



TIEFGANG#22

DIENSTE

Stets zu Diensten: Der AL4-Dienst fährt von Wilhelmshaven direkt über den großen Teich – erst nach Mexiko, dann in die USA. Seite 3

HINTERLAND

Schnelle Schiene: 16 Betriebsgleise für 700 bis 800 Meter lange Ganzzüge – eine Reportage aus dem Stellwerk der Hafenbahn. Seiten 4–5

STANDORT

Aus Überzeugung: Warum Bavaria Traffic Network aus Nürnberg Exportcontainer über den JadeWeserPort auf den Weg bringt. Seite 7

MIT EUROPA VERBUNDEN

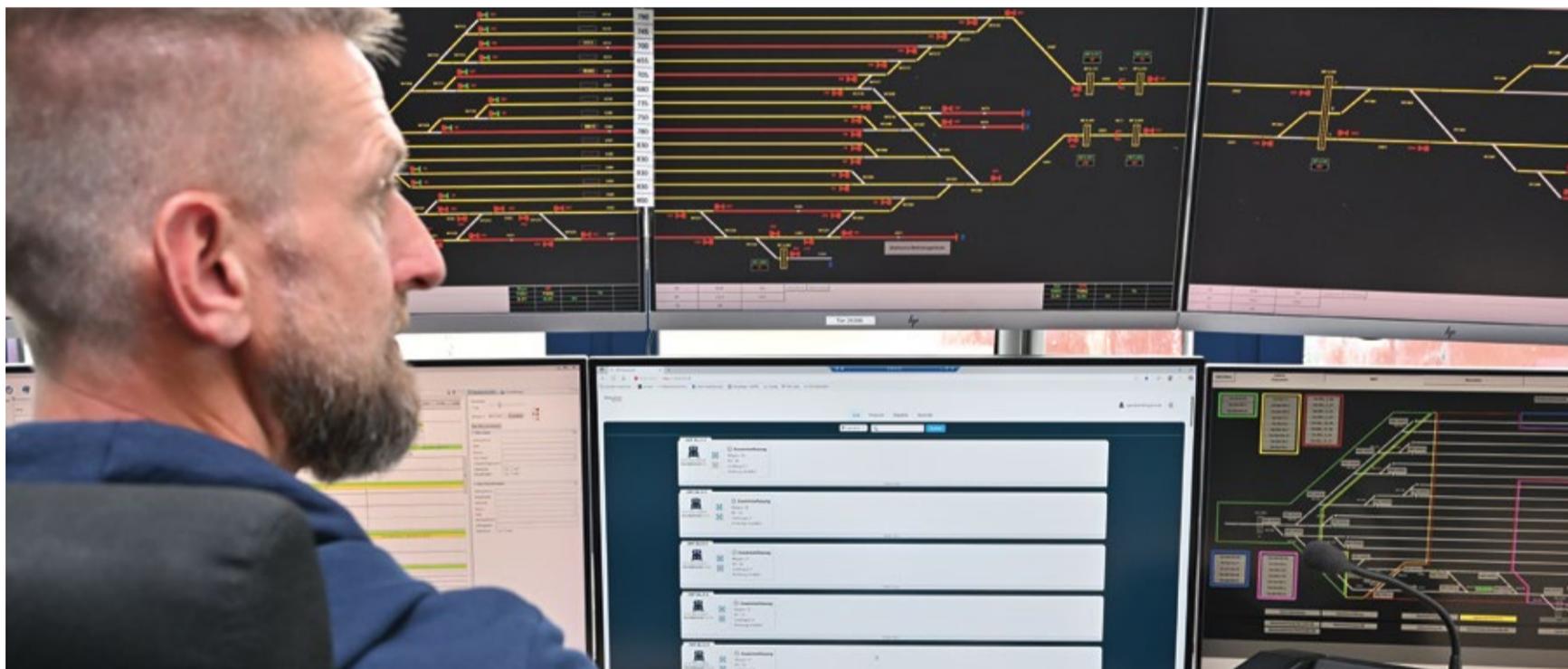


FOTO: BJÖRN LÜBBE

24 Stunden am Tag, sieben Tage in der Woche, 365 Tage im Jahr: Im Stellwerk der Hafenbahn des JadeWeserPort herrscht rund um die Uhr rege Betriebsamkeit. Ingo Winsel und sein Team sorgen dafür, dass Wilhelmshaven eng mit Europa verbunden ist – und bleibt.

Wenn Waren aus aller Welt in Deutschlands einzigem Tiefwasserhafen ankommen, kann der Weitertransport für Versender und Empfänger nicht schnell genug gehen. Neben einer direkten Zufahrt für Lkw über die A29 sorgt auch die schienenseitige Anbindung dafür, dass Transporte schnell ins deutsche und europäische Hinterland gelangen. Auch andersherum muss die Schiene natürlich funktionieren. So bringt zum Beispiel

Bavaria Traffic Network für einen Kunden regelmäßig Messing für den Export über den JadeWeserPort auf den Weg. „Am Tiefwasserhafen schätzen wir die vollkommen unkomplizierte Abwicklung der Aufträge unserer Exportkunden“, erklärt Inhaberin Maria Pokorny. Mehr dazu lesen Sie auf Seite 7. Wie die schienenseitige Abwicklung im Detail abläuft, erläutert Ingo Winsel, Koordinator im Stellwerk der

Hafenbahn in Deutschlands einzigem Tiefwasserhafen. Der TIEFGANG begleitete den 44-Jährigen einen Tag lang bei seiner Arbeit.

DIE VOLLSTÄNDIGE REPORTAGE LESEN SIE AUF DEN SEITEN 4 UND 5.



„Drehscheibe im internationalen Handel, Knotenpunkt für die technologieoffene Energiewende, Impulsgeber für Innovationen: Der JadeWeserPort in Wilhelmshaven setzt Maßstäbe und stärkt damit Deutschlands Wettbewerbsfähigkeit.“

Patrick Schnieder, MdB, Bundesminister für Verkehr

DREI FRAGEN AN ...

*Grant Hendrik Tonne,
Minister für Wirtschaft,
Verkehr und Bauen des
Landes Niedersachsen sowie
Aufsichtsratsvorsitzender
der zwei Gesellschaften zur
Vermarktung und zum
Betrieb des JadeWeserPort*



Herr Tonne, als niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Verkehr und Bauen sind Sie unter anderem auch inoffizieller „Hafenminister“. Was haben Sie sich in dieser Rolle für die kommende Legislaturperiode vorgenommen?

Die niedersächsischen Häfen sind Handelsdrehscheiben, Unternehmensstandorte – und unverzichtbar für die Energieversorgungssicherheit und das Gelingen der grünen Transformation. Angesichts der Bedrohung von Frieden, Stabilität und Sicherheit in Europa durch den völkerrechtswidrigen russischen Angriffskrieg auf die Ukraine leisten sie zudem einen unverzichtbaren Beitrag zur Stärkung der Verteidigungsfähigkeit Deutschlands.

Ich stehe für eine proaktive Hafenpolitik, die langfristig ausgerichtet ist und allen Beteiligten Planungssicherheit gibt, um die Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Wirtschaft nachhaltig zu stärken, Innovationen zu ermöglichen und Arbeitsplätze zu erhalten. Dabei ist mir wichtig, dass die Bedeutung der Häfen vom Bund erkannt wird, die Bundesregierung ihre Verantwortung angemessen wahrnimmt und der Bund sich stärker an der Finanzierung einer zukunftsfähigen Hafeninfrastruktur beteiligt.

Gemeinsam mit meinen Ministerkolleginnen und -kollegen norddeutscher Länder setze ich mich dafür ein, dass der Bundesanteil im Hafenlastenausgleich von knapp 40 Millionen Euro auf 400 bis 500 Millionen Euro pro Jahr aufgestockt wird. Wir erwarten vom Bund, dass die Investitionen in die Hafeninfrastruktur in den Anwendungsbereich des geplanten Errichtungsgesetzes für das Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität fallen. Das ist wichtig, um auch die niedersächsische Hafeninfrastruktur, Schleusen und Wasserstraßen zu ertüchtigen und auszubauen. Die dafür nötigen Finanzmittel zu hinterlegen, ist jedoch ein dickes Brett.

Schon seit Jahren wird eine verstärkte Zusammenarbeit der Nordseehäfen vor allem beim Containerumschlag gefordert – wie stehen Sie dazu?

Angesichts des internationalen Wettbewerbs halte ich das für richtig. Die Landesregierung wird sich weiterhin für eine verbesserte Kooperation der Häfen Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven einsetzen, um die norddeutschen Häfen insgesamt im internationalen Wettbewerb zu den Niederlanden und Belgien zu stärken. Letztlich muss es uns darum gehen, den Containerlinienreedereien wie auch dem internationalen Handel an der norddeutschen Küste ein optimales Umschlagangebot zu unterbreiten.

Stichworte Hapag-Lloyd, Gemini Cooperation und neue China-Verkehre: Der JadeWeserPort erstarkt wirtschaftlich deutlich. Welche Rolle wird der Tiefwasserhafen Ihrer Ansicht nach im Verbund der deutschen Seehäfen zukünftig einnehmen?

Die Beteiligungen von Hapag-Lloyd am Eurogate Container Terminal Wilhelmshaven (CTW) sowie am Rail Terminal Wilhelmshaven (RTW) sind Meilensteine in der Entwicklung des Hafens. Hapag-Lloyd betrachtet sein Engagement als strategische Investition und ist überzeugt, dass die Beteiligung hilft, die Wettbewerbsposition insbesondere in den Fernostverkehren zu verbessern. Deshalb hat Eurogate jüngst viel Geld in die Modernisierung bestehender und den Kauf neuer Containerbrücken investiert. Das begrüße ich ausdrücklich. Ich bin überzeugt, dass der JadeWeserPort, der sich als tideunabhängiger Container-Tiefwasserhafen optimal für moderne Großschiffe eignet und über eine hervorragende Hinterlandanbindung per Schiene verfügt, sehr gute Zukunftsaussichten hat.



Grant Hendrik Tonne wurde 1976 in Bad Oeynhausen geboren und wuchs in Leese (Niedersachsen) auf. Nach dem Abitur studierte er Rechtswissenschaften an der Universität Bremen und legte 2007 das 2. Juristische Staatsexamen im OLG-Bezirk Celle ab. Bereits 1996 trat Tonne in die SPD ein und wurde nach mehreren politischen Stationen im November 2022 zum Vorsitzenden der SPD-Landtagsfraktion in Niedersachsen gewählt. Zudem war er von 2017 bis 2022 Kultusminister in Niedersachsen. Seit Mai 2025 ist Grant Hendrik Tonne niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Verkehr und Bauen.

FOTO: MW

STETS ZU DIENSTEN



Schon kurz nach dem Start der Gemini Cooperation trafen im Zuge neuer Liniendienste die ersten Schiffe aus Nordamerika und China am JadeWeserPort ein – mit Waren für ganz Europa.

Der „Atlantic Loop 4“, wie der AL4-Dienst in Langfassung heißt, verbindet Wilhelmshaven mit der Ostküste Amerikas. Dabei ist der JadeWeserPort der „Last Port of Call“, also der letzte Ladehafen auf dem europäischen Kontinent. Von der Jade geht es in nur 14 Tagen direkt nach Veracruz und anschließend nach Altamira in Mexiko.

Da die Route erst danach weiter nach Miami in die USA führt, entfällt das aufwendige AMS-Filing (AMS: Automated Manifest System) für alle Waren, die für Mexiko bestimmt sind. Die Fahrzeit für die Strecke Wilhelmshaven–Veracruz beträgt etwa 14 Tage. Nach Miami dauert die Reise von der Jade insgesamt 22 Tage.

Der Dienst ist insbesondere für die chemische und die Automobilindustrie interessant: Im US-Bundesstaat Georgia, der an Florida angrenzt, verfügen zahlreiche Automobilhersteller und -zulieferer über eigene Standorte.

STARKE HÄFEN, STARKER STANDORT

Drehscheibe im internationalen Handel, Knotenpunkt für die technologieoffene Energiewende, Impulsgeber für Innovationen: Der JadeWeserPort in Wilhelmshaven setzt Maßstäbe und stärkt damit Deutschlands Wettbewerbsfähigkeit. Seit seinem Start vor 13 Jahren hat sich der einzige deutsche Tiefwasserhafen zu einem leistungsstarken, unverzichtbaren Standort entwickelt.

Damit der JadeWeserPort sowie die anderen deutschen See- und Binnenhäfen ihre Aufgaben auch künftig zuverlässig erfüllen können, gestalten wir den passenden Rahmen. Das Kursbuch dafür ist die Nationale Hafenstrategie der Bundesregierung. Darin sind 139 Maßnahmen enthalten, an denen alle beteiligten Akteure kontinuierlich arbeiten. Wir unterstützen zum Beispiel den digitalen Wandel in den Häfen und verbessern – wo es nötig ist – ihre Anbindung. Wir setzen uns für einheitliche und faire Wettbewerbsbedingungen ein. Und wir machen die Häfen dafür fit, dass sie bei den großen Herausforderungen wie Energiewende und Klimaschutz helfen können.

Finanziell unterstützt wird das durch den neuen Titel „Klimafreundliche Schifffahrt und Häfen“ im Klima- und Transformationsfonds. Dafür wird die Bundesregierung für die kommenden vier Jahre 400 Millionen Euro zur Verfügung stellen. Sie sollen eingesetzt werden können, um zum Beispiel klimaneutrale Schifffahrtskorridore zu schaffen, Landstrom- und Bunkeranlagen in den Häfen kofinanziert aufzubauen oder Verkehre auf das Wasser zu verlagern. Damit tragen diese Mittel dazu bei, die Nationale Hafenstrategie schneller umzusetzen. Das Ziel ist klar: Häfen wie der JadeWeserPort sollen auch in Zukunft innovativ und modern, resilient und nachhaltig, gut erreichbar und wettbewerbsfähig sein.



FOTO: TOBIAS KOCH

PATRICK SCHNIEDER, MdB

Bundesminister für Verkehr

SCHNELLE

SCHIENE

Italien und Österreich, Ungarn, Rumänien, Tschechien – und natürlich alle wichtigen deutschen Wirtschaftszentren: Über die Schiene ist der JadeWeserPort eng mit Europa verbunden. Sicher geleitet und sorgfältig sortiert wird die rollende Fracht von Ingo Winsel und seinem Team im Stellwerk für die Vorstellgruppe der Hafенbahn.



Behält immer den Durchblick: Ingo Winsel sorgt zusammen mit seinem Team dafür, dass jeder Container zur richtigen Zeit am richtigen Ort ankommt.

Keine Frage: Das Betriebsgebäude am nordwestlichen Rand des JadeWeserPort bietet besondere Perspektiven. Allerdings richten Ingo Winsel und sein Team den Blick zumeist auf die Wand aus Computer-Monitoren an ihrem Arbeitsplatz, statt ihn über den Jadebusen schweifen zu lassen. Der 44-Jährige ist Koordinator im Stellwerk der Hafенbahn in Deutschlands einzigem Tiefwasserhafen. 24 Stunden am Tag, sieben Tage in der Woche, 365 Tage im Jahr steuern insgesamt sieben Beschäftigte den Betrieb in der sogenannten Vorstellgruppe direkt vor ihrem Bürofenster. Dort werden die ankommenden und ausgehenden Güterzüge für den Umschlag auf dem Containerterminal sortiert, bevor sie auf den Terminalgleisen be- oder entladen werden. „Seit der JadeWeserPort an das elektrifizierte europäische Schienennetz angeschlossen ist, nimmt der Verkehr hier kräftig zu“, sagt Ingo Winsel.

Insgesamt 16 Betriebsgleise für 700 bis 800 Meter lange Ganzzüge, Abstellplätze für Lokomotiven sowie ein eigener Bereich für Gefahrgut-Waggons, Dutzende Weichen und Signale – diese Struktur der Vorstellgruppe spiegelt sich in der grafischen Darstellung auf dem zentralen Monitor am Steuerstand wider. In gelben und roten Linien ist das elektronische Stellwerk (ESTW) skizziert; jedes Signal, jede Weiche lässt sich von dort per Computermaus steuern. „Früher war die Arbeit im Stellwerk ein schweißtreibender Job“, weiß Winsel: Für jede Weichenstellung musste ein großer und schwerer Hebel umgelegt werden. Heute reicht ein Click, um einem ankommenden Zug den Weg von der Einfahrt in die Anlage bis zum Haltepunkt freizumachen. „Der Computer stellt die Weichen und Signale, wie es erforderlich ist“, erläutert Winsel. Die diensthabende Person in der Fahrdienstleitung am Steuerstand verfolgt dabei aufmerksam auf der Grafik den Ablauf: „Rot markierte Strecken sind bereits mit Waggons belegt, die gelben Abschnitte sind noch frei.“

Freie Streckenabschnitte gibt es in der Vorstellgruppe inzwischen häufig nur noch dort, wo sie betriebsbedingt notwendig sind. „Wir müssen die Waggons ja noch rangieren und auf das Terminal bringen können“, sagt Winsel. Von diesem Spielraum abgesehen ist der Container-Bahnhof auf dem JadeWeserPort inzwischen gut nachgefragt. „Über das europäische Schienennetz sind wir mittlerweile mit Österreich, Italien, der Schweiz,

FOTOS: BJÖRN LÜBBE



Rumänien sowie Ungarn und natürlich allen deutschen Wirtschaftszentren verbunden“, verdeutlicht der Koordinator den wachsenden Erfolg des Zug-Angebots. Anders als der öffentliche Personenfernverkehr gilt der Gütertransport auf der Schiene im Vergleich zur Straße als schnell und zuverlässig. Entsprechend groß ist das Interesse der Verkehrswirtschaft an einer Zusammenarbeit mit dem JadeWeserPort: 50 Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) haben sich vertraglich die Zufahrtmöglichkeit gesichert.

Über einen Infrastruktur-Nutzungsvertrag mit der Betreibergesellschaft des JadeWeserPort bereitet sich das eine oder andere EVU auf die zukünftige Entwicklung vor. Ein großer Teil unterhält aber bereits regelmäßige Verbindungen zwischen dem Hafen und dem In- und Ausland. Die großen deutschen Wirtschaftszentren werden mindestens drei- bis sechsmal pro Woche angefahren. Selbst so weit entfernte Städte wie Verona, Budapest oder Prag stehen mehrmals in der Woche oder sogar täglich auf dem Fahrplan, der zu den wichtigsten Instrumenten für die Arbeit im Stellwerk gehört, erklärt Ingo Winsel: „Diese Basis benötigen wir, um die Kapazitäten möglichst genau planen zu können.“

Schließlich sind weitere Partner an der Arbeit beteiligt: Der eigentliche Umschlag der Container erfolgt auf dem Eurogate-Containerterminal, im Terminal für den kombinierten Verkehr oder auf der Nordfrost-Anlage, zu der auch ein Schwerlast-Terminal gehört. Die Waggons aus der Vorstellgruppe zum Umschlagplatz zu bringen oder sie von dort wieder zurückzuholen, ist Aufgabe privater Rangierunternehmen, die die Containerzüge mit starken Diesellokomotiven hin- und herziehen. Der Umschlagbereich ist nicht elektrifiziert – aus gutem Grund: Dort werden die Container mit großen Portalkranen und Van-Carriern bewegt.

Die Rangierloks sind wahre Kraftprotze. „Die Ganzzüge, die hier verschoben werden müssen, sind bis zu 800 Meter lang und können aus 20 bis 35 Waggons bestehen“, weiß Ingo Winsel. Sie tragen 20-Fuß-Container – bis zu 56 Stück. Beim Be- und Entladen ist Geschwindigkeit gefragt: Der Slot für den Umschlag auf einem der sechs Terminalgleise ist sechs Stunden lang. Weil die Container zumeist mit etwas Vorlauf auf dem Terminal ankommen und in sogenannten Blocklagern bis zur Verschiffung abgestellt werden, muss sich kein Kunde Sorgen um eine Verspätung machen. Für die Terminal-Crews gilt allerdings Ähnliches wie für das Team im Stellwerk: Die schöne Aussicht auf den Jadebusen können sie nur selten genießen. „Dafür sind die wirtschaftlichen Perspektiven für die Kunden des JadeWeserPort umso besser“, freut sich Ingo Winsel.



Seit der JadeWeserPort an das elektrifizierte europäische Schienennetz angeschlossen ist, nimmt der Verkehr hier kräftig zu.

Moderne Schienenlogistik läuft heute vor allem digital. Jedes Signal, jede Weiche lässt sich per Computermaus steuern.





Ein Weltmarktführer für Spezialmaschinen lenkt seine Logistik jetzt auch über den JadeWeserPort.

STRETCHING THE LIMITS



Steffen Kallien, Leiter Projektlogistik bei Nordfrost, vor verpackten Maschinenteilen von Brückner Maschinenbau. Pro Projekt müssen rund 350 Kisten seemäßig verpackt werden.

FOTO: NORDFROST

Manchmal passt eben alles zusammen. Als während der Corona-Pandemie viele Containerhäfen in der Nordrange am Limit liefen, stand Brückner Maschinenbau im oberbayerischen Siegsdorf vor einer logistischen Herausforderung: Das Familienunternehmen, Weltmarktführer für Folienstrecktechnologien (Motto: „Stretching the Limits“), hatte zwar volle Auftragsbücher, fand aber an der Küste kaum noch freie Kapazitäten für den Export seiner Maschinen in alle Welt.

„Wir waren nicht nur auf der Suche nach Stellplätzen an Bord von Schiffen, sondern auch nach Staubetrieben in den Häfen, die mehr als 100 Container pro Projekt bearbeiten, stauen und in die entsprechenden Terminals bringen können“, erinnert sich Andreas Wenzl, Teamleader Transport Logistics bei Brückner, und rechnet vor: „Wir liefern aus unserem Werk pro Projekt rund 350 seemäßig verpackte Kisten an.“

Die Lösung fand sich so pragmatisch wie klassisch: auf der Messe Breakbulk in Rotterdam. Dort knüpfte Wenzl einen ersten Kontakt mit Steffen Kallien, Leiter Projektlogistik beim vielseitig aufgestellten Dienstleister Nordfrost. Der brachte als Partner für den Containerstau erstmals Wilhelmshaven als Standort ins Spiel. Schnell überzeugte Kallien seinen potenziellen Neukunden mit Argumenten wie direkter Nähe zum Terminal, kurzfristigen Lagermöglichkeiten oder großer Kompetenz im seemäßigen Verpacken – und nicht zuletzt als familiengeführtes Unternehmen.

Es sollte nicht lange dauern, bis die Brückner-Spediteure, die alle Kisten konventionell in den Häfen anliefern, die ersten beiden Projekte zum Nordfrost

Seehafen-Terminal im Containerhafen Wilhelmshaven brachten. In Sichtweite zum Logistikdienstleister wartete auf der Wasserseite des JadeWeserPort mit den Großcontainerschiffen von Hapag-Lloyd ein Bekannter: „Mit der Reederei pflegen wir bereits seit Jahrzehnten eine feste Partnerschaft“, berichtet Andreas Wenzl. „Da passte es hervorragend, dass Hapag-Lloyd gerade neue Dienste nach Asien ab Wilhelmshaven anbot.“ So konnten die ersten beiden Großprojekte nach Shantou und Shanghai erfolgreich abgewickelt werden.

„Ebenfalls im Boot und ebenso wichtig: das Eurogate Container Terminal Wilhelmshaven“, betont Wenzl. „Das Terminal kann sowohl mit den besten nautischen Voraussetzungen punkten als auch mit Kompetenz in den Bereichen Schwergutverladungen, Breakbulk oder OOG-Güter, also Waren, die nicht mehr in Container passen.“

Heute ist Wilhelmshaven fester Bestandteil der Brückner-Logistikstrategie. Die Kombination aus zuverlässigem Containerstau bei Nordfrost, enger Bindung an Hapag-Lloyd und kurzen Wegen zum vielseitigen Eurogate-Terminal hat Wenzl auf ganzer Linie überzeugt. „Auch künftig wollen wir Projekte in Wilhelmshaven abwickeln – gerade weil sich das Liniennetz zurzeit so stark weiterentwickelt.“

„Stretching the Limits“ heißt es bei Brückner also nicht nur, wenn es um innovative Folien geht, sondern auch, wenn es gilt, mit den richtigen Partnern erfolgreich neue Wege in der Logistik zu etablieren.

DER HAFEN-TIPP, DER ALLES VERÄNDERTE

*Erst ein wenig zögerlich, dann überzeugt:
Warum Bavaria Traffic Network aus Nürnberg
Exportcontainer regelmäßig über den
JadeWeserPort auf den Weg bringt.*



*„Hier können wir
direkt mit dem Lkw
anliefern, haben keine
Zufahrtsbeschränkungen
am Terminal und auch
noch nie Probleme mit
dem Export-Zoll gehabt.“*

MARIA POKORNY

Geschäftsführerin Bavaria Traffic Network

„Bisher kann ich immer nur Werbung für den JadeWeser-Port machen“, freut sich Maria Pokorny, Geschäftsführerin und Inhaberin der noch jungen Spedition Bavaria Traffic Network in Nürnberg. „Auf allen Veranstaltungen und Meetings erzählen wir Kunden und Partnern von unseren ausschließlich positiven Erfahrungen!“

Vor gut zwei Jahren hat Pokorny vom Vorgängerunternehmen Bavaria Perfect Shipping Services einen in mehr als zwei Jahrzehnten aufgebauten spannenden Kundenstamm übernommen: „Wir sind also gut bekannt in der Branche, ich selbst bin schon seit über 25 Jahren in der Logistik aktiv.“ Seit November 2024 steuert sie mit ihrem Team „nach Möglichkeit alle unsere Aufträge aus Nordrhein-Westfalen über Wilhelmshaven. Am Tiefwasserhafen schätzen wir die vollkommen unkomplizierte Abwicklung der Aufträge unserer Exportkunden.“

So bringt Bavaria Traffic Network etwa für die Siegfried Jacob Metallwerke GmbH & Co. KG aus Ennepetal regelmäßig Messing für den Export über den JadeWeser-Port auf den Weg. Diese werden in den Empfangsländern in Asien verwendet, um neue Waren im Sanitär- und Hausbau-Segment herzustellen.

Und was macht die Abwicklung in Deutschlands einzigem Tiefwasserhafen so unkompliziert? „Wir können direkt mit dem Lkw anliefern, haben keine Zufahrtsbeschränkungen am Terminal und auch noch nie Probleme mit dem Export-Zoll gehabt“, erklärt Pokorny. Allerdings stellte sich ihre „vollste Zufriedenheit“ mit dem JadeWeserPort zugegebenermaßen erst im zweiten Anlauf ein: „2023 haben wir zum ersten Mal über eine große

Reederei Exportaufträge via Wilhelmshaven abgewickelt. Die Bahndienstleister waren damals allerdings noch längst nicht so gut an den JadeWeserPort angebunden wie an die Terminals an Weser und Elbe. Die Frequenz ließ zu wünschen übrig – das hat sich inzwischen massiv verbessert!“

Pokorny gibt auch offen zu, dass die Idee, den JadeWeser-Port für den Export zu nutzen, „gar nicht von uns kam, sondern von unserer Partnerspedition in Bad Oeynhausen. Der Tipp war Gold wert!“ Die Geschäftsführerin erwartet, dass der Hafen an der Jade vor allem durch die neue Gemini Cooperation spürbar profitieren wird. Diese neue Allianz der Großreedereien Hapag-Lloyd und Maersk ist im Februar dieses Jahres an den Start gegangen. Und schon seit 2022 hält Hapag-Lloyd 30 Prozent der Anteile am Container Terminal Wilhelmshaven (CTW) und 50 Prozent am Rail Terminal Wilhelmshaven. Der JadeWeserPort ist ein ebenso fester wie wichtiger Bestandteil des Netzwerks. Maria Pokorny findet: „Auch die anderen großen Reedereien dürfen sich gern noch stärker zu diesem großartigen Hafen bekennen!“





Von links nach rechts: die „OOCL Piraeus“, die „Wilhelmshaven Express“, die „Clemens Schulte“ und die „Maersk Londrina“

FOTO: DIANA JAZIK

NEUE NORMALITÄT AM JADEWESERPORT

*Im Juli lagen an der Kaje zwei der weltweit größten Containerriesen und zwei Feederschiffe gleichzeitig.
Kurz gesagt: Es wird voll am JadeWeserPort.*

Konkret zu sehen ist unter anderem die „Wilhelmshaven Express“ (2. Schiff von links): ein brandneuer Carrier von Hapag-Lloyd, der am Tag der Luftaufnahme erstmals in seine namensgebende Stadt eingelaufen ist. Er bietet eine nominale Kapazität von knapp 24.000 TEU sowie 1.500 Anschlüsse für Kühlcontainer.

Die „Wilhelmshaven Express“ beeindruckt nicht nur mit ihrer Größe, sondern auch mit einem großen Wind- und Wellendeflektor. Diese Kuppel am Bug reduziert den Luftwiderstand des Schiffes, verbessert die Treibstoff-Effizienz und senkt damit die Emissionen.

Links neben der „Wilhelmshaven Express“ liegt die „OOCL Piraeus“, ein 24.188-TEU-Frachter, der unter der Flagge Hongkongs die Weltmeere durchquert und dessen Jungfernfahrt im Jahr 2024 stattfand. Die „OOCL Piraeus“ ist eins von 18 Schiffen, die

in den Jahren 2017 und 2024 fertiggestellt wurden. Die beiden Feederschiffe sind die „Clemens Schulte“ (2. von rechts) mit einer Kapazität von 5.400 TEU und die „Maersk Londrina“ (rechts), die bis zu 8.700 Standardcontainer laden kann.

MEHR CONTAINERUMSCHLAG FÜR 2025 ERWARTET

Nach dem Start der Gemini Cooperation von Hapag-Lloyd und Maersk im Februar 2025, der Ansiedlung der Zhejiang Seaport (Germany) Supply Chain Management GmbH im GVZ JadeWeserPort Wilhelmshaven sowie der Aufnahme des China-Europe-Express (CEX), einer regelmäßigen Direktverbindung zwischen dem JadeWeserPort und dem Hafen Ningbo in China, werden für dieses und die kommenden Jahre stark steigende Umschlagzahlen am JadeWeserPort erwartet. Das Foto ist ein weiterer Beweis dafür, dass Wilhelmshaven schon heute als internationales Drehkreuz fest in die globalen Warenströme eingebunden ist.

IMPRESSUM

TIEFGANG#22 | September 2025



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
www.jadeweserport.de

Geschäftsführer: Marc-Oliver Hauswald

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: be1druckt GmbH, Nürnberg