

TIEFGANG#15

STANDORT I

Willkommen im GVZ JadeWeserPort:
Rügenwalder Mühle verpackt vegane Lebensmittel
im Nordfrost Seehafen-Terminal. Seite 3

HAFEN

Der JadeWeserPort macht sich fit für die Zukunft:
automatisierter Containerumschlag, digitales Testfeld
und Bahn-Elektrifizierung. Seite 6

STANDORT II

Entspannte Lkw-Abfertigung: Die Spedition
Weets profitiert von zügigen und pünktlichen
Abläufen im JadeWeserPort. Seite 7

KEINE ZEIT FÜR GEZEITEN



FOTO: BJÖRN LÜBBE

Als einziger Tiefwasserhafen Deutschlands verfügt der JadeWeserPort Wilhelmshaven über einen zeitlich uneingeschränkten Zugang – die an- und ablegenden Schiffe müssen nicht auf Ebbe und Flut achten. Das spart allen Beteiligten jede Menge Zeit und Geld. Stets an ihrer Seite: die Assistenzschlepper der Reederei Boluda.

Selbst langjährige Hafenmitarbeiter können sich an diesem Bild nicht sattsehen: Ein gigantischer Containerfrachter erreicht nach langer Fahrt über die Weltmeere die Nordseeküste bei Wilhelmshaven und schickt sich an, an der Kaje des JadeWeserPort anzulegen. Gegenüber diesen bis zu 400 Meter langen, fast 60 Meter breiten und mehr als 65 Meter hohen Seeschiffen wirken die Assistenzschlepper, die zur Unterstützung bei jedem An- und Ablegemanöver dabei sind, fast winzig. Aber mit ihren kraftvollen Motoren und ihrer komplexen Technik brin-

gen sie auch die größten Schiffe sicher in die finale Position beziehungsweise auf ihren weiteren Weg.

Gesteuert werden die Kraftpakete von Menschen wie Ann-Kathrin Bruns. Seit rund zehn Jahren macht sie den Job, von dem sie schon vor Beginn ihres Nautik-Studiums wusste, dass er ihre Berufung werden würde.

Für den TIEFGANG durften wir Ann-Kathrin Bruns und ihre Crew während eines Manövers mit der

„Edith Maersk“ begleiten. Ihr Schiff an diesem Tag: die „RT Pioneer“. Gebaut im Jahr 1999, fährt sie unter der Flagge der Niederlande, des Heimatlandes der Reederei Boluda. Im JadeWeserPort herrscht Hochbetrieb; dicht an dicht liegen die Containerschiffe an der Kaje. Dann bekommt Ann-Kathrin Bruns das Kommando zur Abfahrt.

LESEN SIE DIE REPORTAGE ÜBER DIE ARBEIT DER CREW AUF DEN SEITEN 4 UND 5.



„Ich halte es nicht nur für eine gute Idee, sondern für unbedingt notwendig, dass sich die deutschen Häfen auf ihre Stärken besinnen und sich gemeinsam dem europäischen und internationalen Wettbewerb stellen, möglichst ohne sich gegenseitig Konkurrenz zu machen.“

Claudia Müller, Koordinatorin für maritime Wirtschaft und Tourismus der Bundesregierung

FOTO: ARNE JESCHAL

DREI FRAGEN AN . . .

*Claudia Müller, Koordinatorin
für maritime Wirtschaft und Tourismus*



FOTO: ARNE JESCHAL

Mit Ihrer Ernennung zur Koordinatorin der Bundesregierung für maritime Wirtschaft und Tourismus haben Sie angekündigt, die Branche auf ihrem Weg aus der Corona-Krise heraus hin zu Klimaneutralität und Nachhaltigkeit zu unterstützen. Was bedeutet das konkret für die Hafenwirtschaft?

Den Häfen kommt eine herausragende Rolle auf unserem gemeinsamen Weg zur Klimaneutralität zu. Sie werden noch mehr als jetzt zu Energiedrehscheiben, denn Deutschland wird trotz des massiven Ausbaus der erneuerbaren Energien Energieimportland bleiben. Gleichzeitig sorgen die Häfen auch selbst dafür, dass ihre Arbeitsprozesse klimafreundlicher und nachhaltiger werden.

Energieeffizienz und die Nutzung von erneuerbaren Energien sowie Landstromangebote während der Schiffs Liegezeiten machen auch einen Hafen selbst klimafreundlich.

Seit Jahren wird eine verstärkte Zusammenarbeit der Nordseehäfen vor allem beim Containerumschlag gefordert – gehen Sie da mit?

Als Koordinatorin ist es meine Aufgabe, verschiedene Ansätze zusammenzuführen und alle Akteure an einen Tisch zu bringen. Das gilt auch für das Thema Hafenkooperation. Zusammenarbeit ist nichts, was man verordnen kann.

Von einer erfolgreichen Zusammenarbeit können alle profitieren. Ich halte es deshalb nicht nur für eine gute Idee, sondern für unbedingt notwendig, dass sich die deutschen Häfen auf ihre Stärken besinnen und sich gemeinsam dem europäischen und internationalen Wettbewerb stellen, möglichst ohne sich gegenseitig Konkurrenz zu machen.

Die maritime Branche ist international. Auch Europa ist auf der Suche nach einer gemeinsamen maritimen Strategie. Wie kann die aussehen? Worüber sprechen Sie gerade mit der EU-Kommission?

Eine einheitliche maritime Strategie in Europa ist absolut wünschenswert, aber auch sehr schwer umzusetzen. Die Interessen der einzelnen Mitgliedsstaaten weichen voneinander ab, und die Zuständigkeiten für die maritimen Teilbranchen sind in der EU-Kommission auf verschiedene Generaldirektionen verteilt.

Eine große Leitlinie muss aber sein, dass wir in Europa einen fairen Wettbewerb realisieren. Nur wenn wir uns nicht unnötig Konkurrenz in Europa machen, können wir gemeinsam als Europäer im internationalen Wettbewerb bestehen. Hierzu gehört, dass europäische Vorschriften in den Mitgliedsstaaten gleich angewendet werden. Ich plane, im Mai nach Brüssel zu reisen. Ich kann Ihnen versichern, die Liste der Themen ist lang.

Claudia Müller, seit 2017 Mitglied des Bundestages für Bündnis 90/Die Grünen, ist Koordinatorin der Bundesregierung für maritime Wirtschaft und Tourismus.

Zudem ist die gebürtige Rostockerin unter anderem Mitglied des Verteidigungsausschusses. Vor ihrer politischen Karriere studierte die Mutter zweier Kinder internationale Betriebswirtschaftslehre an der Hochschule Stralsund und war von 2000 bis 2011 freiberuflich im Tourismusbereich tätig. Von Oktober 2012 bis Februar 2018 war Claudia Müller Landesvorsitzende des Landesverbandes Mecklenburg-Vorpommern von Bündnis 90/Die Grünen.



GLÜCKSGRIFF FÜR BOOMENDE PRODUKTLINE

Vegan ist in. Für Rügenwalder Mühle als Pionier und Marktführer in diesem Segment bedeutet dieser Trend zweistellige Wachstumsraten. Deshalb expandiert das Familienunternehmen aus Bad Zwischenahn auf dem Nordfrost Seehafen-Terminal im JadeWeserPort.



PHOTOS: AXEL BIEWER

Die Tiefzieh-Verpackungsmaschine arbeitet im Sekundentakt: Am laufenden Band formt der komplexe Apparat aus einer Folie jeweils zwölf aneinanderhängende Kunststoffschalen, in die im nächsten Arbeitsschritt jeweils zwei vegane Schnitzel gelegt werden. Dann fügt die Maschine das Schutzgas zu, das die Qualität der Schnitzel sichert, und verschließt den Zwölfer-Pack luftdicht mit einer Folie. Erst dann darf das Gebinde den Reinraum verlassen und durch eine Luftschiele in den Nachbarraum gleiten, wo die Schalen ebenfalls in Sekundenschnelle voneinander getrennt und in die Regalaufsteller für den Lebensmittelhandel gestapelt werden. Bis zu 5.000 einzelne Verpackungen werden so pro Stunde gefertigt.

„Läuft doch ganz ordentlich“, sagt Ronny Krüger mit norddeutschem Understatement. Er verantwortet bei Rügenwalder Mühle das Thema Verpackung und damit auch den jüngsten Standort des Familienunternehmens im JadeWeserPort. Auch Mark Bülow, Head of Supply Chain bei dem Lebensmittelhersteller, freut sich: „Im Nordfrost Seehafen-Terminal haben wir kurzfristig eine ideale Expansionsmöglichkeit für unsere boomende vegane Produktlinie gefunden.“

Rügenwalder Mühle war Ende 2014 der erste Markenartikel-Produzent, dessen Fleischalternativen deutschlandweit in den Supermärkten gelistet wurden, und ist längst Marktführer für veganen und vegetarischen Fleischersatz. „Hier zahlt sich das Verbrauchervertrauen in unsere seit 1834 entwickelte Kompetenz für gut schmeckende und hochwertige Produkte aus“, weiß Claudia Hauschild, Leiterin Unternehmenskommunikation und Nachhaltigkeit. Sowohl überzeugte Veganer als auch Flexitarier, also Menschen, die bewusst nur selten Fleisch essen, „möchten auf das gewohnte Geschmackserlebnis nicht verzichten“, so Hauschild. Das hat Konsequenzen, wie Mark Bülow berichtet: „Die Zuwachsraten in diesem Produktbereich liegen bei 30 bis 40 Prozent pro Jahr.“ Längst sind diese Mengen in der Zentrale nicht mehr zu bewältigen. „Allein unsere beiden Verpackungsstraßen hier auf dem JadeWeserPort können bis zu 140.000 Einheiten pro Woche verarbeiten“, betont Ronny Krüger.

Die Suche nach Expansionsmöglichkeiten erwies sich vor allem wegen des Wachstumstempos als Herausforderung. Dass der Wilhelmshavener Tiefkühllogistiker Nordfrost seinen neuen Standort im JadeWeserPort auf Zuwachs konzipiert hat, erwies sich für Rügenwalder Mühle als große Chance. Durch Zufall erfuhren die Rügenwalder-Fachleute von den Möglichkeiten an Deutschlands einzigem Tiefwasserhafen, der über den Umschlagbetrieb hinaus ein logistisch perfekt angeschlossenes Güterverkehrszentrum ist. „Das war wirklich ein Glücksgriff“, freut sich Mark Bülow über die schnelle und unkomplizierte Zusammenarbeit mit Nordfrost. Rügenwalder Mühle mietete zunächst einmal insgesamt 1.200 Quadratmeter Fläche in dem großen Komplex an.

Entscheidend war nicht nur die schnelle Realisierbarkeit. „Für uns war es genauso wichtig, mit einem Unternehmen zusammenzuarbeiten, das sich im Lebensmittelbereich bestens auskennt“, betont Ronny Krüger. So war es kein Problem, die angemieteten Betriebsstätten jeweils in einen Reinraum und einen Verpackungsraum zu teilen. „Man merkt eben, dass das Terminal auf die Lebensmittellogistik ausgelegt ist“, freuen sich beide. Auch die erforderlichen Temperaturen von 7 Grad Celsius im Reinraum und 12 Grad im Verpackungsraum waren kein Problem. „Dass sich unsere Anforderungen so schnell und so gut erfüllen lassen, hätten wir nicht gedacht“, sagen die beiden Verantwortlichen. Wenn es das Tempo auf der Verpackungsstraße zulässt, genießen sie auch den Blick auf die größten Containerschiffe der Welt direkt vor ihren Bürofenstern. „Das ist schon beeindruckend“, meint Ronny Krüger. „Am Zwischenahner Meer bekommt man so was nicht zu Gesicht.“

VORTEIL TIDEUNABHÄNGIGKEIT

Auch zwei Jahre nach Beginn der Pandemie fragen Menschen weltweit verstärkt physische Güter wie Sportartikel, Elektronikgeräte und Möbel nach. Der Transport dieser Güter über die Weltmeere ist lukrativ, führt aber auch zu einer Überlastung des gesamten Netzwerks. Etwa ein Zehntel aller Güter auf dem Seeweg befand sich Anfang des Jahres auf unbewegten Containerschiffen. Diese Schiffe sollten zwar fahren, stehen aber vor großen Häfen im Stau. Der JadeWeserPort profitiert davon, weil die Reederei CMA CGM wegen Engpässen an anderen Häfen eine Linie nach Wilhelmshaven verlegt hat.

Wie geht es weiter? Einmal angenommen, Omikron wäre die letzte Variante, die zu massiver Einschränkung des öffentlichen Lebens führt. Die Nachfrage würde tendenziell von physischen zurück zu immateriellen Gütern wie Urlaubsreisen, Theaterbesuchen und privaten Feiern rotieren. Die Anzahl der Frühbuchungen für den Sommerurlaub im Ausland ist im Vergleich zum Vorjahr bereits deutlich gestiegen. In den kommenden Jahren könnte im Umkehrschluss die enorme Nachfrage nach Transport im Containerschiff-Netzwerk wieder zurückgehen.

In dieser Zeit würden dann Containerschiffe vom Stapel laufen, die 2021 in großer Zahl geordert wurden. So beginnt ein neuer Zyklus mit niedrigen Frachtraten, der auch für Häfen ein schwieriges Umfeld bietet. Dem JadeWeserPort kommt hier zugute, dass der Kostendruck pro Container für Reedereien den Trend zu größeren Schiffen fortsetzen könnte. Gleiches folgt aus einer Dekarbonisierung der Schifffahrt, die eine Reduktion der Ausstöße von Treibhausgasen pro Container nötig macht. So könnte der JadeWeserPort von größeren Schiffen profitieren, die tideunabhängig einen deutschen Hafen ansteuern sollen.



FOTO: IFW

VINCENT STAMER

wissenschaftlicher Mitarbeiter
Kiel Institut für Weltwirtschaft (IfW Kiel)

FEINFÜHLIGE MANÖVER MIT EINEM KRAFTPAKET



FOTOS: BJÖRN LÜBBE

*Sie sind kräftig, geschickt, sensibel – und unverzichtbar:
Die Assistenzschlepper der Reederei Boluda bringen die größten
Containerschiffe der Welt sicher an die Kaje des JadeWeserPort.*

Das Kommando des Hafenslotsen ist kurz und präzise: „Innovation voll, Pioneer halb.“ Ann-Kathrin Bruns hat das längst kommen sehen. Schon 20 Minuten bevor die beiden Achterleinen der „Edith Maersk“ ins Wasser klatschten, hat die Kapitänin ihren Assistenzschlepper „RT Pioneer“ dicht unter das hoch aufragende Heck des riesigen Containerfrachters gesteuert, damit Matrose José da Silva die schwere Schlepptrosse an die Kollegen auf der „Edith Maersk“ übergeben kann. Jetzt beginnt das Manöver, das 397 Meter lange Schiff am Heck von der Kaje des JadeWeserPort zu ziehen. Mit einem schnellen Griff bringt die Schiffsführerin die drei kleinen Fahrthebel des Schleppers auf „halbe Fahrt“, gleichzeitig lenkt sie ihn mit kaum merklichen Drehungen, die sie an den Steuerelementen der drei Schottel-Antriebe vornimmt. Als die drei zusammen 5.100 Kilowatt starken Motoren auf Touren kommen, fühlt es sich auf der Brücke an, als spanne der Schlepper wie ein Hochleistungssportler seine Muskeln. Zeitgleich zieht das Schwester-schiff „RT Innovation“ mit voller Kraft voraus am Bug des Frachters. Im Zeitlupentempo hebt sich die schwere Schlepptrosse aus dem Wasser. „Läuft“, sagt Ann-Kathrin Bruns und lächelt entspannt.

Neben dem Ozeanriesen wirken die zwei baugleichen Assistenzschlepper zierlich. Steht man aber direkt vor ihnen, offenbaren sie ihre wahre Größe: Optisch bestehen sie nur aus Rumpf, Aufbau und der „Ridderinkhof-Winsch“ auf dem Achterdeck. „Das ist ein ganz

schöner Brummer“, sagt Maschinist Wilhelm Lohmann, der für die komplexe Technik an Bord verantwortlich ist. 32 Meter lang, 12 Meter breit, 6 Meter Tiefgang. Drei schnell laufende 16-Zylinder-Dieselmotoren mit jeweils 1.700 Kilowatt Leistung verleihen der 1999 in Dienst gestellten „RT Pioneer“ die Kraft für 80 Tonnen Pfahlzug – mehr als genug, um die „Edith Maersk“ in Bewegung zu bringen, die etwa 220.000 Tonnen Wasser verdrängt.

Containerriesen wie die „Edith Maersk“ sind für die paar Hundert Meter am Anfang und am Ende ihrer Reise auf Hilfe angewiesen. „Wir sorgen dafür, dass diese Giganten schnell und sicher an- und ablegen können“, sagt die Kapitänin. Der Einsatz heute wirkt von den Rahmenbedingungen her wie ein Routinejob. Über dem Jadebusen scheint die Sonne, es ist windstill, und kurz vor dem Höchststand des auflaufenden Wassers herrscht kaum noch Strömung an der Kaje des JadeWeserPort. „Wenn es ordentlich stürmt oder Wind gegen Strom herrscht, sieht das hier ganz anders aus“, sagt Lohmann. Dennoch konzentriert sich die dreiköpfige Crew auch dieses Mal mit allen Sinnen auf den Job. „Was wir hier machen, ist nicht ganz ungefährlich“, sagt Ann-Kathrin Bruns beiläufig. Selbst die 54 Millimeter starke Drahttrosse könne ohne Vorwarnung brechen, erläutert Lohmann; in Sekundenbruchteilen entladen sich gewaltige Kräfte. Während des Schleppmanövers darf niemand an Deck sein – auch José da Silva zieht sich in den Schiffsaufbau zurück, nachdem er die Leinenverbindung zur „Edith Maersk“ hergestellt hat.

Bei der Schlepparbeit zählen Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit. Maersk, Hapag-Lloyd, CMA CGM und die anderen Großreedereien, die regelmäßig den JadeWeserPort anlaufen, können sich auf die Boluda-Crews verlassen. Eine halbe Stunde vor der vereinbarten Zeit ist die „RT Pioneer“ in Position gegangen. „Man muss ein bisschen vorausdenken“, sagt Bruns. Zunächst hat sie den Frachter ein gutes Stück von der Kaje weggezogen, dann steuert die Kapitänin den Schlepper geschickt in die entstandene Lücke zwischen Bordwand und Kaimauer. „Wir müssen das Heck gleich herumziehen, damit die ‚Edith Maersk‘ drehen kann“, erläutert sie.

Im JadeWeserPort herrscht Hochbetrieb; dicht an dicht liegen die Containerschiffe an der Kaje. Im einzigen Tiefwasserhafen Deutschlands können Schiffe jederzeit anlegen, sie müssen nicht auf die Gezeiten achten, um immer genug Wasser unter dem Kiel zu haben. Kurzzeitig lässt die „Edith Maersk“ den eigenen Propeller mit halber Kraft laufen, um das Drehmanöver zu unterstützen. Das „Schraubenwasser“ drückt den Schlepper kurz aus der Kurslinie. Doch Kapitänin und Maschinist haben dieses Manöver schon geahnt, bevor der Lotse über Funk warnt: „Edith Maersk, Schraube halbe Kraft achteraus.“ Während Wilhelm Lohmann die Schlepptrosse im Auge behält

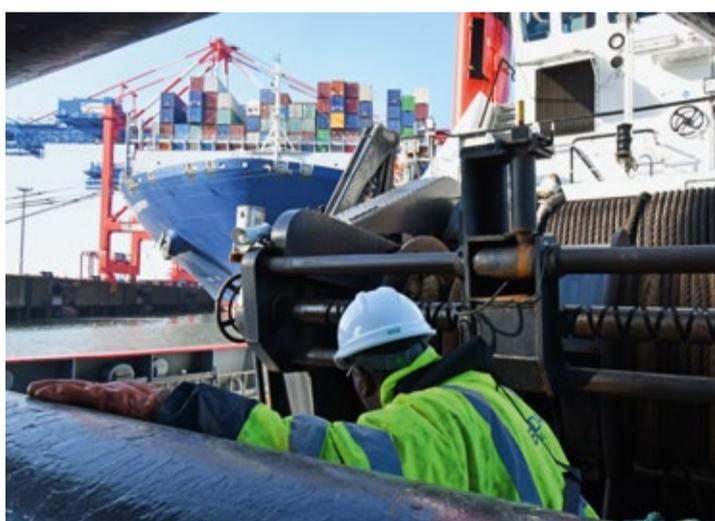
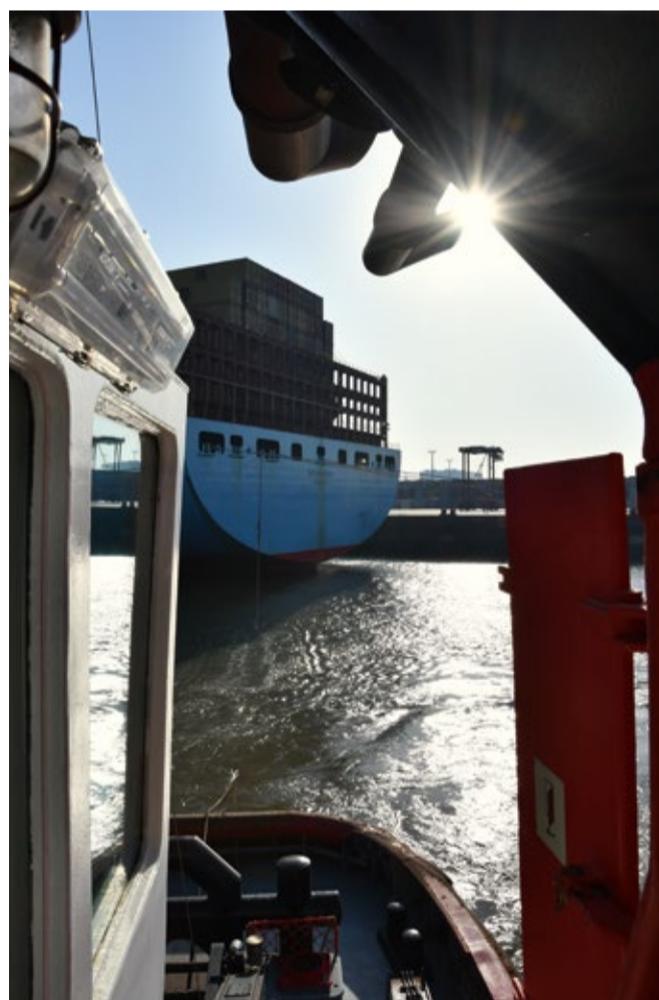
und sie jederzeit mit einem Griff zum Bremshebel lösen könnte, hantiert Ann-Kathrin Bruns geschickt mit den Fahrhebeln und den tellergroßen Steuerelementen. Der Schottel-Antrieb besteht aus drei jeweils um 360 Grad drehbaren Propellern unter dem Rumpf: „Damit kann man den Schlepper auf der Stelle drehen“, sagt sie. Ähnlich wie bei Wilhelm Lohmann spürt man auch bei ihr die Begeisterung für die Arbeit. Dass sie zur See fahren wollte, stand für die junge Frau schon beim Abitur fest. Nach einem Praktikum auf einem Containerschiff und noch vor dem Nautik-Studium fiel ihre Entscheidung: „Ich gehe auf einen Schlepper.“

Seit rund zehn Jahren macht sie den Job, und ohne Zweifel machen sie und ihre Crew ihn gut. Es dauert kaum 30 Minuten, dann haben die beiden Schlepper die „Edith Maersk“ gedreht. Mit geschickten Handgriffen löst José da Silva die Leinenverbindung zum Frachter. Die „RT Pioneer“ dreht ab. Dass sie gerade konzentriert Millionenwerte und Tausende Tonnen Stahl manövriert hat, merkt man der Crew nicht an. Entspannt genießen die drei die Ruhe im Schlepperhafen. Das Team ist 14 Tage einsatzbereit, dann folgen zwei Wochen Freiwache zu Hause. „In ein paar Stunden geht es weiter“, sagt Ann-Kathrin Bruns, und man merkt: Sie freut sich jetzt schon auf den Job.



Neben dem Ozeanriesen wirken die Assistenzschlepper zierlich.

Maersk, Hapag-Lloyd, CMA CGM und die anderen Großreedereien, die regelmäßig den JadeWeserPort anlaufen, können sich auf die Boluda-Crews verlassen.



DIE ZUKUNFT STARTET JETZT



*Automatisierung,
Elektrifizierung,
Digitalisierung:
Am JadeWeserPort
werden Zukunftsprojekte
vorangetrieben.*



Der JadeWeserPort wird unter Strom gesetzt: Bis Ende des Jahres werden die 4 Kilometer lange Zuführungsstrecke sowie die 16-gleisige Vorstellgruppe im JadeWeserPort elektrifiziert.

Die Eurogate-Gruppe hat für das Container Terminal Wilhelmshaven einen technischen Quantensprung eingeleitet. Der Hafendienstleister kündigte an, den Containerumschlag in den kommenden Jahren vom manuellen Betrieb auf ein automatisiertes System umzustellen. Das Automatisierungsvorhaben startete bereits im Januar, rund 150 Millionen Euro fließen in den kommenden drei Jahren in das Projekt.

Zunächst wird die vorhandene Infrastruktur ausgebaut: So werden die bestehenden acht Containerbrücken erhöht und noch unbefestigte Flächen im Norden des Terminals asphaltiert. Lieferung, Montage und Inbetriebnahme von zwei weiteren Containerbrücken sind

für 2023 vorgesehen. Bemerkenswert an diesen beiden Großgeräten: Sie sollen im Fernbetrieb (Remote Operation) gesteuert werden. Bereits 2024 will Eurogate in Wilhelmshaven dann den ersten technisch aufgewerteten Liegeplatz betriebsklar haben.

Im April startete zudem ein Forschungsvorhaben zur Einrichtung eines digitalen Testfeldes, bei dem Standard-Kamerasysteme in Häfen mit der speziellen Technologie OCR/Deep Learning verknüpft werden. Daraus ergeben sich diverse Erprobungsmöglichkeiten für Innovationen im Bereich Logistik 4.0 und im Verkehrsmanagement in den niedersächsischen Häfen. Teil-Testfelder, die durch ihr Zusammenwirken ein digitales, hafensübergreifendes Testfeld bilden, sollen in den Häfen Brake, Cuxhaven, Emden und im JadeWeserPort errichtet werden.

Durch das Zusammenspiel der diversen Kamerasysteme mit der OCR-Technologie entstehen Testmöglichkeiten, um die Datengenauigkeit und das Warenhandling im Schienenverkehr im Zusammenhang mit den Hafenprozessen zu optimieren. Im weiteren Projektverlauf können auch die Verkehrsträger Schiff und Straße eingebunden werden, um die gesamte Logistikkette darzustellen.

Das Forschungsvorhaben mit der Bezeichnung „RaDaR4.0“ ist ein Projekt der Verbundpartner Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG und Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG. Träger des Projekts ist der TÜV Rheinland; das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) fördert das Vorhaben aus dem Programm „Digitale Testfelder in Häfen (DigiTest)“ mit rund 2,5 Millionen Euro. Die Laufzeit endet Mitte 2024.

Auch die Elektrifizierung der 4 Kilometer langen Zuführungsstrecke und der 16-gleisigen Vorstellgruppe im JadeWeserPort steht an. Mit der Ausführungsplanung und dem Bau wurde das Unternehmen Rail Power Systems aus München beauftragt. Die Arbeiten für den circa 7 Millionen Euro teuren Ausbau der Infrastruktur zwischen dem Abzweig „Ölweiche“ und dem Hafen beginnen Mitte des Jahres und sollen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 abgeschlossen sein – gleichzeitig mit der Elektrifizierung der Hauptstrecke Oldenburg-Wilhelmshaven der Deutschen Bahn.

„Mit diesen Arbeiten wird die bahnseitige Infrastruktur von Deutschlands einzigem Container-Tiefwasserhafen komplettiert“, kommentiert Andreas Bullwinkel, Geschäftsführer der Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG, die den Auftrag vergeben hat. „Wir freuen uns, dass der Ausbau der gesamten Bahnstrecke zwischen Oldenburg und Wilhelmshaven damit zum Abschluss kommen wird.“

FOTO: JADEWESERPORT

„IMMER MEHR KUNDEN SCHWENKEN UM AUF DEN JADEWESERPORT“

*Für die Spedition Weets spielt
Wilhelmshaven eine immer
größere Rolle. Dazu trägt vor
allem die entspannte Lkw-
Abfertigung bei.*

„Die Abfertigung im JadeWeserPort läuft wesentlich unkomplizierter als in den anderen deutschen Seehäfen und den Westhäfen“, sagt Manfred Janßen, Abteilungsleiter Containerverkehre bei der mittelständischen Spedition Weets mit Hauptsitz in Emden. Sein Stellvertreter Ingo Ruben ergänzt: „Wir haben hier eine direkte Zufahrt von der Autobahn, für die Lkw-Fahrer gibt es genügend Parkplätze. Das Personal auf dem Terminal ist kompetent und hilft Fahrern wie Disponenten schnell, eine Lösung zu finden, wenn es doch mal Probleme geben sollte.“ Einig sind sich die beiden Kollegen besonders in einem Punkt: „Der Umgang im JadeWeserPort ist immer menschlich und sehr kollegial!“

Janßen und Ruben wissen, wovon sie sprechen. Für die Weets-Gruppe schicken sie täglich über 200 Lkw mit Containern auf die Straße, vorwiegend im Vor- und Nachlauf zu den Seehäfen. Somit haben sie natürlich gute Vergleichsmöglichkeiten. „Die Wege zu vielen Terminals sind ständig überlastet. Das macht die Anfahrt extrem zeitaufwendig“, beklagt Janßen. „Die Infrastruktur ist mit dem ständig steigenden Containeraufkommen einfach nicht mitgewachsen.“



*„Fahrerlose Lkw könnten
wir uns auch sehr gut im
JadeWeserPort vorstellen.“*

JAKOB WEETS
FIRMENGRÜNDER UND GESCHÄFTSFÜHRER



Schon frühzeitig hat sich Weets mit seinen heute rund 500 Beschäftigten zu einem vielseitigen Logistikdienstleister entwickelt, der auch auf die Bahn und auf Binnenschiffe setzt. Nachhaltigkeit spielt dabei eine große Rolle. „Wir versuchen, jeden Container im kombinierten Verkehr zu befördern“, betont Ruben. Das geht natürlich nicht immer, und so setzt die Spedition schon seit über fünf Jahren auch Lkw ein, die mit Bio-Flüssiggas (LNG) angetrieben werden.

Doch zurück zum JadeWeserPort: Weets hat täglich Lkw-Gestellungen mit Start und Ziel Wilhelmshaven. Für einen Großkunden aus dem Automotive-Bereich beispielsweise werden in einem perfekten Zusammenspiel auch die Bahnverbindungen genutzt. So erreichen Leercontainer Wilhelmshaven auf der Schiene, werden von den Weets-Fahrern per Lkw abgeholt und dem Kunden zugestellt. Nach der Beladung kommen sie als Vollcontainer zurück auf den JadeWeserPort-Bahnhof und reisen dann wieder auf der Schiene Richtung Empfänger.

„Der Fahrermangel ist für uns eine genauso große Herausforderung wie für andere Unternehmen der Branche auch“, berichtet Firmengründer und Geschäftsführer Jakob Weets. „Allerdings bilden wir seit über 20 Jahren eigene Fachkräfte aus – so können wir jedes Jahr zwei bis fünf Berufskraftfahrer und -fahrerinnen für uns gewinnen.“ Für dieses erfolgreiche Konzept hat Weets im Herbst 2020 von der Industrie- und Handelskammer für Ostfriesland und Papenburg das Siegel „Top Ausbildung“ erhalten.

Sollte es künftig doch einen Engpass beim Fahrpersonal geben, denkt Weets bereits weit voraus: Erst kürzlich hat die Spedition am Forschungsprojekt „Truckpilot“ für autonom fahrende Lkw auf einem Hamburger Terminalgelände teilgenommen. „Fahrerlose Lkw könnten wir uns auch sehr gut im JadeWeserPort vorstellen, vor allem auf dem Weg aus dem Logistikzentrum eines unserer Wilhelmshavener Großkunden auf das Terminal“, sagt Jakob Weets. „Die Teilnahme an dem Projekt war eine sehr gute Erfahrung für uns, übrigens auch für unsere Fahrer. Alles lief reibungslos ab.“

Mehr als künftige autonome Lkw beschäftigen die Containerexperten Janßen und Ruben freilich das Tagesgeschäft und die Situation in vielen Seehäfen. „Das fordert uns schon sehr“, betonen sie unisono. „Aber wir haben bereits bemerkt, dass immer mehr Kunden aufgrund der herausfordernden Situation auf anderen Terminals auf den JadeWeserPort umschwenken – sehr zu unserer Freude!“



*„Der Umgang im JadeWeserPort
ist immer menschlich
und sehr kollegial!“*

MANFRED JANSEN
ABTEILUNGSLEITER CONTAINERVERKEHRE



*„Wir haben hier eine direkte
Zufahrt von der Autobahn,
für die Lkw-Fahrer gibt es
genügend Parkplätze.“*

INGO RUBEN
STELLVERTRETENDER ABTEILUNGSLEITER
CONTAINERVERKEHRE

ENGERE TAKTUNG

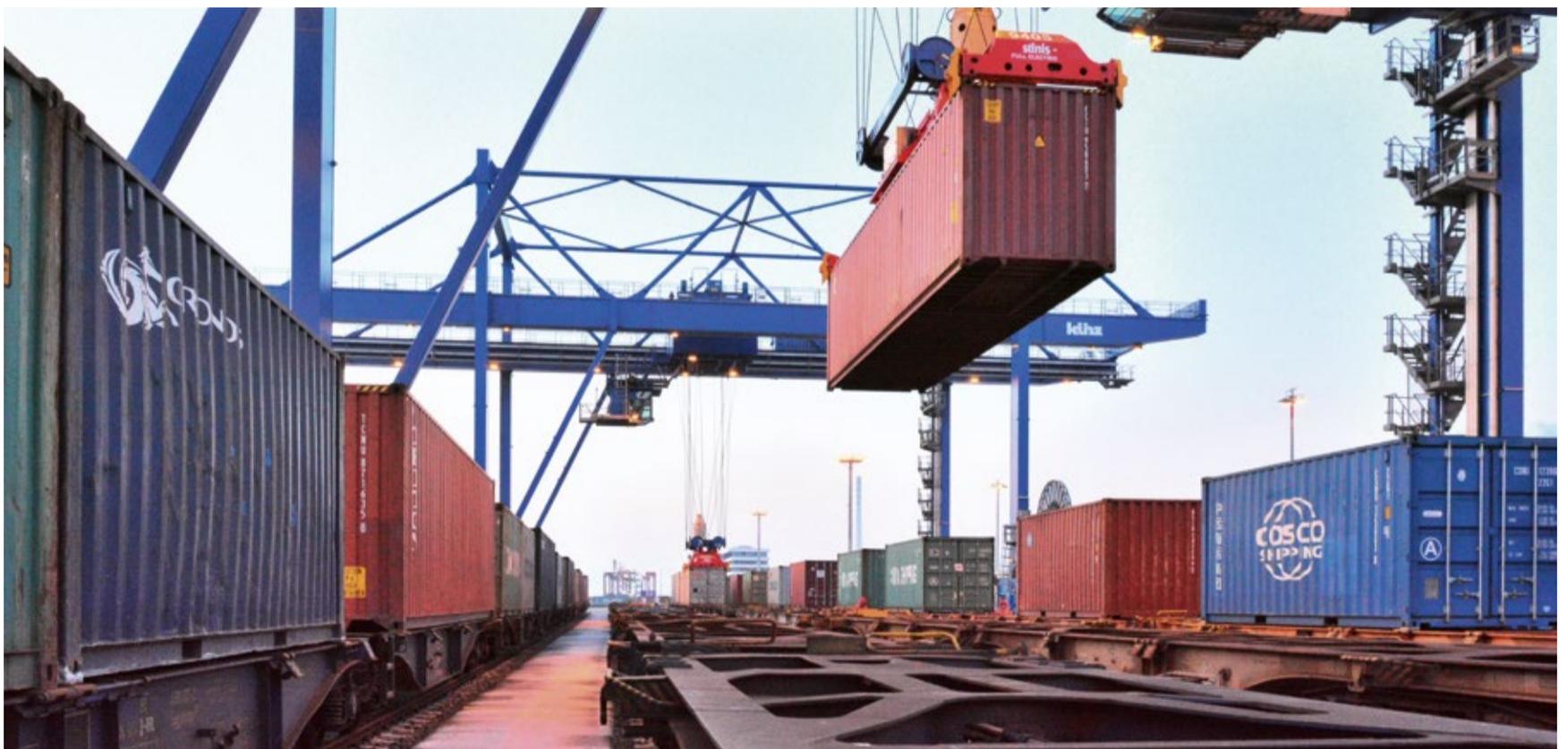
Der Bahnoperateur TFG Transfracht hat sein Angebot erweitert. Für den JadeWeserPort bedeutet das: mehr Verbindungen ins und aus dem Hinterland – und jede Menge Holz.

Das AlbatrosExpress-Zugnetzwerk wächst weiter: TFG Transfracht, eine Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn, hat auf den Relationen Erfurt und Großbeeren (Region Berlin/Brandenburg) das Angebot zu und von den deutschen Seehäfen ausgebaut. Kunden profitieren somit von flexibleren Transporten, denn durch die Umstellung der Verbindungen auf den zentralen Hub in Maschen werden künftig alle großen Ladestellen in Hamburg, Bremerhaven, Bremen und dem JadeWeserPort mit sechs Abfahrten angebunden. Gleichzeitig erhöht TFG Transfracht die Frequenzen zum JadeWeserPort von zwei auf vier Abfahrten pro Woche. In Großbeeren erweitert TFG das Angebot um einen zusätzlichen Rundlauf und bietet nun wöchentlich 13 Abfahrten zwischen Großbeeren und den deutschen Seehäfen.

Außerdem erhöht TFG Transfracht auf den Relationen Dortmund und Frankfurt am Main die wöchentlichen Frequenzen um je zwei Abfahrten und steigert die Kapazitäten in Richtung der deutschen Seehäfen – und somit auch zum JadeWeserPort. Die

neue Import-Abfahrt der insgesamt 15 Dortmund-Abfahrten erfolgt montags, die neue Export-Abfahrt dienstags. Auf Frankfurt stehen künftig 12 Abfahrten zur Verfügung, die neue Abfahrt im Import erfolgt donnerstags, die neue Export-Abfahrt sonntags.

Neu ist zudem eine Verbindung in den Süden Nordrhein-Westfalens. So transportiert TFG Transfracht seit Kurzem Kalamitätsholz aus Siegen-Wittgenstein zum JadeWeserPort. Jeder Zug besteht aus 22 Waggons mit insgesamt 44 Seecontainern je 40 Fuß. Der gesamte Zug hat eine Länge von 670 Metern inklusive Lokomotive und kommt montags mit leeren Containern an. Diese werden in Kreuztal bei Siegen zwischengelagert, während der Zug mit den befüllten Containern aus der Vorwoche beladen wird. Noch am selben Abend verlässt er das Terminal wieder Richtung Wilhelmshaven. Im Laufe der folgenden Tage werden die leeren Container per Lkw in die Wälder gebracht, dort mit Holz befüllt und anschließend mit dem nächsten Zug zum JadeWeserPort transportiert.



AKTUELLE NEWS AUS DER WELT DER CONTAINERSCHIFFFAHRT FINDEN SIE AUF WWW.MEHRCONTAINERFUERDEUTSCHLAND.DE

FOTO: JADEWESERPORT

IMPRESSUM

TIEFGANG#15 | Mai 2022



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