TIEFGANG#16

HAFEN

Grünes Licht für Hapag-Lloyd: Die EU-Kommission genehmigt die Beteiligung am Eurogate Container Terminal und am Rail Terminal Wilhelmshaven. Seite 3

STANDORT I

Keine Alternativen: Wie Unicon Logistics dank dem JadeWeserPort seine Kunden auch in Krisenzeiten zufriedenstellt. Seite 6

STANDORT II

In Wilhelmshaven fündig geworden: Flex Logistik Germany suchte Standort für seine weitere Expansionsstrategie. Seite 7

„EIN **TEIL** DER ZUKUNFT **DEUTSCHLANDS**“

RENDERING: P3 LOGISTIC PARKS

P3 Logistic Parks, ein Entwickler und langfristiger Eigentümer von Logistikimmobilien in Europa, will im Güterverkehrszentrum (GVZ) JadeWeserPort Wilhelmshaven rund 140.000 Quadratmeter Logistikfläche errichten. Die Fertigstellung des Projektes soll bis Anfang 2025 etappenweise erfolgen. Für P3 ist die Entwicklung eine Premiere: Es handelt sich um die erste Logistikimmobilie, die das Unternehmen an der Küste errichtet.

Der Sommer 2022 war für den JadeWeserPort nicht nur wegen des warmen Wetters ein besonders guter. Nachdem im Mai die EU-Kommission grünes Licht für den Einstieg von Hapag-Lloyd in den Tiefwasserhafen gegeben hatte, unterzeichnete Anfang Juni P3 Logistic Parks einen Erbbaurechtsvertrag für ein 21 Hektar großes Grundstück im Zentrum des GVZ.

Die Freude war auf allen Seiten groß: „Es ist für uns und den Standort schon eine große Auszeichnung, wenn sich ein so großer Entwickler wie P3 für das GVZ JadeWeserPort entscheidet“, befand seinerzeit Andreas Bullwinkel, Geschäftsführer der Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG.

Auch der damalige Wirtschaftsminister Niedersachsens Dr. Bernd Althusmann äußerte sich zu dem Deal: „Die anstehende Investition in rund 140.000 Quadratmeter vermietbare Logistikfläche durch einen der führenden Immobilienentwickler in Europa unterstreicht die internationale Bedeutung des JadeWeserPort und des maritimen Standorts Niedersachsen.“

In einem Hintergrundgespräch mit dem TIEFGANG erläutert P3 Logistic Parks-Geschäftsführer Sönke Kewitz die Entscheidung, in Wilhelmshaven zu investieren – und welche Vorteile zukünftige Mieter an der Jade erwarten dürfen.

LESEN SIE DAS INTERVIEW AUF DEN SEITEN 4 UND 5.

„Der JadeWeserPort ist ein Teil der Zukunft Deutschlands. Als einziger Tiefwasserhafen der Bundesrepublik bedient er eine stetig wachsende internationale Nachfrage und bietet Chancen, die weit über die bisherigen hinausgehen.“

Sönke Kewitz, Geschäftsführer von P3 Logistic Parks Deutschland

FOTO: ELFRIEDE LIEBENOW FOTOGRAFIE

DREI **FRAGEN** AN ...

Kuno Neumeier,
CEO der Logivest Gruppe

Das Flächenangebot für Logistikimmobilien in den urbanen Hotspots ist schon seit einigen Jahren hart umkämpft. Wie ist die Lage in den deutschen Häfen?

In den deutschen Häfen ist die Situation extrem angespannt. Nur rund 1,2 Millionen Quadratmeter der zwischen 2017 und 2021 in Deutschland neu gebauten 26 Millionen Quadratmeter Logistikfläche befinden sich innerhalb von Hafenflächen. Das entspricht gerade mal 4,6 Prozent. Erweitert man den Radius auf einen Kilometer, sind es immerhin 2,1 Millionen Quadratmeter. Basis der Ergebnisse ist eine Analyse, für die die Logivest Concept GmbH Logistikneubauten in 178 Häfen in den deutschen Top-Logistikregionen analysiert hat. Dabei handelte es sich um Binnen- und Seehäfen sowie um trimodale Güterverkehrszentren. Der geringe Neubau und der damit einhergehende Mangel an Logistikflächen in Deutschlands Häfen droht eine große Herausforderung für den Ausbau der trimodalen Logistik zu werden.

Beim Bau neuer Logistikimmobilien spielt der Nachhaltigkeitsaspekt eine zunehmend wichtige Rolle – vor allem, was den Kohlendioxidausstoß angeht. Können Häfen hier punkten?

Die trimodale Logistik, also die Verzahnung von Straße, Schiene und Schifffahrt, ist ein zentraler Baustein zum Erreichen einer nachhaltigen und den CO_2-Ausstoß minimierenden Logistik. Denn auch wenn die Containerschifffahrt hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf den Klimawandel oft in der Kritik steht, so ist sie dennoch deutlich effizienter als der Transport auf der Straße.

Laut Umweltbundesamt emittieren Containerschiffe mit Größen zwischen 3.000 und 8.000 TEU pro Tonnenkilometer etwa 17 Gramm CO_2, ein Lkw dagegen rund 68 Gramm pro Tonnenkilometer. Damit müssten Hafenflächen für Immobilieninvestoren, Projektentwickler und Logistiker eigentlich äußerst attraktiv sein. Bis dato beschränkt sich die Diskussion über nachhaltige Logistikimmobilien jedoch vor allem auf den Betrieb und den Bau von Immobilien. Die Auswirkungen des Transportes bei Andienung und Verteilung der Waren auf ESG-Kriterien spielen bisher eigentlich keine Rolle, weder bei der staatlichen Regulatorik noch bei den verschiedenen Zertifizierungssystemen der Immobilienbranche.

Wie bewerten Sie die Qualität der bestehenden Logistikflächen im GVZ JadeWeserPort sowie die Chancen einer möglichen Erweiterung?

Die Logistik wächst, und gerade im Hafengebiet werden dringend neue Flächen benötigt. Sehr viele Häfen in Deutschland verfügen über veraltete Immobilienbestände, die für moderne Logistiknutzungen praktisch nicht mehr in Frage kommen. Doch die gewachsenen Strukturen am Hafenstandort bieten viel Potenzial. Über eine Revitalisierung dieser Flächen könnte dies nachhaltig genutzt und ein umfangreiches Neubaupotenzial realisiert werden. Eine andere Möglichkeit besteht in der Schaffung neuer Flächen.

Der JadeWeserPort ist als einziger Tiefwasserhafen Deutschlands ein sehr gelungenes Beispiel für die erfolgreiche Realisierung neuer Hafenbereiche. Vor rund zehn Jahren handelte es sich um eines der größten Infrastrukturprojekte in Deutschland, das vor allem durch Aufschüttungen realisiert wurde. Inzwischen sind 110 Hektar im GVZ JadeWeserPort vergeben, die weiteren Flächen sind in der Verhandlung und/oder reserviert – und der Bedarf ist ungebrochen. Für die Region ist der Hafen zu einem wichtigen Wirtschaftsfaktor geworden, sodass Planungen für eine Erweiterung des Hafens durchaus sinnvoll sein können.

Kuno Neumeier ist CEO der Logivest Gruppe, die sich auf eine ganzheitliche Beratung und Vermarktung von Logistik- & Industrieimmobilien spezialisiert hat. Zudem ist er Sprecher des Themenkreises Logistikimmobilien der Bundesvereinigung Logistik (BVL) und engagiert sich als Experte in der DIN Koordinierungsstelle Logistik (KoLo) – Fokusthema Lithiumbatterien/Brandschutz.

FOTO: LOGIVEST

GRÜNES LICHT FÜR HAPAG-LLOYD

FOTO: JADEWESERPORT / BJÖRN LÜBBE

Die EU-Kommission hat der Großreederei Hapag-Lloyd die Beteiligung am Eurogate Container Terminal und am Rail Terminal Wilhelmshaven genehmigt.

Im September 2021 gehörte das Magazin TIEFGANG, Ausgabe #14, zu den ersten Medien, die über eine mögliche Beteiligung der Reederei Hapag-Lloyd an Deutschlands einzigem Container-Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven berichtet haben.

„Wir prüfen das“ – so zitierte TIEFGANG seinerzeit Rolf Habben Jansen, Vorsitzender des Vorstands der fünftgrößten Linienreederei der Welt. Kurz darauf meldete er Vollzug. Und mittlerweile hat auch die EU-Kommission die Beteiligung am JadeWeserPort Wilhelmshaven genehmigt. Damit hat die Reederei 30 Prozent der Anteile am Container Terminal Wilhelmshaven (CTW), die zuvor von der dänischen Reederei Maersk gehalten wurden, und 50 Prozent der Anteile am Rail Terminal Wilhelmshaven (RTW) übernommen. Der Terminalbetreiber Eurogate hält weiterhin die übrigen Anteile.

„Investitionen in strategische Assets entlang der Supply Chain sind ein wesentlicher Bestandteil der Strategie 2023 von Hapag-Lloyd“, begründet Habben Jansen den Einstieg. Die Beteiligung am JadeWeserPort werde Hapag-Lloyd helfen, seine Wettbewerbsposition insbesondere in den Fernostverkehren weiter zu verbessern und gleichzeitig die norddeutschen Häfen zu stärken.

Zum Zeitpunkt des Einstiegs seien die Transportkapazitäten knapp und die Frachtraten hoch gewesen, so Habben Jansen weiter. Das habe zu Mehreinnahmen in Milliardenhöhe geführt. Der Markt werde sich in einigen Jahren jedoch wieder normalisieren. „Daher müssen wir schon jetzt auf die Kosten achten und in Vermögenswerte investieren, wie wir es jetzt in Wilhelmshaven getan haben.“ Über den Kaufpreis haben die Parteien Stillschweigen vereinbart.

Thomas Eckelmann, Vorsitzender der Eurogate-Gruppengeschäftsführung, geht davon aus, dass „der Tiefwasserhafen Wilhelmshaven mit dem neuen Partner und Kunden Hapag-Lloyd nicht zuletzt aufgrund der Entwicklung zu immer größeren Containerschiffen in den kommenden Jahren eine sehr gute Wachstumsperspektive innerhalb der Eurogate-Terminals in Deutschland bekommt“.

Hintergrund: Ab Jahresmitte 2023 stoßen zwölf neue Großcontainerschiffe mit einer Kapazität von jeweils 23.500 TEU zur Hapag-Lloyd-Flotte. Und die wollen zuverlässig abgefertigt werden, wofür der JadeWeserPort beste Voraussetzungen bietet. Zudem verkürzt sich die Fahrtzeit aus Richtung Asien um einen Tag, wenn die Boxcarrier statt der Elbe die Jade ansteuern.

ZUSAMMENARBEIT IST DER SCHLÜSSEL

Was haben der JadeWeserPort und duisport gemeinsam? Einzigartige Alleinstellungsmerkmale und exzellente Zukunftsaussichten. Der JadeWeserPort als einziger Tiefwasserhafen Deutschlands kann jederzeit auch die größten Containerschiffe abfertigen und ist längst fest am Markt etabliert. Die jüngsten Wachstumsraten sind beeindruckend, die Beteiligung von Hapag-Lloyd wird das Geschäft weiter beflügeln.

In Duisburg befindet sich der größte Binnenhafen der Welt, der sich dank seiner exzellenten Anbindung an Rhein und Ruhr sowie an das Autobahn- und Schienennetz zu einem der wichtigsten Logistik-Hubs in Europa entwickelt hat. Mit dem Duisburg Gateway Terminal (DGT) entsteht zudem nicht nur das größte Containerterminal im europäischen Hinterland, es wird auch komplett klimaneutral betrieben werden. Wo früher Kohleberge lagen, können bald weitere 850.000 Standardcontainer pro Jahr umgeschlagen werden.

Wenn es jetzt noch gelingt, die Schieneninfrastruktur zwischen Wilhelmshaven und Duisburg weiter auszubauen, steht einer noch intensiveren Zusammenarbeit nichts mehr im Weg. Bereits heute verkehren gut ausgelastete Züge, mit Realisierung der Oldenburger Kurve, also dem Bau eines neuen Gleises am Bremer Hauptbahnhof, wäre noch viel mehr möglich. Dann hätten wir optimale Bedingungen, um den Eisenbahnbetrieb auf nachhaltige Beine zu stellen und den JadeWeserPort über die Drehscheibe Duisburg noch besser unmittelbar an das europäische Hinterland anzubinden.

Zusammenarbeit ist der Schlüssel zum Erfolg – erst recht angesichts der zahlreichen Krisen, die wir zu bewältigen haben. Wir werden daher alles tun, um die wirtschaftlichen Verbindungen zwischen dem JadeWeserPort und duisport nachhaltig weiter zu stärken.

FOTO: DUISPORT/OLIVER TJADEN

MARKUS BANGEN

Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG

„EIN **TEIL** DER ZUKUNFT **DEUTSCHLANDS**“

Der Logistikimmobilien-Entwickler P3 Logistic Parks errichtet eine insgesamt 140.000 Quadratmeter große Logistikfläche im Güterverkehrszentrum (GVZ) JadeWeserPort. Das Projekt mit seinen drei großen Hallen soll etappenweise bis Anfang 2025 fertiggestellt werden. Im Hintergrundgespräch erklärt Sönke Kewitz, Geschäftsführer von P3 Logistic Parks Deutschland, seine Ambitionen an der Jade.

Ein Blick auf die Landkarte auf Ihrer Website zeigt: P3 Logistic Parks geht zum ersten Mal in Deutschland, wenn nicht sogar in Europa, direkt an die Küste. Wie kam es zu der Entscheidung, hier zu investieren?
Der JadeWeserPort ist ein Teil der Zukunft Deutschlands. Als einziger Tiefwasserhafen der Bundesrepublik bedient er eine stetig wachsende internationale Nachfrage und bietet Chancen, die weit über die bisherigen hinausgehen. Große Reedereien ordern zunehmend Schiffe mit großem Tiefgang, die hier tideunabhängig problemlos anlegen können und durch die direkte Anbindung auch Anschluss an Straße und Schiene finden. Hier möchten wir dabei sein.

Was sind Ihre Ziele am Standort Wilhelmshaven?
Wir von P3 möchten ein sinnvolles Glied in dieser trimodalen Kette sein. Deshalb tragen wir zum stetig steigenden Güterumschlag im Hafen bei und ermöglichen es den Händlern, die Lücke zu schließen, die vor dem Weitertransport entsteht. Als Zwischenstation können die Waren in unserer Logistikimmobilie problemlos umgeladen, gelagert und verpackt werden – unabhängig davon, ob sie für den Weitertransport ins In- oder Ausland bestimmt sind.

Wie wurden Sie auf die freie Fläche aufmerksam?
Die Vermittlung der Fläche erfolgte durch den Dienstleister für Gewerbeimmobilien CBRE Deutschland.

Wie schwer ist es generell in Deutschland, neue freie Flächen und vor allem auch die Genehmigungen für den Bau von Logistikanlagen auf diesen Flächen zu bekommen?
Es ist kein Geheimnis, dass die Nachfrage nach verfügbaren Flächen derzeit größer ist als das Angebot. Eine unserer Prioritäten, die spekulative Erschließung von Grundstücken, gestaltet sich daher immer schwieriger. Das liegt leider nicht zuletzt an den immer komplexeren Genehmigungsverfahren. Die Logistik wird in diesem Zusammenhang zunehmend in eine Schublade gesteckt.

Können Sie das bitte näher erläutern?
Es heißt doch immer: Eine Entscheidung gegen die Ansiedlung von Logistik ist immer auch eine Entscheidung gegen die Ansiedlung von Industrie. Denn schlussendlich sei diese der Motor unserer Wirtschaft. Leider dominiert im Genehmigungsverfahren immer noch der Tunnelblick, während die Gesamtsicht vernachlässigt wird. Die enge Zusammenarbeit mit dem Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing sowie der Stadt war daher auch bei diesem Projekt von größter Bedeutung, und die Ansiedlung wurde nur durch deren kooperatives Vorgehen möglich.

P3 LOGISTIC PARKS DEUTSCHLAND

Das Unternehmen ist ein langfristiger Eigentümer und Entwickler von europäischen Logistikimmobilien mit rund 7,1 Millionen Quadratmetern vermietbarer Fläche und einer so genannten Landbank (eigener Flächenvorrat) von 1,6 Millionen Quadratmetern für weitere Entwicklungen. Seit mehr als zwei Jahrzehnten investiert und entwickelt das Unternehmen auf den europäischen Märkten und ist inzwischen in elf Ländern aktiv. Mit Hauptsitz in Prag, beschäftigt P3 mehr als 240 Mitarbeiter in elf Büros in wichtigen europäischen Städten. Die Kunden aus unterschiedlichsten Branchen werden von der Standortwahl über die Genehmigung, Beschaffung und Konstruktion der Logistikimmobilien hinaus bis zum Property Management unterstützt. P3 befindet sich vollständig im Besitz der Government of Singapore Investment Corporation (GIC).
Weitere Informationen im Web: www.p3parks.com

Sie sagen, die Erschließung ist spekulativ – wie gestaltet sich die Vermarktung, haben Interessenten noch Chancen?
Wir befinden uns derzeit in ersten Gesprächen, aber insgesamt noch in der Vorgenehmigungsphase des Bauprojektes. In der Regel beginnen wir mit der Vermarktung nach Erteilung der Baugenehmigung, um den potenziellen Mietern konkrete Daten und Fakten an die Hand zu geben, mit denen sie genau planen können. Es gibt also durchaus noch Chancen für Interessenten.

Wie legen Sie die Anlage aus?
Generell wurden die betroffenen Flächen im JadeWeserPort in enger Zusammenarbeit mit der Vermarktungsgesellschaft geplant, sodass die Immobilie optimal hafenaffin gestaltet ist. Dazu gehört auch, dass schutzbedürftige Zollgüter unter Berücksichtigung besonderer baulicher Anforderungen in einer der Hallen untergebracht werden können. Darüber hinaus werden großflächige Photovoltaikanlagen installiert, sodass alle Dachflächen ökologisch genutzt werden können. Auf diese Weise deckt die Immobilie auch ein breites Spektrum an möglichen Mietern ab, um einen gesunden Branchenmix für die Region zu ermöglichen.

Eine der Hallen erhält größere Tore für sperrige Frachtgüter – welche möglichen Dimensionen können die Kolli haben?
Die Tore werden die Maße von fünf mal fünf Metern haben. Eine Besonderheit dabei ist, dass sie ebenerdig sind und auch von der Seite angefahren werden können. Das bedeutet, dass große, seitlich gelagerte Güter, wie beispielsweise Schiffsschrauben, problemlos ein- und ausgelagert werden können.

„Uns war es wichtig, dass vom kleinen Mittelständler bis zum Global Player alle einen Platz finden und das in Deutschland einzigartige Angebot des Hafens nutzen können.“

SÖNKE KEWITZ,
GESCHÄFTSFÜHRER P3 LOGISTIC PARKS
DEUTSCHLAND

P3 entwickelt 140.000 Quadratmeter Logistikfläche im JadeWeserPort, die Fertigstellung ist bis zum Jahr 2025 geplant

Haben Sie dabei auch noch andere spezielle Güter im Blick, wie beispielsweise Windkraftanlagen?
Wir haben hier noch keine expliziten Güter im Auge. Für potenzielle Mieter sind die Hallen jedoch so ausgelegt, dass auch besonders große Kolli gelagert werden können. Diese profitieren von der direkten Anbindung des Grundstücks an die A29 und natürlich an den Hafen zum Transport von und nach Übersee.

Drei Hallen sind im Bau. Denken Sie bei der Vermarktung eher an Groß- oder an mehrere Einzelmieter und wie viele von ihnen wären alternativ möglich?
Hier gibt es viel Raum für Flexibilität. Die Logistikimmobilie bietet Platz für maximal 17 Mieter. Uns war es wichtig, dass vom kleinen Mittelständler bis zum Global Player alle einen Platz finden und das in Deutschland einzigartige Angebot des Hafens nutzen können.

Wäre nach Fertigstellung auch ein Verkauf der Anlage eine Option für Sie?
Wir investieren immer langfristig in unsere Immobilien. Deshalb planen wir, die von uns entwickelten Objekte stets in unserem Portfolio zu halten. Dabei verwalten wir alle unsere Logistikimmobilien selbst und stellen jeweils einen Property Manager, der bei auftretenden Problemen sowie bei der Kostenoptimierung hilft und bei allen Fragen einen direkten Draht zu uns herstellt.

Vielen Dank für das Gespräch!

FOTO: ELFRIEDE LIEBENOW, RENDERING: P3 LOGISTIC PARKS

„KEINE **ALTERNATIVEN** ZUM **JADEWESERPORT**“

Unicon Logistics hat sich in wenigen Jahren zu einem Spezialisten für das Handling von Amazon-Produkten entwickelt. Dabei spielt der Tiefwasserhafen eine wichtige Rolle.

Cornelia Mielitz, Head of Sales bei Unicon Logistics FOTO: UNICON/MIELITZ

„Unser Hauptgeschäft ist der Import aus Asien“, berichtet Cornelia Mielitz, Head of Sales bei Unicon Logistics mit Hauptsitz in Bremen. „Vor rund sieben Jahren haben wir uns zudem das Amazon-Business erschlossen. Aus kleinsten Anfängen heraus gelten wir mittlerweile als einer der größten Pre-FBA-Logistiker und bieten auch FBM an.“

Zum Hintergrund: Pre-FBA steht für „Fulfilment by Amazon“. Bei diesem Prozess werden produzierte oder eingekaufte und für den Verkauf auf Amazon bestimmte Waren zunächst zu einem Lager des Pre-FBA Dienstleisters, also zum Beispiel Unicon Logistics, gesendet. Hier wird die Ware geprüft, anhand der Amazon-Kriterien aufbereitet und für den Weiterversand an das Amazon-Lager fertig gemacht. FBM, Fulfilment by Merchant, bedeutet „Versand durch den Händler“. Händler können ihre Produkte auf allen Marktplätzen von Amazon präsentieren, müssen sich aber um den Versand selbst kümmern – oder Unicon Logistics damit beauftragen.

Das klingt kompliziert, aber: „Den für unsere Kunden besten Weg auszuwählen und mögliche Hindernisse auszuräumen, ist unsere tägliche Dienstleistung, die wir mit Leidenschaft erfüllen“, so Mielitz weiter. Sie hat die Erfahrung gemacht, dass „Kunden möglichst mit bürokratischem Kleinkram in Ruhe gelassen werden wollen. Am Ende wollen sie lediglich von uns hören: ‚Aufgabe erledigt, was können wir noch für Sie tun?‘“

Das ist eine ganze Menge, wie der Blick auf die Website von Unicon Logistics zeigt. Checklisten, Ablaufpläne und vor allem ein umfangreicher Fragen-und-Antwort-Katalog machen die starke Kundenorientierung des Logistikdienstleisters deutlich. Vor knapp 20 Jahren gründeten Hans-Hermann Otto und Rainer Westendorf das Unternehmen – Letzterer drückte übrigens mit Andreas Bullwinkel, dem Geschäftsführer der Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG, die Schulbank. „Das hat sicher auch dazu beigetragen, dass wir frühzeitig den Blick auf die Möglichkeiten des JadeWeserPort gerichtet haben“, schmunzelt Sales-Chefin Mielitz.

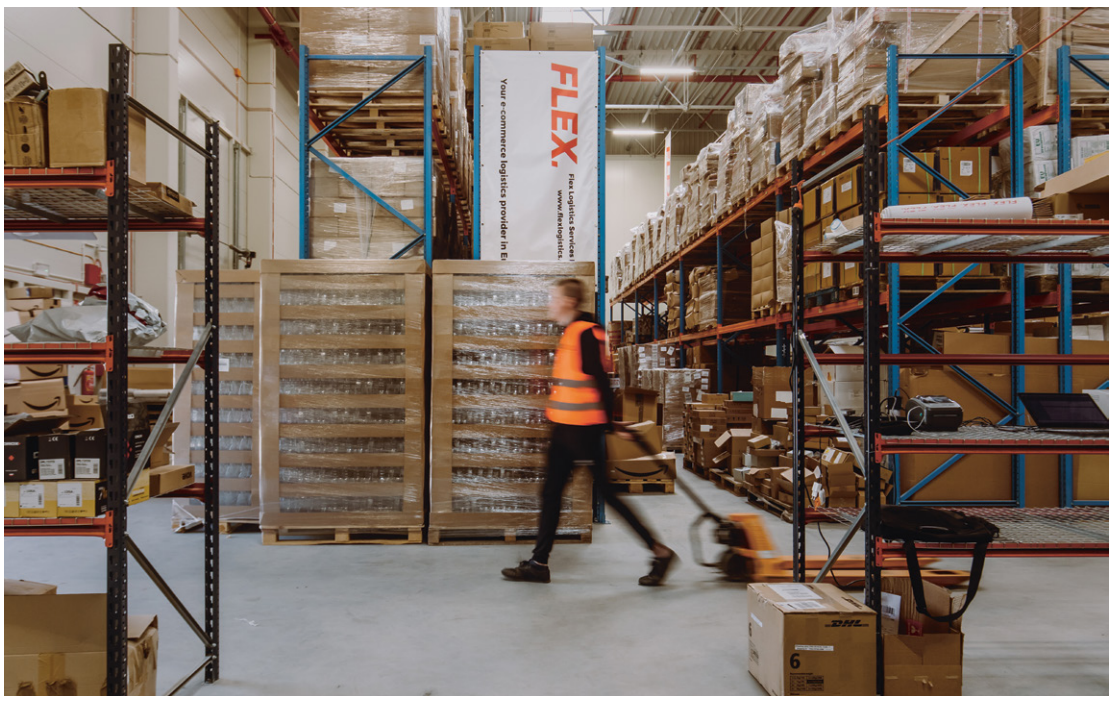
Derzeit sind es pro Woche mindestens 30 Container, die über See im Tiefwasserhafen für Unicon Logistics eintreffen. An Bord sind nicht nur Amazon-Waren, sondern „durch die Bank weg normale Handelsgüter, aber auch ‚Spezialitäten‘ wie Wolle und Garne, Komponenten für die Solarindustrie oder Textilien aus der Türkei“. Mit der Abfertigung ist Unicon Logistics sehr zufrieden, „auch die Zusammenarbeit mit den Behörden, wie beispielsweise mit dem Zoll, läuft gut“, freut sich Mielitz.

Zu einem „echten Verkaufsschlager“ hat sich der neue CGX-Dienst, eine Hapag-Lloyd-Expressverbindung vom chinesischen Shenzhen direkt nach Wilhelmshaven, für Unicon Logistics entwickelt. Leider kann das Unternehmen seinen Kunden aber auch die Verspätungen der regulären Loops über chinesische Häfen nicht ersparen. Gestörte Lieferketten sind die Folge. Hinzu kommen die immer noch langen Wartezeiten für die Containerschiffe vor den verstopften europäischen Häfen. „Es ist nach wie vor schlimm. Viele Alternativen können auch wir nicht anbieten – außer der Routung über den JadeWeserPort.“

Und weil es trotz der weltweiten Herausforderungen in der Logistik- und Schifffahrtswelt für Unicon Logistics so gut läuft, schiebt Cornelia Mielitz noch einen kleinen Wunsch hinterher: „Der JadeWeserPort sollte darüber nachdenken, zumindest teilweise eine Spätschicht zu fahren. Dann würde es hier sicher noch ein kleines bisschen schneller gehen.“

„FAST ZUFÄLLIG AUF WILHELMSHAVEN GESTOSSEN“

Mit Flex Logistik Germany hat sich ein weiterer Amazon-Fulfilment-Logistikdienstleister in Wilhelmshaven niedergelassen, der aber auch für andere Online-Händler aktiv ist. Über die Rolle des JadeWeserPort in der weiteren Expansionsstrategie.



Flex Logistik bietet E-Commerce-Dienstleistungen wie die Lagerung, den Versand, die Bearbeitung von Retouren oder auch die Zollabfertigung an.

FOTOS: FLEX LOGISTIK

„Wir waren fast ein Jahr lang auf der Suche nach einer geeigneten Lagerfläche in Deutschland, zunächst in der Nähe der Containerhäfen in Hamburg und Bremerhaven“, berichtet Luke Peda, Managing Director und Gründungsgesellschafter von Flex Logistik Germany. „Mit wenig Erfolg, denn die Angebote waren zumeist stark überteuert. Zudem wurden uns entweder noch nicht existierende Lagerhallen in einem frühen Entwicklungsstadium oder aber sehr alte Objekte, die keinen aktuellen Anforderungen entsprechen, angeboten.“

„Fast zufällig“ sei er dann auf den JadeWeserPort in Wilhelmshaven gestoßen – „den einzigen Tiefwasser-Containerhafen in der Nähe zu Bremerhaven und Hamburg.“ Und so kam es, dass Flex Logistik im Sommer 2022 eine Fläche von 1.500 Quadratmetern im Komplex Atlantic One angemietet hat. Damit ist die Multi-User-Halle jetzt zu einem Großteil belegt.

Hintergrund: Flex Logistik betreibt derzeit neben Lagern in Deutschland auch Standorte in Polen, weitere in Europa sollen folgen. Hier bietet das Unternehmen E-Commerce-Dienstleistungen wie die Lagerung, den Versand, die Bearbeitung von Retouren oder auch die Zollabfertigung an. „Dabei arbeiten wir nur mit Auftragnehmern wie Speditionen, Zollagenten oder Kurierunternehmen zusammen, die Lösungen liefern, anstatt Probleme und Verzögerungen bei der Lieferung beispielsweise an die Amazon-Versandzentren in der EU zu verursachen“, betont Luke Peda. „Wir wissen, dass Zeit Geld ist und schätzen die Zeit unserer Kunden über alles.“

Flex Logistik empfängt die Produkte, wie es der Firmenname schon ausdrückt, Flexibel in Seecontainern, auf Paletten oder als Kurierboxen. Anschließend werden sie je nach Bedarf und Kundenanforderung gebündelt, verpackt („Polybagging“) oder nach Sets zusammengestellt („Kitting“). So gehen jeden Monat Tausende Lieferungen, vom Einzelkarton bis hin zum vollen 40-Fuß-Highcube-Container, unter anderem in den Amazon-Versand und an Fulfilment-Zentren beispielsweise in Deutschland, Frankreich, Italien, Spanien, Polen, Tschechien oder Großbritannien.

Luke Peda wünscht sich, dass der JadeWeserPort unter den Spediteuren in aller Welt noch viel bekannter wird, „da gibt es noch viel zu tun“. Ein „erster kleiner Schritt“ wäre es, dass Wilhelmshaven in jedem Angebot von Spediteuren aufgeführt wird, wenn diese eine Anfrage für eine Containerverschiffung nach Europa erhalten. Außerdem müsse die Lagerfläche im Atlantic One vergrößert werden, um viele neue kleine und mittlere Logistikunternehmen für Wilhelmshaven zu begeistern: „Die Lagerflächen sollten in flexiblen Größen verfügbar sein, bevor die Unternehmen kommen.“

HAFEN TRIFFT **FESTLAND**

Am 31. August fand die Veranstaltungsreihe „Hafen trifft Festland“ ihre Fortsetzung in Duisburg. Gemeinsam mit unseren Gästen passierten wir auf der MS RheinPoesie die eindrucksvolle Kulisse der Umschlagsanlagen der duisport - Duisburger Hafen AG. Im Mittelpunkt der Diskussionen standen die Transportketten zwischen Wilhelmshaven und Duisburg, Europas größtem Binnenhafen. An dieser Stelle bedanken wir uns bei allen Beteiligten für die konstruktive Diskussion mit vielen neuen Ideen und die gute neue Wilhelmshaven-Stimmung!

„Der JadeWeserPort birgt erhebliches Potenzial und ist ein essenzieller Standort für das Netzwerk von duisport. Die Nachfrage nach dieser neuen Relation ist enorm. Nach der fertiggestellten Elektrifizierung wird es keine Argumente mehr gegen Wilhelmshaven geben. Dort herrschen perfekte Rahmenbedingungen.“

MARKUS BANGEN
VORSTANDSVORSITZENDER
DUISBURGER HAFEN AG

„Zusätzliche Kapazitäten in den Seehäfen sind für Verlader immer hilfreich. Die Ganzzugverkehre von und nach Wilhelmshaven funktionieren äußerst zuverlässig. Ich bin sehr zuversichtlich, dass der Hafen in Zukunft noch deutlich an Bedeutung gewinnen wird.“

STEFAN MEYER
HEAD OF INTERMODAL
GERMANY
KÜHNE + NAGEL

„Mit der Beteiligung in Wilhelmshaven verfolgen wir langfristige strategische Ziele. Wir sind gekommen, um zu bleiben und wollen uns aktiv in die Entwicklung des Standorts einbringen.“

MIRJA NIBBE
MANAGING DIRECTOR
AREA GERMANY & CENTRAL
EUROPE
HAPAG-LLOYD

„Aktuell bieten wir zwischen dem JadeWeserPort und duisport vier Frequenzen die Woche an – mit Perspektive auf fünf oder sechs im Frühjahr 2023. Die Herausforderung besteht für uns in der Herstellung paariger Verkehre. Aber auch die werden wir meistern.“

CHRISTOPH HOLTKEMPER
GESCHÄFTSFÜHRER
ROLAND UMSCHLAG

„Die Steigerung des Automatisierungsgrades zur Schaffung weiterer Kapazitäten steht bei uns ganz oben auf der Agenda. Dafür investieren wir unter anderem in zwei neue Brücken und in die Erhöhung der bestehenden.“

JÖRN KAMRAD
LEITER VERTRIEB
EUROGATE

FOTOS: DANIEL KOEBE

IMPRESSUM

TIEFGANG#16 | Dezember 2022

JADEWESERPORT
WILHELMSHAVEN

Herausgeber
Container Terminal Wilhelmshaven
JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG
Pazifik 1
D-26388 Wilhelmshaven
Tel.: +49 (0) 44 21 - 4 09 80-0
Fax: +49 (0) 44 21 - 4 09 80-88
info@jadeweserport.de

Geschäftsführer: Andreas Bullwinkel

Sitz: Wilhelmshaven
HRA 130829 Amtsgericht Oldenburg

Realisierung
DVV Media Group GmbH
Heidenkampsweg 73–79, D-20097 Hamburg

Projektleitung & Redaktion: Ingo Neuling
Redaktionelle Mitarbeit: Behrend Oldenburg
Design: Andreas Gothsch

Tel.: +49 (0) 40 - 23714-01
Fax: +49 (0) 40 - 23714-309
E-Mail: info@dvvmedia.com
Internet: www.dvvmedia.com

Druck: hofmann druck, Nürnberg