

Der im April 2016 eingeweihte Kran sorgt für einen effizienten Umschlag

J. MÜLLER Weser investiert in eigenes trimodales Terminal in Bremen

Kaffee trifft Container

Kaffee, maritime Proteine und Container sind das Tagesgeschäft von J. MÜLLER Weser in Bremen. Da die Ware meist per Container kommt, wurde 2016 ein Terminal auf gemieteter Fläche in Betrieb genommen. Aufgrund des guten Erfolgs beginnt bald der Erweiterungsbau des eigenen, trimodalen Terminals.

Matthias Seidel, Prokurist für den Bereich Container bei J. MÜLLER Weser, erklärt die Hintergründe der Logistik am Standort Bremen. „Das Hauptumschlagsgut von J. MÜLLER Weser ist Kaffee, gefolgt von maritimen Proteinen. Gut 90 % des Kaffees bekommen wir in Containern per Binnenschiff und Bahn aus Bremerhaven und Hamburg. Lkw-Anlieferungen aus Hamburg, Rotterdam oder Antwerpen sind die Ausnahme. Nur noch ein Viertel der Container ist mit den klassischen Säcken beladen, Standard ist die Verschiffung in loser Schüttung in sogenannten Bulk-Containern mit Inlett“, so Seidel.

Das Terminal bietet heute 180 m Kailänge mit einer Wassertiefe von 7,50 bis 9,00 m und zwei Verladegleise von 180 m und 240 m. Organisation der Vor- und Nachläufe zwischen den großen Containerhäfen und den Kunden gehört zum Dienstleistungsangebot. Die Lagerkapazität beträgt 2.000 TEU. „Schon heute sind wir mit drei Abfahrten an den Bremerhaven-Shuttle von Trimodal angebunden. Es besteht die Option, auch Destinationen wie Minden im Hinterland anzubinden, wenn die Menge da ist.“

Bernd Riedel, Prokurist für den Bereich Kaffee und Kakao, verweist auch auf die globalen Trends, die das Terminal in Bremen zunehmend auslasten. „Seitdem ein Wettbewerber in der Veredelung aus dem Markt ist, bekommt Bremen mehr Kaffee aus Brasilien, Vietnam und Kolumbien. Das bedeutet auch mehr Mengen für unser Terminal“, führt er aus. „Die hohen Lagerkosten für Container in den Seehäfen machen den Umschlag in agilen Hinterlandterminals wie unserem attraktiv.“ In der containerisierten Kaffee-Logistik bietet gerade Bremen attraktive Mehrwertdienste, die Mengen anziehen. „In der Branche sagen wir: Der Kaffee beginnt in Bremen zu atmen. Nach dem langen Seetransport werden die Kaffee-Container in Bremen erstmals geöffnet. Bremen ist der weltweit bedeutendste Hotspot der Entkoffeinierung und Kaffee-Veredelung“, erklärt Riedel. „Durch die Schiffs-Option hier in Bremen nutzt die Kaffeeindustrie immer mehr den ökologischen und ökonomischen Transport auf dem Wasserweg zum südlichsten Seehafen in



Matthias Seidel und Bernd Riedel freuen sich auf die Möglichkeiten nach der Erweiterung | Bilder: Nutsch

Deutschland. Hier in Bremen sitzt über 70 % der deutschen Röstindustrie.“ Auch der Bahnanschluss ist immer gut ausgelastet: „Auch aus Hamburg bekommen wir große Mengen per Zug, damit er hier veredelt wird.“ J. MÜLLER Weser übernimmt dann auch gerne die Organisation vom Transport zu Großkunden im Hinterland. Auf ein Beispiel sind sie besonders stolz: „Wir fahren fünf Mal in der Woche einen Zug mit 40 Containern nach Berlin zu einem Großröster, der die Ware direkt auf dem Werksgelände umschlägt. Zuverlässig und staufrei in das Werk“, so Matthias Seidel. Matthias Seidel sieht im Bereich Container trotz des Erfolgs Luft nach oben – und so auch die J. MÜLLER-Gruppe. Deshalb beschloss sie, das Terminal auszubauen. „Im Februar werden wir verschiedene alte Lagerhallen, die nicht mehr genutzt werden, abreißen und ein eigenes trimodales Containerterminal auf eigenem Grund bauen“, erklärt er. Bernd Riedel betont: „Damit stärken wir unseren Standort weiter und können auch Drittkunden mehr Kapazitäten anbieten. Mit dem

im Eigentum befindlichen Terminal werden wir vollkommen autark agieren können.“ Die stadtnahe Lage mit guter Verkehrsanbindung ist für ein agiles Nischenterminal optimal. „Mit den neuen Flächen wollen wir auch Neukunden akquirieren“, so Riedel „Wir gewinnen insgesamt 15.000 qm Fläche und werden ein eigenes Gleis legen. Für das Verholen der Waggon betreiben wir bereits eine eigene, kleine Rangierlok.“

Der Umbau des Terminals geschieht im laufenden Betrieb und wird rund zehn Monate dauern, so die Pläne. Die Anforderungen der Ware bestimmen das Design des Terminals: „Die Container mit Kaffee oder maritimen Proteinen wiegen immer viel. Ein 20-Fuß-Container kommt meist auf 24,5 t. Das bedeutet bei der fünfflagigen Lagerhaltung sehr hohe Belastungen für den Untergrund und auch, dass die Reachstacker hoch belastet sind“, erläutert Matthias Seidel. Auch um die Maschinen zu schonen und den Mitarbeitern ein modernes

Arbeitsumfeld zu schaffen, ist der Betrieb hoch optimiert. „Wir dokumentieren die Plätze in Echtzeit und die Software generiert daraus einen optimierten Schichtplan. So ist fast jeder Move produktiv. Unser Terminal ist klein und smart.“ Ein Lob an das Team hat er auch: „Wir haben beobachtet, dass die Vorschläge der Software sich mit der Taktik decken, die unsere besten Lagermitarbeiter selbst erstellt haben. Nicht nur deshalb setzen wir auf die Intuition unseres Teams.“ Schon heute bietet das Terminal verschiedene Mehrwertdienste. „Wir ermitteln für uns und unsere Kunden das Containergewicht auf unserer geeichten Fahrzeugwaage“, so der Kaffeeexperte Bernd Riedel. „Eine Erkenntnis ist: Die Wiegenoten aus Übersee, insbesondere China, haben manchmal mit der Realität wenig gemein“, schmunzelt er. „Wir freuen uns sehr auf die neuen Möglichkeiten, wenn das erweiterte Terminal in Betrieb geht“, betonen beide abschließend.

www.jmueller.de

Michael Nutsch