

Vom Projekt zum Standort

Der Jadeweserport in Wilhelmshaven ist Deutschlands einziger Container-Tiefwasserhafen. Geschäftsführer Marc-Oliver Hauswald erläutert im Gespräch mit Nicolai Hastedt, kaufmännischer Geschäftsführer der BVL, welche Rolle Wilhelmshaven als Hafenstandort spielt und warum sich Warenströme nicht beschleunigen lassen.

Nicolai Hastedt: Herr Hauswald, im September 2025 wurde im Jadeweserport der einmillionste TEU umgeschlagen, rund 13 Jahre nach Inbetriebnahme des Hafens. Warum hat es so lange gedauert, bis er wirklich ins Laufen gekommen ist?

Marc-Oliver Hauswald: Weil man Warenströme nicht einfach umstellt. Das ist nichts, was man beschließt, und dann passiert es. Als der Hafen gebaut wurde, waren die Erwartungen extrem hoch. Man stellte sich vor, dass sich Märkte quasi von selbst verlagern und große Volumina automatisch kommen. Aber Märkte funktionieren anders, Vertrauen muss wachsen. Reeder müssen sehen, dass Prozesse stabil laufen, Abfertigung funktioniert, Hinterlandverkehre zuverlässig sind. Das braucht Zeit. Zudem müssen Hinterlandverkehre erst entstehen. Konkret: Man muss Bahnrelationen aufbauen, Kunden überzeugen, ihre Logistik umzustellen, und Partner finden, die diesen Weg mitgehen. Die Erwartung hing also ganz oben, die Realität ganz unten. Das zusammenzubringen, erfordert Zeit – und lässt sich durch Druck auch nicht beschleunigen.

Hastedt: Gab es aus Ihrer Sicht einen konkreten Moment, an dem es sich gedreht hat?

Hauswald: Tatsächlich eine Million TEU. Ab diesem Meilenstein wird ein Standort stabil. Vorher reicht schon eine Marktveränderung, und sofort kommen wieder die grundsätzlichen Fragen: Funktioniert das wirklich? Ist das nachhaltig?

Die Million verändert etwas: Ab da ist der Hafen kein Projekt mehr, sondern Teil des normalen logistischen Alltags. Dann kommt die operative Perspektive: Wie entwickeln wir weiter? Wo stoßen wir an Grenzen? Was brauchen wir zusätzlich? Heute reden wir nicht mehr darüber, ob der Jadeweserport funktioniert – sondern darüber, wie wir mit dem Wachstum umgehen und den Standort weiterentwickeln.

Hastedt: Hat sich damit auch die Wahrnehmung bei Kunden und Partnern verändert?

Hauswald: Ja, deutlich! Am Anfang waren viele zurückhaltend – nachvollziehbar. Inzwischen haben viele Kunden eigene Erfahrungen gemacht. Das schafft Vertrauen. Und dieses Vertrauen ist entscheidend: Wilhelmshaven ist nicht mehr der Sonderfall, über den man lange diskutiert, sondern eine Option, die man ganz selbstverständlich mitdenkt.

Hastedt: Der Jadeweserport ist ein junger Hafen. Muss man einen solchen Standort grundsätzlich anders denken als Hamburg oder Bremen?

Hauswald: Ja, Hamburg und Bremen haben eine Historie über Jahrhunderte, gewachsene Strukturen und Netzwerke, langjährige Kundenbindungen. Das haben wir nicht, was aber nicht automatisch ein Nachteil ist. Im Gegenteil: Wir haben keine Altlasten, keine historisch gewachsenen Zwänge, keine Strukturen, die man →

Zur Person

Marc-Oliver Hauswald (l.) ist Geschäftsführer der Container Terminal Wilhelmshaven Jadeweserport-Marketing GmbH & Co. KG und verantwortet seit August 2023 die Vermarktung der Flächen im Güterverkehrszentrum des einzigen deutschen Container-Tiefwasserhafens in Wilhelmshaven. Der gebürtige Bremer ist Diplom-Ökonom mit Schwerpunkten in Unternehmensrechnung, Controlling und Projektmanagement. Vor dieser Station war Hauswald mehr als zwei Jahrzehnte in operativen und strategischen Führungsfunktionen der internationalen Logistik tätig, unter anderem bei Rhenus, Buss Ports, Imperial Logistics und Hansa Meyer Global.



»Mit den heutigen
Schiffsgrößen geht die
Idee erst richtig auf.«

Marc-Oliver Hauswald

berücksichtigen muss. Wir können Dinge anders denken. Unser Anspruch war nie, Hamburg oder Bremerhaven zu kopieren, das würde auch gar nicht funktionieren. Wir wollen klar zeigen, wofür dieser Hafen gebaut wurde und welche Rolle er im Gesamtsystem spielt.

Hastedt: Und wofür wurde der Jadeweserport gebaut?

Hauswald: Als Tiefwasserstandort für die größten Schiffe der Welt. Als Drehscheibe. Es ist wie im Luftverkehr: Sie fliegen nicht von jedem Regionalflughafen in alle Welt, sondern erst zu einem Hub, von dem aus es weitergeht. Genau so ist Wilhelmshaven gedacht. Wir haben tiefes Fahrwasser, einfache Manöverbedingungen und moderne Infrastruktur. Die großen Schiffe kommen sehr gern her, und von hier aus wird weiterverteilt – Richtung Skandinavien, Ostsee oder Großbritannien. Mit den heutigen Schiffsgrößen geht diese Idee erst richtig auf.

Hastedt: Trotzdem wird Wilhelmshaven immer wieder mit Hamburg oder Bremerhaven verglichen. Wie sehen Sie dieses Verhältnis?

Hauswald: Diese Vergleiche liegen nah, aber sie greifen zu kurz. Hamburg und Bremerhaven sind keine Gegner. Hamburg hat eine enorme Hinterlandverflechtung und eine gewachsene Struktur. Bremerhaven hat starke bestehende Relationen und klare Stärken in bestimmten Segmenten. Wilhelmshaven ergänzt dieses System. Wir bedienen eine andere Funktion. Deshalb bringt es nichts, die Häfen gegeneinander auszuspielen.

Hastedt: Wo sehen Sie dann den eigentlichen Wettbewerb?

Hauswald: Ganz klar in Rotterdam und Antwerpen – mit diesen Häfen müssen wir uns messen. Wenn wir uns innerhalb Deutsch-

lands gegenseitig schwächen, verlieren wir im internationalen Wettbewerb. Das kann nicht das Ziel sein. Aus meiner Sicht geht es darum, gemeinsam leistungsfähig zu bleiben und unterschiedliche Stärken sinnvoll zu nutzen.

Hastedt: Würden aus Ihrer Sicht alle Seiten von mehr Kooperation profitieren?

Hauswald: Ich bin davon überzeugt. Gerade für Themen wie Klimawandel, geopolitische Risiken oder Versorgungssicherheit brauchen wir mehr Redundanzen.

Hastedt: Welche Rolle spielt der Rhein für die Versorgungssicherheit der Industrie?

Hauswald: Er ist völlig unbestritten eine Lebensader für die deutsche Industrie. Aber seit einigen Jahren ist Niedrigwasser kein Ausnahmeereignis mehr – und die Auswirkungen nehmen deutlich zu. Wer Versorgungssicherheit gewährleisten muss, etwa für ein Kraftwerk oder ein Stahlwerk, muss täglich große Mengen bewegen. Wenn Schiffe dann nur noch mit 30 Prozent ihrer Kapazität fahren können, wird es schnell richtig teuer.

Hastedt: Wie reagieren Unternehmen auf diese Entwicklung?

Hauswald: Manche Unternehmen bauen ihre Binnenschiffahrtsflotten zurück, andere verlagern Transporte stärker auf die Bahn. Gleichzeitig wächst das Bewusstsein, dass Lieferketten breiter aufgestellt werden müssen. Genau an diesem Punkt kommt Wilhelmshaven ins Spiel – nicht als Ersatz für den Rhein, sondern als zusätzliche Option. Wir wollen den Rhein nicht wegdiskutieren. Aber man muss über Alternativen sprechen, bevor es zu spät ist.

Fotos: Tristan Vankann

Containerbrücken und Großschiffe: Der Jadeweserport in Wilhelmshaven ist eine hochautomatisierte Drehscheibe für den interkontinentalen Warenumschlag.



**»Wir wollen den Rhein nicht
wegdiskutieren. Aber man muss
über Alternativen sprechen,
bevor es zu spät ist.«**

Marc-Oliver Hauswald

Hastedt: Welche Rolle kann Wilhelmshaven dabei konkret übernehmen?

Hauswald: Wilhelmshaven ist eine strategische Ergänzung im Gesamtsystem. Wir verfügen über tideunabhängige, tiefe Fahrrinnen, verfügbare Flächen im Güterverkehrszentrum und eine leistungsfähige Anbindung ins Hinterland. Gerade vor dem Hintergrund zunehmender Niedrigwasserphasen brauchen Unternehmen verlässliche Alternativen – und die können wir bieten. Nicht gegen andere Häfen oder Verkehrsträger, sondern ergänzend.

Hastedt: Sie haben auch Kooperationen mit Duisport ins Spiel gebracht.

Hauswald: Ja, weil ich das aus einer nationalen Perspektive für sinnvoll halte. Duisport hat mit seinen Logport-Konzepten sehr erfolgreich gezeigt, wie man Flächen entwickelt und Wertschöpfung organisiert. Warum sollte man so etwas nicht auch in Wilhelmshaven denken? Wir haben große Flächen und Entwicklungspotenzial. Ich habe mehrfach vorgeschlagen, gemeinsam etwas zu entwickeln. Es geht nicht darum, bestehende Konzepte zu kopieren, sondern sie weiterzudenken – unter anderen Rahmenbedingungen.

Hastedt: Stichwort Hinterlandanbindung: Reicht die Anbindung des Jadeveserports per Straße und Schiene heute aus?

Hauswald: Straßenseitig sehe ich uns sehr gut aufgestellt. Die Situation hier ist anders als in Hamburg oder Bremerhaven. Ich fahre regelmäßig durch diese Regionen und meide die Hamburger City wegen der Staus. In Wilhelmshaven haben wir keine Themen mit den Brücken, keine dauerhaften Engpässe. Natürlich gibt es einzelne Nadelöhere, aber insgesamt funktioniert alles sehr gut.

Hastedt: Wie sieht es auf der Schiene aus?

Hauswald: Bei der Bahn heißt es oft, Wilhelmshaven sei schlecht angebunden. Das ist schlicht falsch. Wir sind voll elektrifiziert. Die Elektrifizierung endet direkt an unserer

Bahnvorstellgruppe. Die Gleise führen bis ins Terminal. Und: Mit wachsendem Umschlag wächst auch der Bahnverkehr. Das ist kein theoretischer Zusammenhang, das passiert real.

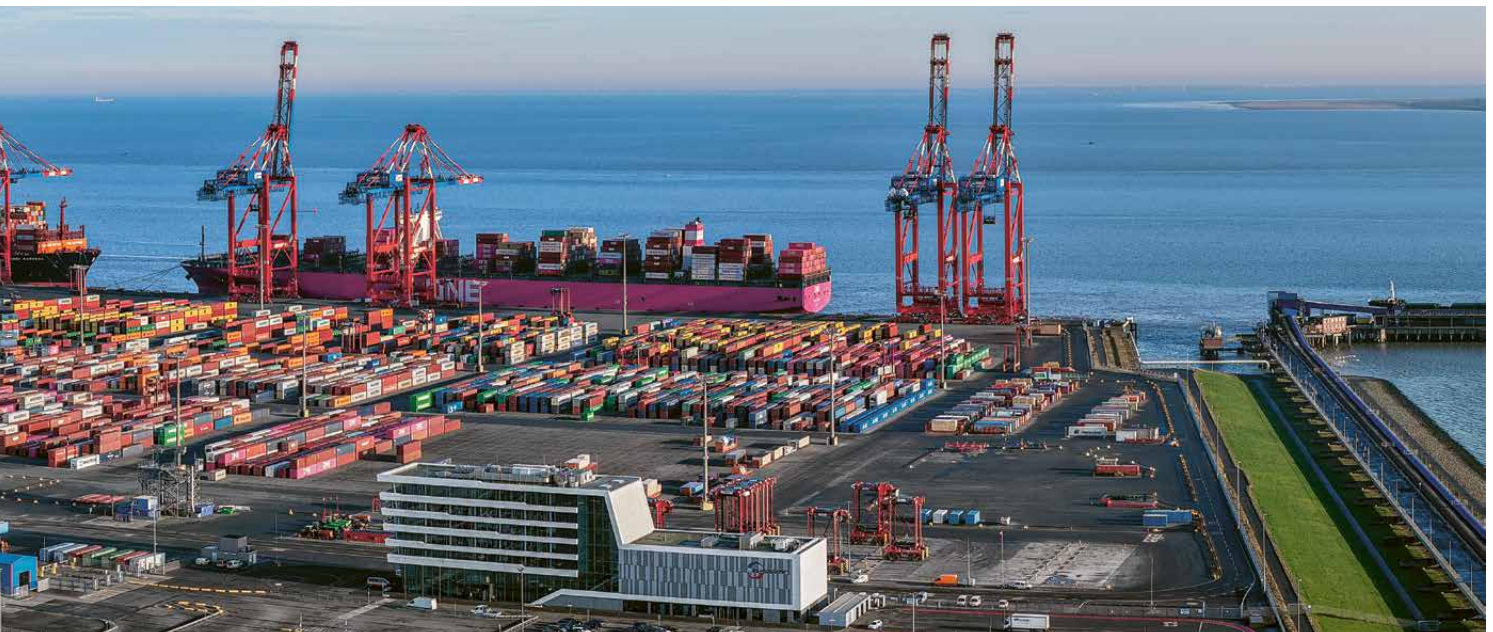
Hastedt: Dennoch sorgt die Huntebrücke bei Oldenburg immer wieder für Diskussionen.

Hauswald: Natürlich ist das ein Thema. Aber auch da zeigt sich, dass Logistik nicht schwarz-weiß ist. Wir hatten hier Schwerlastcontainer mit 48 Tonnen Stückgewicht. Die mussten per Ganzzug weiter, unter anderem Richtung Osteuropa. Und das hat funktioniert – trotz der Engpässe an der Brücke. Das war eine Teamleistung. Solche Beispiele zeigen, dass man Lösungen finden kann, wenn man sie finden will.

Hastedt: Ein weiteres großes Thema ist die Automatisierung. Wo steht der Jadeveserport da?

Hauswald: Automatisierung ist für uns nicht Zukunft, sondern Gegenwart. Der Terminalbetreiber Eurogate hat zwei Brücken, die bereits remote betrieben werden. Weitere Schritte folgen, sowohl auf der Wasserseite als auch im Depotbereich. Eurogate nutzt Wilhelmshaven bewusst als Testfeld: Hier werden Konzepte entwickelt, die später auch an anderen Standorten ausgerollt werden.

Hastedt: Was ist aus Ihrer Sicht der größte Hebel durch Automatisierung? →



Hauswald: Für mich ist Produktivität der entscheidende Punkt. Ein automatisiertes System arbeitet 24/7 durch. Heute sind wir darauf angewiesen, dass Mitarbeitende freiwillig zusätzliche Schichten übernehmen – das ist auf Dauer kein stabiles Modell. Mit Automatisierung wird der Betrieb planbarer, und das ist für einen Hafen ein enormer Vorteil.

Hastedt: Was bedeutet diese Entwicklung für die Beschäftigten?

Hauswald: Natürlich brauchen wir weiterhin Menschen – aber die brauchen andere Qualifikationen. Die Arbeit wird weniger körperlich, dafür technischer. Das stellt neue Anforderungen, macht den Hafen als Arbeitgeber aber auch attraktiver. Am Ende geht es darum, Arbeitsplätze zukunftsfähig zu machen.

Hastedt: Wilhelmshaven spielt auch eine wichtige Rolle als Energiehafen. Wie ordnen Sie das ein?

Hauswald: Wilhelmshaven war historisch immer ein Energiehafen. Das sieht man heute noch – an den Anlagen, an der Infrastruktur. Früher ging es um Kohle und Öl, heute um Gas. Und künftig geht es um grünen Wasserstoff, Ammoniak, Landstrom. Diese Transformation ist eine große Herausforderung, aber auch eine Chance.

Hastedt: Hat der Standort dabei Vorteile gegenüber anderen Häfen?

Hauswald: Wir haben moderne Anlagen, klare Zuständigkeiten und vergleichsweise wenig historisch gewachsene Komplexität. Wenn ich das mit traditionellen Häfen vergleiche, ist es bei uns viel einfacher, neue Versorgungsleitungen oder Energieinfrastruktur zu integrieren. Bei der Ansiedlung von Unternehmen sprechen wir zudem über Greenfield-Ansiedlungen. In Wilhelmshaven existieren

maßgeschneiderte Flächen für die Anforderungen unserer Kunden, die ohne kostenintensiven Rückbau von Altanlagen zeitnah genutzt werden können. Das unterscheidet uns maßgeblich von traditionellen, historisch gewachsenen Häfen.

»Wir sind ein kleines, schlagkräftiges Team: kein Tanker, eher ein Speedboot. Wir definieren uns nicht über Größe, sondern über Ziele und Erfolge.«

Marc-Oliver Hauswald

Hastedt: Kritische Infrastruktur ist ein sensibles Thema. Zuletzt wurde immer wieder der Einstieg chinesischer Firmen in europäische Infrastruktur diskutiert. Wo ziehen Sie klare Grenzen?

Hauswald: Die Pier ist Hoheitsgebiet. Da kommt niemand ran, das verkaufen wir nicht. Flächen können aber vermietet werden, auch langfristig. Wenn wir es nicht machen, macht es schließlich jemand anderes, und dann haben wir keine Wertschöpfung und keine Transparenz. So können wir zumindest zu wissen, was hier passiert. Und das halte ich für entscheidend.

Hastedt: Was ist Ihnen bei Ihrer Arbeit für den Hafen wichtig?

Hauswald: Wir sind ein kleines, schlagkräftiges Team: kein Tanker, eher ein Speedboot. Wir definieren uns nicht über Größe, sondern über Ziele und Erfolge. Wilhelmshaven muss nicht alles können – aber das, was wir tun, sollten wir richtig machen. (jg) ■



Marc-Oliver Hauswald versteht Wilhelmshaven nicht als Konkurrenz zu bestehenden Häfen, sondern als Ergänzung – mit klarem Fokus auf Tiefwasser, stabile Prozesse und langfristige Entwicklung.