TIEFGANG#17

STANDORT

Drei Fragen an Richard Winter von JLL: Wie bleibt der Hafen-Standort Deutschland für Logistiker langfristig attraktiv? **Seite 2**

LINIEN

Schiffe von Hapag-Lloyd und den „THE Alliance"-Partnern laufen erstmals regulär den JadeWeserPort an. **Seite 3**

TERMINAL

Die acht Brücken des Container Terminals Wilhelmshaven werden um jeweils 11 Meter erhöht – eine technische Meisterleistung. **Seite 6**

BAHN FREI FÜR **MEHR CONTAINER**

FOTOS: JADEWESERPORT/THORBEN GEIGER

Willkommen auf der Überholspur: Nachdem die Flächen im Güterverkehrszentrum (GVZ) JadeWeserPort Wilhelmshaven immer mehr in den Fokus von Unternehmen und internationalen Immobilienentwicklern gerückt sind, steht seit Jahresbeginn auch eine elektrifizierte Schienenanbindung für Gütertransporte in das Hinterland zur Verfügung. Zusammen mit der Beteiligung von Hapag-Lloyd am Rail Terminal Wilhelmshaven sind die Weichen für weiteres Wachstum an der Jade somit gestellt.

Der JadeWeserPort feierte im Dezember 2022 einen weiteren Meilenstein in seiner nunmehr über 10-jährigen Geschichte. Genau im Zeitplan und pünktlich zum Fahrplanwechsel der Deutschen Bahn wurden die Arbeiten zur Elektrifizierung der bahnseitigen Infrastruktur von Deutschlands einzigem Container-Tiefwasserhafen fertiggestellt. Das Großprojekt wurde von der Europäischen Union als Bestandteil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) kofinanziert.

Parallel zur Elektrifizierung der Hauptstrecke Oldenburg – Wilhelmshaven wurden 4 Kilometer Zuführungsgleis und die 16-gleisige Vorstellgruppe des Hafens unter Strom gestellt und offiziell in Betrieb genommen. Damit sind die Ausbaumaßnahmen an der Hinterlandanbindung des JadeWeserPort per Bahn vollständig abgeschlossen und die Strecke ist für die Abwicklung der weiteren Gütertransporte optimal gerüstet. Mit dem Startschuss in das neue Zeitalter haben zahlreiche Bahn-Operateure ihre Verbindungen nach Wilhelmshaven erweitert bzw. den Hafen erstmals in ihre Streckennetze aufgenommen. Das Ergebnis: Allein im 1. Quartal 2023 konnten rund 200 Züge mehr abgefertigt werden als noch im Vorjahreszeitraum.

LESEN SIE MEHR ZU DEN NEUEN HINTERLANDVERBINDUNGEN AUF DEN SEITEN 4 UND 5.

„Mit Wilhelmshaven können unsere Kunden einen zuverlässigen Fahrplan und schnellere Transitzeiten erwarten, sodass sie mehr Sicherheit in der Planung ihrer Lieferketten erhalten."

Andreas Buetfering, Senior Director Sales Far East, Hapag-Lloyd AG

FOTO: HAPAG-LLOYD AG

DREI **FRAGEN** AN …

Richard Winter ist Regional Manager Hamburg, Hannover bei JLL, einem global agierenden Dienstleistungs-, Beratungs-, Investment-Management-Unternehmen im Immobilienbereich.

Herr Winter, was braucht es aus der Sicht der Logistikimmobilienbranche, damit der Hafen-Standort Deutschland für Logistiker langfristig attraktiv bleibt?

Industrieunternehmen und Logistikdienstleister überdenken derzeit vor dem Hintergrund der internationalen Verwerfungen ihre bestehenden Lieferketten, um sie resilienter aufzustellen. Dabei zeigt sich: Die Akteure agieren flexibler und ortsunabhängiger als gedacht. Das Problem in Deutschland ist jedoch, dass es keine klare Perspektive gibt, wie der Seegüter- und vor allem der Containerumschlag zukünftig als Ganzes organisiert werden soll. Wo wird in Zukunft der Großteil an Containern aus aller Welt ankommen? In Hamburg oder doch am JadeWeserPort? Das ist meiner Meinung nach alles andere als klar. Hinzu kommt die starke Konkurrenz durch die Häfen in Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen. Sie könnte viele Unternehmen veranlassen, ihre Logistikhubs auch in die Beneluxländer zu verlegen.

Um den Standort Deutschland zu stärken, plädiere ich daher klar für eine Kooperation der norddeutschen Seehäfen, in der jeder seine jeweiligen Stärken ausspielen kann. Und wenn ich ‚in Zukunft' sage, dann meine ich ‚in naher Zukunft'. Die Gespräche über eine Hafenkooperation laufen ja bereits seit einiger Zeit. Sie müssen jetzt dringend zu einem Abschluss gebracht werden.

Wie können die beteiligten Akteure von einer Hafenkooperation profitieren?

Eine Kooperation bietet im Grunde für alle Seiten Vorteile. Wilhelmshaven kann die Vorteile seines Tiefwasserhafens einbringen – und auch davon profitieren. Als Hamburgs Stärke sehe ich insbesondere die grünen Industrien, die importierte Rohstoffe und Vorprodukte veredeln beziehungsweise weiterverarbeiten. In Bremen und Bremerhaven liegen die Kompetenzen insbesondere beim Automobilumschlag. Eine im Kern so eindeutige Aufteilung eröffnet Industrieunternehmen und Logistikdienstleistern klare Perspektiven und somit mehr Planungssicherheit für Investitionen.

Welche Standort-Vorteile bietet der JadeWeserPort?

Das Image des JadeWeserPort hat bei Industrieunternehmen und Logistikdienstleistern im vergangenen Jahr einen erheblichen Schub erfahren. Wir haben viele Anfragen von Unternehmen, etwa aus der Pharma-, der Automobil- und der Lebensmittelbranche, die sich für den Standort Wilhelmshaven interessieren. Auch Immobilien-Investoren haben ihn verstärkt ins Visier genommen. Das hat seine Gründe: Zum einen bietet der Tiefwasserhafen sowohl für Logistiker als auch für Reedereien Sicherheit. Auch die größten Containerschiffe können hier jederzeit und ohne Rücksicht auf die Gezeiten anlegen – selbst dann, wenn sie voll beladen sind. Nicht zuletzt für den Aufbau resilienter Lieferketten ist das ein großer Vorteil.

Außerdem spricht für den JadeWeserPort, dass perspektivisch noch sehr viele Flächen freigegeben werden können. Aber – Stichwort Perspektive – auch hier mahne ich zur Eile. Der Freigabeprozess darf sich nicht über viele Jahre oder gar Jahrzehnte strecken. Dass die Hinterlandanbindung jetzt vollständig elektrifiziert ist, ist ein entscheidender Pluspunkt. Notwendig ist aus meiner Sicht, dass in Wilhelmshaven auch die Feederverkehre schnell weiter ausgebaut werden.

FOTO: JJL

DAS NEUE **TOR** NACH **NORDEUROPA**

Seit dem Fahrplanwechsel im April laufen Großcontainerschiffe von Hapag-Lloyd und den „THE Alliance“-Partnerreedereien erstmals regulär den JadeWeserPort an.

FOTO: HAPAG-LLOYD AG

Wilhelmshaven wird damit zum Start- und Zielpunkt des Fernostdienstes „FE2“, der an der Jade statt wie zuvor an der Elbe seinen östlichsten europäischen Hafen erreicht und hier dreht. Ein wichtiges Argument für Hapag-Lloyd für diese Entscheidung ist die Zuverlässigkeit des Terminals auch in Zeiten, zu denen die Abfertigung in vielen anderen Häfen aus organisatorischen und Kapazitätsgründen ins Stocken gerät (mehr dazu im nebenstehenden Editorial). Ein weiterer Punkt für die Aufnahme in den Fahrplan: Hapag-Lloyd ist zu 30 Prozent am Container Terminal Wilhelmshaven (CTW) und mit 50 Prozent am Rail Terminal Wilhelmshaven (RTW) beteiligt.

Die derzeit fünftgrößte Containerreederei der Welt verspricht sich vom Wechsel an die Jade eine größere Fahrplantreue. Zudem bestehen gute Feederverbindungen von und nach Skandinavien sowie zu den baltischen Staaten. Die Hinterlandverkehre auf Schiene und Straße sind ebenfalls gut etabliert.

Wie Hapag-Lloyd seinen Kunden mitteilt, ist der „FE2“-Dienst der einzige im „THE Alliance“-Fahrplan, der einen Direktservice von Nansha in China nach Europa anbietet. Über das Drehkreuz Singapur werden zudem die wichtigen Märkte Ozeaniens und Südostasiens eingebunden, ebenso Afrika über den marokkanischen Hafen Tanger.

Die wöchentliche Rotation umfasst Busan in Korea sowie Shanghai, Ningbo, Yantian und Nansha in China. Weiter geht es über Singapur und Marokko nach Le Havre und Southampton bis nach Wilhelmshaven. Auf der westgehenden Ausreise steht außerdem noch Rotterdam auf dem Fahrplan.

Für die Megaboxer im „FE2“-Netzwerk spielt der JadeWeserPort seine Vorteile als Deutschlands einziger Tiefwasserhafen voll aus. Ideal für Hapag-Lloyd, denn die Reederei stockt ihre Flotte derzeit mit zwölf 23.500-TEU-Neubauten auf. Das neue Flaggschiff aus dieser Serie, die „Berlin Express“, soll am 2. Oktober getauft werden.

Bei den Neubauten handelt es sich um die ersten Einheiten von Hapag-Lloyd, die von Anfang an als Dual-Fuel-Schiffe ausgerüstet werden – sie lassen sich sowohl mit herkömmlichem Treibstoff als auch mit dem deutlich umweltfreundlicheren Flüssigerdgas (Liquified Natural Gas, kurz LNG) betreiben. LNG kann dabei sowohl für den Betrieb der Hauptmaschine als auch für die Hilfsmaschinen und Kessel eingesetzt werden.

Das sorgt für besondere technische Herausforderungen an Bord: So beträgt die Lagertemperatur von LNG im Tank beispielsweise ungefähr minus 160 Grad. Für den Betrieb der Maschinen muss das LNG verdampft werden, für die Hauptmaschine ist zudem ein hoher Druck von 300 bar erforderlich. Bei einer Länge von rund 400 und einer Breite von 61 Metern passen auf die Schiffe maximal 23.660 Container.

DER JADEWESERPORT ETABLIERT SICH

Neben Investitionen in unser Team und in die Flotte sind Beteiligungen an für uns relevante Objekte entlang der Lieferkette ein wesentlicher Bestandteil unserer Strategie. So haben wir uns im Rahmen dessen – unter anderem neben der Beteiligung an der italienischen Logistik-Gruppe Spinelli oder dem ägyptischen Transhipment-Hafen Damietta – bereits 2021 im JadeWeserPort engagiert.

Sicherheit und Flexibilität in der Lieferkette sind zwei entscheidende Voraussetzungen für einen erfolgreichen Logistikbetrieb. Auf dem dynamischen und wettbewerbsintensiven globalen Markt müssen Unternehmen in der Lage sein, sich schnell an veränderte Bedingungen anzupassen. Wir freuen uns, dass der JadeWeserPort mit dem neuen „THE Alliance“-Fahrplan für 2023 nun einen festen Platz als regulärer Anlaufhafen für den „FE2“-Service in Deutschland hat. Dieser neue Gateway bleibt auch in Zeiten der Überlastung in Betrieb und bietet eine alternative und wettbewerbsfähige Route zum Hamburger Hafen für den Warentransport aus und nach Asien.

Mit Wilhelmshaven können unsere Kunden einen zuverlässigen Fahrplan und schnellere Transitzeiten erwarten, sodass sie mehr Sicherheit in der Planung ihrer Lieferkette erhalten.

Auch die geografische Lage ist für einen effizienten Warentransport entscheidend. Wilhelmshaven liegt sehr günstig und ist ohne lange Revierfahrt schnell zu erreichen.

Unser „FE2“-Service ist der einzige Dienst im „THEA“-Netzwerk, der Nansha in China anläuft. Wir bieten eine One-Loop-Verbindung zu allen wichtigen Märkten in Asien und Europa, mit kurzen Transitzeiten von und zu den koreanischen und zentralchinesischen Märkten und einem Mehrwert für Spezial- und Kühlfracht. Über das asiatische Drehkreuz Singapur verbindet dieser Dienst die Märkte Ozeaniens und Südostasiens.

Wir werden alles dafür tun, dass unsere Kunden Wilhelmshaven als Top-Produkt wahrnehmen.

FOTO: HAPAG-LLOYD AG

ANDREAS BUETFERING

Senior Director Sales Far East, Hapag-Lloyd AG

VON **WILHELMSHAVEN** INS **HINTERLAND**

Nächster Halt: JadeWeserPort! So heißt es ab sofort für viele Güterzüge. Fast zeitgleich zur Eröffnung der elektrifizierten Schienenanbindung ins Hinterland gaben verschiedene große Bahn-Operateure neue Verbindungen von und zu Deutschlands einzigem Tiefwasserhafen bekannt.

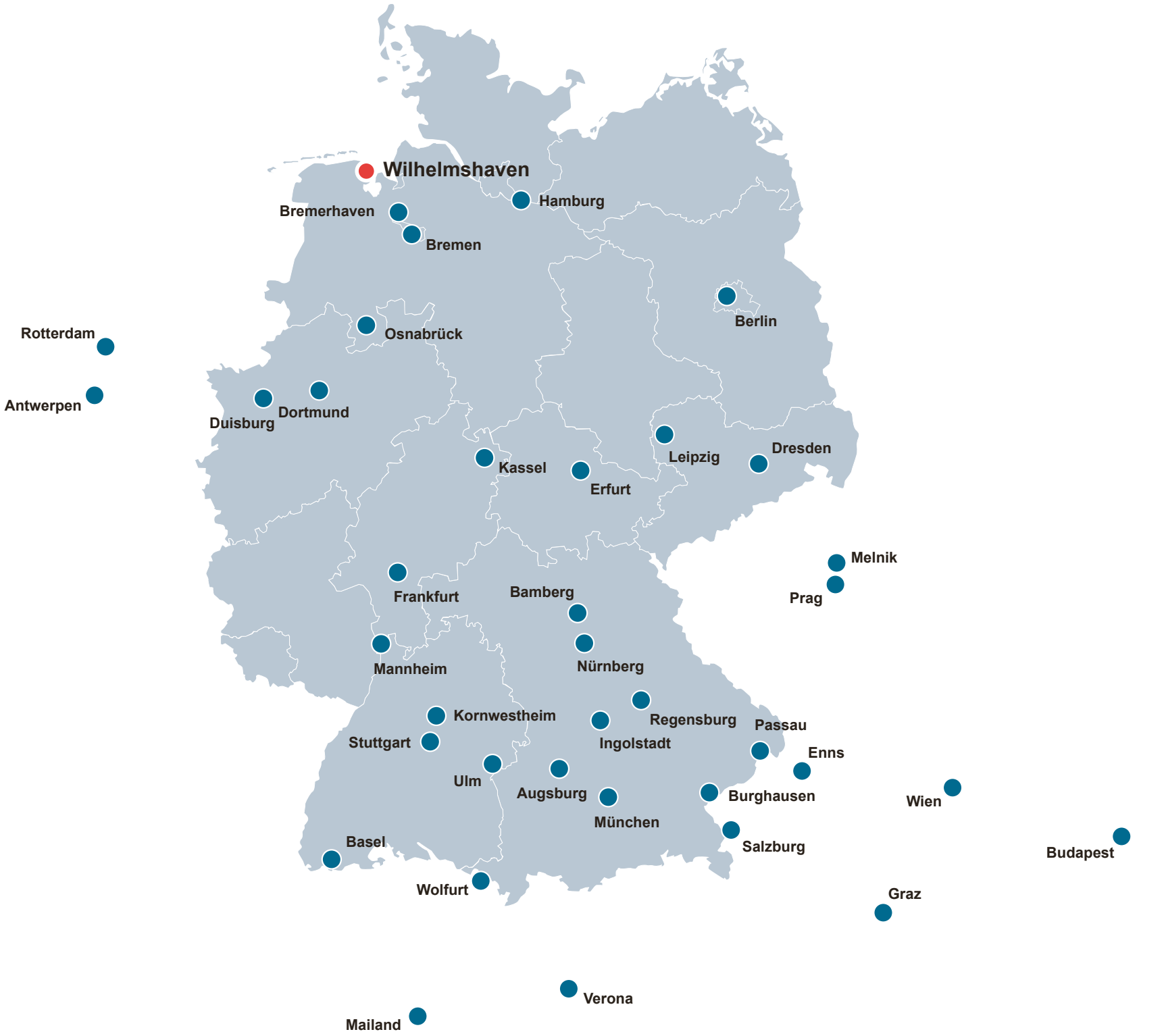
Andreas Bullwinkel, Geschäftsführer der Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG, blickte anlässlich der Eröffnung der elektrifizierten Bahntrasse positiv in die Zukunft: „Wir gehen davon aus, dass sich der Anteil der Bahnverkehre zukünftig erhöhen wird." Und er sollte recht behalten:

- Schon Mitte Januar startete TX Logistik neue Hinterlandverbindungen mit jeweils einem Rundlauf pro Woche zwischen dem JadeWeserPort und den Bahnterminals in Nürnberg und Kornwestheim. Zielort in Nürnberg ist der Tricon Container-Terminal und in Kornwestheim der Duss Kombiterminal, der als Drehscheibe für den Raum Stuttgart/Ludwigsburg fungiert.

- Auch Eurogate Intermodal hat das Eurogate Container Terminal in Wilhelmshaven in sein Netzwerk aufgenommen. Das Unternehmen bietet wöchentliche Direktverbindungen zwischen Wilhelmshaven und Duisburg, München, Nürnberg sowie Kornwestheim. Zeitnah sollen mit Ulm, Mannheim und Frankfurt/Main weitere Destinationen bedient werden.

- Einen wöchentlichen Service zwischen dem Duisburg Intermodal Terminal und Wilhelmshaven startete der Duisburg-Wilhelmshaven-Shuttle. Im zweiten Quartal ist eine Erhöhung der Frequenz auf zwei Rundläufe pro Woche geplant.

Damit bedienen Stand April 2023 nunmehr insgesamt zehn Operateure den JadeWeserPort über die Schiene. Und dass das Ende des Wachstums damit erreicht ist, darf angesichts der rasanten Entwicklung in den letzten Monaten bezweifelt werden.



Eurogate Intermodal
Augsburg
Budapest
Duisburg
Frankfurt a. M.
Kornwestheim
Mailand
Mannheim
München
Nürnberg
Ulm
Verona

NECOSS
Bremen
Hamburg

ROLAND Spedition
Enns-Hafen
Graz Süd
Hamburg
Wien

Spedition Weets
Ingolstadt
Kassel

ROLAND Umschlag
Antwerpen
Bremerhaven
Duisburg
Dortmund
Hamburg
Mannheim
Rotterdam
Stuttgart

Metrans
Prag

TX Logistik
Frankfurt a. M.
Kornwestheim
Nürnberg
Mannheim
München
Ulm

Rail Cargo Group
Melnik

DIT/Contargo
Duisburg

TFG Transfracht
Augsburg
Bamberg
Basel
Berlin
Burghausen
Dortmund
Dresden
Enns
Erfurt
Frankfurt a. M.
Graz
Kornwestheim
Leipzig
Mannheim
München
Nürnberg
Osnabrück
Passau
Regensburg
Salzburg
Stuttgart
Ulm
Verona
Wien
Wolfurt

NOCH **HÖHER** HINAUS

Als der JadeWeserPort vor über einem Jahrzehnt in Betrieb ging, zählten seine acht Containerbrücken zu den größten der Welt. Jetzt werden sie erhöht, außerdem kommen zwei neue hinzu.

Die Arbeiten an den Containerbrücken erforderten schweres Gerät und maximale Präzision – selbst für erfahrene Ingenieure eine echte Herausforderung.

FOTOS: JADEWESERPORT/BJÖRN LÜBBE

Tiefwasserhafen = große Schiffe = hohe Containerbrücken. Das war seinerzeit die Gleichung der Hafenplaner des JadeWeserPort. Doch was niemand für denkbar hielt, ist mittlerweile eingetreten: Die Megacarrier haben Stellplatzkapazitäten von über 24.000 Boxen erreicht und wurden damit nicht nur immer länger, breiter und tiefer – sondern auch höher. Mit den absehbaren Anläufen der neuen Großcontainerschiffe des „FE2"-Fernostdienstes stellt sich der Hafenbetreiber Eurogate auf die neue Realität ein und passt die Brücken entsprechend an die neuen Frachter an.

„Die Brücken haben alle noch reichlich Lebenszeit vor sich", sagt Ralf Kraul, Technik-Koordinator bei Eurogate am Container Terminal Wilhelmshaven (CTW). „Aber bei Hochwasser ist es heute zwischen Ausleger und der obersten Containerreihe an Bord der größten Schiffe schon eng." Deshalb war es an der Zeit, sie fit für die Zukunft zu machen – und zwar für drei zusätzliche Lagen Container. In Metern ausgedrückt: Der Brückenfahrer, direkt am Ausleger, arbeitete bislang in einer Höhe von 45 Metern, jetzt sind es 56 Meter.

Mitte Februar hat der niederländische Kran- und Hebetechnikspezialist Kalmar die beiden Brücken 01 und 02 paarweise höhergelegt. Dazu wurde jedes der vier Stahlbeine einer Brücke sorgfältig durchtrennt, damit ein vorgefertigtes, elf Meter langes Zwischenstück eingesetzt werden konnte. Eine Hydraulikpresse musste die fast 2000 Tonnen schwere Brücke entsprechend anheben. „Außerdem haben wir natürlich alle Kabel, die Treppen und den Aufzugsschacht verlängert", so Kraul.

Die Umbauarbeiten erfolgten nicht direkt an der Kaikante, sondern auf einem extra eingerichteten Montageplatz auf dem Terminal, um den normalen Umschlagbetrieb nicht zu stören. Mit Hilfe eines Schwerlast-Transportsystems haben die Brücken ihre ursprüngliche Position wieder eingenommen. Jetzt kommen nach und nach die übrigen Containerbrücken, ebenfalls paarweise, für die gleiche Operation an die Reihe, die jeweils rund 16 Wochen dauert.

Beruhigend für die Reeder – und den Terminalbetreiber: Die Länge der Ausleger muss nicht angepasst werden, sie reichen mit ihren 69 Metern locker aus, um 25 Containerreihen an Bord abzudecken. Breitere Schiffe sind in den kommenden Jahren nicht in Sicht.

Doch damit nicht genug: Eurogate hat zwei komplett neue Containerbrücken bestellt. Allerdings nicht wie die bestehenden beim chinesischen Hersteller ZPMC, sondern bei Liebherr in Irland. Im Frühjahr 2024 sollen sie die ersten Boxen an Land stellen, zeitgleich mit den dann komplett erhöhten acht älteren Brücken.

Als erstes Schiff der neuen „FE2“-Rotation wird die „ONE Tribute“ Ende Mai in Wilhelmshaven erwartet. Voraussichtlich Anfang Juni folgt mit der „Al Zubara“ der erste Megaboxer von Hapag-Lloyd. Das sagen die Hafen- und Reedereikunden.

DIE **VORFREUDE** STEIGT

ABSOLUTE **DASEINSBERECHTIGUNG**

„Wilhelmshaven hat gerade nach dem Schiffsstau der vergangenen zwei Jahre seine absolute Daseinsberechtigung. Er bringt Entlastung und bedient das Hinterland mit immer mehr Bahnanbindungen. Zum Beispiel mit einer Bahnverbindung nach Duisburg als Alternative zum Niedrigwasser auf dem Rhein. Ein weiterer wichtiger Punkt in Zeiten, in denen wir alle den Kostendruck spüren: Wilhelmshaven hat sich inzwischen zu einer günstigen Alternative für unsere Kunden entwickelt. Als Area werden wir alles daran setzen, dass unsere Kunden Wilhelmshaven als Top-Produkt erfahren.“

JOERG SONNE,
MANAGING DIRECTOR
OF HAPAG-LLOYD’S AREA
GERMANY & CENTRAL EUROPE

INTENSIVE **NUTZUNG**

„Geodis nutzt sehr intensiv den FE2-Service von Hapag-Lloyd und seinen Allianzpartnern. Wir begrüßen die neue Ausrichtung von Hapag-Lloyd nach Wilhelmshaven sehr, da wir uns durch die Umstellung des FE2 eine erhöhte Fahrplantreue erhoffen. Dadurch rechnen wir und unsere Kunden mit kalkulierbareren Kosten und einem zuverlässigeren Warenfluss, zum Beispiel um erhöhte Lagerbestände wieder reduzieren zu können.“

CHRISTIAN ERNST,
GEODIS, HEAD OF TRADE
ASIA & IPBC – EUR WESTBOUND

ATTRAKTIVITÄT NIMMT WEITER ZU

„Wilhelmshaven spielt für uns schon seit Jahren zunehmend eine Rolle. Die Attraktivität dieses Hafens nimmt für uns nun weiter zu durch die Verbesserung der Hinterlandanbindung und die Zunahme der Dienste, die Wilhelmshaven anlaufen. Gerade auch als Ausweichmöglichkeit zur Risikosteuerung, da in Hamburg ja limitierte Ressourcen verfügbar sind und die ein oder anderen Störgeräusche häufiger werden. Wir sind seit vier bis fünf Jahren mit einem kleineren Share in Wilhelmshaven aktiv. Das werden wir nun aber deutlich ausbauen – zumindest für unsere Waren nach Bremen.“

PHILLIP AHREND,
TCHIBO,
HEAD OF INBOUND LOGISTICS

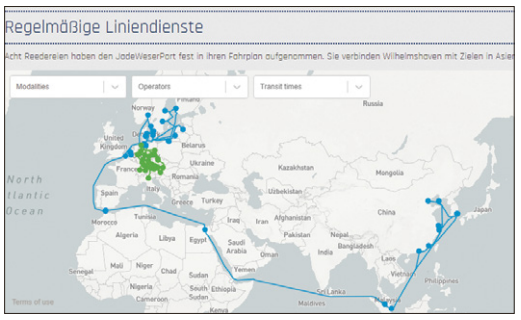
SCHNELLE LAUFZEITEN

„Für Wilhelmshaven spricht, dass es ein gezeitenunabhängiger und ausbaufähiger Hafen mit einer wachsenden Hinterlandabdeckung und einer schnellen Umschlaggeschwindigkeit ist. Für den FE2-Dienst erhoffe ich mir schnelle Laufzeiten nach Singapore und Busan. Gleichzeitig wäre ein schnellerer Dienst nach Shanghai wünschenswert, um gegenüber den anderen Allianzen mitzuhalten.“

MAREK SOMMER,
CARGO-PARTNER GMBH,
DIRECTOR TRADE MANAGEMENT
EXPORT EUROPE

MEHR CONTAINER
FÜR DEUTSCHLAND

Auf der Website mehrcontainerfuerdeutschland.de gibt es viele spannende Artikel rund um die Containerschifffahrt und aktuelle Berichte zu Themen aus der Hafenwirtschaft. Insgesamt sind es inzwischen rund 800 Beiträge – und jede Woche kommen weitere dazu. Regelmäßiges Reinschauen lohnt sich!



MEHR **ÜBERBLICK**

Seit Februar 2022 ist es ganz einfach, sich alle Transportangebote per Seeschiff und Bahn ab Wilhelmshaven übersichtlich geordnet anzeigen zu lassen. Der auf der Website des JadeWeserPort implementierte Routescanner sortiert sämtliche Angebote bequem nach Ziel- bzw. Herkunftsländern, den jeweiligen Anbietern und den zugrundeliegenden Fahrplänen. Außerdem werden für die gewünschte Verbindung auch Transitzeiten, Entfernungen und CO_2-Emissionen detailliert angezeigt. Wer wissen möchte, welche Märkte bereits über Deutschlands einzigen Container-Tiefwasserhafen bedient werden, sollte den Routescanner gleich ausprobieren.

MEHR LESEN:

MEHR **KAPAZITÄT**

Im Güterverkehrszentrum JadeWeserPort wird die Kapazität für das Abstellen und Lagern von Containern deutlich erweitert. Dafür haben der Tiefkühllogistiker Nordfrost und die Eurogate-Tochter Remain Container-Depot and Repair eine Zusammenarbeit vereinbart. Gemeinsam wollen sie das Angebot an Depotdienstleistungen für leere und volle Standard- und Kühlcontainer sowie für Spezialequipment, das in der Projektlogistik eingesetzt wird, nutzen und auf eine Fläche von 80.000 Quadratmeter ausbauen. Beide Unternehmen blicken aber auch deutlich über den Standort Wilhelmshaven hinaus. So könnten auch die aktuell stark geforderten Depotkapazitäten anderer Häfen entlastet werden, indem das Depot in Wilhelmshaven eigentlich für diese bestimmte Leer- und Vollcontainer aufnimmt.

MEHR LESEN:

FOTO: NORDFROST

POWER OF LOGISTICS

MEHR **NACHHALTIGKEIT**

Seit Anfang des Jahres ist der JadeWeserPort Mitglied der Initiative „Power of Logistics“. Ihr Ziel ist es, Wege zu finden, wie die Logistik nicht nur den eigenen Strombedarf decken, sondern durch ausgedehnte PV-Anlagen auf Lagerhallen, Windräder in Gewerbeparks, Blockheizkraftwerke und Wasser-Wärmepumpen das Thema Energieautarkie auch für Kommunen und Gemeinden voranbringen kann. So könnten allein auf den Dachflächen aller Logistikneubauten von 2012 bis 2022 bis zu 2,5 Terawattstunden Solarstrom erzeugt und in die öffentlichen Netze eingespeist werden. Dies entspricht dem jährlichen Strombedarf von etwa 800.000 Haushalten.

MEHR LESEN:

IMPRESSUM

TIEFGANG#17 | Mai 2023

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: Zeitfracht Medien GmbH