

# THB

TÄGLICHER HAFENBERICHT

SONDERBEILAGE

## Niedersächsische Häfen

**ÜBERBLICK** Hafengruppe legt um vier Prozent zu – Alles Neue aus den neun Seehäfen ■ **SEITE 2**

**INTERVIEW** Seaports-Chefin Inke Onnen-Lübben: „Es war ein bisschen wie nach Hause kommen“ ■ **SEITE 10**

**RICHTUNGSWEISEND** NPorts hat Leuchtfeuer vor Norddeich komplett erneuert ■ **SEITE 14**



Foto: NPorts

Der Hafen Brake am linken Weserufer ist Gastgeber des Niedersächsischen Hafentags 2025

## Kurs Transformation

Hafentag in Brake – Seehäfen setzen auf Ausbau für Energie, Versorgung und neue Märkte

Die niedersächsischen Häfen stehen vor großen Aufgaben – und beweisen zugleich Stärke. Während geopolitische Spannungen und Energiefragen für Unsicherheit sorgen, wächst der Umschlag an vielen Standorten. Investitionen in Off-shore-Wind, neue Liegeplätze,

Bahnanbindungen und Recyclingprojekte zeigen: Die Häfen stellen sich entschlossen den Transformationsaufgaben.

Brake, Gastgeber des diesjährigen Niedersächsischen Hafentags, verdeutlicht die Richtung: Agrar- und Forstprodukte bleiben Kernkompe-

tenz, zugleich wird der Standort weiter zum Windkraft- und Projektladungshafen ausgebaut. Ähnlich entwickeln Cuxhaven, Emden, Stade oder Wilhelmshaven klare Profile für die Energiewende und für neue Märkte. Doch Wandel kostet. Ohne verlässliche Fi-

nanzierung durch Land und Bund sind die ambitionierten Vorhaben kaum zu stemmen. Der Hafentag macht deutlich: Niedersachsens Häfen sind mehr als regionale Umschlagplätze – sie sind Lebensadern für Versorgung, Energie und Sicherheit. ■ **bo**

ANZEIGE



**DER SPEZIALIST UNTER DEN HAFENDIENSTLEISTERN**



Ob Getreide, Futtermittel, Kaffee, Zellstoff, Schnitthölzer, Eisen, Stahl oder komplette Windkraft- und Industrieanlagen: Wir sind darauf spezialisiert, die Güter sorgfältig und schonend umzuschlagen, zu lagern und zu transportieren – an unseren Terminals in Brake und in Bremen.



[www.jmueller.de](http://www.jmueller.de)

# Neues aus neun Seehäfen

Niedersächsische Hafengruppe legt im ersten Halbjahr 2025 um vier Prozent zu - Nicht alle Standorte sind zufrieden - Der große THB-Überblick

In den Häfen Brake, Cuxhaven, Emden, Leer, Nordenham, Oldenburg, Papenburg, Stade und Wilhelmshaven wurden von Januar bis Juni 2025 im Seeverkehr mit 27,7 Millionen Tonnen eine Million Tonnen mehr gelöscht und geladen als in den ersten sechs Monaten 2024. Der

Containerumschlag hat sich sogar mehr als verdoppelt: Er wuchs mit 664.685 TEU im ersten Halbjahr 2025 um 122 Prozent gegenüber dem Vergleichszeitraum im Jahr zuvor. Das Handling von nicht-containerisiertem Stückgut stieg um elf Prozent auf rund 3,7 Millionen Ton-

nen. Gestützt wurde diese Entwicklung durch mehr Projektladungen etwa im Bereich Windenergie sowie mehr Eisen- und Stahlprodukte.

Mit 844.826 umgeschlagenen Neufahrzeugen ergibt sich ein Wachstum von drei Prozent in diesem Ladungssegment. Auch der Umschlag

von festen Massengütern stieg, und zwar um acht Prozent auf knapp 6,4 Millionen Tonnen. Zurückgegangen ist im ersten Halbjahr allerdings die Menge flüssiger Massengüter: Hier lag das Volumen bei 11,7 Millionen Tonnen (minus 21 Prozent). Die Standorte im Überblick.

## Brake setzt auf Multipurpose

Der Seehafen Brake erzielte im ersten Halbjahr 2025 ein Wachstum im Seegüterumschlag von 13 Prozent auf knapp 2,8 Millionen Tonnen. Besonders Agrar- und Forstprodukte sowie Eisen und Stahl wurden vermehrt umgeschlagen.

Multipurpose ist weiter das Aushängeschild des Weserhafens, doch die Ausbaupläne gehen auch in Richtung Energiewende: Mit dem 300 Meter langen Liegeplatz 3 am Niedersachsenkai, für den seit die-

sem Jahr die Planungen laufen, soll neben dem Handling von Zellulose, Holz und Stückgut der Onshore-Umschlag von Windkraftanlagen am Standort gestärkt werden. Parallel werden die direkt angrenzenden Flächen auf dem heute noch als Spülfeld genutzten Areal insbesondere für den Bereich Windkraft weiterentwickelt. Schon in diesem Jahr sollen rund 2,6 Millionen Euro in die Weiterentwicklung des Hafens fließen, begleitet von 6,3 Millionen Euro für den Unterhalt der bestehenden Infrastruktur.

Zum Investitionspaket gehören Ausgaben für die Modernisierung der Hafenbahninfrastruktur, damit der Standort weiterhin der wichtigste Bahnhof Niedersachsens bleibt: 2025 fließen 2,3 Millionen Euro in die Instandhaltung der bestehenden Hafenbahnanlagen und 644.000 Euro in ihren Ausbau. Ein wichtiges Projekt ist zudem die Teilelektrifizierung der zwei

Vorstellgruppen. Hier ist die Entwurfsplanung bereits vergeben.

Der in Brake führende Hafendienstleister und Terminalbetreiber J. Müller investiert auch in diesem Jahr rege: Zum 15. Juli 2025 hat er das Schwefelterminal im Seehafen Brake von der SulServ International GmbH übernommen. Damit stärkt das Unternehmen seine Kompetenz im Bereich chemischer Spezialprodukte und richtet sich strategisch auf den internationalen Importmarkt aus.

Im April hat die Unternehmensgruppe gemeinsam mit erfahrenen Partnern aus der Seebefrachtung zudem die J. Müller Chartering GmbH ins Leben gerufen, bei der die J. Müller Weser GmbH den Mehrheitsanteil hält. Mit diesem Schritt erweitert die Gruppe ihr Leistungsportfolio. Seit dem 1. Januar besitzt J. Müller außerdem die Geschäftsanteile der AG Ems an

der SBS-Schnellfähre Brake-Sandstedt GmbH & Co. KG und hält nun 50 Prozent.

Bereits im Oktober 2024 hat die Gruppe einen hochmodernen Kran der Liebherr-Serie LPS 600 mit E-Antrieb in Betrieb genommen. Er wurde speziell für die Anforderungen des Seehafens Brake konzipiert, ist sowohl für den Schüttgut- als auch für den Stückgutumschlag geeignet und ersetzt Anlagen aus den 1970er Jahren. Die Investition in den Kran von 7,5 Millionen Euro wird ergänzt durch weitere 2,5 Millionen Euro für einen Trichter sowie die technische Anbindung an die bestehende Siloanlage. Beispielsweise bis zu 800 Tonnen Schüttgut kann die Neuerwerbung mit einer Auslage von bis zu 61 Metern pro Stunde bewegen.

## Noch mehr Wind in Cuxhaven

Einen Anstieg um 61 Prozent auf rund 1,8 Millionen Tonnen seewärtigen Umschlag verzeichnete Cuxhaven. Insbesondere der Stückgutsektor und hier speziell Windenergiekomponenten sowie Fahrzeuge, aber auch ein deutliches Wachstum beim Baustoffumschlag, trugen zum Ergebnis des ersten Halbjahres bei.

Besonders der Energiewende und damit dem Bereich Windenergieindustrie gilt die Aufmerksamkeit in Cuxhaven. Neben Siemens Gamesa Renewable Energy sitzen Titan Wind Energy und Northwind, ein Teil der chinesischen Unternehmensgruppe Jiangsu Zhenjiang New Energy Equipment, der das ehemalige Nordmark-Gelände übernommen hat und weitere 30 bis

# 13

Prozent Umschlagwachstum erzielte Brake im ersten Halbjahr 2025



Die weithin sichtbaren Siloanlagen des Hafendienstleisters J. Müller bestimmen die Silhouette von Brake

Foto: Skypic Media



Foto: NPorts

Mit dem ersten Rammschlag für die neuen Liegeplätze 5 bis 7 in Cuxhaven hat die Weiterentwicklung des Deutschen Offshore-Industriezentrums (DOIZ) begonnen

40 Millionen Euro investieren will, vor Ort. Der Hafen ist in Deutschland der größte in diesem Bereich.

Mit dem ersten Rammschlag für die Liegeplätze 5 bis 7 - bisher existieren 1 bis 4 sowie 8 und 9 - im Februar 2025 hat die Weiterentwicklung des Deutschen Offshore-Industriezentrums (DOIZ) begonnen. 1250 Meter lang wird die Kaje zwischen dem Europakai und Platz 8. Es entstehen so insgesamt knapp 4 Kilometer Kajenlänge mit einer durchgehenden Schwerlaststraße. Zu den neuen Umschlaganlagen direkt an der Küstenlinie gehören 38 Hektar Flächen, die als Terminals für Schwerlastlogistik ausgebaut werden und damit auch den Bedarf an Lagerflächen für On- und Offshore-Windenergieanlagen decken. Gesamte Bauzeit: Voraussichtlich 3,5 Jahre.

Auftraggeber des Projekts mit einem Investitionsvolumen von rund 300 Millionen Euro ist die Hafengesellschaft Niedersachsen Ports (NPorts). Den späteren Betrieb der Liegeplätze übernehmen Cuxport (Plätze 5 und 6.1 mit zusammen 19 Hektar) und Cuxhaven Terminal, eine Projektgesellschaft von Blue Wa-

ter Breb (Plätze 6.2 und 7 mit ebenfalls 19 Hektar).

**Anstieg in Emden**

Ebenfalls positive Umschlagzahlen meldet Emden: Mit knapp 2,4 Millionen Tonnen wurden seewärtig zwölf Prozent mehr Güter gelöscht und geladen als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Auch hier hat sich der Umschlag von Stückgütern wie Forstprodukten und Komponenten für Windenergieanlagen positiv entwickelt. Ebenso sind die Mengen fester Massengüter wie Baustoffe und chemische Grundstoffe gestiegen.

Um der wachsenden Nachfrage aus der Offshore-Branche entgegenzukommen, hat die Epas - Ems Ports Agency & Stevedoring Bet. GmbH & Co. KG am Südkai im Binnenhafen zwei Lagerhallen mit jeweils 1800 Quadratmetern in direkter Kainähe gebaut. Eine der Hallen wurde als hochmodernes Kleinteile- und Palettenlager hergerichtet, die andere ist für die Bodenlagerung von größeren Komponenten für die Windkraftindustrie vorgesehen. Reinhard Hege, Vorstand der Emdener Hafenförderungsgesellschaft e.V., bezeichnet die Investitionen als ersten Bauabschnitt des künftigen „Offshore Gateway Emden“, den logistischen Drehpunkt für sämtliche Hafendienstleistungen im Bereich Windkraft in Emden und Teil des Gesamtkonzepts für die Umsetzung der Energiewende.

Als zentraler Hub des Volkswagen-Konzerns für den Auto-



Foto: EWD/Tobias Bruns

EWD Benli Recycling will noch in diesem Jahr in Emden in den Rückbau von Schiffen, Windrädern und Industrieanlagen einsteigen und nutzt dazu die bestehende Werftinfrastruktur

mobilumschlag in Europa ist Emden mit jährlich mehr als 1,2 Millionen Fahrzeugen und täglich rund 9000 bewegten Pkw der größte Hafen. Für den Export bestimmte Autos müssen aus dem Emdener VW-Werk sowie von Waggonen und Lkw an die Pier bewegt werden - bei Importfahrzeugen in um-

gekehrter Reihenfolge. Um automatisierte Fahrprozesse zur Verbesserung von Effizienz, Sicherheit und Nachhaltigkeit im Autoumschlag auszuprobieren, wurde nun ein passendes Testfeld installiert. Zudem soll bis Ende 2027 ein Großschiff-Liegeplatz für Autotransporter im Außenhafen entstehen.

ANZEIGE



**UNIQUE PORT NETWORK**



seaports.de



4

Kilometer lang werden die Kajen insgesamt

Neben dem bisherigen Geschäft setzt der Seehafen Emden künftig auch auf das Recycling von Schiffen, nach eigenen Angaben eine Premiere in der maritimen Wirtschaft Deutschlands: Die im Hafen ansässige EWD Benli Recycling GmbH & Co. KG will noch in diesem Jahr als erstes deutsches Unternehmen in den Rückbau von Schiffen, Windrädern und Industrieanlagen einsteigen. Ein Schritt zur Weiterentwicklung des Emdener Hafens hin zur Kreislaufwirtschaft - und für Hegewald ein starkes Signal für die deutsche maritime Wirtschaft insgesamt.

### Leer baut Trimodalität aus

In Leer wurden im kombinierten See- und Binnenschiffsverkehr im ersten Halbjahr 2025 rund 93.000 Tonnen umgeschlagen, zehn Prozent weniger als von Januar bis Juni 2024. Ein Grund: Verlagerungen von Gütermengen auf die Hafeneisenbahn. Entsprechend setzt der Standort auf seine Trimodalität.

Beim Umschlag im kommunalen Hafen in Leer spielt der Betrieb der eigenen Hafeneisenbahn auf einem rund sieben Kilometer langen, zwischen 2013 und 2018 sanierten Gleisnetz mit Anschluss an das Netz der Deutschen Bahn und mit zwei eigenen Loks eine wichtige Rolle. Sie trägt entscheidend dazu bei, den Gütertransport klimafreundlicher zu gestalten, indem sie den Lkw-Verkehr reduziert.

Die Trimodalität habe sich als Erfolgsfaktor für Leer erwiesen, so der Vorstand der Stadtwerke Leer (SWL), Timo Kramer. Die Zahlen für das erste Halbjahr 2025 geben ihm Recht: Der schienenseitige Umschlag hat im Vergleich zu den ersten sechs Monaten des Vorjahres deutlich zugelegt, von gut 16.000 Tonnen auf mehr als 27.000 Tonnen.

Jährlich werden mehrere 100.000 Tonnen unterschiedlicher Güter von der Hafeneisenbahn nicht nur im Seeverkehr abgewickelt. Es handelt sich vor allem um Düngemittel, Futtermittel, Schüttgüter, Getreide und Eisen. Schrott etwa wird oft per Lkw angeliefert, sortiert, geschreddert und dann entweder per Bahn oder Bin-



Beim Umschlag in Leer spielt der Betrieb der eigenen Hafeneisenbahn mit Anschluss an das Netz der Deutschen Bahn und mit zwei eigenen Loks eine wichtige Rolle

Foto: Stadtwerke Leer



Ein neuer Mobilkran vom Typ Liebherr LHM 600 soll die Abläufe im Hafen Nordenham beschleunigen

Foto: Rhenus

nenschiff zu Stahlfabriken transportiert. Pro Jahr laufen einige Hundert Binnenschiffe Leer an. „Es ist und bleibt unser Ziel, so viele Verkehre wie möglich per Schiff und Bahn abzuwickeln, zumal der Hafen Leer mitten in der Stadt liegt“, sagt Kramer.

Klimaschonend wirkt sich im Hafen auch ein weiteres Projekt der Stadtwerke aus: Flusskreuzfahrtschiffe, die am Terminal festmachen, werden neuerdings mit Landstrom versorgt. 2024 liefen 36 Flusskreuzer Leer an.

### Weniger Kohle in Nordenham

Trotz eines signifikanten Anstiegs bei Flüssiggütern und einem stetigen Stückgutgeschäft verzeichnete der Seehafen Nordenham insgesamt mit rund einer Million Tonnen einen um rund acht Prozent gesunkenen Umschlag im Seeverkehr. Vor allem das Kohleaufkommen ging zurück. Doch der Hafenstandort entwickelt sich kontinuierlich weiter. Mit Investitionen in moderne Technik, nachhaltige Logistiklösungen und die Infrastruktur richtet sich der Blick nach vorn.

Ein bedeutender Schritt wurde im Januar 2025 mit der Inbetriebnahme des neuen Mobilkrans Liebherr LHM 600 gemacht, der die Abläufe im Hafen beschleunigen soll. Der leistungsstarke Kran ist auf vielseitige Einsätze ausgelegt, ob Schüttgut, Stückgut oder Projektladungen. Mit einer modernen Steuerung, zusätzlichen Monitoren im Maschinenhaus, einer Tragkraft von bis zu 144 Tonnen und einer Reichweite von 58 Metern ist er ideal für große Schiffe und schwere Lasten geeignet.

Zudem hat der Hafen in die Sanierung der Gleisanlagen investiert. Ziel ist es, den Schienenanschluss langfristig zu sichern und multimodale Transportlösungen weiter auszubauen. Auch die Planungen zur umfassenden Erneuerung des zweiten Terminals in Nordenham-Blexen schreiten voran. Dies gilt als weiterer Baustein für die Zukunftssicherheit des Standorts.

Neben Infrastruktur und Technik rückt auch im Hafen Nordenham das Thema Energiewende zunehmend in den Mittelpunkt. So wurden

144

Tonnen hebt der neue Mobilkran

58

Meter beträgt die Auslage des neuen Mobilkrans



Foto: Falcon Crest Air

in den vergangenen Monaten mehrere anspruchsvolle Verladungen im Bereich Offshore-Windenergie erfolgreich durchgeführt, etwa von Monopiles. Darüber hinaus wurden Seekabel für Windparks in der deutschen Nordsee sowie vor der Westküste Frankreichs umgeschlagen. Ergänzt wird das neue Profil durch den Ausbau des Standorts als Anlaufstelle für verschiedene Offshore-Versorger, die über Nordenham be- und entladen werden.

**Oldenburg ist abgeschnitten**

Durch die Beschädigung der beweglichen Eisenbahnbrücke über die Hunte in Elsfleth durch eine Kollision ist der Hafen Oldenburg bereits seit Ende Februar 2024 vom Seeverkehr abgeschnitten. Daher gab es auch im ersten Halbjahr 2025 kein seewärtiges Umschlagvolumen. Zudem können Binnenschiffe nur tideabhängig die errichtete unbewegliche Behelfsbrücke durchfahren. Der Umschlag im Binnenschiffsverkehr ist mit 375.537 Tonnen nahezu

gleich geblieben im Vergleich zu den ersten sechs Monaten 2024. Bis Anfang 2028 soll die Brücke erneuert werden, damit Seeschiffe den Hafen Oldenburg wieder anlaufen können. Bis dahin werden große Volumen etwa über die Bahn gesteuert, um unter anderem die hafenansässigen Industrien weiterhin verlässlich zu versorgen. Die auf den Hafen Oldenburg gerouteten Seeschiffsmengen werden weiterhin teilweise in andere Seehäfen verlagert, zum Teil auf Binnenschiffe umgeladen oder auf Lkw nach Oldenburg transportiert. Dies führt zu steigenden Logistikkosten und zusätzlichem regionalen Lkw-Verkehr.

Eine Verlagerung auf Binnenschiffe ist nur bedingt möglich, da die Verkehre auf der Hunte eingeschränkt sind, was zu einem höheren Bedarf an Schiffsraum und ebenfalls zu steigenden Kosten führt. Die Oldenburger Hafenwirtschaftsgemeinschaft e.V. fordert daher den schnellstmöglichen Ersatzneubau der beweglichen Eisenbahnbrücke Elsfleth und die Aufhebung des Nachfahrverbots auf der Hunte, damit der Hafen jederzeit von allen geeigneten Schiffsgrößen angefahren werden könne.

**Papenburg kann mehr als nur Kreuzfahrtschiffe**

Mit 324.470 umgeschlagenen Tonnen im ersten Halbjahr 2025 erzielte der Hafen

Papenburg ein Plus von zwei Prozent im Seeverkehr. Das Ergebnis ist auf wachsende Stückgutmengen zurückzuführen. Der Binnenschiffsverkehr stieg um 41 Prozent auf 114.000 Tonnen im angegebenen Zeitraum gegenüber den Monaten Januar bis Juni 2024.

Um die wirtschaftliche Entwicklung in der Region nachhaltig zu stärken und neue Arbeitsplätze zu schaffen, haben die Bauarbeiten zur Verlegung der Rheiderlandstraße (K158) im Bereich des Bokeler Bogens begonnen. Mit diesem Infrastrukturprojekt werden die Voraussetzungen für die Erweiterung des bestehenden Gewerbe- und Industriegebiets geschaffen. Die Maßnahme ist ein zentraler Bestandteil der strategischen Standortentwicklung und wichtiger Schritt zur Zukunftssicherung des Wirtschaftsstandorts.

Ebenfalls neue Arbeitsplätze soll die Erweiterung des Geländes der Augustin-Entsorgung Papenburg GmbH & Co. KG im Nordhafen auf rund

ANZEIGE



## EVERYTHING A SHIP NEEDS

Technical Ship Supply | Provision Supply | Catering | Spare Parts & Repair Service | On-/Offshore | New Build Supply | Mooring Ropes & Special Wire Ropes | Airfreight & Logistics | Manufacturing of Nets | Maritime Environment Protection Systems







**KLOSKA.COM**

VISIT US!  
AT BOOTH 39



09 & 10  
SEPTEMBER  
2025








375.537 Tonnen wurden seewärtig wegen der beschädigten Brücke umgeschlagen



Foto: Falcon Crest Air

Ein weiterer Schwerpunkt des Hafenausbaus in Papenburg soll künftig auf der Möglichkeit zur Verwertung von Windkraftanlagen aus Offshore-Parks liegen

100.000 Quadratmeter bringen. Auf einem angrenzenden Grundstück im ausgewiesenen Gewerbe- und Industriegebiet sind zusätzliche Lagerflächen sowie neue Hallen geplant zur Erweiterung von Vor- und Nachlagerflächen für Recyclingmaterialien und Rohstoffe sowie der Einsatz von modernen Recyclingtechnologien. Das Genehmigungsverfahren läuft. Dank der Hafenanbindung lassen sich nach Unternehmensangaben große Abfallmengen effizient über den Wasserweg transportieren – ein entscheidender Faktor, insbesondere im Hinblick auf den wachsenden Bedarf an nachhaltigen Entsorgungslösungen.

41

Prozent beträgt das Plus bei Binnenschiffsverkehren

Ein weiterer Schwerpunkt des Hafenausbaus soll künftig auf der Möglichkeit zur Verwertung von Windkraftanlagen aus Offshore-Parks liegen – ein Bereich mit zunehmender

Relevanz für die Kreislaufwirtschaft. Die Stadt Papenburg begrüßt das geplante Vorhaben, das einen wichtigen Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region und zur Stärkung nachhaltiger Industrieprozesse leisten kann.

Ebenso nachhaltig ist das Recycling von Baumaterialien. Die proRC GmbH hat im Hafen eine Drehscheibe für mineralische Primär- und Sekundärrohstoffe aufgebaut und investiert nun rund fünf Millionen Euro in eine neue

Aufbereitungs- und Umschlaganlage auf 4,3 Hektar Fläche. Dann können Stoffe nicht nur per Lkw und Bahn, sondern auch per Schiff gebracht und abgeholt werden.

**Unter dem Strich weniger in Stade**

Der Seehafen Stade verbuchte bei flüssigen Massengütern mit 1,1 Millionen Tonnen fünf Prozent mehr seeseitigen Umschlag als im ersten Halbjahr 2024. Durch

Minderungen bei festen Massengütern wie Baustoffen kommt der Standort an der Elbe allerdings mit insgesamt 2,6 Millionen Tonnen auf ein rückläufiges Ergebnis (minus sechs Prozent).

Die Hoffnung der Region ruht auf dem Hanseatic Energy Hub, der 2027 in Betrieb gehen und den Hafen zum „Energiehafen“ machen soll. Der Hub ist ein Importterminal, das die Versorgung Deutschlands mit LNG und grünen Gasen wie synthetischem Erdgas und verflüssigtem Biomethan sichert. Langfristig soll dort Ammoniak als klimaneutraler Energieträger auf der Basis von Wasserstoff verarbeitet werden. Die Investitionen werden mit rund einer Milliarde Euro angegeben. Zudem plant Hanseatic Hydrogen im Industriepark Stade bis Ende 2028 den Bau eines

100

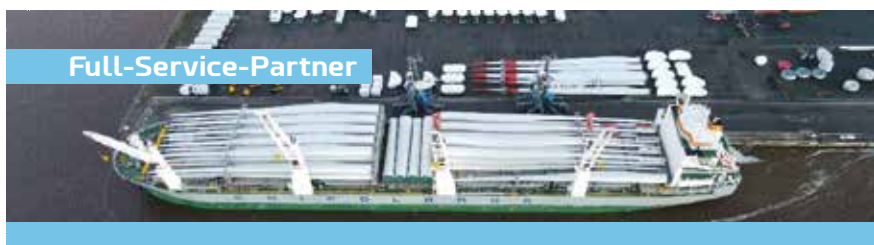
Megawatt soll der neue Elektrolyseur leisten



Rendering: HEH

Die Hoffnung der Stader Hafenwirtschaft ruht auf dem Hanseatic Energy Hub, der 2027 in Betrieb gehen und den Hafen zum „Energiehafen“ machen soll

ANZEIGE



Hafendienstleistungen  
Offshorelogistik  
Heavy & Project Cargo  
Zolldienstleistungen  
Agency



Standort Emden

100-Megawatt-Elektrolyseurs mit Erweiterungsmöglichkeiten. Die Anlage soll mit grünem Offshore-Nordseestrom betrieben werden. Die finale Investitionsentscheidung fällt allerdings erst 2026.

Ebenfalls in 2027 soll die Versuchsanlage von Prime Lithium zur umweltverträglicheren Produktion von Lithium für Batterien in Betrieb gehen. Geplant ist zudem eine Hafenerweiterung Richtung Norden mit Multifunktionsterminal, Gleisanschluss und längerem Nordwest-Anleger. Darüber hinaus ist weiterhin die Verlegung des Industriegleises im Gespräch, um Chemieunternehmen und Hafen besser zu verbinden und die Innenstadt von Transporten über die Straße zu entlasten, sowie der Weiterbau der A26 und A20 mit Elbtunnel bei Drochtersen.

**Wilhelmshaven verdoppelt Boxenumschlag**

Am Containerterminal Wilhelmshaven hat sich im ersten Halbjahr 2025 mit 664.685 TEU die Menge der gelöschten und geladenen Einheiten gegenüber dem Vergleichszeitraum 2024 mehr als verdoppelt. Der Gesamtumschlag im Hafen Wilhelmshaven von Januar bis Juni 2025 blieb dagegen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum mit 16,7 Millionen Tonnen konstant. Um 28 Prozent



Foto: Hapag-Lloyd/Wolfgang Scheer

Das zwölfte und letzte Großcontainerschiff der neuen „Hamburg-Express“-Klasse von Hapag-Lloyd, die „Wilhelmshaven Express“, hat im Juli im Rahmen seiner Jungfernfahrt den namensgebenden Hafen an der Jade angelaufen

auf rund 7,4 Millionen Tonnen gesunken ist der Umschlag von Rohöl. Doch die Menge gehandelter Kohle wuchs um 32 Prozent auf knapp 950.000 Tonnen und die Zahl der Fahrzeuge um 40 Prozent auf 38.135 Einheiten.

Frischen Wind verspricht der neue Präsident der Wilhelmshavener Hafenwirtschafts-Vereinigung e.V. (WHV), Andreas Bullwinkel, für die 160 Mitglieder des Vereins sowie für den Standort mit klaren Impulsen zwischen maritimer Tradition und grünen Technologien. Der Import alternativer Kraftstoffe und die geplante Rolle des Hafens als Hub für grünen Wasserstoff prägen das Handeln. Der Hafenentwicklungsplan

2025 (HEP) von Niedersachsen Ports (NPorts) gibt den Rahmen für den nachhaltigen Ausbau am Jadebusen vor: Im Fokus stehen unter anderem die Pläne für ein Multipurpose-Terminal mit einer neuen, schwerlastfähigen Kaje nördlich am JadeWeserPort (JWP), für Liegeplätze für Offshore-

Errichterschiffe und für feste Infrastrukturen für den RoRo-Umschlag. Die gute Entwicklung an der Kaje spiegelt sich auch in der Nachfrage nach Flächen im Güterverkehrszentrum des Standorts.

Für 2025 ist nach Einschätzung von Eurogate durch die Neuausrichtung von Allianzen in der Containerschifffahrt mit einem Umschlag von mehr als einer Million TEU zu rechnen. Für die „Gemini Cooperation“, den Zusammenschluss der Reedereien Maersk und Hapag-Lloyd, ist der JWP einer der Hauptumschlagplätze in Nordeuropa. Ein zusätzliches Plus generiere die neue direkte Verbindung zwischen den Häfen Ningbo und Wilhelmshaven. ■ zp/bo

32

Prozent legte der Kohleumschlag zu

ANZEIGE

## YOUR VESSEL - OUR SERVICES



**JADE-DIENST**



**JD OFFSHORE**



**JD STEEL**



**JD ENGINE**

IHR MARITIMER UNIVERSALDIENSTLEISTER FÜR ...

... Umschlagsleistungen jeglicher Art | Festmacherei | Versorgungen von Seeschiffen | Schwimmkran Dienstleistungen | Pontons und Arbeitsboote | Wartung und Reparatur von Schiffsmotoren | MARPOL Services | Maritimer technischer Support | Bereederung von Spezialschiffen | Stahlbau | Zolldeklaration | Servicedienstleistungen Offshore ...







Zertifiziertes Unternehmen nach DIN EN ISO 9001 DNV-GL

Schleusenstraße 22 A | D-26382 Wilhelmshaven | Tel. +49 (0)4421 1545-0 | info@jade-dienst.de | www.jade-dienst.de

# Seehäfen sichern mehr als 74.000 Arbeitsplätze

Aktuelles Gutachten zu Beschäftigungswirkungen in Niedersachsen - Jobs generieren eine Bruttowertschöpfung von 5,9 Milliarden Euro



Foto: J. Müller/Jana Weber

Ein aktuelles, kürzlich veröffentlichtes Gutachten zeigt: Im Jahr 2023 - aktuellere Daten wurden nicht erhoben - waren insgesamt 74.437 Personen in Niedersachsen über ihre Jobs direkt oder indirekt von den Aktivitäten der Seehäfen abhängig. Das ist ein Plus von rund 3000 Beschäftigten gegenüber 2020 (plus 4,2 Prozent). Allein in den Hafenregionen an der Küste sicherten die Häfen dem Gutachten zufolge 49.369 Arbeitsplätze, 1995 mehr als noch im Jahr 2020.

Diese hafenabhängigen Arbeitsplätze generierten eine Bruttowertschöpfung von knapp 5,9 Milliarden Euro und sorgten für 783 Millionen Euro Steuereinnahmen für das Land Niedersachsen. Die volkswirtschaftliche Bedeutung der niedersächsischen Häfen nimmt damit weiter zu.

Olaf Lies, niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung, betont: „Unsere

Allein in Brake arbeiten über 2500 Personen, deren Jobs direkt oder indirekt von den Aktivitäten der Seehäfen abhängig sind - wie hier auf dem Terminal von J. Müller

Die Hafenregion Wilhelmshaven verzeichnete von 2020 bis 2023 den stärksten Zuwachs aller Hafenstandorte: Die Zahl der hafenabhängig Beschäftigten stieg um rund 1600 Personen

Seehäfen sind weit mehr als Umschlagplätze - sie sind unverzichtbare Lebensadern für die Versorgungssicherheit unseres Landes. Sie sichern Arbeitsplätze, schaffen Wertschöpfung und stärken unsere Unabhängigkeit durch den Güter- und Warenumschatz ebenso wie zunehmend auch durch ihren Beitrag zu unserer Energieversorgung. Diese Zahlen zeigen: Niedersachsens Häfen sind ein zentraler Pfeiler wirtschaftlicher Resilienz - nicht nur für die Küste, sondern für ganz Deutschland.“

Weitere Details aus der Studie: Im Jahr 2023 waren die meisten hafenabhängig Beschäftigten in Emden mit 9367 Personen sowie in Wilhelmshaven mit 9250 Personen tätig. Es folgten Papenburg mit 6254 Beschäftigten und Stade mit 4563 Beschäftigten. In den Regionen Cuxhaven (3225), Brake (2565), Oldenburg (2404) und Nordenham (1872)

# 783

Millionen Euro Steuereinnahmen generieren die Beschäftigten für das Land Niedersachsen

## TOP DREI

1. Emden - 9367 Personen
2. Wilhelmshaven - 9250 Personen
3. Papenburg - 6254 Personen

# 9000

Personen arbeiten in Bereichen wie Marine, Verwaltung und weiteren überregionalen Institutionen, die keinem einzelnen Standort zugeordnet sind

lag die Zahl jeweils im unteren bis mittleren Bereich. Leer verzeichnete 869 hafenabhängig Beschäftigte.

Zusätzlich waren rund 9000 Personen in Bereichen wie Marine, Verwaltung und weiteren überregionalen Institutionen tätig, die keinem einzelnen Standort direkt zugeordnet sind.

Die Hafenregion Wilhelmshaven verzeichnete von 2020 bis 2023 den stärksten Zuwachs aller Hafenstandorte: Die Zahl der hafenabhängig Beschäftigten stieg um rund 1600 Personen - ein Anstieg von über 21 Prozent.

Diese Entwicklung ist auf verschiedene Faktoren zurückzuführen: Neben der Ansiedlung neuer Akteure im Bereich des Fahrzeugumschlags wurden bestehende Aktivitäten in der Kühl- und Containerlogistik sowie in der maritimen Technik deutlich ausgeweitet. Im Zuge der Etablierung Wilhelmshavens als Energie-Drehscheibe



Foto: NPorts/Andreas Burmann

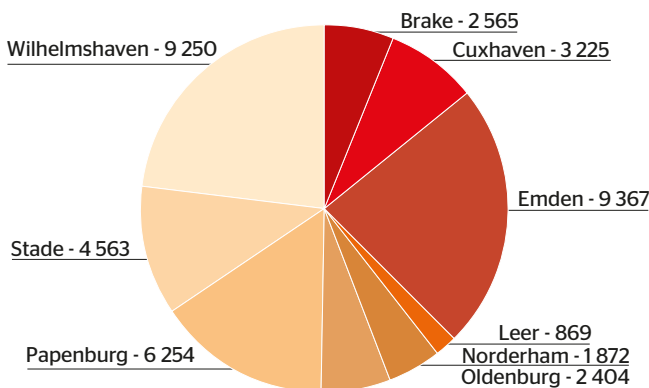
Anzahl der Jobs nimmt zu: Olaf Lies, Niedersächsischer Wirtschaftsminister (links), und Holger Banik, Geschäftsführer von Niedersachsen Ports, präsentieren das aktuelle Gutachten zu den Beschäftigungswirkungen der niedersächsischen Seehäfen

für Deutschland entstanden zudem neue Arbeitsplätze im Zusammenhang mit dem LNG-Terminal - sowohl im energiewirtschaftlichen Umfeld als auch bei Hafen- und Sicherheitsdiensten. Auch das Beschäftigungswachstum bei Service- und Logistikdienstleistern trug wesentlich zur positiven Entwicklung bei. „Die Investitionen in unsere Hafeninfrastruktur wirken als

starker Impulsgeber für privates Engagement. Dort, wo das Land leistungsfähige Voraussetzungen schafft, investieren Unternehmen der Hafengewirtschaft in moderne Anlagen, Dienstleistungen und Arbeitsplätze. Diese enge Verzahnung ist der Schlüssel für eine zukunftsfähige Hafentwicklung“, erläutert Holger Banik, Geschäftsführer von Niedersachsen Ports. ■ bo

Hafenabhängig Beschäftigte

Angaben in absoluten Zahlen in den Hafenregionen in Niedersachsen



Quelle: NPorts, Gutachten „Beschäftigungseffekte der niedersächsischen Seehäfen“, 2023/2025

**ÜBER DAS GUTACHTEN**

Das aktuelle Gutachten setzt die Studienreihe von Dr. Holocher und Dr. Wengelowski fort, die seit 2010 regelmäßig die wirtschaftliche Bedeutung der niedersächsischen Seehäfen untersuchen. Basis ist eine umfassende empirische Erhebung unter Unternehmen der maritimen Wirtschaft, Hafenverwaltungen und weiteren Institutionen. Die Validität der Ergebnisse ist nach Angaben der Herausgeber durch methodisch fundierte Hochrechnungen gesichert. Das Gutachten zum Download: <https://cloud.nports.org/index.php/s/2JRXDLog6KRRGc3>

ANZEIGE



Niedersachsen  
Ports

**Im Heimathafen ankommen!**

In unseren niedersächsischen Häfen suchen wir Sie als

**Nautiker/in im Schichtdienst (w/m/d)**

Ein Job in unseren Häfen bietet Ihnen

- › Vielseitige Aufgaben an Land
- › 38,5 Wochenstunden, verlässliche Arbeitszeiten, Schichtplan weit im Voraus bekannt
- › Mehr Zeit für Familie, Freunde und Hobbies
- › Weiterbildungsmöglichkeiten und Vieles mehr!

**Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG**  
Brake, Wilhelmshaven

Sabine Nitschke  
T +49 44 1 350 20-500  
bewerbung@nports.de  
www.nports.de/jobs

Hier mehr erfahren:



# „Wir spielen uns die Bälle zu, statt sie wegzunehmen“

Fünf Fragen an Inke Onnen-Lübben, Geschäftsführerin der niedersächsischen Hafemarketinggesellschaft Seaports of Niedersachsen

**THB** Auf dem Niedersächsischen Hafentag wollen Sie darüber sprechen, wie sich die aktuellen geopolitischen Entwicklungen auf die Häfen in Niedersachsen auswirken und welche neuen Märkte erschlossen werden können. Welche Botschaft möchten Sie den Teilnehmern mit auf den Weg geben?

**Inke Onnen-Lübben** Bei allen Unsicherheiten und gesamtgesellschaftlich großen Aufgaben und Herausforderungen, geprägt natürlich durch die geopolitische Lage, aber auch durch strukturelle Themen, wie etwa marode Infrastrukturen, hohe Energiekosten und eine überbordende Bürokratie, müssen wir uns auch klarmachen, wo wir als niedersächsische Seehäfen bereits stehen und welche Rolle wir spielen können. Wir haben in Niedersachsen eine solide Basis: Leistungsfähige Häfen mit klaren Profilen und mit starker Rückendeckung durch unsere Landespolitik. Unternehmen, die investieren und Verantwortung übernehmen, und eine gemeinsame Vermarktung, die Interessen bündelt. Wenn wir Bürokratie abbauen, Verfahren beschleunigen und die Infrastruktur verlässlich finanzieren, werden wir die Chancen der Transformation nutzen. Mein Wunsch ist, dass wir die Rolle der Häfen noch stärker ins Bewusstsein von Politik, Wirtschaft und Gesellschaft rücken - nicht laut, sondern klar, faktenbasiert und mit dem Selbstbewusstsein, das unsere Standorte sich erarbeitet haben.



Foto: Stefanie Peters

*„Mein Wunsch ist, dass wir die Rolle der Häfen noch stärker ins Bewusstsein von Politik, Wirtschaft und Gesellschaft rücken - nicht laut, sondern klar, faktenbasiert und mit dem Selbstbewusstsein, das unsere Standorte sich erarbeitet haben“*

**Seaports of Niedersachsen vermarktet neun Standorte, die im Wettbewerb stehen. Wie verhindern Sie ein „Kleinklein“?**

Unser Erfolgsrezept ist seit über 20 Jahren gleich: Geschlossen auftreten, intern offen austauschen und nach außen eine klare Botschaft senden. Natürlich gibt es Konkurrenz zwischen den Standorten. Das ist normal und sogar gesund, weil es Innovation erzeugt. Aber im internationalen Wettbewerb, etwa mit den Westhäfen, hilft nur Gemeinsamkeit. Wir haben es geschafft, große Player und mittelständische Unternehmen an einen Tisch zu bringen, übergreifende Themen gemeinsam zu adressieren und Synergien zu nutzen. Das gilt auch über Niedersachsen hinaus: Unter der Dachmarke German Ports treten wir beispielsweise mit Hamburg und Bremen international, mit allen deutschen Seehäfen auch national auf. Am Ende machen nicht wir das Geschäft - das tun die Unternehmen vor Ort. Aber wir schaffen Sichtbarkeit, öffnen Türen und bringen die richtigen Akteure miteinander ins Gespräch.

**Welche Rolle spielt dabei die interne Fairness - wer kommt wie stark in Ihrer Arbeit vor?**

Transparenz ist entscheidend. Wir arbeiten mit einer klaren Jahresplanung, sprechen diese mit den Standorten ab und achten auf eine ausgewogene Präsenz über Gütersegmente und Märkte hinweg. Wir sind ein kleines Team aus drei Personen und finanziell limitiert; darum fokussieren wir auf Formate mit hoher Schnittmenge, bei denen viele profitieren - internationale Leitmesse, zentrale Branchenereignisse, Delegationsreisen mit guter Anschlussfähigkeit. Hochspezialisierte Einzelthemen, die

ANZEIGE

**Wenn es um Schiffersatzteil-Transporte geht!**

**Jetzt auch bis 5mtr Breite unter Plane**

Maritime Service & Transport Kapitän Claas-H. Braitsch

Großer Stein 10  
26789 Leer  
Tel. 04 91 - 92 58 80  
www.mst-braitsch.de





Foto: Seaports of Niedersachsen

**ZUR PERSON**

Zum 1. Januar 2025 ist die studierte Wirtschaftsingenieurin als Geschäftsführerin zur niedersächsischen Hafenmarketinggesellschaft Seaports of Niedersachsen nach Oldenburg zurückgekehrt. Onnen-Lübben hatte sich im Auswahlverfahren, für das eine spezialisierte Personalberatung beauftragt worden war, unter einer Vielzahl von Bewerbern durchgesetzt. 2018 hatte sie die Seaports of Niedersachsen GmbH und den Geschäftsführungsposten auf eigenen Wunsch verlassen und ihre Kompetenzen seitdem in verschiedenen Positionen im Bereich der Hafen- und Logistikwirtschaft weiterentwickelt. So verantwortete sie drei Jahre lang operativ den Aufbau von Automobillogistikaktivitäten am Standort Wilhelmshaven und war zuletzt als Geschäftsführerin des Binnenhafens und Industrieparks c-Port Küstenkanal vor allem für Unternehmensansiedlung und den strategischen Ausbau der Hafenaktivitäten zuständig. Bis zur Übergabe am 1. Januar 2025 führte Andreas Bullwinkel interimsmäßig die Geschäfte der Gesellschaft, die seit 20 Jahren als erfolgreiche Public Private Partnership zwischen dem Land Niedersachsen und der privaten niedersächsischen Hafenwirtschaft besteht.

ausschließlich einem Standort nützen, gehen eher in deren individuelle Aktivitäten; das unterstützen wir punktuell, ohne die gemeinsame Linie zu verwässern. Wichtig ist, dass alle wissen: Wir spielen uns die Bälle zu, statt sie wegzunehmen.

**Die globalen Rahmenbedingungen haben sich auch für die niedersächsischen Häfen in den vergangenen Jahren drastisch verändert. Welche Folgen sind die gravierendsten?**

Die Liste ist wirklich lang und betrifft natürlich nicht nur uns: Corona, Finanzkrise, die Blockade des Suezkanals, der Krieg in der Ukraine, Energie- und Rohstoffpreisschocks, handelspolitische Drohkulissen. Die wichtigste Folge ist aus meiner Sicht der Verlust von Planbarkeit. Industrie und Handel prüfen heute zu

jeder kritischen Prozesskette einen Plan B - und erwarten, dass Logistikpartner kurzfristig Kapazitäten anpassen. Für unsere Häfen heißt das: Schneller kommunizieren, näher an den Kundenbedarfen sein, Ressourcen flexibler disponieren und auch Unbequemes offen ansprechen, wenn es der Sache dient.

**Zum Abschluss noch eine persönliche Frage: Nach mehreren Jahren in Führungspositionen in der Wirtschaft sind Sie an die Spitze von Seaports of Niedersachsen zurückgekehrt. Was hat den Ausschlag gegeben?**

Für mich war es tatsächlich ein bisschen wie nach Hause kommen. Ich habe hier über zwölf Jahre gearbeitet, es war meine erste Station nach dem Studium. 2018 habe ich bewusst einen Schnitt gemacht, um andere Perspektiven zu gewinnen und mich persönlich weiterzuentwickeln. Aber die Themen Hafen und Logistik haben mich nie losgelassen, die Netzwerke sind geblieben. Als die Vakanz aufkam, habe ich zunächst gezögert. Am Ende hat mich die Aufgabe überzeugt: Die Interessen von neun sehr unterschiedlichen Standorten unter einen Hut zu bringen, ihre Eigenheiten zu respektieren und dennoch eine klare gemeinsame Linie zu formulieren. Das ist komplex, aber genau diese Komplexität macht den Reiz aus - und sie passt zu mir. ■ bo

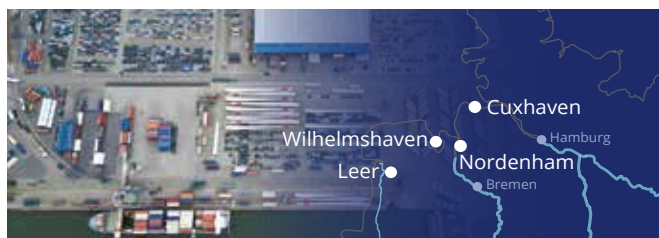
Messe transport logistic 2025 in München: Der Hafen- und Logistikstandort Niedersachsen hat sich unter organisatorischer Leitung der Seaports of Niedersachsen auf einem großen Gemeinschaftsstand präsentiert

*„Unser Erfolgsrezept ist seit über 20 Jahren gleich: Geschlossen auftreten, intern offen austauschen und nach außen eine klare Botschaft senden“*

**IMPRESSUM**

**Sonderbeilage N° 11**  
zum THB Deutsche Schifffahrts-Zeitung  
N° 170 vom 5. September 2025  
**DVV Media Group GmbH**  
Postfach 10 16 09, D-20010 Hamburg  
Heidenkampsweg 73-79, D-20097 Hamburg  
T.: +49 40 23714-0  
**Chefredakteur:**  
Benjamin Klare (bek, V.i.S. d.P.)  
**Stellvertretender Chefredakteur:**  
Ralf Johanning (jh)  
**Redaktion:** Behrend Oldenburg (bo)  
**Layout:** Andreas Götsch, Andreas Voltmer (Ltg.)  
**Anzeigenverkauf:** Stephan-Andreas Schaefer  
T.: + 49 40 23714-253,  
stephan-andreas.schaefer@dvvmedia.com  
**Druck:** Albert Bauer Companies GmbH & Co. KG  
**Copyright:** Vervielfältigungen durch Druck und Schrift sowie auf elektronischem Wege, auch auszugsweise, sind verboten und bedürfen der ausdrücklichen Genehmigung des Verlages. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Abbildungen übernimmt der Verlag keine Haftung, ISSN 2190-8753

ANZEIGE



**Seehäfen, für alle Güter.**  
Ihr Logistiknetzwerk in Niedersachsen.

- Umschlag aller Güterarten
- Effiziente Supply-Chain-Lösungen
- Digitale Prozesse und nachhaltige Lösungen

www.rhenus.group



# Transformation durch Integration

Mosolf Port Logistics & Services nutzt Cuxhaven und Wilhelmshaven als strategische Plattformen für die Fahrzeuglogistik



Rendering & Fotos: MPLS

Die Fahrzeuglogistik steht vor einer tiefgreifenden Neuausrichtung. Globale Lieferketten, neue Antriebstechnologien, geopolitische Unsicherheiten und steigende Nachhaltigkeitsanforderungen fordern Logistikakteure wie Hafenstandorte gleichermaßen heraus. Besonders in Niedersachsen zeigt sich, wie durch die gezielte Verzahnung privatwirtschaftlicher Akteure mit leistungsfähiger Hafeninfrastruktur neue Entwicklungspfade entstehen können. Ein Beispiel dafür ist die Mosolf Port Logistics & Services GmbH (MPLS) mit ihren Standorten in Wilhelmshaven und Cuxhaven.

Deutschland bleibt trotz struktureller Verschiebungen in der Automobilproduktion ein zentraler europäischer Markt für den Fahrzeugumschlag - insbesondere für Importe. Mit dem steigenden Volumen aus Asien, insbesondere aus China, sowie einer

differenzierteren Fahrzeugpalette nimmt die Bedeutung seeseitiger Logistikplattformen zu. In diesem Zusammenhang gewinnen niedersächsische Häfen mit ihrer multimodalen Anbindung, Flächenverfügbarkeit und geopolitisch günstigen Lage neue Relevanz.

Wilhelmshaven und Cuxhaven zeichnen sich durch eine Kombination aus Tiefwasseranbindung, technischer Erschließung und multimodaler Infrastruktur aus - Eigenschaften, die klassische Hafenfunktionen mit zukunftsorientierten Logistik- und Serviceleistungen verbinden. Als Teil der Hafengelände sind beide Standorte in nationale und internationale Distributionsnetze integriert und ermöglichen den Umschlag sowohl per Straße und Schiene als auch über Short- und Deep-Sea-Verbindungen.

Der Hafen Wilhelmshaven wird gemeinhin mit dem JadeWeserPort als Container-

Standort Wilhelmshaven: Pläne zur Erweiterung des Hafens um ein Mehrzweckterminal - mit Ausrichtung auf Fahrzeuglogistik und den Umschlag von Komponenten für die Offshore-Windindustrie - zeigen, wie wirtschaftliche Interessen und politische Infrastrukturplanung ineinandergreifen

Cuxhaven ergänzt Wilhelmshaven nicht in Konkurrenz, sondern im Verbund. Während Wilhelmshaven primär als Port of Entry für seegestützte Importe fungiert, ist Cuxhaven vor allem auf technische Dienstleistungen, Fahrzeugveredelung und Flottenmanagement spezialisiert

hafen assoziiert. Doch seit einiger Zeit wandelt sich das Profil. MPLS nutzt die bestehenden logistischen Rahmenbedingungen, um dort ein Zentrum für seegestützten Fahrzeugumschlag und -service zu etablieren. Die Verdopplung des Fahrzeugumschlags im Jahr 2024 auf über 74.000 Einheiten verdeutlicht das Potenzial, das in diesem Standort steckt.

Die Entwicklung ist dabei nicht allein unternehmensgetrieben. Pläne zur Erweiterung des Hafens um ein Mehrzweckterminal - mit Ausrichtung auf Fahrzeuglogistik und den Umschlag von Komponenten für die Offshore-Windindustrie - zeigen, wie wirtschaftliche Interessen und politische Infrastrukturplanung ineinandergreifen. Die Rolle von MPLS ist hierbei nicht nur operativ, sondern auch impulsgebend: Eine von Mosolf initiierte Machbarkeitsstudie zur Flächenentwick-



„Die Häfen in Wilhelmshaven und Cuxhaven stehen beispielhaft für das, was heute gefragt ist: Agilität im internationalen Wettbewerb und Verwurzelung in der regionalen Struktur“

**Steffen Klatte**  
Geschäftsführer der Mosolf Port Logistics Services

lung hat die Diskussion um die Perspektiven des Standorts maßgeblich mitgestaltet.

Darüber hinaus wird in Wilhelmshaven an einer weiteren Effizienzsteigerung gearbeitet - etwa durch die Containerisierung von Autotransporten. Diese Innovation verbessert die Raumauslastung auf Schiffen, senkt Kosten und stärkt gleichzeitig den Containerumschlag des Hafens. So wird der Standort schrittweise zu einer multimodalen Logistikplattform weiterentwickelt, die klassische Hafenfunktionen mit neuen, intelligenten Logistikkombinationen kombiniert.

Cuxhaven ergänzt Wilhelmshaven nicht in Konkurrenz, sondern im Verbund. Während Wilhelmshaven primär als Port of Entry für seegestützte Importe fungiert, ist Cuxhaven vor allem auf technische Dienstleistungen,

Fahrzeugveredelung und Flottenmanagement spezialisiert. Die geografische Nähe zu Skandinavien und Großbritannien, kombiniert mit der Anbindung an Binnenwasserstraßen, macht den Standort besonders attraktiv für OEMs und große Fahrzeugflotten.

In mehreren Hallen bietet MPLS dort Dienstleistungen wie Pre-Delivery-Inspections, Smart Repair und technische Modifikationen an. Die IT-gestützte Steuerung der Bestände erlaubt eine präzise und schnelle Verteilung in den europäischen Binnenmarkt - per Schiff, Schiene oder Lkw.

Die strategische Stärke liegt in der komplementären Nutzung beider Standorte: Fahrzeuge, die über Wilhelmshaven importiert werden, können über interne Netzwerke zur technischen Aufbereitung nach Cuxhaven gebracht und von dort weiterdistribuiert werden. Diese arbeitsteilige Infrastruktur ermöglicht Skaleneffekte, reduziert Leerfahrten und verbessert die Reaktionsfähigkeit auf Marktschwankungen.

„Die niedersächsischen Häfen bieten uns die Möglichkeit, unseren multimodalen Ansatz mit technischer Wertschöpfung zu verbinden - und damit echten Kundennutzen zu generieren“, beschreibt Christian Weber, Geschäftsführer der Mosolf Port Logistics Services GmbH, das Zusammenspiel beider Standorte.

Die Rolle niedersächsischer Häfen im MPLS-Netzwerk wird nicht zuletzt durch internationale Standorte gestärkt. Der slowenische Hafen Koper fungiert als südlicher Knotenpunkt für Fahrzeugimporte aus Asien. Über den Ausbau eines TEN-T-Korridors zwischen Koper, Sežana und Ormož entsteht eine zweite Achse der Versorgung - insbesondere für süd- und osteuropäische Märkte. Zugleich reduziert sie Abhängigkeiten vom nordeuropäischen Verkehrsraum und schafft Raum für den strukturierten Ausbau von Wilhelmshaven und Cuxhaven.

Auch außerhalb Europas baut MPLS seine Netzwerke aus - etwa mit einem Automotive-Hub in Jeddah, Saudi-Arabien, der über etablierte Linienverkehre auch mit deutschen Häfen verbunden ist. Die aus diesen Projekten gewonnenen Erfahrungen fließen in die Pla-

nung und Optimierung deutscher Standorte ein.

Ein weiterer Treiber der Transformation liegt im Bereich Nachhaltigkeit. Die niedersächsischen Standorte bieten in unmittelbarer Nähe zu Offshore-Windinfrastruktur und Schwerlastlogistikflächen ein ideales Umfeld, um Logistik und Energiewirtschaft systemisch zu verknüpfen. Die Planungen rund um das Mehrzweckterminal in Wilhelmshaven sehen nicht ohne Grund auch Flächen für den Umschlag und die Verteilung von Windkraftkomponenten vor - ein deutlicher Hinweis auf das entstehende Zusammenspiel von Industriepolitik und Hafentwicklung.

MPLS trägt diesen Wandel mit: Durch die Elektrifizierung der Fahrzeugtransporte, die Nutzung von Photovoltaik für die Energieversorgung seiner Logistikflächen und durch IT-basierte Optimierung logistischer Prozesse. Das Ziel ist eine klimaschonende, digitalisierte Fahrzeuglogistik, in der Standorte wie Wilhelmshaven und Cuxhaven zu Knotenpunkten nicht nur des Verkehrs, sondern auch der Transformation werden.

Die Entwicklung von Wilhelmshaven und Cuxhaven ist mehr als eine Reaktion auf Markttrends - sie ist Ausdruck eines grundlegenden Strukturwandels. Hafenstandorte werden zu Plattformen technischer, logistischer und industrieller Integration. Die Mosolf Port Logistics & Services GmbH nutzt die Stärken der niedersächsischen Infrastruktur, um entlang globaler Lieferketten Effizienz, Nachhaltigkeit und technische Tiefe zu vereinen.



„Die niedersächsischen Häfen bieten uns die Möglichkeit, unseren multimodalen Ansatz mit technischer Wertschöpfung zu verbinden - und damit echten Kundennutzen zu generieren“

**Christian Weber**  
Geschäftsführer der Mosolf Port Logistics Services GmbH

Die Zusammenarbeit mit der öffentlichen Hand, die Investition in Infrastruktur und Technologie sowie die bewusste Vernetzung mit internationalen Märkten machen deutlich: In Niedersachsen entstehen keine Satellitenlösungen, sondern zentrale Bausteine einer europäischen Fahrzeuglogistik von morgen.

„Die Häfen in Wilhelmshaven und Cuxhaven stehen beispielhaft für das, was heute gefragt ist: Agilität im internationalen Wettbewerb und Verwurzelung in der regionalen Struktur“, so Steffen Klatte, ebenfalls Geschäftsführer der Mosolf Port Logistics Services

74.000

Fahrzeugeinheiten wurden 2024 durch MPLS über Wilhelmshaven umgeschlagen

ANZEIGE

**STORM**  
We are Service!

#NACHHALTIGKEIT  
#EMISSIONSMINDERUNG  
#RESSOURCENSCHONUNG

- INSTANDHALTUNG VON MOTOREN UND GETRIEBEN
- UMFASSENDES NETZWERK ENTLANG DER WASSERSTRASSEN
- SERVICE FÜR ABGASTURBOLADER UND EINSPRITZPUMPEN
- STORM-EYE®: MONITORING SERVICES

August Storm GmbH & Co. KG · www.a-storm.com

# Norddeichs neue Wegweiser

NPorts hat beide Richtfeuerlinien erneuert – Gesamtkosten erreichten über eine Million Euro



## 1964

wurden die jetzt abgelösten Vorgänger-Richtfeuer gebaut

Die neuen Richtfeuer 1 und 2, die den Schiffen den Weg aus dem Hafen Norddeich weisen

Die neuen Türme sind mit Plattformen für Wartungszwecke ausgestattet und verfügen über verbrauchsarme LED-Technik



Foto: Immo Remmers/NPorts

Foto: Jantje Ziegeler/NPorts

Es sind nicht nur die großen Häfen mit den großen Namen, um die sich die staatliche Hafengesellschaft Niedersachsen Ports, kurz NPorts, kümmert. Ein Beispiel: Kürzlich hat sie die beiden Richtfeuerlinien vor Norddeich komplett erneuert. Tagsüber geben jetzt vier rot-weiß gestreifte Türme den Schiffen Orientierung, in der Dunkelheit weist LED-Technik den Weg.

Wer in den vergangenen Monaten von Norddeich mit der Fähre nach Norderney oder Juist hin- oder zurückgefahren ist, dem sind sie vielleicht schon aufgefallen, die neuen Türme. Es handelt sich um Richtfeuer, von denen jeweils zwei zusammen eine Richtfeuerlinie bilden.

60 beziehungsweise 47 Jahre haben die beiden alten Richtfeuerlinien der Hafenzufahrt in Norddeich den Wellen und der Witterung getrotzt, haben den Schiffen zuverlässig den sicheren Weg gewiesen. Doch letztlich sind ihre Abnutzungserscheinungen zu gravierend geworden. Um die Sicherheit der Schifffahrt weiterhin zu gewährleisten, entschied sich Niedersachsen Ports für eine umfassende Erneuerung.

Begonnen haben die Arbeiten im vergangenen September, seit Sommer dieses Jahres leuchten die vier Richtfeuer wieder. Die neuen Türme sind mit Plattformen für Wartungszwecke ausgestattet und verfügen über verbrauchsarme LED-Technik.

Im Herbst 2024 hat die Firma Heuvelman Ibis aus Ostfriesland die neuen Spundwände und die Pfahlbauten gerammt. Die Spundwände dienen zum Einfassen des Kolksschutzes und damit zum Schutz des Richtfeuers. „Um ein Rammen der Spundwände zu ermöglichen, mussten zunächst die vorhandenen Seekabel hinausgezogen werden. Danach wurden die Seekabel sicher in neuen Kabelschutzrohren verlegt“, erläutert Immo Remmers von der NPorts-Niederlassung Norden, der die Bauleitung innehatte. Im Anschluss wurden die Schaltschränke an den Türmen eingebaut, ehe

Elektrotechniker Thole Saathoff mit seinem Team, ebenfalls von der Niederlassung Norden, die LED-Lichter einsetzte.

So einfach wie beim Einschalten privater Lampen daheim verhält es sich mit den Richtfeuern nicht: „Die Position der Lichter muss mit Hilfe eines speziellen Justiergeräts exakt bemessen und eingestellt werden“, erklärt Saathoff, „hierzu sind wir im engen Austausch mit den zuständigen Ämtern und Behörden.“

Wer in Deutschland eine Richtfeuerlinie erneuern will, steht vor einer weltweit einmaligen technischen Herausforderung. „Während es in anderen Ländern in Ordnung ist, ein einzelnes defektes Richtfeuer zu warten, gilt hierzulande: Wenn das Ober- oder Unterfeuer ausfällt, so muss auch das intakte andere Feuer der betroffenen Linie ausgeschaltet werden“, erklärt Saathoff. Dadurch soll vermieden werden, dass die Nautiker Lichtspiegelungen auf der Wasseroberfläche für das zweite Licht der Richtfeuerlinie halten und somit womöglich auf einen falschen Kurs geraten.

Weltweit können die jeweils Verantwortlichen die Richtfeuer über das Mobilfunknetz steuern. Wenn eines der beiden Feuer ausfällt, ist aber nicht vorgesehen, dass man über diese Funktechnik auch das andere, intakte Licht ausschalten kann - außer in Deutschland besteht dazu schließlich keine Notwendigkeit. „Deswegen müssen wir



Foto: Kai-Uwe Saathoff/NPorts

Ein NPorts-Team sorgte dafür, dass den Schiffen in Norddeich weiterhin zuverlässig der richtige Kurs gezeigt wird: Bauleiter Immo Remmers (von rechts) sowie Thole Saathoff, Holger de Vries und Reno Heddinga vom Technischen Service

unsere Richtfeuer über Seekabel aktivieren“, fährt Saathoff fort. „Sie überwachen sich über diese Kabel auch gegenseitig. Sobald die Strahlkraft eines der LED-Lichter einen bestimmten Wert unterschreitet, schaltet sich das Leuchfeuer aus - das andere in der Folge auch. Über die Funktechnik würde das nicht funktionieren.“

Die Gesamtkosten für das Projekt liegen bei 1,1 Millio-

nen Euro. „Insbesondere die exponierte Lage im Wattenmeer östlich des Leitdammes in Norddeich hat die Baumaßnahme zeit- und kostenintensiv werden lassen“, erklärt Remmers. „Das Verholen

zwischen den vier Richtfeuerstandorten war bei den landseitigen Richtfeuern aufgrund des Tiefgangs der Bauschiffe nur bei erhöhtem Tidehub, also einer ausreichenden Wassertiefe, möglich.“ ■ bo

## HINTERGRUND: RICHTFEUERLINIE

Eine Richtfeuerlinie ist ein wichtiges Navigationshilfsmittel für die Schifffahrt. Sie dient dazu, Schiffen die Fahrrinne, also den tiefen, sicheren Wasserweg, aufzuzeigen und beispielsweise eine gefahrlose Navigation durch eine ungerade Hafeneinfahrt wie in Norddeich zu ermöglichen. Besonders bei schlechtem Wetter, in der Nacht oder bei dichtem Nebel helfen Richtfeuerlinien, Unfälle wie Grundberührungen oder Kollisionen mit Hindernissen wie dem Leitdamm zu vermeiden. Eine Richtfeuerlinie besteht aus zwei festen Leuchtuern: Das Unterfeuer ist ein niedrigeres Licht, das näher an der Fahrrinne steht. Das Oberfeuer ist ein höheres Licht, das etwas weiter entfernt ist. Die beiden Lichter bilden eine Linie, auch Richtfeuerlinie genannt. In Seekarten ist die Kennung sowie die genaue Ausrichtung der Richtfeuerlinien vermerkt. Wenn beispielsweise eine Kapitänin auf einem Schiff diese beiden Lichter genau übereinander sieht, bedeutet das, dass das Schiff auf dem sicheren Kurs ist. In Norddeich stammen die alten Richtfeuer 1 und 2, die den Schiffen den Weg aus dem Hafen heraus weisen, aus dem Jahr 1977. Die alten Richtfeuer 3 und 4, die den Weg zum Hafen weisen, sogar noch aus 1964.

### ANZEIGE



Sicher.  
Verlässlich.  
Relevant.

Umschlag · Lagerung · Durchleitung



Versorgung von Nord- und Westdeutschland.

Nord-West Oelleitung

# Unsere Häfen. Ihre Zukunft.

---

[www.nports.de](http://www.nports.de)

Folgen Sie uns auf

