

TIEFGANG#14

HAFEN

Ganzheitlicher Bewirtschaftungsansatz: Bundesverband mittelständische Wirtschaft fordert neue Hafenstrategie für die deutschen Containerhäfen. Seite 3

LINIEN

Hapag-Lloyd denkt über einen Einstieg beim JadeWeserPort nach. Eine bessere Zusammenarbeit der deutschen Hafenstandorte wäre eine gute Sache. Seite 6

STANDORT

Imperial Logistics hat sich am JadeWeserPort erfolgreich als Teile-Drehkreuz für Audi, Volkswagen und Volkswagen-Nutzfahrzeuge etabliert. Seite 7

ERSTER ZUG AUS CHINA



FOTO: JADEWESERPORT

Der JadeWeserPort „kann“ nicht nur Großcontainerschiffe und Feeder, sondern seit jeher auch Bahnverkehre. Zahlreiche Containerzüge verbinden den Hafen mehrmals wöchentlich mit den wichtigsten Relationen im In- und nahen Ausland. Und jetzt auch mit China.

„Großer Bahnhof“ für einen ganz besonderen Zug: Mitte Juli 2021 traf nach 18-tägiger Reise und 10.000 Streckenkilometern erstmals ein Container-Ganzzug direkt aus der chinesischen Provinz Anhui am Wilhelmshavener JadeWeserPort ein. An Bord: rund 100 Standardcontainer mit Haushaltsgeräten, Textilien und Elektroartikeln, die von den Empfängern sehnsüchtig erwartet wurden. Das Empfangskomitee für die Bahn bestand unter anderem aus dem niedersächsischen Ministerpräsidenten Stephan Weil, Wilhelmshavens Oberbürgermeister Carsten Feist und dem Generalkonsul der Volksrepublik China in Hamburg,

Xiaohui DU. „Die Verbindung ist interessant für Güter, die schnell transportiert werden müssen und dringend benötigt werden“, erklärt Andreas Bullwinkel, Geschäftsführer der Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG (JWPM). „Das ist mehr als nur ein Zug, das ist eine Initiative, die ganz viel Ladung herbringen soll.“ Und zwar nicht als Konkurrenz zum Schiff – das zwar deutlich länger braucht, dafür aber viel mehr Boxen mitnehmen kann –, sondern als Alternative zum Seeweg. Für den JadeWeserPort sei die neue Zugverbindung ein Meilenstein, so der Geschäftsführer.

Der Premiere sollen jetzt weitere Züge folgen: Mit der staatlichen chinesischen Hafenbetriebsgesellschaft Hefei International Land Port wurde vereinbart, den Containerzugverkehr zwischen der Provinz Anhui und dem JadeWeserPort auszubauen. Für den Aufbau eines regelmäßigen Verkehrs wurden bereits entsprechende Verträge geschlossen.

ALLE HINTERGRÜNDE ZUR NEUEN BAHNVERBINDUNG
LESEN SIE AUF DEN SEITEN 4 UND 5.



„Der JadeWeserPort ist zum Brückenkopf des Güterverkehrs entlang der neuen Seidenstraße sowie zum Türöffner für Niedersachsen in das Jangtse-Delta geworden. Für Wilhelmshaven und die Provinz Anhui bietet die Verbindung eine echte Chance für regen Handel und die weitere Vertiefung der Beziehungen zwischen beiden Regionen.“

Xiaohui DU, Generalkonsul der VR China in Hamburg

FOTO: PRIVAT

DREI FRAGEN AN ...

Matthias Schrell ist Geschäftsführer der Rhenus Midgard in Wilhelmshaven. Der Logistikdienstleister ist seit vielen Jahren mit einem eigenen Containerlager im GVZ JadeWeserPort ansässig – und hat sich als eines der ersten Unternehmen jetzt im neuen „Atlantic One“ eingemietet.



FOTO: RHENUS

**Herr Schrell, herzlich willkommen im „Atlantic One“!
Wie ist Ihr erster Eindruck?**

Nachdem wir die Räumlichkeiten jetzt schon einige Tage testen konnten, kann ich sagen: Der erste Eindruck ist rundum positiv. Die Büro- und Sozialräume sind funktional, modern und offen gestaltet, und auch das Rampenlager entspricht voll und ganz unseren Vorstellungen. Ein Beispiel: Für uns als Hafenlogistiker mit einer Vielzahl an unterschiedlichen Logistik-Aktivitäten vor Ort sind flexibel nutzbare Rampentore und große ebenerdige Zufahrten sehr wichtig. Beides ist hier gegeben – und noch vieles mehr.

Was hat Sie dazu bewogen, Flächen im „Atlantic One“ anzumieten?

Wir sind ja bereits mit eigenen Hafenanlagen sowie einem Containerlager hier vertreten. In dem Lager bewahren wir unter anderem Gefahrstoffcontainer und Container mit wassergefährdenden Stoffen auf. Wir strippen und stuffen Container ab, gerne auch mit Massengut und allem, was groß und schwer ist. Hinzu kommen weitere Dienstleistungen wie Lagerlogistik, Speditionsleistungen und Zollabfertigung. Um die Wege zwischen den Betriebsstätten für Personal und Gerät kurz zu halten, hat sich eine Ansiedlung im „Atlantic One“ angeboten. Außerdem besteht die Möglichkeit, über die reine Logistik hinausgehende Tätigkeiten zu implementieren, etwa einen internen technischen Service. Auch die Kombination von Büro- und Lagerflächen kam uns sehr entgegen.

Was macht den JadeWeserPort für Ihr Unternehmen und Ihre Kunden so interessant?

Der JadeWeserPort eröffnet uns als bestehendem, standortansässigem Logistiker verschiedene ergänzende Betätigungsfelder. Davon profitieren beide Seiten: So können wir zum Beispiel im Bereich der Containerlogistik einen Mehrwert aus der Rhenus Gruppe für den Standort generieren – und umgekehrt. Ein weiteres großes Plus ist, dass wir am JadeWeserPort bei der Gestaltung von Logistikprojekten und Ansiedlungen so gut wie keinen räumlichen Restriktionen unterliegen. Flächen gibt es hier – anders als an manch anderem Logistik-Hotspot in Deutschland und Europa – genug. Somit können wir unsere Kapazitäten je nach Anforderungen unserer Kunden flexibel anpassen. Das ist für uns natürlich ebenfalls ein unschlagbares Argument – auch perspektivisch gesehen.

Die Rhenus Gruppe ist einer der führenden weltweit operierenden Logistikdienstleister mit einem Jahresumsatz von 5,4 Milliarden Euro. Sie beschäftigt 33.500 Menschen an 820 Standorten. Entlang der gesamten Supply Chain bietet die Rhenus Gruppe Lösungen für verschiedene Branchen, darunter multimodale Transporte, Lagerung, Verzollung sowie innovative Mehrwertdienste. Rhenus Midgard Wilhelmshaven, ein Unternehmen der Rhenus Gruppe, betreibt als Seehafendienstleister neben dem Hafenumschlag im Güterverkehrszentrum von Deutschlands einzigem Tiefwasserhafen ein Containerlager mit rund 4.000 Quadratmeter Gesamtfläche. Es bietet Kunden optimale Möglichkeiten für die Lagerung, den Umschlag sowie das Verwiegen von Containern.



DIE VORTEILE WILHELMSHAVENS ERKENNEN



Zusätzliche Containerschiffe am JadeWeserPort sorgen für mehr Umschlag – der Bundesverband mittelständische Wirtschaft fordert eine neue Hafenstrategie.

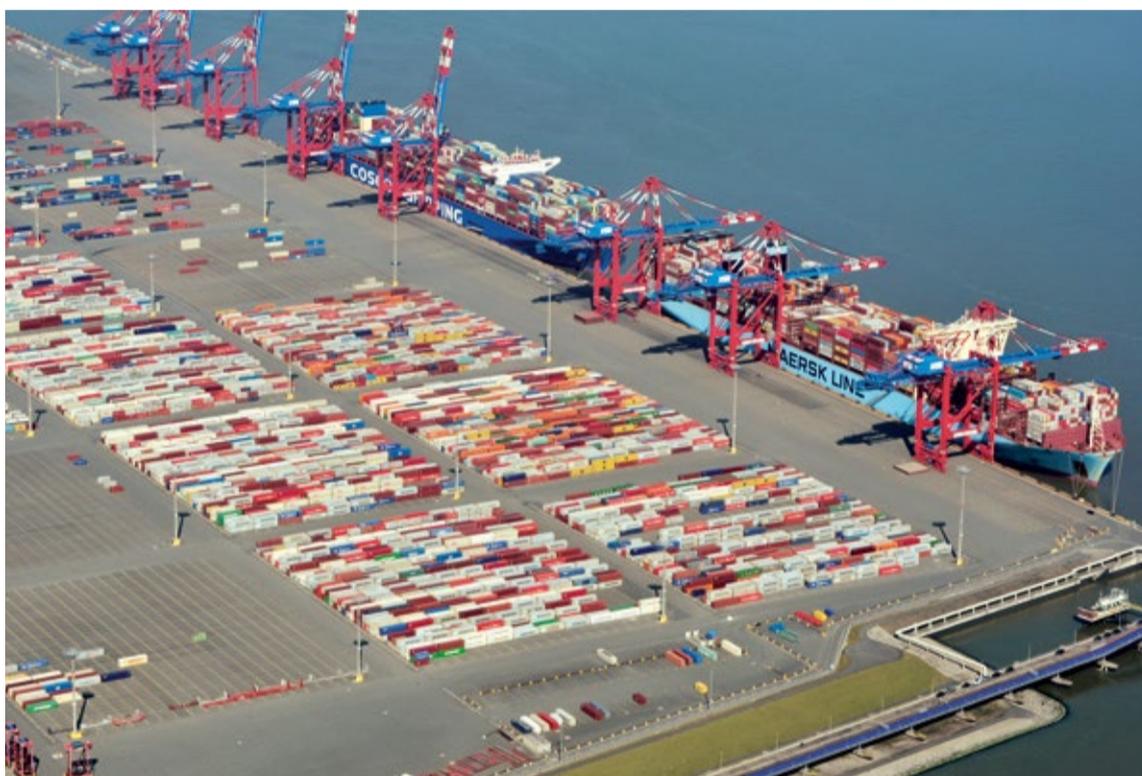


FOTO: JADEWESERPORT

Selbst alte Hasen aus der Seeverkehrswirtschaft können sich nicht an eine solche Situation erinnern: Sprunghaft gestiegene Frachtraten vor allem im Asienverkehr, ein leer gefegter Chartermarkt und teilweise gravierende Verspätungen auf vielen Liniendiensten wirbeln die Containerschiffahrt derzeit kräftig durcheinander. Die großen Reedereien beklagen sich über schleppende Abfertigungen auch in deutschen Häfen – und ziehen Konsequenzen.

So haben die Linienreedereien Maersk und CMA CGM aufgrund außergewöhnlich langer Wartezeiten in Wettbewerbshäfen gleich mehrere Schiffe zum JadeWeserPort umgeleitet und angekündigt, das auch in Zukunft zu tun. „Wir freuen uns sehr darüber, dass die Reedereien Wilhelmshaven als Ausweichhafen gewählt haben“, sagt Andreas Bullwinkel, Geschäftsführer von JadeWeserPort-Marketing. „Sie wissen um die Flexibilität, die ihnen der JadeWeserPort bietet, und können sich von seinen Vorteilen im operativen Tagesgeschäft jetzt selbst überzeugen.“ Denn Deutschlands einziger Tiefwasserhafen verfügt auch für kurzfristige Anläufe und die damit verbundenen Ladungsspitzen über ausreichende Kapazitäten.

Derzeit fordert der Bundesverband mittelständische Wirtschaft (BVMW) in einem jüngst vorgelegten Positionspapier eine neue Strategie für die deutschen Containerhäfen. Darin heißt es, dass ein chinesischer Reeder ohnehin nicht zwischen Hamburg, Bremerhaven oder Wilhelmshaven unterscheide. Die Forderung des Verbandes: Deutschland solle übergehen „zu einem ganzheitlichen Bewirtschaftungsansatz, in dem Schiffe dort abgefertigt werden, wo es logistisch, technisch, nautisch und ökologisch am besten möglich ist“. Explizit weist das Papier dabei auch auf das Containerterminal in Wilhelmshaven hin, das am tiefen Wasser liege und noch auf Jahrzehnte hinaus problemlos zu erreichen sei.

DAS GVZ JADEWESERPORT BIETET, WAS DER MARKT FORDERT

Über mangelnde Nachfrage kann sich das Güterverkehrszentrum (GVZ) JadeWeserPort in Deutschlands einzigem Container-Tiefwasserhafen nicht beklagen. Die gewerbe- und industrieklassifizierten 150 Hektar in direkter Nachbarschaft zum Eurogate Container Terminal Wilhelmshaven bieten alles, was der Markt für Logistikimmobilien fordert: Trimodalität, flexible Flächen- und Hallenverfügbarkeiten inklusive Hinterlandanbindung sowie ausreichend Entwicklungsperspektiven.

Kürzlich ist – nach nur neun Monaten Bauzeit – die Logistikimmobilie der Peper & Söhne Gruppe im GVZ fertiggestellt worden. Die 12.000 Quadratmeter große Multi-User-Halle hat den Namen „Atlantic One“. Hallen- und Büroflächen entsprechen neuesten Industriebaurichtlinien, Rhenus ist erster Mieter.

Bleiben wir beim Thema: Diverse Projektentwickler haben das Flächenangebot im GVZ in den Fokus ihrer Planungen für neue Logistikimmobilien genommen. Dazu gehört auch die Europa-Center Logistikimmobilien Projekte GmbH & Co. KG (EC) mit Hauptsitz in Hamburg – sie verfügt über mehr als 45 Jahre Erfahrung im Bau und im Betrieb von Immobilien. Insgesamt hat die EC rund 4 Hektar im GVZ reserviert, verbunden „mit der Chance, weiter zu wachsen“, sagt Barbara M. Riewe, geschäftsführende Gesellschafterin der EC. Konkret sollen in einem ersten Schritt rund 20.000 Quadratmeter modernste Logistikhallen am Standort realisiert werden. Insbesondere die jüngsten Entwicklungen mit der Anbindung des JadeWeserPort an die neue Seidenstraße haben EC-Chefin Riewe überzeugt: „Im Umfeld von China Logistics, Nordfrost, Rhenus, Audi & Co. fühlen wir uns als Projektentwickler von Logistikhallen gut aufgestellt.“

Eine Aussage, die dem GVZ JadeWeserPort weiter Rückenwind geben wird. Und so überrascht es nicht, dass sich mit der DFI Real Estate GmbH bereits der nächste Projektentwickler auf eine gemeinsame langfristige Zusammenarbeit freut.



FOTO: PRIVAT



DAS KOMPLETTE POSITIONSPAPIER DES BUNDESVERBANDES MITTELSTÄNDISCHE WIRTSCHAFT (BVMW) STEHT HIER ZUM DOWNLOAD BEREIT.

TIM-OLIVER FRISCHE

Chefredakteur Ramp One

GROSSER BAHNHOF FÜR DEN ERSTEN GÜTERZUG AUS CHINA



NAHMEN DEN ZUG GEMEINSAM IN EMPFANG (V.L.N.R.):

CARSTEN FEIST, OBERBÜRGERMEISTER VON WILHELMSHAVEN,
STEPHAN WEIL, MINISTERPRÄSIDENT VON NIEDERSACHSEN,
XIAOHUI DU, GENERALKONSUL DER VR CHINA IN HAMBURG,
ANDREAS BULLWINKEL, GESCHÄFTSFÜHRER JWPM.

FOTOS: JADEWESERPORT

Erstmals hat ein Güterzug aus China auf direktem Weg den Tiefwasserhafen JadeWeserPort erreicht. Auf den Waggons: mehr als 100 Container mit Textilien, Haushalts- und Elektroartikeln. Weitere Züge werden bald folgen.



HIER KÖNNEN SIE DIE EINFAHRT DES ZUGES IM VIDEO VERFOLGEN.

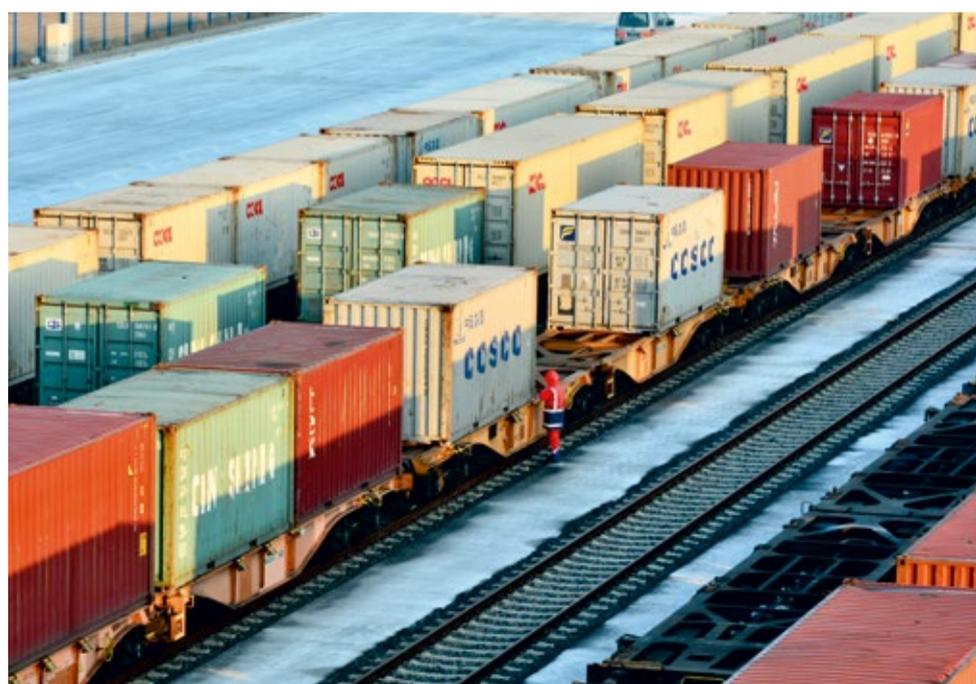
„Unsere Schieneninfrastruktur kann als Bestandteil der neuen Seidenstraße fungieren.“

STEPHAN WEIL, NIEDERSÄCHSISCHER
MINISTERPRÄSIDENT

Die Freude war groß, als sich am 13. Juli ein schier unendlich langer Zug pünktlich seiner finalen Destination am JadeWeserPort näherte. Zu diesem Zeitpunkt hatten sich bereits Vertreter aus Politik und Wirtschaft auf dem Gelände des Container-Tiefwasserhafens erwartungsfroh versammelt, um den Koloss feierlich in Empfang zu nehmen. Unter den Gästen fand sich auch der niedersächsische Ministerpräsident Stephan Weil: „Die Containerzugverbindung zwischen Hefei und Deutschlands einzigem Tiefwasserhafen unterstreicht das partnerschaftliche Verhältnis zwischen der Provinz Anhui und Niedersachsen. Unser Bundesland zeigt mit dieser Verbindung, dass unsere Schieneninfrastruktur als Bestandteil der Neuen Seidenstraße fungieren kann“, so der Ministerpräsident. Auch der chinesische Generalkonsul Xiaohui DU ließ es sich nicht nehmen, beim Eintreffen des Zuges dabei zu sein.

Der Zug startete in der chinesischen Stadt Hefei in der Provinz Anhui, mit der das Land Niedersachsen übrigens seit über 35 Jahren eine Partnerschaft pflegt. Auf der Fahrt ins Güterverkehrszentrum passierte die Bahn Kasachstan, Russland, Belarus und Polen.

Vor allem für zeitkritische Gütersendungen ist die neue Relation interessant.



Betreiber der neuen Verbindung ist die staatliche Hafenbetriebsgesellschaft Hefei International Land Port (HILP), die sich unter anderem auf die Durchführung von Ganzzugverbindungen nach Mitteleuropa spezialisiert hat. Zum Portfolio gehören auch intermodale Verkehre auf dem See- und Schienenweg zwischen Hefei und dem Hafen Ningbo sowie kundenindividuelle Transport- und Logistikkonzepte.

HILP ist ein wichtiges Mitglied der „One Belt, One Road“-Initiative. Unter dieser Bezeichnung, die in Deutschland als „Neue-Seidenstraßen-Initiative“ bekannt geworden ist, werden seit 2013 Projekte zum Auf- und Ausbau interkontinentaler Handels- und Infrastrukturnetze zwischen der Volksrepublik China und über 60 weiteren Ländern Afrikas, Asiens und Europas zusammengefasst.

„Die Einrichtung einer direkten Zugverbindung zwischen der chinesischen Provinz Anhui und dem JadeWeserPort in Wilhelmshaven belegt, dass wir mit Deutschlands einzigem Container-Tiefwasserhafen einen im globalen Wettbewerb konkurrenzfähigen Hafenstandort in Niedersachsen haben“, betonte Niedersachsens Wirtschaftsminister Dr. Bernd Althusmann, der auch Aufsichtsratsvorsitzender der Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG (JWPM) ist. „Aufgrund seiner optimalen Hinterlandanbindung bietet er der nationalen und internationalen Kundschaft ideale Bedingungen auch auf der Schiene.“

Wichtigster Partner des Premierenzuges auf deutscher Seite ist DB Cargo Eurasia: Das Tochterunternehmen der Deutschen Bahn AG fungiert als Operator und Anbieter auf dem Eurasischen Korridor und bildet zusammen mit DB Cargo Russia, DB Cargo Polen und dem im Aufbau befindlichen Bahnoperator DB Cargo Transasia das Schienennetzwerk jenseits der östlichen EU-Außengrenze ab.

„Das ist mehr als nur ein Zug, das ist eine Initiative, die ganz viel Ladung herbringen soll.“

ANDREAS BULLWINKEL, GESCHÄFTSFÜHRER
VON JADEWESERPORT-MARKETING



„Aufgrund seiner optimalen Hinterlandanbindung bietet der JWP ideale Bedingungen auch auf der Schiene.“

STEPHAN WEIL, NIEDERSÄCHSISCHER
MINISTERPRÄSIDENT

Diese erfolgreiche erste Zugverbindung zeigt, dass der JadeWeserPort nicht nur Schiffe, sondern auch Züge „kann“: Vor allem für zeitkritische Gütersendungen ist die neue Relation nach Einschätzung von Andreas Bullwinkel, Geschäftsführer der JWPM, interessant. Im Vergleich zu den knapp 20 Tagen auf der Schiene benötigen Großcontainerschiffe über See bis zu 32 Tage für die Strecke. „Eine Konkurrenz zur Schifffahrt ist die Zugverbindung aber nicht, da die Schiffe mit bis zu 23.000 Containern sehr viel mehr Volumen transportieren können“, so Bullwinkel.

Wilhelmshaven ist nun also ein weiterer Endpunkt in Deutschland für Züge aus China. Zudem ist es denkbar, künftig eilige Güter aus Asien beispielsweise mit Ziel Skandinavien im Hafen auf Feederschiffe umzuladen.

Von der neuen Zugverbindung wird auch eines der größten chinesischen Logistikunternehmen, China Logistics, profitieren, das sich im GVZ ansiedeln wird. Das Unternehmen will rund 100 Millionen Euro am JadeWeserPort in ein Logistikzentrum investieren. „China Logistics ist auch ein Baustein im Konzept der neuen Zugverbindung“, bekräftigte Bullwinkel. Gemeinsames Ziel mit den chinesischen Partnern sei es jetzt, einmal im Monat einen Zug nach Wilhelmshaven zu bekommen. Und dafür stehen die Signale bereits auf Grün: Nur wenige Tage nach dem Eintreffen des Zuges wurden eine strategische Kooperationsvereinbarung zwischen HILP und JWPM sowie ein Memorandum of Understanding (MOU) zwischen JWPM, China Logistics und der Anhui Provincial Port & Shipping Group unterzeichnet. Damit sollte einem zügigen Aufbau regelmäßiger Verkehre zwischen Hefei und dem JadeWeserPort nichts mehr im Wege stehen.

Derweil befindet sich der Ausbau der Bahnstrecke von Oldenburg nach Wilhelmshaven auf der Zielgeraden. Nach der Sanierung und dem zweigleisigen Ausbau ist nun die Elektrifizierung angelaufen. Im Sommer 2022 sollen die Arbeiten beendet sein, der Betrieb kann dann nach einem Probelauf zum Fahrplanwechsel Ende kommenden Jahres aufgenommen werden. Von den Bauarbeiten haben nicht nur Güterzüge vom und zum JadeWeserPort viele Vorteile, sondern auch der Personenverkehr. Insgesamt betragen die Kosten rund 1,1 Milliarden Euro.

Hapag-Lloyd, eine der weltweit größten Linienreedereien, denkt über den Einstieg beim JadeWeserPort nach.



„WIR PRÜFEN DAS“

Es war nur ein kurzer Satz, den Rolf Habben Jansen, Vorsitzender des Vorstands von Hapag-Lloyd, auf einer Online-Pressekonferenz fallen ließ: „Wir prüfen das.“ Damit bestätigte der Konzernchef Überlegungen für eine Beteiligung an Deutschlands einzigem Container-Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven.

Die Reederei hätte damit beispielsweise die Möglichkeit, einen Containerdienst von Fernost nach Europa zuerst nach Deutschland fahren zu lassen – und nicht in die Niederlande oder nach Belgien. „Das hätte das Potenzial, die deutschen Häfen gegenüber Rotterdam und Antwerpen zu stärken“, erklärte Habben Jansen der Tageszeitung „Die Welt“. „Ich habe oft gesagt, dass eine bessere Zusammenarbeit der deutschen Hafenstandorte eine gute Sache wäre – wir sollten die eigenen Stärken bestmöglich nutzen!“

Das Land Niedersachsen zeigt sich offen gegenüber einem möglichen Einstieg der Hamburger Reederei. „Wenn Deutschlands führende Reederei jetzt ein Engagement in Wilhelmshaven prüft, spricht das natürlich für die Vorzüge unseres Terminals“, freut sich Wirtschaftsminister Bernd Althusmann. „Als einziger Tiefwasserhafen an der deutschen Nordseeküste verfügt der JadeWeserPort über ein Alleinstellungsmerkmal, das im Containergeschäft von besonderem Wert ist.“

Hintergrund: Hapag-Lloyd disponiert rund 250 moderne Containerschiffe – und demnächst kommt mindestens ein weiteres Dutzend hinzu. Im Rahmen von zwei Neubaufträgen mit jeweils sechs Schiffen erhält die Reederei in den kommenden Jahren Großcontainerschiffe mit einer Kapazität von 23.500 Standardcontainern (TEU). Damit zählen sie zu den größten Boxcarriern der Welt. „Mit dieser Investition in zusätzliche Neubauten wollen wir einen weiteren Schritt in der laufenden Modernisierung unserer Flotte gehen“, so Habben Jansen. Die Größe der bestellten Schiffe dürfte auch einer der Gründe dafür sein, dass Hapag-Lloyd die Teilverlagerung von Schiffsanläufen aus anderen deutschen Häfen in den JadeWeserPort prüft.

Rolf Habben Jansen ist Vorsitzender des Vorstands von Hapag-Lloyd.

Hapag-Lloyd disponiert rund 250 moderne Containerschiffe – und demnächst kommt mindestens ein weiteres Dutzend hinzu.



Und auch sonst befindet sich die Reederei auf Wachstumskurs: Der boomende Welthandel bescherte Hapag-Lloyd einen Gewinnsprung. Im ersten Halbjahr 2021 kletterte das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) auf 3,5 Milliarden US-Dollar (rund 2,9 Milliarden Euro) – nach rund 0,6 Milliarden US-Dollar ein Jahr zuvor.

Im März 2021 hat Hapag-Lloyd zudem die Übernahme der auf das Fahrtgebiet Afrika spezialisierten Reederei Nile Dutch abgeschlossen. Die niederländische Containerreederei mit Sitz in Rotterdam gilt als eine der führenden Schifffahrtsgesellschaften für Verkehre entlang der westafrikanischen Küste und damit als gute Ergänzung zum Hapag-Lloyd-Liniennetz. Auf zehn Routen und mit einer Transportkapazität von rund 35.000 TEU verbindet Nile Dutch Europa, Asien und Lateinamerika mit dem westlichen und südlichen Afrika.

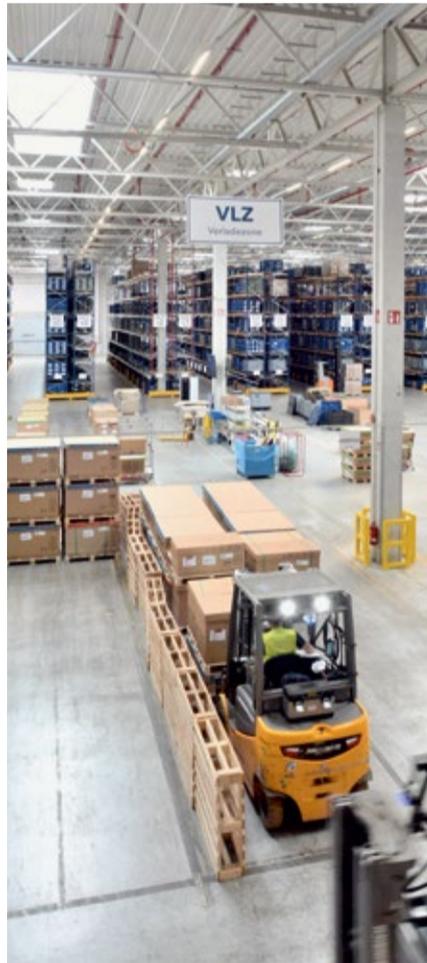
FOTOS: HAPAG-LLOYD

EIN DREHKREUZ MIT BESTEN RAHMENBEDINGUNGEN



30 Automobilwerke auf vier Kontinenten auf der einen Seite, die Weltschiffahrtswege sowie das europäische Schienen- und Straßennetz auf der anderen: Dazwischen hat sich Imperial Logistics International am JadeWeserPort erfolgreich als Teile-Drehkreuz für Audi, Volkswagen und Volkswagen-Nutzfahrzeuge etabliert.

Seit 2019 versorgt Imperial Logistics International vom JadeWeserPort aus 30 Automobil-Produktionsstandorte auf vier Kontinenten.



Selbst vor der Kulisse der gigantischen Containerbrücken wirkt die Halle direkt hinter dem Containerterminal des JadeWeserPort riesig: Der Komplex umfasst 39.500 Quadratmeter Lagerfläche, einen vorgelagerten 6.500 Quadratmeter großen Entladetunnel für die anliefernden Sattelzüge, 5.500 Quadratmeter Leergutfläche sowie ausgedehnte Stellplätze für wartende Lkw. Seit 2019 versorgt Imperial Logistics International aus diesem Logistikzentrum 30 Produktionsstandorte von Audi, Volkswagen und Volkswagen-Nutzfahrzeuge in 13 Ländern auf vier Kontinenten mit Teilen. Pro Woche werden im Schnitt 350 Sattelzüge entladen, die Anlieferung dem Empfängerbedarf entsprechend sortiert und neu verpackt. „Wir sind ein professionelles Team“, zollt der operative Betriebsleiter Jason Opsahl den 250 Beschäftigten Respekt.

In den zwei Jahren seit der Eröffnung hat sich bestätigt: Der JadeWeserPort ist die ideale Standortwahl für die VW-Teile-Logistik. „Uns stehen alle Wege offen“, sagt Opsahl. „Wir können auf dem Wasserweg direkt von hier unsere Container auf die Reise schicken. Und wir können über Straße und Schiene auch andere Destinationen schnell erreichen.“ Seit die neue Seidenstraße bis nach Wilhelmshaven reicht, haben sich die logistischen Möglichkeiten noch einmal vergrößert.

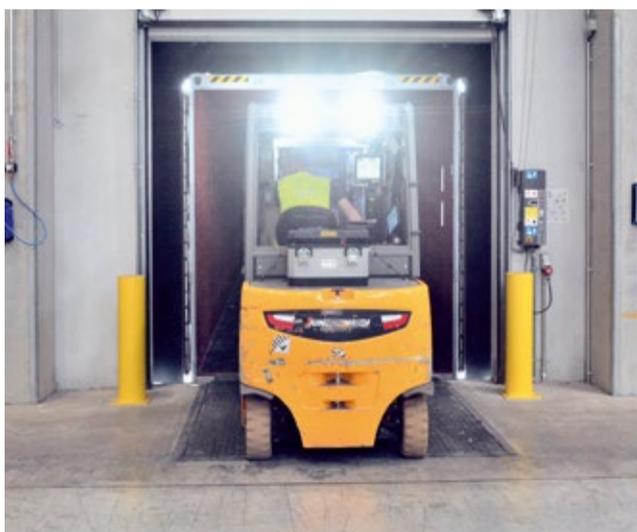
Das Imperial-Team wurden eigens auf die hohen Qualitätsanforderungen des VW-Konzerns geschult und hat das Gelernte verinnerlicht. Jeder eintreffende Lkw hat im Vorfeld die genaue Entladezeit und seinen Standort im Tunnel zugewiesen bekommen. Die Staplerfahrer erhalten auf einem großen Display im Cockpit ihrer Förderfahrzeuge exakte Anweisungen, wo sie welche Palette abzustellen haben. Nach einer ersten Sichtkontrolle wird jede Lieferung im Detail mit dem Handscanner erfasst und für die weitere Verarbeitung mit einem hauseigenen Barcode versehen. „Wir sind bei jedem Schritt in das SAP-Warenwirtschaftssystem unserer Kunden eingebunden. Diese zusätzlichen Labels dienen dazu, die Prozesse hier im Haus zu steuern“, erläutert Opsahl.

Imperial Logistics International hat derzeit rund 4.500 Teile für die Produktion von Audi, VW und Volkswagen-Nutzfahrzeuge im Katalog. Standardisierte Lieferungen an die einzelnen Produktionsstandorte sind eher die Ausnahme. Für die meisten Aussendungen werden unterschiedliche Teilesorten in unterschiedlichen Mengen zusammengestellt: „Diese aufwendige Leistung lässt sich nur in Handarbeit erbringen“, erläutert Opsahl.

Dass so vieles manuell zu tun ist, hat auch Qualitäts- und Kostenaspekte. An einer der Verpackungsstraßen wickeln Beschäftigte fertig montierte Dreiecksfenster für eine Pkw-Modellreihe manuell in schockabsorbierende Folien ein. Das dient dem Schutz der Teile und hat zugleich logistische Vorteile: Der Hersteller liefert die Fenster in speziellen Styroporkästen zu Imperial Logistics International, doch die würden im Container zu viel Platz beanspruchen. „Außerdem wäre es viel zu teuer, diese Mehrwegverpackungen aus Übersee zum Hersteller zurückzubringen“, sagt der Betriebsleiter.

Neben der mehrfach kontrollierten Zusammenstellung jeder Sendung ist das Packen der Container eine wichtige Kompetenz von Imperial Logistics International: Um den Platz in der Transportbox optimal zu nutzen, wird jeder Container gewissermaßen zweimal gepackt: Zunächst stellt das Team die Sendung nach Größe und Gewicht sortiert containergerecht in der Halle zusammen, erst dann werden die Paletten und Pakete in den Container verladen.

Aus 13.000 Kubikmetern, die im Schnitt pro Woche im Logistikzentrum eintreffen, werden bis zum Versand 9.000 Kubikmeter. Nahezu unbegrenzt ist dabei der Service für den Großkunden: „Wenn es besonders eilt, schicken wir Teile natürlich auch per Luftfracht“, betont der Betriebsleiter. Dank der guten Anbindung des JadeWeserPort ist der Weg zum nächsten internationalen Frachtflughafen nicht weit. „Ein Drehkreuz mit besseren Rahmenbedingungen können international operierende Unternehmen für ihre Logistik kaum finden“, ist Opsahl überzeugt.



FOTOS: AXEL BIEWER

BIENVENUE À WILHELMSHAVEN



FOTO: JADEWESERPORT

Der JadeWeserPort freut sich, die größten und modernsten Containerschiffe der CMA CGM-Gruppe, einem weltweit führenden Schifffahrts- und Logistikunternehmen, begrüßen zu dürfen.

Die französische Reederei bemüht sich in Zeiten angespannter globaler Lieferketten um flexible und alternative Lösungen für seine Kunden. Den Anfang machte die „CMA CGM MONTMARTRE“, die am 7. August an der Jade Halt machte. Am 12. August erreichte das Flaggschiff der Gruppe Wilhelmshaven, die „CMA CGM JACQUES SAADE“, gefolgt von der „CMA CGM LOUVRE“ zwei Tage später. Sie gehören zu den größten und umweltfreundlichsten Schiffen, die derzeit auf den Weltmeeren unterwegs sind. Mit 400 Metern Länge und 62 Metern Breite bieten sie eine Kapazität von 23.000 TEU. Sie fahren alle unter französischer Flagge.

Nach diesen drei Anläufen liefen auch andere Schiffe der französischen Reederei die Jade an. Alle drei Mega-Carrier fahren auf dem Liniendienst FAL 1 der CMA CGM-Gruppe zwischen Asien und Europa. Ihre Route führt von Tianjin (China) über Busan (Südkorea), Shanghai (China), Singapur, Le Havre (Frankreich) über den JadeWeserPort nach Hamburg – und wieder zurück.

Eine weitere Besonderheit haben die Schwesterschiffe gemeinsam: Sie werden alle mit verflüssigtem Erdgas (LNG) betrieben. Der LNG-Antrieb reduziert nach Angaben der Reederei den Ausstoß von Schwefeloxiden und Feinstaub um 99 Prozent und den Ausstoß von Stickoxiden um bis zu 85 Prozent.

Der LNG-Antrieb ist nicht die einzige Lösung, die CMA CGM zur Reduzierung der Umweltbelastung durch den Schiffsbetrieb einsetzt. Die „CMA CGM JACQUES SAADE“ und ihre Schwesterschiffe wurden mit modernen Merkmalen wie intelligenten Systemen für das Belüftungsmanagement in Kühlcontainern, strömungsoptimierten Rümpfen und Becker Twisted Fins für eine höhere Energieeffizienz ausgestattet.

Gebaut wurden die Schiffe vom Hauptwerftbetrieb der Shanghaier Jiangnan Shipyard (Group) Co. Ltd. Insgesamt verfügt CMA CGM über neun dieser Schiffe. Bis Ende 2024 wird die Gruppe 44 Schiffe mit LNG-Antrieb in ihrer Flotte haben.

IMPRESSUM

TIEFGANG#14 | September 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,
Wolfgang Heumer
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