hier in Wilhelmshaven starten. Wie geht es mit dem Bau der Multi-User-Halle „Atlantic One“ voran?

**JÖRG WENZEL** Trotz Corona liegen wir gut im Zeitplan und hoffen sehr auf eine schöne Einweihungsfeier im Sommer.

**JESPER STRUBE** Wir sind froh, dass die Pandemie beim Bau bislang keine großen Einschnitte verursacht hat. Natürlich ist der Aufwand gegenüber „normalen“ Zeiten höher, wir mussten beispielsweise ein Hygienekonzept umsetzen und die Zutritte stärker regulieren. Da wir aber rechtzeitig alle Zulieferungen geordert haben, gibt es keine Probleme bei der Ausrüstung der Halle.

**JÖRG WENZEL** Besonders möchte ich an dieser Stelle die tolle Zusammenarbeit mit unserem Auftraggeber

betonen, dem Projektentwickler Peper & Söhne. Gemeinsam mit dem Güterverkehrszentrum sind wir wirklich ein klasse Team. Dass das hier übrigens ein guter Standort ist, erkennen offenbar auch andere Unternehmen. Ich habe gehört, dass Sie sogar schon Flächenanfragen ablehnen mussten, Herr Bullwinkel?

**ANDREAS BULLWINKEL** Das ist tatsächlich so und ein Ausdruck der sehr hohen Nachfrage. Wir schauen allerdings sehr genau hin und prüfen, ob interessierte Logistiker, Spediteure, Handelshäuser oder Industrieunternehmen auch Güter über unseren Hafen umschlagen wollen und den JadeWeserPort damit noch attraktiver für weitere Reedereien machen.

**JESPER STRUBE** Und wenn nicht?

**ANDREAS BULLWINKEL** Wenn das Geschäftsmodell der Interessenten keinerlei Wirkung auf den Hafenumschlag – sei es per Bahn, Lkw oder Schiff – erkennen

lässt, helfen wir natürlich trotzdem weiter, um die Unternehmen in der Region zu halten. Wir stellen dann den direkten Kontakt zur Stadt Wilhelmshaven, zum Hafentreiber Niedersachsen Ports oder zum interkommunalen Gewerbegebiet am JadeWeserPark her. Dort findet sich bestimmt ein optimales Angebot. Was mich an dieser Stelle interessiert: Als Bauunternehmen bekommen Sie ja viele Regionen zu sehen. Wie bewerten Sie denn unser Angebot hier?

**JÖRG WENZEL** Auch wenn es jetzt eine kleine Delle bei den Umschlagzahlen gegeben hat, wie ja bei den anderen Häfen der Nordrange auch, sind wir fest davon überzeugt, dass sich das Gebiet rund um Wilhelmshaven wirtschaftlich weiter positiv entwickeln wird. Und wir wollen rechtzeitig auf diese Perspektiven reagieren. Um im Nordwesten noch stärker verankert zu sein und neue Projekte ganz eng vor Ort begleiten zu können, eröffnen wir demnächst eine neue Geschäftsstelle in Oldenburg, die übrigens Herr Strube leiten wird. Sie sehen also: Wir glauben an die Region hier!

**ANDREAS BULLWINKEL** Herzlichen Glückwunsch! Dann werden wir Ihre Gebäude hier sicher bald noch öfter sehen?

**JESPER STRUBE** Bestimmt! Wir sind ja nicht nur im Bau von Logistikanlagen aktiv, wie hier im Güterverkehrszentrum für die Projektentwickler Peper & Söhne mit dem „Atlantic One“ oder für Panattoni, sondern haben beispielsweise auch schon Parkhäuser und andere Gewerbebauten in Wilhelmshaven realisiert. Übrigens auch die Parkplätze neben dem Dienstleistungszentrum „Pacific One“ am JadeWeserPort.

**ANDREAS BULLWINKEL** Dann sind Sie ja bei den örtlichen Behörden gut bekannt ...

**JÖRG WENZEL** Ja, und wir können wirklich nur von guten Erfahrungen berichten. Die Zusammenarbeit mit den Ämtern läuft partnerschaftlich, konstruktiv und immer vorbildlich auf Augenhöhe.

**ANDREAS BULLWINKEL** Das gebe ich gern weiter. Wie ich bei Ihren bisherigen Objekten hier im Güterverkehrszentrum gesehen habe, haben Sie ja auch eine ganz besondere Philosophie für den Bau.

**JESPER STRUBE** Gebäude verstehen wir als Produkte, die wir für unsere Kunden aus einer Hand realisieren: Unsere Leistungen reichen vom Design über den Bau bis zu Services während des Betriebs, wobei wir ein ganz besonderes Augenmerk auf das Thema Nachhaltigkeit legen. Und zwar nicht nur beim Betrieb, denn da gehören beispielsweise LED-Beleuchtung oder Gründächer längst zum Standard ...

**JÖRG WENZEL** ... sondern auch schon beim Bau: Wir arbeiten mit Systemelementen, die wir in zehn eigenen Werken produzieren. Die industrielle Vorfertigung spart Ressourcen und Emissionen, macht uns unabhängiger von äußeren Einflüssen und sichert gleichbleibende Qualitäten. Zudem verfolgen wir einen Cradle-to-Cradle-Ansatz: Wir befassen uns mit dem Kreislaufwesen in der Bauwirtschaft und denken beim Bau – im Sinne der Recycling-Fähigkeit – immer auch einen möglichen Rückbau mit.

**ANDREAS BULLWINKEL** Was baut Goldbeck noch?

**JESPER STRUBE** Parkhäuser habe ich ja schon erwähnt. Darüber hinaus planen, bauen und betreiben wir beispielsweise auch Produktionshallen, Büro- sowie Wohngebäude oder Schulen. Und was unser Engagement in der Logistik angeht: Wir sind nicht nur für Projektentwickler tätig, sondern auch für Speditionen und produzierende Unternehmen. Und zwar jeweils für die ganz Großen der Branche ebenso wie für den Mittelstand. Uns ist ein Projekt mit einer 4.000-Quadratmeter-Halle und einem kleinen integrierten Büro genauso willkommen wie eine große Logistikanlage mit der zehnfachen Hallengröße.

**ANDREAS BULLWINKEL** Dann freue ich mich auf viele neue gemeinsame Projekte mit Ihnen hier in der Region!

Der Bau der Multi-User-Halle „Atlantic One“ liegt trotz der Corona-Pandemie im Zeitplan.



Das „Atlantic One“ wird im Sommer 2021 eröffnet.

FOTOS: JADEWESERPORT, GOLDBECK (2), AXEL BIEWER | VISUALISIERUNG: FORMFEST GMBH



# NICHT AUF DEM **HOLZ**WEG



FOTO: PIXABAY



*Kühne + Nagel ist einer der größten Holzlogistiker in Deutschland. Für den Export von gesägten Baumstämmen in Containern, überwiegend nach Asien, spielt der JadeWeserPort eine wichtige Rolle.*

„Mit Holz beladene Container sind nicht unbedingt die einfachste Fracht“, berichtet Carsten Bodmann, der beim Logistikdienstleister Kühne + Nagel in Bremen den Holzexport nach Übersee leitet. „Ihr Gewicht sorgt für ordentlich Tiefgang, da kann es für die Containerschiffe beim Auslaufen aus manchen Häfen schon mal knapp unter dem Kiel werden.“

Nicht so im JadeWeserPort, Deutschlands einzigem Tiefwasserhafen. Die gute nautische Anbindung ist für Bodmann ein wichtiges Argument dafür, den Transport seiner mit Holz beladenen Container Richtung Asien zu einem großen Teil über Wilhelmshaven zu leiten. „Außerdem haben wir keine Probleme bei der Anlieferung und ausreichend Platz, um die Boxen vor der Abfahrt zwischenzulagern. Für uns fast noch wichtiger ist allerdings die große Begasungskapazität für Container, die hier am JadeWeserPort zur Verfügung steht.“ Um das frische, unbearbeitete und unbehandelte Holz vor Schädlings- und Schimmelpilzbefall während des Transports zu schützen, werden die Container nämlich vor der Verladung gemäß internationalen Vorschriften mit entsprechenden Gasen behandelt.

Kühne + Nagel ist deutschlandweit einer der Big Player im Holzexport: Rund 100.000 TEU brachte die Spedition im vergangenen Jahr auf den Weg. Die Empfänger sitzen



*„Ich mache das jetzt seit 38 Jahren.“*

Carsten Bodmann,  
Leiter Logistikdienstleistungen, Kühne + Nagel  
FOTO: PRIVAT

überwiegend in Asien und produzieren dort beispielsweise Möbel und Bodenbeläge aus Buchenholzstämmen. Fichten werden überwiegend zu Bauholz weiterverarbeitet. Logistiker Bodmann ist ein alter Hase im Holzgeschäft: „Ich mache das jetzt seit 38 Jahren“, sagt er nicht ohne Stolz – und bedauert, dass er wegen der anhaltenden Corona-Pandemie nur noch selten auf die Verladeplätze kommt. Dorthin werden die frisch geschlagenen Baumstämme auf schweren Spezialfahrzeugen gebracht. Anschließend werden sie, wenn nötig, auf eine Länge von rund elf Metern zurechtgesägt, damit sie problemlos in 40-Fuß-Container über die Stirnseite verladen werden können. Per Lkw oder Bahn gelangen die schweren Boxen dann zu den Seehäfen.

Zusammen mit den rund 15 Kolleginnen und Kollegen seiner Fachabteilung kümmert sich Bodmann im Auftrag von Holzhändlern um die komplette Logistikkette vom Verladeplatz am Waldrand bis hin zur Buchung der Stellplätze an Bord eines Containerlinienschiffs. Die Mengen sind in den vergangenen Jahren deutlich gestiegen: Anders als früher finden Transporte heute das ganze Jahr über statt. Das ruft auch neue Wettbewerber auf den Plan, die Bodmann und sein Team aber unbeeindruckt lassen: „Wir wachsen mit unseren Kunden, die unsere jahrzehntelange Erfahrung in diesem ganz besonderen Markt sehr zu schätzen wissen.“

*Für den Non-Food-Discounter Thomas Philipps ist der JadeWeserPort vor allem bei Importen aus Asien ein wichtiges Drehkreuz. Der Weg ins Zentrallager in Melle ist nicht weit.*



## AUF EXPANSIONSKURS

Die 40 Meter hohe blau-weiße Aluminiumfassade mit dem markanten roten Schriftzug „Thomas Philipps“ ist unübersehbar: In Melle im Landkreis Osnabrück steht das größte von drei Logistikzentren des Non-Food-Discounters. Dort, im vollautomatischen Hochregallager, sind über 14.000 Artikel unterschiedlichster Art verstaut, die in den über 250 Märkten zwischen Nordsee und Bodensee verkauft werden. Mehr als 700 Mitarbeiter allein in Logistik und Verwaltung sorgen dafür, dass der Nachschub an Produkten des täglichen Bedarfs sowie attraktiver Saisonware nicht abreißt. Jede Woche präsentiert Thomas Philipps seinen Kunden neue Sonderangebote.

Gegründet wurde das Unternehmen Mitte der 1980er-Jahre vom gleichnamigen Inhaber mit zunächst fünf Mitarbeitern in zwei Filialen. Heute sind insgesamt über 3.600 Menschen mit dem und für den Betrieb beschäftigt, der sich noch immer in Familienhand befindet. Der Umsatz hat die 600-Millionen-Euro-Marke längst geknackt.

„Viele Produkte kommen aus Asien, wir kaufen sie dort direkt vor Ort ein“, berichtet Alexander Philipps, Geschäftsleiter Handel. Gerade bei Saisonware sei es wichtig, dass die Importe schnell in die Läden kommen. „Wir nutzen dazu verschiedene Reedereien und Speditionen. In unserer Zentrale in Bissendorf haben wir eine eigene Zoll- und Transportabteilung, mit der wir gemeinsam mit unseren Lieferanten die gesamte Abwicklung erledigen und die Transportaufträge koordinieren.“ Allein aus Asien kommen so im Jahr rund 8.000 TEU zusammen.

Thomas Philipps nutzt für die Einfuhren nur deutsche Häfen. Eine wichtige Rolle spielt der JadeWeserPort. „Für die Wahl des Hafens sind uns vor allem die anlaufenden Reedereien, deren Fahrpläne sowie Kosten und Flexibilität im Nachlauf wichtig“, betont Alexander Philipps. Wilhelmshaven punkte außerdem mit freien Standzeiten, kurzen Wegen zum Logistikzentrum Melle und einer sehr schnellen Abfertigung der Lkw auf dem Terminal und durch den Zoll. In der Regel werden die Container schon bald nach dem Umschlag auf dem Lkw nach Melle gebracht. Für Transporte in die Läger in Halbe und Niemege (beide in Brandenburg) kommt neben dem Lkw auch die Bahn zum Einsatz.

Mit großer Sorge betrachtet man bei Thomas Philipps – wie bei vielen anderen Importeuren auch – die aktuelle Entwicklung bei den einkommenden Asienverkehren: „Die Seefracht-raten sind seit dem vergangenen Sommer förmlich explodiert. Hinzu kommt der immer öfter zutage tretende Mangel an Boxen.“ Das Unternehmen habe aber bereits reagiert und das Portfolio der Reedereien deutlich erweitert. So seien jetzt auch chinesische und amerikanische Carrier in die Lieferströme eingebunden, um die Warenversorgung zu sichern.

Trotz der Corona-Pandemie blickt Thomas Philipps auf ein „insgesamt positives Geschäftsjahr 2020“ zurück. Und diesen Optimismus behält das Unternehmen auch für die Zukunft bei: Demnächst will man den Standort Melle deutlich ausbauen. Geplant ist eine zweite, 20 Meter hohe Kommissionierhalle, die über eine spektakuläre Brücke mit dem bisherigen Lager verbunden werden soll.

Über 14.000 Artikel werden in Melle gelagert.



Produkte aus Asien kommen über den JadeWeserPort per Lkw nach Melle.



In Melle bei Osnabrück steht das größte der drei Logistikzentren von Thomas Philipps.



FOTOS: THOMAS PHILLIPS (1), JETTE GOLZ

# WIR BEWEGEN UNS

## FÜR DIE GUTE SACHE



*Sich selbst und anderen  
Gutes tun: Für die Aktion  
„JadeWeserPort bewegt“  
werden wir aktiv – und freuen  
uns über Mitstreiter.*

Mit Bewegung kennen wir uns aus. Jedes Jahr werden am Container Terminal Wilhelmshaven Hunderttausende Container in Gang gebracht: von Schiffen aus aller Welt, von denen aus sie über Straße und Schiene zu ihren finalen Destinationen gelangen. Mit unserer Initiative „JadeWeserPort bewegt“ wollen wir jetzt selbst aktiv werden – und das für einen guten Zweck.

Im Aktionszeitraum vom 28. Mai bis zum 31. August 2021 zählen wir alle unsere sportlich zurückgelegten Kilometer. Auf welche Weise die Fortbewegung stattfindet, bleibt jedem selbst überlassen: Laufen, Rad fahren, rudern, reiten, wandern oder schwimmen – alles, was Strecke macht, zählt sich aus.

Die Idee dahinter: Für jeden Kilometer spenden die teilnehmenden Unternehmen einen bestimmten Betrag an soziale Projekte. Spendenempfänger sind der Verein Schlüsselblume e. V., eine Wilhelmshavener Informations- und Beratungsstelle gegen sexuelle Gewalt an Kindern und jungen Erwachsenen, sowie die Selbsthilfe-Kontaktstelle Wittmund-Wilhelmshaven.

### MITSTREITER SIND HERZLICH WILLKOMMEN!

„Mit der Aktion wollen wir zwei Fliegen mit einer Klappe schlagen“, sagt Andreas Bullwinkel, Geschäftsführer der Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG. „Während der Corona-Pandemie und angesichts geschlossener Fitnessstudios tun wir uns selbst mit sportlicher Betätigung etwas Gutes. Gleichzeitig wissen wir, dass soziale Einrichtungen gerade in Pandemiezeiten auf Unterstützung angewiesen sind.“

Unternehmen, die sich der Aktion anschließen wollen, sind herzlich willkommen. „Je mehr Mitstreiter wir haben, desto höher wird die Spende ausfallen“, sagt Bullwinkel. „Besonders freuen wir uns über Ansiedler im GVZ JadeWeserPort. Aber auch jedes andere Unternehmen ist herzlich eingeladen. Für mehr Informationen stehen Thorben Geiger (t.geiger@jadeweserport.de) und Susanne Thomas (s.thomas@jadeweserport.de) gerne zur Verfügung.“



FOTO: PIXABAY

### IMPRESSUM

TIEFGANG#13 | April 2021



### 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