TIEFGANG#24

Der JadeWeserPort stellt sich vor
Hafen trifft Bergland – Wien
25. November 2026
Jetzt anmelden:
jadeweserport.de/presse-media/events

TERMINAL

Neue Brücken: Am CTW sind zwei weitere Containerbrücken in Betrieb gegangen. Eingesetzt werden sie für die Abfertigung von Feederschiffen. **Seite 3**

HAFEN

Neue Führung: Hannah Ohorn und Holger Banik erläutern im Interview, wie sie den JadeWeserPort für die Herausforderungen der Zukunft wappnen. **Seiten 4–5**

STANDORT

Neue Energien: Der Voslapper Groden Nord wird wichtiger Baustein der Energiedrehscheibe Wilhelmshaven – mit Chancen für neue Industrieansiedlungen. **Seiten 6–7**

WILHELMSHAVEN WÄCHST



FOTO: JADEWESERPORT/BJÖRN LÜBBE

Die Leistungskurve des JadeWeserPort zeigt weiter steil nach oben – und das nicht nur beim Umschlag. Neu installierte Brücken steigern die Performance am Container Terminal Wilhelmshaven, und zusätzliche Flächen in direkter Nachbarschaft bieten Unternehmen neue Perspektiven.

„Wir wollen nicht bei rund 1,5 Millionen TEU stehen bleiben", verspricht Holger Banik, Geschäftsführer der JadeWeserPort-Marketinggesellschaft. Im Doppelinterview mit Hannah Ohorn, Leiterin des Eurogate Container Terminals Wilhelmshaven, beschreibt der Hafenexperte, wie das Ergebnis in Zukunft weiter ausgebaut werden soll. Im Fokus stehen neue Liniendienste sowie die Ansiedlung weiterer Unternehmen, „die Volumen und Wertschöpfung für den Hafen erzeugen". Die dafür notwendige Infrastruktur – inklusive einer leistungsfähigen Hinterlandanbindung – ist bereits vorhanden. Terminalseitig sollen digitale Technologien, vor allem automatisierte Transporte und Yard-Prozesse, getestet und sicher in Abläufe integriert werden. Davon profitieren könnten Unternehmen, die sich im benachbarten Voslapper Groden Nord ansiedeln. Noch in diesem Jahr soll das wettbewerbliche Ausschreibungsverfahren für die ersten 40 Hektar starten.

DAS VOLLSTÄNDIGE INTERVIEW MIT HANNAH OHORN UND HOLGER BANIK LESEN SIE AUF DEN SEITEN 4 UND 5.



„Der JadeWeserPort ist für Roland Umschlag aus dem Netzwerk nicht mehr wegzudenken."

Hendrik Klar, Geschäftsführer der Roland Umschlagsgesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG

FOTO: ROLAND UMSCHLAG

DREI **FRAGEN** AN …

Yannis Fischer, Leiter des Energy Hub Office in Wilhelmshaven



FOTO: ENERGY HUB OFFICE

Yannis Fischer arbeitet seit August 2024 bei der Wirtschaftsförderungsgesellschaft Wilhelmshaven und leitet dort seit Februar 2025 das Energy Hub Office. Zuvor war er fünf Jahre beim Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) als wissenschaftlicher Mitarbeiter im Bereich Elektrolyse und Brennstoffzellen tätig. Fischer hat Verfahrens- und Umwelttechnik an der heutigen Berliner Hochschule für Technik (BHT) studiert und anschließend ein Masterstudium in Umwelt- und Verfahrenstechnik an der Technischen Hochschule Augsburg absolviert. Seine Masterarbeit bei Volkswagen beschäftigte sich mit PEM-Brennstoffzellen.

Herr Fischer, was macht Wilhelmshaven als Energy Hub besonders – und wann wird aus den vielen Einzelprojekten ein funktionierender Hub?

Hier in Wilhelmshaven kommt vieles zusammen: erneuerbare Energien, der Tiefwasserhafen, Infrastruktur, verfügbare Flächen und vor allem ein Netzwerk aus Unternehmen, Verwaltung, Politik und Wirtschaftsförderung, das den Standort voranbringen und die Transformation aktiv gestalten will. Gleichzeitig verbessern wir die infrastrukturellen Voraussetzungen – von der Strominfrastruktur und der Anbindung an das Wasserstoffkernnetz bis zum geplanten Anleger für verflüssigte Gase. Auch der Ausbau der Bahnstrecke Oldenburg–Wilhelmshaven gehört dazu. Entscheidend sind außerdem Netze und Speicher: Über die Netze muss Wasserstoff zu den großen industriellen Zentren Deutschlands gelangen; Speicher sorgen dafür, dass Wasserstoff auch in Zeiten geringerer Erzeugungsmengen verfügbar bleibt. Zu einem echten Hub wird der Standort, wenn Projekte so konkret werden, dass Synergien tatsächlich genutzt werden können und neue Konzepte entstehen.

Welche Synergien können Energy Hub und JadeWeserPort entwickeln?

Es gibt schon heute welche: Über die Hafenanlagen in Wilhelmshaven werden besonders große und schwere Komponenten wie Transformatoren angelandet. Mit dem Projekt „Multi-Purpose-Terminal“ in unmittelbarer Nähe zum JadeWeserPort werden diese Kooperationen mit Sicherheit zunehmen. Ein weiterer Aspekt ist die Bebunkerung von Schiffen mit alternativen Kraftstoffen. LNG, Ammoniak und Methanol werden für Schiffe bereits genutzt oder sind im Gespräch – alles Energieträger, die in Wilhelmshaven umgeschlagen werden oder zu denen es Projekte gibt. Auch der Voslapper Groden Nord spielt eine wichtige Rolle: Dort kann nördlich des JadeWeserPort ein Wertschöpfungscluster aus Energieprojekten und weiteren Ansiedlungen entstehen.
(Anm. d. Red.: Mehr zum Voslapper Groden finden Sie in dieser Ausgabe auf Seite 6.)

Wo sehen Sie Wilhelmshaven Mitte der 2030er-Jahre?

Wilhelmshaven wird eine wichtige Drehscheibe für Energie und zugleich ein Hub für CO_2 sein. Wir wollen, dass die Mehrheit der heute geplanten Projekte dann bereits in Betrieb oder zumindest in der Umsetzung ist und Wilhelmshaven unverändert Deutschlands wichtigster Energiehafen bleibt. Persönlich würde ich mich freuen, wenn wir auch in der öffentlichen Wahrnehmung als *die* Wasserstoffregion Deutschlands gelten: So wie man bei Banken an Frankfurt oder bei Carl Zeiss an Jena denkt, soll man beim Thema Wasserstoff an Wilhelmshaven denken.

MEHR **BRÜCKEN** FÜR MEHR **CONTAINER**



CTW-Geschäftsführerin Hannah Ohorn und Marc Dieterich, Geschäftsführer des Container Terminals Bremerhaven, bei der symbolischen Schlüsselübergabe

FOTO: EUROGATE/BJÖRN LÜBBE

Am Eurogate Container Terminal Wilhelmshaven (CTW) sind zwei weitere Containerbrücken in Betrieb gegangen. Hintergrund sind die stetig steigenden Umschlagzahlen.

„Mit der Inbetriebnahme der beiden Containerbrücken verfügen wir jetzt über zusätzliche Kapazitäten, mit denen wir unseren Kunden noch mehr Leistung bieten und den Wachstumskurs des CTW konsequent fortsetzen können“, kommentiert CTW-Geschäftsführerin Hannah Ohorn.

Die neuen Anlagen sind im nördlichen Bereich des Terminals stationiert und für die Abfertigung von Feederschiffen vorgesehen. Die Brücken sind jeweils rund 100 Meter hoch und wiegen je etwa 1.900 Tonnen. Zuletzt waren sie an der Stromkaje in Bremerhaven im Einsatz.

Im April und Mai 2026 wurden die Anlagen in zwei koordinierten Schwertransporten auf dem Seeweg von der Weser an die Jade verlegt. Selbstfahrende Schwerlastmodule (SPMT) brachten die Brücken jeweils bei Hochwasser auf eine Barge, bevor sie an Deck seefest verschweißt wurden. Am CTW erfolgte die Entladung ebenfalls bei Hochwasser.

Transport, Montage und technische Inbetriebnahme stellten höchste Ansprüche an Planung, Logistik und Ingenieurstechnik. Insgesamt stehen dem einzigen deutschen Container-Tiefwasserhafen nun 12 Brücken zur Verfügung.

TIPP

Die „Nordreportage“ des NDR hat die Profis des ungewöhnlichen Schwertransports beim Umzug der beiden Containerbrücken von Bremerhaven nach Wilhelmshaven begleitet. Den Beitrag können Sie sich in der ARD-Mediathek ansehen.

UNTERSCHÄTZTE SEEHÄFEN

In den vergangenen Jahren war die Schifffahrt immer wieder in den Schlagzeilen – dann nämlich, wenn es zu erheblichen Störungen kam. Die Relevanz von Schifffahrtsrouten wie dem Suezkanal oder der Straße von Hormus für die Versorgung des europäischen Kontinents ist damit Teil der Allgemeinbildung geworden.

Gleichzeitig wird immer noch unterschätzt, wie wichtig die Seehäfen für die deutsche und europäische Wirtschaft sind. Allein an den Exporten nach Übersee, die über deutsche Seehäfen abgewickelt werden, hingen einer Untersuchung zufolge 2017 in Deutschland 1,3 Millionen Arbeitsplätze. Dabei hatte das Bundesland Bayern den höchsten Anteil.

Die herausragende Bedeutung der Seehäfen ist noch nicht Teil der Allgemeinbildung, weil sie auch in Krisenzeiten stets zuverlässig funktionierten und es keine schwerwiegenden Ausfälle gab. Das diesjährige Niedrigwasser im Rhein hat aber gezeigt, dass es auch hier in Europa zu Störungen kommen kann. Für das westdeutsche Hinterland, das über den Rhein versorgt wird, böte sich unter anderem der Transport per Bahn über Wilhelmshaven an.

Damit es nicht zu schwerwiegenden Störungen in den Lieferketten kommt, müssen die Abhängigkeiten von bestimmten Verkehrswegen identifiziert und Szenarien für Störfälle entwickelt werden. Die deutsche und die europäische Wirtschaft sind auf resiliente Seehäfen angewiesen.



FOTO: ISL

DR. SÖNKE MAATSCH

Leitung Maritime Markets, Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL)



Der JadeWeserPort bleibt auf Wachstumskurs: Nachdem im September 2025 der Containerumschlag erstmals die Eine-Million-TEU-Marke geknackt hatte, konnte diese Marke 2026 bereits im August erzielt werden.

STARKER **HUB**, STARKES **HINTERLAND**

Im TIEFGANG-Doppelinterview sprechen Holger Banik und Hannah Ohorn darüber, wie sich die zurzeit so positive Dynamik aufrechterhalten lässt.

FOTOS: AXEL BIEWER (links), ANDREAS BURMANN (rechts)

Herr Banik, Frau Ohorn, nach dem Rekordjahr 2025 setzt sich das Wachstum 2026 fort. Was ist jetzt entscheidend?

HOLGER BANIK: Wir wollen nicht bei rund 1,5 Millionen TEU stehen bleiben. Deshalb brauchen wir zusätzliche Liniendienste und müssen unsere verfügbaren Flächen so vermarkten, dass dort Wertschöpfung entsteht und zusätzliche Import- und Exportmengen generiert werden. Gemeinsam mit unseren Partnern wollen wir weitere Verkehre nach Wilhelmshaven holen.

HANNAH OHORN: Am Terminal müssen wir die operativen Voraussetzungen für weiteres Wachstum schaffen. Entscheidend sind flexible Personalkapazitäten, eine stabile Geräteverfügbarkeit und effiziente Prozesse. Wir wollen Produktivität und Kapazität erhöhen, ohne den Ressourceneinsatz im gleichen Maße zu steigern. So sichern wir Qualität, Zuverlässigkeit und Wettbewerbsfähigkeit gleichermaßen.

Ein erheblicher Teil des jüngsten Wachstums entfällt auf Transshipment. Wie wichtig sind jetzt noch stärkere Schritte ins Hinterland?

OHORN: Transshipment ist ressourcen- und kostenintensiv, weil die wasserseitigen Bewegungen viel Equipment und eine sehr präzise Planung erfordern. Deshalb richten wir einen stärkeren Fokus auf das landseitige Wachstum. Die Infrastruktur ist vorhanden. Jetzt müssen wir gemeinsam mit unseren Kunden attraktive Produkte entwickeln und Verlader überzeugen. Noch besteht ein klassisches Henne-Ei-Problem zwischen Angebot und Nachfrage.

BANIK: Für die Bahn sind möglichst ausgewogene Import- und Exportverkehre wichtig. Je mehr Menge vorhanden ist, desto attraktiver werden Verbindungen und desto leichter lassen sich Operateure an den Hafen binden. Deshalb gehen wir mit unserer Veranstaltungsreihe „Hafen trifft Festland“ bewusst dorthin, wo die Verkehre sind – in Deutschland und im Ausland. Jetzt müssen wir das Netzwerk weiter ausbauen.

Aufseiten des JadeWeserPort sollen Flächenvermarktung, Ansiedlungen und Standortentwicklung stärker zusammenspielen. Was bringt das konkret?

BANIK: Für mich hängt das unmittelbar zusammen. Wir vermarkten Flächen an Investoren, die dort Hallen bauen oder Unternehmen ansiedeln und damit Wertschöpfung und Verkehre in den Hafen bringen. Dafür haben wir bei der JadeWeserPort-Marketinggesellschaft ein Team für nationalen und internationalen Vertrieb sowie Kommunikation. Diese Kompetenzen kann ich mit meinen Erfahrungen aus dem Immobilien- und Hafenmanagement zusammenbringen.

OHORN: Auch für den Terminalbetrieb ist dieses Zusammenspiel sehr wichtig. Wir müssen gemeinsam die Voraussetzungen schaffen, um zusätzliche Mengen nach Wilhelmshaven zu bringen und effizient abzuwickeln. Die größte Chance sehe ich im Hinterland: Wir brauchen attraktive Verbindungen, Ansiedlungen und zusätzliche Ladungsströme. Langfristig ist die Kombination aus einem starken Transshipment-Hub und einem leistungsfähigen Hinterland-Gateway entscheidend, um den Standort robuster und für unsere Kunden noch attraktiver zu machen.



Holger Banik ist seit 2014 Geschäftsführer der JadeWeserPort Realisierungs-Gesellschaft. Zum 1. Mai 2026 übernahm er zusätzlich die Geschäftsführung der Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing. Banik ist außerdem Sprecher der Geschäftsführung von Niedersachsen Ports, der Hafeninfrastrukturgesellschaft des Landes Niedersachsen. Von 1996 bis 2007 sammelte er Führungserfahrung im Schienengüterverkehr der Deutschen Bahn in kaufmännischen Funktionen, unter anderem in Finanzen, Controlling, Planung und Berichtswesen. 2007 wechselte er zur Hafenmanagementgesellschaft Bremenports, 2011 übernahm er dort die kaufmännische Geschäftsführung.

Hannah Ohorn ist Ingenieurin und seit Anfang 2026 alleinige Geschäftsführerin des Eurogate Container Terminals Wilhelmshaven (CTW). Sie kam im Juni 2023 zu Eurogate, war seit Juli 2024 Operations-Managerin am CTW und übernahm im Oktober 2025 die Geschäftsführung. Ohorn kennt die maritime Transportkette aus Reederei- und Terminalperspektive und bringt beide Blickwinkel in ihre heutige Aufgabe ein.

Herr Banik, welche Unternehmen und Branchen sollen sich künftig auf den verfügbaren Flächen ansiedeln?

BANIK: Wir konzentrieren uns auf Unternehmen, die Volumen und Wertschöpfung für den Hafen erzeugen. Dabei denken wir längst nicht mehr nur an klassische Containerlogistik. Im Fokus stehen auch On- und Offshore-Aktivitäten, die Automobilwirtschaft sowie energienahe Nutzungen. Hinzu kommen mögliche Anwendungen im Bereich der militärischen Logistik. Die geopolitischen Rahmenbedingungen haben das Spektrum erweitert. Es geht darum, Flächen langfristig an Nutzer zu vergeben, die zum Standort passen und zusätzliche Verkehre erzeugen.

Frau Ohorn, Eurogate hat zwei zusätzliche Containerbrücken in Betrieb genommen und Personal aufgebaut. Was verändert sich dadurch?

OHORN: Damit haben wir frühzeitig die Voraussetzungen geschaffen, um die erwarteten zusätzlichen Volumina zuverlässig abzuwickeln – auch mit Blick auf den neuen EMX-Dienst, den East Med Express von Hapag-Lloyd. Mit den zusätzlichen Brücken sowie verstärkten Ressourcen bei Equipment und Personal können wir eine höhere Berth Productivity erreichen, zusätzliche Mengen effizient bearbeiten und zugleich eine stabile Leistung für unsere Kunden sichern.

Ende 2027 soll zudem ein automatisiertes Mini-Terminal testbereit sein. Welche Rolle spielt die Automatisierung?

OHORN: Dort wollen wir unter realen Bedingungen vor allem automatisierte Transporte und Yard-Prozesse testen und sicher in unsere Abläufe integrieren. Technisches Verständnis, digitale Kompetenz und die Steuerung automatisierter Systeme werden wichtiger, ebenso das Verständnis der gesamten Terminalprozesse. Automatisierung bedeutet für uns vor allem Weiterentwicklung. Entscheidend ist, die Kolleginnen und Kollegen frühzeitig einzubeziehen und gezielt zu qualifizieren.

Reichen die Kapazitäten auf Straße und Schiene aus, wenn Wilhelmshaven weiter wächst?

BANIK: Im Hafen selbst sind wir sehr gut aufgestellt und können deutlich wachsen. Die Schieneninfrastruktur ist bis in den Hafen elektrifiziert, und wir haben Kapazitäten für zusätzliche Verkehre. Die Bahnstrecken außerhalb des Hafens haben wir nicht selbst in der Hand. Insgesamt sind wir aber gut gerüstet, um das Wachstum der kommenden Jahre auf Straße und Schiene abzufangen.



Zum Jahreswechsel 2025/26 ist die JadeWeserPort-Marketinggesellschaft Eigentümerin von neuen Flächen auf dem Voslapper Groden Nord geworden.

245 HEKTAR FÜR DIE NÄCHSTE **ENERGIE-ETAPPE**

Der Voslapper Groden Nord soll ein wichtiger Baustein der Energiedrehscheibe Wilhelmshaven werden: Rund 245 Hektar eröffnen neue Chancen für Industrieansiedlungen, Energieprojekte und zusätzliche Wertschöpfung direkt neben dem JadeWeserPort.

Der Voslapper Groden ist eine Landfläche, die Anfang der 1970er-Jahre durch Eindeichung und künstliche Aufspülung entstand. Heute umfasst sie sowohl Industrieflächen als auch naturnahe und geschützte Bereiche.

Zum Jahreswechsel 2025/26 ist die JadeWeserPort-Marketinggesellschaft (JWP-M) Eigentümerin von attraktiven Flächen auf dem Voslapper Groden Nord geworden. Von den rund 245 Hektar stehen rund 125 Hektar (brutto) nach Angaben der JWP-M mittelfristig für Industrieansiedlungen zur Verfügung, insbesondere bei Bedarf für direkten Zugang zum tiefen Fahrwasser und unmittelbare Nähe zum JadeWeserPort. Noch in diesem Jahr soll das wettbewerbliche Ausschreibungsverfahren für die ersten 40 Hektar starten, die Grundstücke werden dann im Erbbaurecht vergeben.

Die Lage liefert starke Argumente für die Vermarkter: große und flexibel teilbare Flächen, der JadeWeserPort in unmittelbarer Nachbarschaft sowie Zugang zu Hafen-, Energie- und Logistiknetzen. Die JWP-M will das Areal national und international anbieten. Im Fokus stehen Unternehmen aus Energie, Chemie, Logistik und Industrie sowie aus dem Verteidigungssektor. Damit wird Wilhelmshaven sein Standortprofil weiter schärfen und ausbauen können.

Die neuen Flächen ergänzen einen Energiestandort, der sich bereits grundlegend verändert. Im Energy Hub bündeln Unternehmen und Partner in Wilhelmshaven ihre Aktivitäten rund um erneuerbare Energien, Wasserstoff bzw. seine Derivate und Carbon Management. Ziel ist es, einzelne Projekte stärker zu vernetzen und so ein integriertes Energiesystem zu entwickeln.

AUS PROJEKTEN WIRD EIN CLUSTER

Für Holger Banik, Geschäftsführer der JWP-M, ist der Voslapper Groden Nord ein bedeutender Teil dieser Entwicklung: „Diese Flächen spielen eine wichtige Rolle für uns." Banik nennt die Unternehmen Jade Energy, HES und Westlake Vinnolit, den geplanten Anleger für verflüssigte Gase sowie weitere mögliche Ansiedler. Sie könnten nördlich des JadeWeserPort zu einem neuen Wertschöpfungscluster vor allem für grüne Energien zusammenwachsen. Das entspricht Baniks Vorstellung von einem funktionierenden Hub. Einzelne Projekte reichen ihm dafür nicht: „Zu einem echten Hub wird Wilhelmshaven erst, wenn Projekte so konkret sind, dass Synergien tatsächlich genutzt werden können und neue Konzepte entstehen." Das erfordere neben geeigneten Flächen auch Strominfrastruktur, den Anschluss an das Wasserstoffkernnetz, Speicher sowie leistungsfähige Hafen- und Verkehrswege. *(Anm. d. Red.: Lesen Sie dazu auch das Kurzinterview „Drei Fragen an Yannis Fischer" in dieser Ausgabe auf Seite 2.)*

ANSPRECHPARTNER FÜR INVESTOREN

Fläche allein reicht auch nicht, um große internationale Industrie- und Energieprojekte anzuziehen. Die JWP-M will deshalb in Zusammenarbeit mit relevanten Partnern wie der Wirtschaftsförderung Wilhelmshaven und der Innovations- und Wirtschaftsagentur Niedersachsen.next Investoren über die Grundstücksvergabe hinaus begleiten. Sie unterstützen bei Genehmigungsprozessen, vermitteln gemeinsam mit den zuständigen Landesstellen Informationen zu Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten und koordinieren die Anbindung an die Infrastruktur.

Für Unternehmen soll damit eine zentrale Anlaufstelle entstehen. Das ist im internationalen Standortwettbewerb ein großer Vorteil: Große Investitionsprojekte brauchen klare Zuständigkeiten und schnelle Wege zu Behörden, Netzbetreibern und weiteren Partnern. Mit einem starken Netzwerk will die JWP-M diese Kontakte bündeln und branchenspezifische Angebote entwickeln.

DER WANDEL IST SCHON SICHTBAR

Wie sich der Energiestandort Wilhelmshaven verändert, zeigt auch der Energieversorger Uniper: Auf der Aschedeponie des ehemaligen Wilhelmshavener Kohlekraftwerks entsteht ein Solarpark mit rund 17 Megawatt Peak Leistung. Mehr als 28.500 Module verteilen sich auf etwa 14 Hektar. Die Anlage soll jährlich rund 17.000 Megawattstunden erneuerbaren Strom erzeugen und bis zu 4.500 Haushalte versorgen. Uniper plant die Inbetriebnahme noch in diesem Jahr.

Das Projekt gehört zwar nicht zu den Flächen, die die JWP-M übernommen hat, zeigt aber unmittelbar, wie sich bestehende Standorte neu nutzen lassen: Wo früher die Kohleverstromung das Bild bestimmte, entsteht heute Infrastruktur für erneuerbare Energie. Der Voslapper Groden Nord soll für diese Entwicklung zusätzlichen Raum schaffen. Dabei geht es aber nicht nur um Energieerzeugung: Auch neue industrielle Wertschöpfung, der Import und die Weiterverarbeitung von Energieträgern sowie emissionsärmere Hafen- und Schiffstechnologien gehören zur Perspektive des Standorts.

Auch aus Sicht des Landes Niedersachsen eröffnen Flächenerwerb und -entwicklung neue Handlungsmöglichkeiten. Erstmals besteht die Chance, die Entwicklung großer zusammenhängender Flächen auf dem Voslapper Groden Nord zu gestalten, strategisch zu steuern und gezielt für Industrie- und Energiewendeprojekte verfügbar zu machen. Damit kann Wilhelmshaven seine Rolle als grüne Energiedrehscheibe weiter ausbauen und zugleich die Position des JadeWeserPort als Deutschlands einziger Tiefwasserhafen stärken.

ENERGIEWENDE TRIFFT AUF NATURSCHUTZ

Die Entwicklung ist allerdings eine anspruchsvolle Herausforderung, denn das Gelände ist zugleich Lebensraum geschützter Vogelarten. Das europäische Vogelschutzgebiet „Voslapper Groden Nord“ umfasst unter anderem nasse Dünentäler, Schilfröhrichte, Kleingewässer und Weidengebüsche.

Gegen den Bebauungsplan Nr. 225 „Voslapper Groden Nord/Nördlich Tanklager“ der Stadt Wilhelmshaven hat sich die Naturschutzorganisation NABU Niedersachsen gewandt. Das Niedersächsische Oberverwaltungsgericht (OVG) setzte den Plan im Mai 2026 zwar vorläufig außer Vollzug, betonte aber zugleich, dass die industrielle Entwicklung des Standorts nicht grundsätzlich zu beanstanden sei: Das Ziel, mit einem „grünen Energiepark“ zum Klimaschutz und zum Strukturwandel beizutragen, habe hohes Gewicht und könne die Inanspruchnahme des Schutzgebiets grundsätzlich rechtfertigen. Auch die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen beanstandete der Senat nicht grundsätzlich.

Genau an diesem Punkt setzt Holger Banik an. „Wir möchten in Wilhelmshaven die Themen Transformation, Energiewende und Naturschutz vereinbaren.“ Er verweist auf die besondere Lage zwischen Industrie, Vogelschutzgebieten, dem UNESCO-Weltnaturerbe Wattenmeer und touristisch geprägten Regionen.

Allen Beteiligten ist klar: Der Konflikt lässt sich nicht wegreden. Er muss planerisch und durch entsprechende Ausgleichsmaßnahmen gelöst werden. Für die weitere Entwicklung kommt es jetzt darauf an, Industrieansiedlungen, Infrastruktur und wirksame Naturschutzmaßnahmen in Einklang zu bringen.

Wenn es gelingt, neue Unternehmen mit Hafen, Energieinfrastruktur und bestehenden Projekten zu vernetzen, kann auf dem Voslapper Groden Nord das Wertschöpfungscluster wachsen. Die Flächen geben Wilhelmshaven dafür zusätzlichen Spielraum – und dem JadeWeserPort die Chance, ein noch wichtigerer Teil der industriellen Energiewende zu werden.

AUF EINEN BLICK: DER VOSLAPPER GRODEN NORD

Gesamtareal:	rund 245 Hektar
Sofort verfügbare Industriefläche:	rund 40 Hektar
Vermarktung:	JadeWeserPort-Marketinggesellschaft (JWP-M)
Vergabe:	Erbbaurecht
Start des Ausschreibungsverfahrens:	Herbst 2026
Zielbranchen:	Energie, Chemie, Logistik, Industrie und Verteidigung
Vorteile:	Nähe zum JadeWeserPort, große und flexibel teilbare Flächen, Zugang zu Hafen-, Energie- und Logistiknetzen

Das Areal des Voslapper Groden Nord befindet sich in Sichtweite zum JadeWeserPort.



FOTOS: JADEWESERPORT/BJÖRN LÜBBE

MEHR **MENGE**, MEHR **ZÜGE**

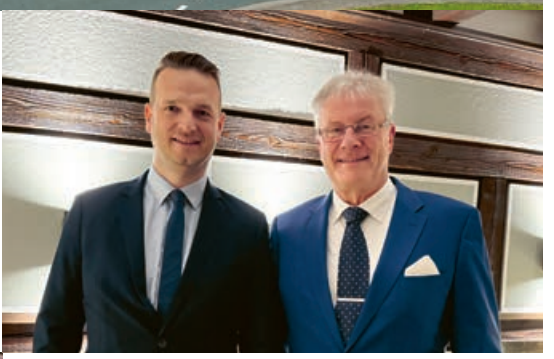
Mehr Schiffsanläufe in Wilhelmshaven, höhere Auslastung im Hinterland: Roland Umschlag spürt das Wachstum des JadeWeserPort. Für zusätzliche Mengen benötigt das Unternehmen inzwischen auch Sonderzüge.

Die Roland Umschlagsgesellschaft betreibt im GVZ Bremen ein Terminal für den kombinierten Verkehr und bietet Transportlösungen zwischen Seehäfen und Hinterland an. Im ersten Halbjahr 2026 steigerte das Unternehmen seine Mengen gegenüber dem Vorjahreszeitraum zweistellig. „Sowohl im Import als auch im Export ist die Auslastung unserer Züge deutlich gestiegen“, berichtet Geschäftsführer Hendrik Klar. Für zusätzliche Mengen seien inzwischen auch Sonderzüge erforderlich.

Der JadeWeserPort sei für Roland Umschlag aus dem Netzwerk nicht mehr wegzudenken, betont Klar. Seit 2017 laufen über das Unternehmen täglich Verbindungen von und nach Wilhelmshaven. Erst im Juli sei ein größeres Importgeschäft eines Reeders über den JadeWeserPort hinzugekommen. Ein weiterer Pluspunkt sei die Flexibilität beim Terminalbetreiber Eurogate am anderen Ende: Dort könnten auch kurzfristig benötigte Sonderzüge abgefertigt werden. „Diese Flexibilität ist für unsere operative Planung und die zuverlässige Abwicklung der Verkehre ausgesprochen hilfreich“, freut sich Klar.

Seit Jahresbeginn gibt es zudem zwei Verbindungen pro Woche nach Piacenza, seit Mitte des Jahres sieben nach Dortmund. Die Relation nach Hof soll von derzeit drei auf sechs Züge pro Woche ausgebaut werden. Auch die Digitalisierung treibt Roland voran: Mit der Software „CONROO“ können Lkw-Fahrer und -Fahrerinnen „ihre“ Container bereits per App administrativ abfertigen. Das hat nach Angaben des Unternehmens die Wartezeiten am Gate deutlich reduziert.





Hendrik Klar (links) ist am 1. September 2025 in die Geschäftsführung der Roland Umschlagsgesellschaft eingetreten. Er leitete das Unternehmen zunächst gemeinsam mit seinem Vorgänger Christoph Holtkemper (rechts), bis dieser Ende 2025 in den Ruhestand ging. Der Verkehrsfachwirt (DAV) Hendrik Klar arbeitet bereits seit mehr als 21 Jahren im Unternehmen. Nach der Leitung des Leercontainerdepots war er am Aufbau der Transportabteilung beteiligt und zuletzt Prokurist.



ROLAND UMSCHLAG

Roland Umschlag wurde 1972 gegründet und ist nach eigenen Angaben die älteste private Umschlaggesellschaft für kombinierte Verkehre in Deutschland. Seit 1989 sitzt das Unternehmen im GVZ Bremen. Das Betriebsgelände umfasst 260.000 Quadratmeter mit Terminal und Containerdepot.



FOTOS: ROLAND UMSCHLAG

IMPRESSUM

TIEFGANG#24 | November 2026

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
www.jadeweserport.de

Geschäftsführer: Holger Banik

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