

**N i e d e r s c h r i f t**

**über die 12. - öffentliche - Sitzung (auswärtige Sitzung)**

**des Unterausschusses „Häfen und Schifffahrt“**

**des Ausschusses für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung**

**am 30. April 2024**

**Wilhelmshaven, Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing  
GmbH & Co. KG**

Tagesordnung:

Seite:

1. **Vorstellung der Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG sowie der JadeWeserPort-Realisierungs GmbH & Co. KG und dortiger Meinungs austausch zu aktuellen Themenstellungen..... 5**
2. **Stärkung der maritimen Wirtschaft in Niedersachsen durch nachhaltiges Recycling**  
Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 19/3660](#)  
*Beginn der vorbereitenden Beratung mit Besprechung von Verfahrensfragen ..... 13*
3. **Unterrichtungsantrag zu „Carbon Capture Storage (CCS) in Niedersachsen“**  
*Beschluss über den Antrag ..... 14*
4. **Unterrichtungsantrag zur „Zukunft der niedersächsischen Fischereiwirtschaft“**  
*Beschluss über den Antrag ..... 15*
5. **Die Potenziale der Energiewende als Chance nutzen - Niedersachsens Seehäfen jetzt beim Hafenausbau unterstützen!**  
Antrag der Fraktion der CDU - [Drs. 19/3985](#)  
*Beginn der vorbereitenden Beratung mit Besprechung von Verfahrensfragen ..... 16*

Zusätzlicher Tagesordnungspunkt:

6. **Terminangelegenheiten** ..... 17

**Anwesend:**

Mitglieder des Unterausschusses:

1. Abg. Nico Bloem (SPD), Vorsitzender
2. Abg. Björn Meyer (in Vertretung des Abg. Matthias Arends) (SPD)
3. Abg. Oliver Ebken (SPD)
4. Abg. Marten Gäde (SPD)
5. Abg. Corinna Lange (SPD)
6. Abg. Karin Logemann (SPD)
7. Abg. Katharina Jensen (CDU)
8. Abg. Hartmut Moorkamp (CDU)
9. Abg. Melanie Reinecke (CDU)
10. Abg. Claus Seebeck (CDU)
11. Abg. Nicolas Breer (in Vertretung der Abg. Sina Maria Beckmann) (GRÜNE)
12. Abg. Christian Schroeder (GRÜNE)
13. Abg. Thorsten Paul Moriße (AfD)

Von der Landtagsverwaltung:

Frau Stürzebecher.

Niederschrift:

Regierungsdirektor Schröder, Stenografischer Dienst.

**Sitzungsdauer:** 10.00 Uhr bis 13.10 Uhr.

**Außerhalb der Tagesordnung:**

*Billigung von Niederschriften*

Der **Unterausschuss** billigt die Niederschrift über die 11. Sitzung.

Er beschließt, die Tagesordnungsordnung um den zusätzlichen Punkt 6 - Terminangelegenheiten  
- zu erweitern.

\*\*\*

Tagesordnungspunkt 1:

**Vorstellung der Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG sowie der JadeWeserPort-Realisierungs GmbH & Co. KG und dortiger Meinungs austausch zu aktuellen Themenstellungen**

GF **Banik** (NPorts) gibt dem Unterausschuss im Rahmen einer computergestützten Lichtbildpräsentation, deren Sheets dieser Niederschrift als **Anlage 1** beigefügt sind, einen Überblick über die Struktur der niedersächsischen Häfen. Er erläutert die aus der Beteiligung des Bundeslandes Bremen am JadeWeserPorts resultierenden Besonderheiten in der Zusammenarbeit zwischen den Unternehmen NiedersachsenPorts GmbH & Co. KG, der JadeWeserPort Marketing GmbH & Co. KG und der JadeWeserPort Realisierungs-GmbH & Co. KG, beschreibt die Zuständigkeiten der genannten Unternehmen und berichtet über den Stand der Planungen zum Umschlag von Windkraftanlagen am Standort Wilhelmshaven.

Nachdem Herr Banik über den Verlauf des Containerumschlags von 2019 bis 2023, die Ursachen der Tonnageschwankungen sowie über notwendige Überlegungen zum Strukturwandel nach dem bundesdeutschen Ausstieg aus dem Kohleimport, über getätigte Anschaffungen nachhaltig zu betreibender Umschlagfahrzeuge durch den Hafenumschlagbetreiber EUROGATE, bauliche Veränderungen an den bestehenden Containerbrücken sowie über den Zukauf von zwei neuen Containerbrücken berichtet hat, äußert er sich vor dem Hintergrund dieser durch EUROGATE getätigten Investitionen im Umfang von 100 Millionen Euro und unter Hinweis darauf, dass der Standort ab April 2025 „First Port of Call“ der neuen, aus den Reedereien Hapag Lloyd und Maersk bestehenden Formation „GEMINI“ sein wird, recht optimistisch zu den Wachstumsaussichten des Containerumschlags am JadeWeserPort.

Er erteilt unter Hinweis auf die schwierige Lage der Weltwirtschaft und die rückläufigen Umschläge in den ARA-Häfen und im Hafen Hamburg Hoffnungen, dass in den fünf nächsten Jahren 2,7 Millionen TEU am JadeWeserPort umgeschlagen werden können, eine Absage und vertritt die Ansicht, dass eine Steigerung des Umschlags auf 1,3 bis 1,8 Millionen TEU realistisch sei.

Im Mittelpunkt seines Berichts stehen die folgenden weiteren Entwicklungen am NPorts-Standort Wilhelmshaven mit dem Ziel, diesen zu einem Energy Hub auszubauen:

*Import-Terminal für LNG*

Mit dem LNG-Anleger an der UVG-Brücke, von dem aus mithilfe einer Floating Storage and Regasification Unit (FSRU) LNG verladen werden soll, wird erstmals innerhalb von zehn Jahren die Refinanzierung einer baulichen Investition in einem Hafen gelingen können. Der Anleger wurde in einer Rekordzeit von 194 Tagen gebaut, das FSRU liegt seit März am Anleger. Mit Blick auf die der Refinanzierung der Investition dienenden Einnahmen ist es bedauerlich, dass die LNG-Gastanker voraussichtlich nicht mehr im Mai, sondern erst im Juni eintreffen werden.

*Anleger für verflüssigte Gase (AVG) Wilhelmshaven*

Das Investitionsvolumen des Anlegers beträgt 600 Millionen Euro. Das Land Niedersachsen hat NPorts für die Planungen 27 Millionen Euro zur Verfügung gestellt. Der Bund sichert Kredite im Umfang von 400 Millionen Euro ab. Die Finanzierung obliegt einer bundesdeutschen Bank. Die Refinanzierung soll teilweise durch Nutzungsentgelte erfolgen. Die Brücke wird 11 m über der Wasserlinie verlaufen, eine Länge von 1,7 km aufweisen und je nach Ausbaustufe über sechs bis

zehn jeweils 23 bis 28 m breite Anlegestellen verfügen und dem Umschlag von CO<sub>2</sub>, LNG, grünem Methan und Ammoniak dienen. Den Betrieb des Anlegers sollen die Unternehmen Tree Energy Solutions (TES) und UNIPER sicherstellen gegen Nutzungsentgelt, aus dem die Refinanzierung der Investition erfolgt; über die Höhe des Nutzungsentgelts wird mit den Unternehmen gegenwärtig verhandelt.

#### *Terminal für grünes Ammoniak, CO<sub>2</sub>-Export (CCS)*

Das Unternehmen HES möchte hierfür eine neue Brücke bauen. Alternativ könnte die bestehende Brücke der Nord-West Oelleitung GmbH verwendet werden.

#### *Entwicklungsfläche für H<sub>2</sub>-Projekte (B-213)*

Auf ihr sollen Forschungsprojekte durchgeführt und Elektrolyseure errichtet werden.

#### *Biomasse-/Erz-Import-Terminal*

Das Terminal soll dem Import von Biomasse für das Kraftwerk und dem Import von Erz für die industrielle Produktion von direktreduziertem Eisen (DRI) dienen.

#### *Biomasse-Kraftwerk*

Die Befeuerung des Kraftwerks soll von Kohle auf CO<sub>2</sub>-neutrale Biomasse, beispielsweise Holzpellets, umgestellt werden. Die Bundesförderung steht infrage.

#### *Entwicklungsfläche H<sub>2</sub>-Produktion, LNG-Importterminal*

Diese Fläche ist gedacht unter anderem für ein Wasserstoffprojekt der Nord-West-Oelleitung.

#### *Terminal „Windenergie“*

Im Wilhelmshavener Binnenhafen sollen 38 ha bundeseigene Flächen in der Nähe des Marineareals für 300 Millionen Euro schwerlastfähig ausgebaut werden, sodass Onshore- oder Offshore-Windkraftanlagen umgeschlagen werden können.

#### *Geplante Anbindungen an das Erdgas-/H<sub>2</sub>-Pipelinennetz*

Es gilt, darauf zu achten, dass der Bund und die süddeutschen Länder an der Finanzierung der für die Energiewende und durch den Klimawandel notwendigen Investitionen, also auch an der Finanzierung des H<sub>2</sub>-Pipelinennetzes, beteiligt werden.

Die Gesamtinvestitionen, die in den nächsten fünf Jahren bei NPorts getätigt werden müssen, liegen bei rund 1,3 Milliarden Euro.

### **Aussprache**

Abg. **Karin Logemann** (SPD) vertritt die Ansicht, dass in der gegenwärtigen schwierigen Lage der Weltwirtschaft jedes Prozent an Umschlagswachstum schon ein Erfolg sei, und ist mit Blick auf die Probleme, die klimabedingtes Hoch- und Niedrigwasser den tideabhängigen Häfen wie Rotterdam und Antwerpen bereiten, überzeugt von den Vorteilen des Tiefseehafens Wilhelmshaven gegenüber seinen Konkurrenten.

Die Abgeordnete äußert, dass sich nach ihrem Eindruck NPorts von der Leitlinie, dass jeder Hafen einen Leistungsschwerpunkt haben sollte, abgewendet hat und dass stattdessen jetzt jeder Hafen mit einem weiteren Schwerpunkt ausgestattet werden solle.

GF **Banik** (NPorts) entgegnet hierauf mit einem Hinweis auf die Bedeutung des Hafens Brake. Dieser Hafen sei in erster Linie der Garant für Versorgungssicherheit im Bereich von Futtermitteln aller Art und von Getreide, erklärt er. Brake sei aber auch ein wesentlicher Umschlagsplatz für Stahl und Zellulose. Umschlag von Holz und Stahl erfolge in allen NPorts-Häfen und Umschlag von Zellulose in fast allen NPorts-Häfen.

80 % des Onshore-Umschlags erfolgten gegenwärtig am Standort Cuxhaven. Mitte Mai werde die Konzession für den Bau der Liegeplätze 5 bis 7 im Umfang von 300 Millionen Euro ausgeschrieben. Die neuen Liegeplätze seien in erster Linie für den Onshore- und Offshore-Umschlag und nur nachrangig für den Automobilumschlag vorgesehen. Ein Antrag auf GRW-Förderung in Höhe von 200 Millionen Euro sei eingereicht. Die Wirtschaft habe sich bereit erklärt, mit weiteren 100 Millionen Euro zur Finanzierung beizutragen. Nach den Vorstellungen von NPorts sollten die Nutzer im Gegenzug für einen Zeitraum von 30 Jahren die Flächen mietfrei nutzen können.

Aufgrund der geplanten Wachstumsraten der Onshore-Industrie sei der Hafen Brake ein gut geeigneter weiterer Standort für Onshore-Umschlag. Aus diesem Grunde sei in 2024 mit der Planung des Liegeplatzes 3 begonnen worden.

Die erwarteten Wachstumsraten im Containerumschlag ließen den Ausbau des JadeWeserPort nicht vordringlich erscheinen, zumal dieser Kosten in Milliardenhöhe erfordern würde. Vor dem Hintergrund der Energiewende würden stattdessen gegenwärtig in erster Linie vergleichsweise preiswerte Flächen schwerlastfähig für Onshore- und Offshore-Umschlag hergerichtet.

Der Hafen Emden sei nach Zeebrügge und Bremerhaven der drittgrößte Automobilumschlagsplatz in Europa. Wegen der Tidesteuerung werde in Emden der Großschiffsliegeplatz erneuert werden. Zudem werde der Emskai saniert werden müssen, um einen weiteren Liegeplatz vorhalten zu können. Außerdem sei mit Blick auf die Jahre 2027 ff. geplant, vor dem Wybelsumer Polder eine Kaje zu bauen und diese Fläche für den Hafen zu erschließen.

NPorts benötige als jährliche Zuwendung aus dem Landeshaushalt für den Erhalt und den Ausbau der Hafeninfrastuktur in 2025 ff. nicht nur 30 oder 40 Millionen Euro, sondern 50 Millionen Euro.

Abg. **Karin Logemann** (SPD) berichtet sodann unter Bezugnahme auf Gespräche mit dem Unternehmen Steelwind, dass es anscheinend in den niedersächsischen Häfen keine Lagerungsflächen für Monopiles mehr gebe und das Unternehmen deshalb jetzt in den Niederlanden auf der Suche nach Lagerungsflächen sei. - GF **Banik** (NPorts) bestätigt, dass freie Hafensflächen rar seien. Neue Schwerlastflächen, die Flächendrücke von bis zu 1 000 Tonnen trügen, ließen sich bedauerlicherweise nicht über Nacht herrichten. Außerdem würden für Offshore-Umschlag Schwerlastkräne bzw. -brücken benötigt, die aufgrund ihrer Dimension naturgemäß immobil und somit flächengebunden seien, erläutert er. Plug&Play funktioniere bei solchen umzuschlagenden Transportgewichten nicht.

Abg. **Katharina Jensen** (CDU) fragt mit Blick auf die chinesischen Elektromobile, die in Containern angelandet werden und im Hafen auf den Weitertransport warten, ob NPorts unter dem

Eindruck von Presseberichten über entsprechende Forderungen aus dem Bereich der Hafengewirtschaft den Bau von Ro-/Ro-Rampen am JadeWeserPort für den Umschlag von Automobilen plane.

Danach kommt die Abgeordnete auf das Vogelschutzgebiet Voslapper Groden zu sprechen. TES plane dort bekanntlich einen Energiepark, sagt sie. Der Nabu vertrete die Ansicht, dass die Ausgleichsflächen nicht ausreichen, und bemängelt eine angeblich zu kurze Auslagefrist der Unterlagen. Diese sollten nun dem Rat noch einmal vorgelegt werden. Sofern NPorts ausreichend Einblick in diese Angelegenheit haben sollte, bitte sei um eine Einschätzung, ob sich durch die erneute Befassung des Rates der Stadt Wilhelmshaven dieses Projekt weiter verzögern werde.

Onshore-Umschlag erfordere nicht nur Flächen, die, wie festgestellt, rar seien, sondern auch eine entsprechend dimensionierte Straßeninfrastruktur, also Kreisel wie das Exemplar am JadeWeserPort, die Schwertransporte die Autobahn schnellstmöglich erreichen ließen. Dem Unternehmen nach plane der Windenergieanlagenhersteller Enercon zusammen mit der Projektspedition Deugro Umschlag und Transport von Onshore-Anlagen. Sie sei interessiert an einer Einschätzung, inwieweit es am Standort Wilhelmshaven hierfür noch geeigneter zusätzlicher Infrastruktur bedürfe.

GF **Banik** (NPorts) beantwortet die aufgeworfenen Fragen wie folgt:

Erstens. Die Hafengebiete seien an EUROGATE vermietet, der Konzessionsvertrag laufe bis 2052. Für das Projekthandling stehe am nördlichen Ende der JadeWeserPort-Kaje ein 65 m langes Project Pier zur Verfügung, das Platz genug für Lagerung und Verladung von Turbinen und Offshore-Module biete. Da aber auch Ro-/Ro-Schiffe inzwischen bis zu 300 m lang seien, benötige jedes Ro-/Ro-Schiff, das den JadeWeserPort anlauge, auch Kaje, die von EUROGATE betrieben werde. Der Transport von Automobilen durch Ro-/Ro-Schiffe würde also eine Verständigung mit EUROGATE und aufbauliche Veränderungen an der Kaje erfordern. NPorts selbst könne entsprechende Entwicklungen nicht forcieren, unterstütze den Automobillogistiker Mosolf aber dabei, zu eruieren, wo Automobilumschlag durch Ro-/Ro-Schiffe im JWP oder in dessen Umfeld erfolgen könne. Einvernehmen bestehe nicht zuletzt vor dem Hintergrund der Aktivitäten Chinas beim Aufbau einer Ro-/Ro-Flotte darüber, dass der Umschlag von Automobilen aus China in Containern kein zukunftsträchtiges Geschäftsmodell sein werde.

Während First Mover für Automobil- und exporte der darauf spezialisierte Hafen Bremerhaven sei, sei der JadeWeserPort in seiner bisherigen Ausbaustufe für den Containerumschlag konzipiert. In der Machbarkeitsstudie für die nächste Ausbaustufe, den JadeWeserPort II, sei auch Ro-/Ro-Umschlag vorgesehen. Die Ausbaustufe II des JadeWeserPort werde rund 1 Milliarde Euro kosten. In der aktuellen Situation sei strikte Prioritätensetzung gefordert. Automobile chinesischer Elektroautomobilhersteller würden nicht nur in Bremerhaven, sondern schon heute auch in Cuxhaven umgeschlagen. Der Automobilumschlag im Hafen Emden dagegen sei bisher fest in der Hand des Volkswagen-Konzerns.

Zweitens. Das Energiepark-Projekt von TES betreffe ausschließlich Flächen dieses Unternehmens. Er bitte um Verständnis dafür, dass er sich zu den laufenden Verhandlungen, die das Unternehmen dazu führe, nicht äußere.

Drittens. Für die Anbindung des Hafens an die Autobahn A 29 für Schwerlasttransporte wie Windenergieanlagen müsste die bereits bestehende Durchfahrspur des Kreisels unter Inanspruchnahme eines geringen sechsstelligen Betrages schwerlastfähig ausgebaut werden. Möglicherweise könnte der Transport eines 70 m langen Rotorflügels noch die eine oder andere zusätzliche kleine bauliche Anpassung der Zuwegung vom Hafen zur Autobahn erfordern; hiermit habe sich NPorts aber in diesem Stadium der Vorüberlegungen noch nicht befasst. Er gehe davon aus, dass im Unterschied zu dem Bau des Kreisels in Cuxhaven, bei dem sich zuvor verschiedene Straßenträger über die Finanzierung hätten einig werden müssen, der Ausbau des Kreisels in Wilhelmshaven für Schwerlasttransporte nicht fünf Jahre dauern werde.

GF **Hauswald** (JWP-M) weist darauf hin, dass bei Umschlag und Transport von Windenergieanlagen bzw. deren Komponenten zwischen solchen, die onshore betrieben werden sollten, und solchen, die für den Offshore-Betrieb gebaut seien, unterschieden werden müsse. Während Rotorflügel von Onshore-Anlagen rund 70 m lang seien, erreichten Rotorflügel von Offshore-Anlagen mittlerweile Längen von mehr als 100 m. „Flaschenhalse“, also Restriktionen durch die bestehende Straßeninfrastruktur, vermöge er weder für onshore noch für offshore zu betreibende Anlagen-Transporte erkennen.

Abg. **Hartmut Moorkamp** (CDU) fragt, welche Folgen die unzureichende Flächenverfügbarkeit auf Ansiedlungspläne von Unternehmen an der Nordseeküste habe und wie es um freie Hafensflächen in den bei Energiefragen konkurrierenden europäischen Häfen bestellt sei. - GF **Banik** (NPorts) antwortet, gegenwärtig gebe es zu wenige Hafensflächen, um die Pläne, die in Deutschland onshore und offshore verfolgt würden, umsetzen zu können. Das Land Bremen verfolge das Ziel, einen Energy Port zu bauen, der Investitionen im Umfang von 100 Millionen Euro erfordern werde. Wann dieser Energy Port gebaut sein solle, entziehe sich seiner Kenntnis. In einigen europäischen Häfen gebe es noch freie Flächen. Nach Aussagen seiner Kollegen, so Herr Banik, aber seien bis 2030 alle Hafensflächen an den Standorten Eemshaven und Esbjerg vergeben, sodass allenfalls noch durch Ansiedlungsverdichtung freie Flächenreste zur Verfügung gestellt werden könnten. Windenergie-Komponenten in dem Umfang, der erforderlich sei, um die Ziele zu erreichen, die sich die Bundesregierung gesetzt habe, ließen sich mit den frei verfügbaren Flächen jedoch nicht „über die Kaje schieben“.

Generell seien 25 ha rückwärtige Hafensfläche erforderlich, um an einer Kaje Material für einen Windpark bereitzustellen. Die in Cuxhaven verfügbaren freien Flächen ermöglichten es, Material für zwei Windparks pro Jahr umzuschlagen. Bis Ende des Jahres werde Klarheit darüber bestehen, ob sich nach dem Bund und dem Land Niedersachsen auch die Privatwirtschaft dazu durchgerungen haben werde, ihren Anteil im Umfang von 100 Millionen Euro für den Bau der Liegeplätze 5 bis 7 bereitzustellen, wobei hier zu beachten sei, dass die Privatwirtschaft weitere rund 50 Millionen Euro für Asphaltierungsarbeiten und Krane werde investieren müssen. Die Bauauschreibung erfolge gerade, der Baubeginn sei geplant für Januar 2025.

Der Bau des Großschiffsliegeplatzes in Emden solle von 2025 bis 2027 erfolgen. Zur Anpassung des Emskais gebe es noch keine konkreten Planungen. Die Planungen zum Wybelsumer Polder seien für 2027 terminiert, sodass der Bau 2031/2032 abgeschlossen sein könne.

Die AVG-Brücke solle von 2026 bis Anfang 2028 gebaut werden, das Investitionsvolumen werde rund 600 Millionen Euro betragen.

Die Sanierung der Großen Seeschleuse werde Investitionen im Umfang von 100 Millionen Euro plus X erfordern. Der Anteil Niedersachsens im Umfang von voraussichtlich 50 Millionen Euro werde sich während der Sanierungsdauer aus dem Landeszuschuss für NPorts finanzieren lassen, sofern dieser wie erwartet bei 50 Millionen Euro pro Jahr liege.

Insgesamt werde NPorts bis 2028/2029 Mittel im Umfang von 1,3 Milliarden Euro investiert haben.

Abg. **Marten Gäde** (SPD) hebt die Standortvorteile Wilhelmshavens als Tiefwasserhafen mit Anbindung an Kavernen und an das Wasserstoffkernnetz hervor.

GF **Hauswald** (JWP-M) stellt sich dem Unterausschuss als neuer Geschäftsführer der JadeWeserPort Marketing-GmbH & Co. KG vor<sup>1</sup>. Anschließend gibt er dem Unterausschuss im Rahmen einer computergestützten Lichtbildpräsentation, deren Sheets dieser Niederschrift als **Anlage 2** beigelegt sind, einen Überblick über die Flächen des JadeWeserPorts.

Der **Unterausschuss** erhält dabei unter anderem folgende Informationen:

- Der JadeWeserPort gerät als östlichster Tiefwasserhafen Deutschlands für Reeder mit Asien-Verkehren als bevorzugter Standort immer stärker in den Fokus. Beleg dafür sind die geplanten Schiffsankünfte durch Reedereien wie COSCO, Hapag Lloyd und Maerk. Künftig werden in erster Linie Bremerhaven und Wilhelmshaven angelaufen, Hamburg dagegen „kaum noch“. Während die Passage nach Wilhelmshaven und Bremerhaven 1,5 bis 2 Stunden dauere, dauere sie bis in den Hafen Hamburg mit teilweisem Einbahnstraßenverkehr 8 Stunden.
- Die Wettbewerber der deutschen Häfen sind die ARA-Häfen Rotterdam und Antwerpen. CTW JadeWeserPort Marketing und EUROGATE sind bestrebt, Kunden im Ruhrgebiet und im Rhein-Main-Gebiet davon zu überzeugen, dass der JadeWeserPort insbesondere aufgrund der durch Hochwasser oder Niedrigwasser zuweilen prekären nautischen Fahrbedingungen auf dem Rhein eine gute, weil weitaus planungssichere Alternative zu den ARA-Häfen ist.
- Das Unternehmen P3 entwickelt auf 20 ha Betriebsflächen und vermakelt sie. Insgesamt sind Anlagen mit einer Hallenfläche von 140 000 m<sup>2</sup> geplant.

---

<sup>1</sup> <https://logistik-heute.de/news/personalie-neuer-geschaefsfuehrer-bei-jadeweserport-vermarktungsgesellschaft-40811.html>  
Diplom-Ökonom mit den Schwerpunkten Unternehmensrechnung und Controlling sowie Projektmanagement. Er verfügt über rund 20 Jahre operative und strategische Führungserfahrung in der internationalen Logistikbranche, mit den Schwerpunkten Hafenwirtschaft, Reederei, Spedition sowie weiteren hafenauffinen Dienstleistungen. Neben seinem finanzwirtschaftlichen Background beschäftigte sich Hauswald bislang insbesondere mit der strategischen Weiterentwicklung von Unternehmen und hat dabei wiederholt Hafengebäude im In- und Ausland gegründet und erfolgreich im Markt platziert.

- Automobile aus China werden bisher ausschließlich in Containern umgeschlagen und auf Freilagerflächen abgestellt. Dabei handelt es sich um 40 High Cube Container, in denen mittels eingebauter Gestelle jeweils vier Automobile verstaut werden können. In Zeiten niedriger Containerfrachtraten wird China an diesem Transportmodell festhalten.
- Der JadeWeserPort verfügt über eine Schwerlasthalle mit einer Kapazität von 160 Tonnen unmittelbar an der Pierkante.

#### *Eurogate*

- Die acht bestehenden Containerbrücken sind von 43,5 m auf 54 m erhöht worden und haben eine Reichweite von jeweils 69 m. Außerdem ist die Anzahl der Containerbrücken um zwei Containerbrücken mit maximaler Reichweite von jeweils 73 m erhöht worden. Geplant ist die Erweiterung um sechs weitere Containerbrücken. Außerdem wird an der Automatisierung des Hafens durch Verlegen von Induktionsschleifen gearbeitet.
- EUROGATE ist ein in den 90er-Jahren gegründetes Joint-Venture aus dem familiengeführten Unternehmen EUROKAI in Hamburg und BLG Logistics mit acht Standorten, das im Jahre 2023 insgesamt 11,24 Millionen TEU umgeschlagen hat.

#### *Güterverkehrszentrum*

- Das GVZ JadeWeserPort ist mit 80 % der Flächen aktuell gut ausgelastet. Die in der Präsentation (vgl. Anlage 2) rot umrandeten Grundstücke sind durch Erbbaurecht langfristig und die orange umrandeten Grundstücke kurzfristig, zum Teil nur auf Jahressicht, vergeben.
- CTW JadeWeserPort Marketing vergibt nach Möglichkeit Flächen nur an Unternehmen mit hafenaffinem Bezug, die also die Hafeninfrastruktur auf der Schiene oder über die Kaje langfristig nutzen wollen.
- Die drei in der Präsentation gelb gekennzeichneten Flächen im Umfang von rund 15 ha sind gegenwärtig Gegenstand von Sondierungsgesprächen mit Nachfragern. Die Vertragsverhandlungen sollen mit dem Ziel geführt werden, die Flächen bis Ende 2024 zu vergeben.
- Das türkische Unternehmen NaturLink beabsichtigt auf einer relativ überschaubaren Hafenfläche den Import von Fruchtsaftkonzentraten mit Fruchtsaft-Blending sowie die anschließende Distribution der Produkte in Deutschland. Dieses Geschäftsmodell wird bisher vorwiegend in niederländischen Häfen betrieben.
- China Logistics hat erklärt, dass es seine Auslandsinitiativen aufgeben wolle. Insofern wird für die Fläche von 20 ha, die seit durch 2020 China Logistics nachgefragt ist und bis heute nicht bebaut ist, ein Nachfolger gesucht. Es besteht Zuversicht, bis Ende 2024 eine Lösung präsentieren zu können.

### *Verkehrsanbindungen*

- Die kurze Anbindung des JadeWeserPort über den Kreisel, der auch Onshore-Windkomponententransport ermöglicht, an die BAB ist ein großer Pluspunkt.
- Die Vorstellgruppe ermöglicht im Gebäudekomplex von Nordfrost sogar „gedeckten Umschlag“. Das Unternehmen hat sich zu einem umfassenden Hafendienstleister entwickelt.
- Der JadeWeserPort verfügt nicht über einen Anschluss an einen Binnenhafen; dieser Nachteil kann mit Blick auf Probleme, die sich bei Hochwasser- und Niedrigwasser auf dem Wasserweg Rhein für Schiffe mit Ziel ARA-Häfen ergeben, aber auch als Vorteil empfunden werden.
- Der JadeWeserPort ist ab dem Jahre 2025 erstmalig „First Call“ für eine Asien-Linie bis zum weltweit größten Hafen Ningbo, der zugleich der drittgrößte Containerhafen der Welt ist. Die kurze Passage vom JadeWeserPort in den Atlantik und von dort in die USA steigert die Bedeutung Wilhelmshavens für Asien-Amerika-Linien, weil die Fahrt durch den Pazifischen Ozean in die USA zehn Tage länger dauert.

Auf Fragen des Abg. **Thorsten Paul Moritse** (AfD) und der Abg. **Karin Logemann** (SPD) antwortet GF **Hauswald** (JWP-M), Hafенflächen würden bevorzugt an Unternehmen vergeben, die im Hafen für Umschlag sorgen. Die JWP-M vermarkte ausschließlich Flächen für das GVZ im Umfang von 150 ha. JWP-M befinde sich in konkreten Gesprächen mit China Logistics. Er sei sehr zuversichtlich, dass bis Ende des Jahres eine Nachfolgelösung gefunden sei.

Nach der Behandlung der Tagesordnungspunkte 2 bis 5 besichtigte der **Unterausschuss** das Hafengelände und nahm dabei ergänzende Informationen durch GF Hauswald entgegen.

\*\*\*

Tagesordnungspunkt 2:

### **Stärkung der maritimen Wirtschaft in Niedersachsen durch nachhaltiges Recycling**

Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 19/3660](#)

*erste Beratung: 36. Plenarsitzung am 15.03.2024*

*federführend: AfWVBuD;*

*vorbereitende Beratung gem. § 12 Abs. 3 GO LT: UAHuSch;*

*mitberatend: AfUEuK*

### **Beginn der vorbereitenden Beratung mit Besprechung von Verfahrensfragen**

Abg. **Karin Logemann** (SPD) skizziert das Anliegen, das die Koalitionsfraktionen mit ihrem Entschließungsantrag verfolgen, und beantragt die Durchführung einer Unterrichtung.

Der **Unterausschuss** beschließt der einvernehmlich, in der Sitzung am 21. Mai 2024 eine Unterrichtung durch die Landesregierung entgegenzunehmen.

\*\*\*

Tagesordnungspunkt 3:

**Unterrichtungsantrag zu „Carbon Capture Storage (CCS) in Niedersachsen“**

Schreiben der Fraktion der CDU vom 2. April 2024

**Beschluss über den Antrag**

Der **Unterausschuss** beschließt einvernehmlich, in der Sitzung am 21. Mai 2024 eine Unterrichtung durch die Landesregierung entgegenzunehmen

\*\*\*

Tagesordnungspunkt 4:

**Unterrichtungsantrag zur „Zukunft der niedersächsischen Fischereiwirtschaft“**

Schreiben der Fraktion der CDU vom 2. April 2024

**Beschluss über den Antrag**

Der **Unterausschuss** beschließt einvernehmlich, in der Sitzung am 21. Mai 2024 eine Unterrichtung durch die Landesregierung entgegenzunehmen.

\*\*\*

Tagesordnungspunkt 5:

**Die Potenziale der Energiewende als Chance nutzen - Niedersachsens Seehäfen jetzt beim Hafenausbau unterstützen!**

Antrag der Fraktion der CDU - [Drs. 19/3985](#)

*erste Beratung: 38. Plenarsitzung am 18.04.2024*

*federführend: AfWVBuD;*

*vorbereitende Beratung gem. § 12 Abs. 3 GO LT: UAHuSch;*

*mitberatend gem. § 27 Abs. 4 Satz 1 i. V. m. § 39 Abs. 3 Satz 1 GO LT: AfHuF*

**Beginn der vorbereitenden Beratung**

Auf Antrag des Abg. **Hartmut Moorkamp** (CDU) beschließt der **Unterausschuss** einvernehmlich, in der Sitzung am 21. Mai 2024 zu dem Antragsinhalt eine Unterrichtung durch die Landesregierung entgegenzunehmen.

\*\*\*

Tagesordnungspunkt 6:

### **Terminangelegenheiten**

#### **a) Niedersächsischer Hafentag am 6. September 2024**

Der **Unterausschuss** beschließt einvernehmlich, dass die Teilnahme von Mitgliedern des Unterausschusses „Häfen und Schifffahrt“ am Niedersächsischen Hafentag am 6. September 2024 nicht im Rahmen einer Ausschusssitzung, sondern als Veranstaltung erfolgt. Die Landtagsverwaltung wird gebeten, das Erforderliche zu veranlassen.

#### **b) Parlamentarische Informationsreise nach Portugal**

Der **Unterausschuss** beschließt einvernehmlich, seine parlamentarische Informationsreise nach Portugal im März 2025 durchzuführen. Auf Wunsch der Fraktion der CDU beschließt der Unterausschuss, während der Reise einen Gesprächstermin mit Akteuren der Reedereiwirtschaft und der Logistikwirtschaft einzuplanen.

#### **c) Nächste Ausschusssitzung am 21. Mai 2024**

Der **Unterausschuss** beschließt einvernehmlich, in der Sitzung am 21. Mai 2024 bereits ab 10 Uhr Unterrichtungen zu folgenden Themen entgegenzunehmen:

- Stärkung der maritimen Wirtschaft in Niedersachsen durch nachhaltiges Recycling  
Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 19/3660](#)
- Die Potenziale der Energiewende als Chance nutzen - Niedersachsens Seehäfen jetzt beim Hafenausbau unterstützen!  
Antrag der Fraktion der CDU - [Drs. 19/3985](#)
- Drogenschmuggel an niedersächsischen Häfen
- Carbon Capture Storage (CCS) in Niedersachsen
- Zukunft der niedersächsischen Fischereiwirtschaft
- Aktueller Sachstand über größere Investitionsmaßnahmen der Hafengesellschaft NiedersachsenPorts

\*\*\*





Anlage 1

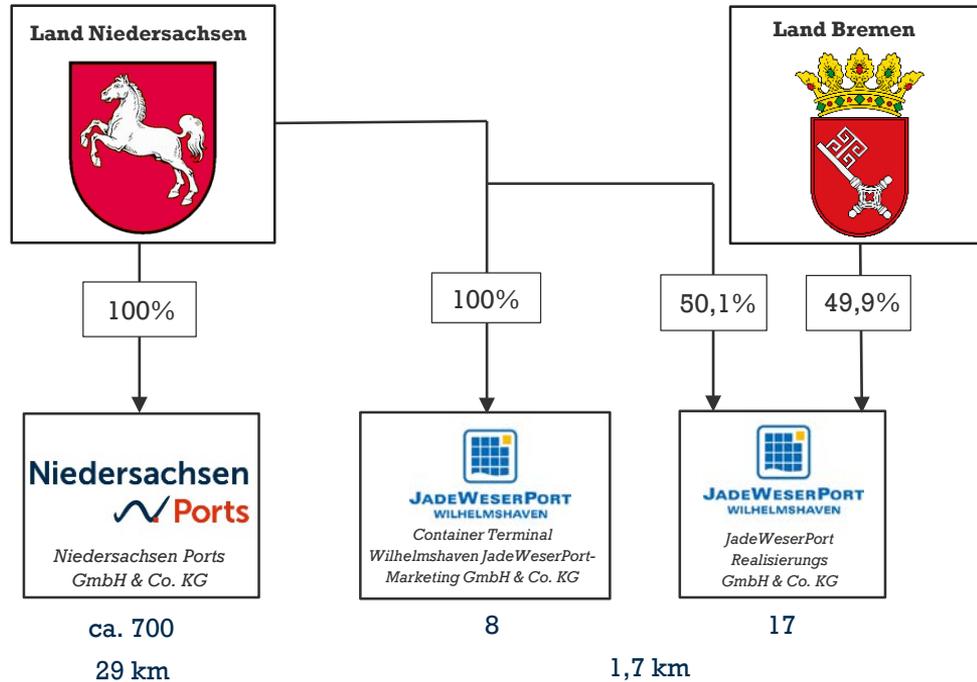
# JadeWeserPort Realisierungsgesellschaft und NPorts Wilhelmshaven

---

Unterausschuss "Häfen und Schifffahrt"  
des Ausschusses für Wirtschaft, Verkehr,  
Bauen und Digitalisierung, 30. April 2024

# Das Unternehmen

## Struktur der niedersächsischen Häfen



# Niedersachsens Landeshäfen



# JadeWeserPort -

## Die Akteure und ihre Zuständigkeiten



**JADEWESERPORT**  
WILHELMSHAVEN

### Container Terminal Wilhelmshaven

#### JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG

- Ansiedlungsmanagement
- Flächenvertrieb und -vermarktung

#### EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven GmbH & Co. KG

- Akquisition von Reedern
- Container-Handling
- Dienstleistungen

#### JadeWeserPort Realisierungsgesellschaft mbH & Co. KG

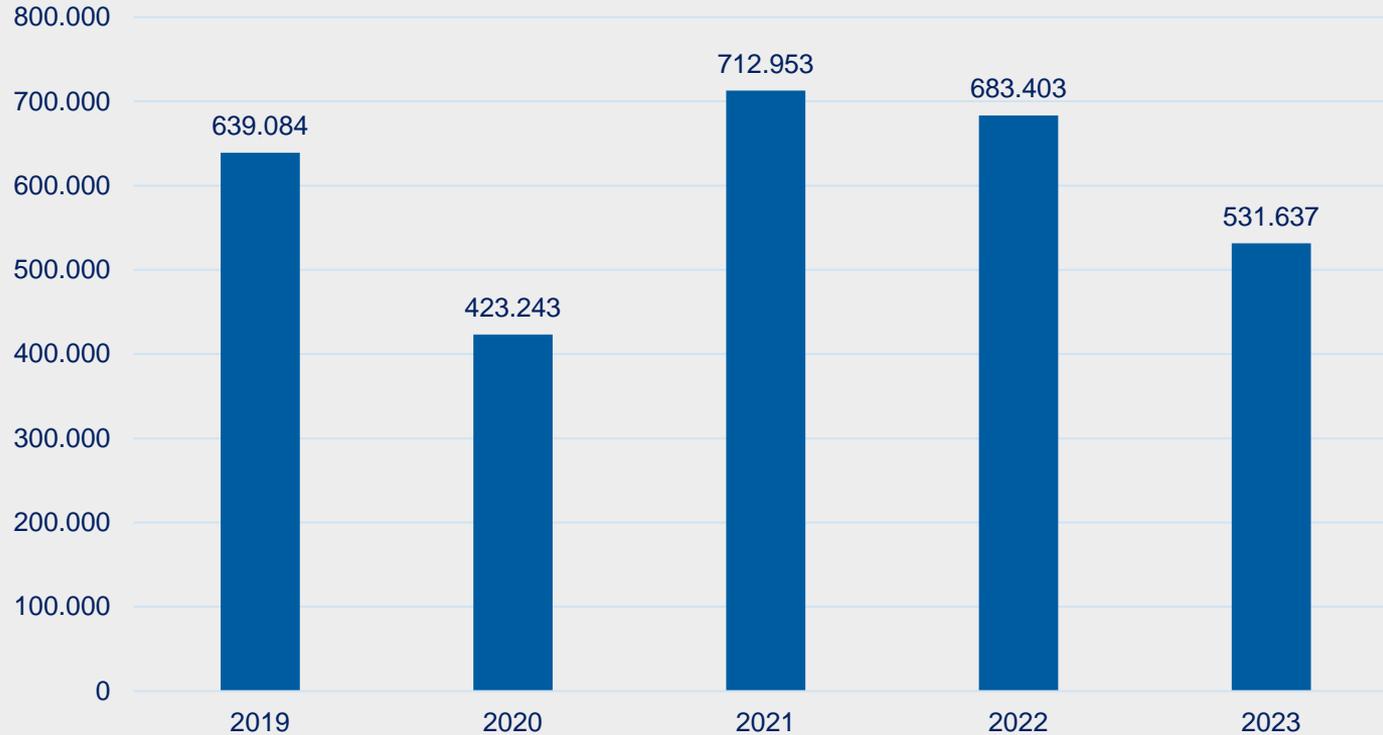
- Bau, Instandhaltung und Management
- Gestaltung der Hafentarife

# Containerumschlag

## CTW Vergleich 2019 - 2023 in TEU



**JADEWESERPORT**  
WILHELMSHAVEN



# EUROGATE



**JADEWESERPORT**  
WILHELMSHAVEN

- Eurogate hat alle acht Containerbrücken um 11 Meter erhöht und in Betrieb genommen.
- 2023 wurden zusätzlich 23 Straddle Carrier mit hybrider Antriebstechnologie und 1 Reach Stacker neu angeschafft.
- Ferner will Eurogate im nördlichen Bereich zwei neue große Containerbrücken (CB 9 und 10) errichten. Die Inbetriebnahme ist für Mai 2024 geplant.

# JadeWeserPort



**JADEWESERPORT**  
WILHELMSHAVEN



# Wilhelmshaven

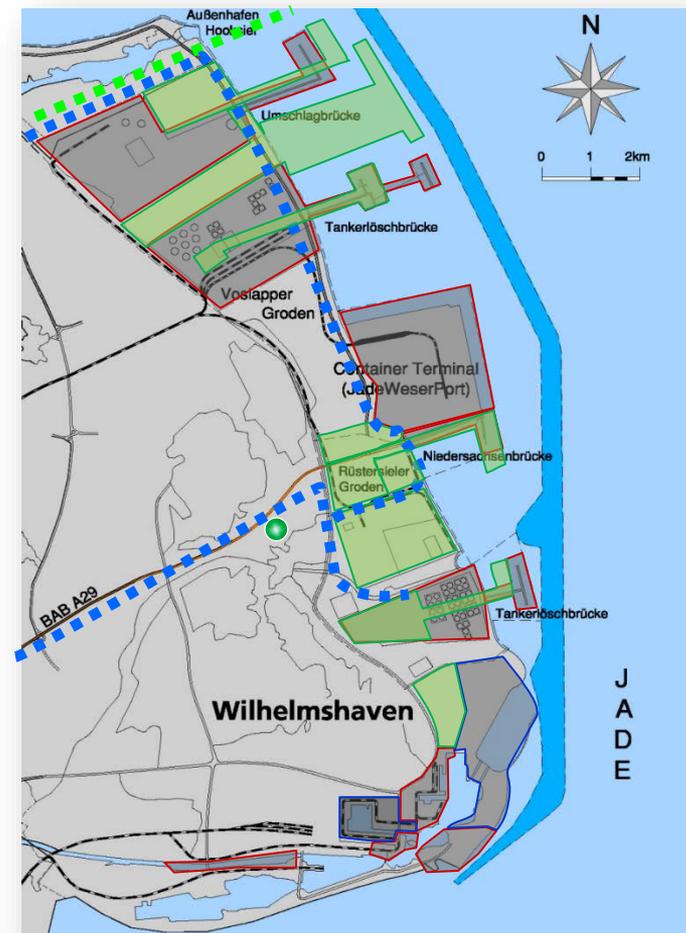
Unsere Häfen. Ihre Zukunft.



# Weitere Entwicklungen

## Projekte & Planungen (Energy Hub)

- **Import-Terminal für LNG**  
*Verladung von LNG über ein FSRU, zukünftig auch Wasserstoff (Landfläche)*
- **Anleger für verflüssigte Gase Wilhelmshaven (AVG)**  
*Import u. a. von LNG, grünem Methan, Ammoniak, CO<sub>2</sub>-Export (CCU)*
- **Terminal für grünes Ammoniak, CO<sub>2</sub>-Export (CCS)**  
*Produktion und Umschlag von Ammoniak aus grüner Energie*
- **Entwicklungsfläche H<sub>2</sub>-Projekte (B-213)**  
*Forschungsprojekte, Elektrolyse („Volt-H<sub>2</sub>“), Infocenter, H<sub>2</sub>-Verarbeitung*
- **Biomasse-/ Erz-Import-Terminal**  
*Import von Biomasse für das Kraftwerk, Erz für die DRI-Stahlindustrie*
- **Biomasse-Kraftwerk**  
*Umstellung des Kohlekraftwerks auf CO<sub>2</sub>-neutrale Biomasse*
- **Entwicklungsfläche H<sub>2</sub>-verarbeitende Industrie**  
*DRI-Stahlproduktion, Elektrolyse, Bio-Methan, etc.*
- **H<sub>2</sub>-Produktion, LNG-Importterminal**  
*Industrielle Herstellung von blauem Wasserstoff, Importterminal für Ammoniak*
- **Terminal „Windenergie“**  
*Umschlag, Schwerlastfläche zur Lagerung & Montage von WEA, Decommissioning, Service für die Offshore-Windindustrie*
- **H<sub>2</sub>-Tankstelle**  
*Tankstellen an der A29 nahe Innenstadt und Güterverkehrszentrum*
- **Geplante Anbindungen an das Erdgas-/H<sub>2</sub>-Pipelinennetz**  
*Nutzung/Umbau bestehender Pipelines/Trassen, Anbindung an Kavernenfeld in Etzel*
- **Anbindung Stromtrassen für grüne Energie**  
*Anbindung Offshore-Windenergie, Stromverbindung nach GB*





Fragen?

# Unterausschuss „Häfen und Schifffahrt“ des Ausschusses Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung

Wilhelmshaven, 30. April 2024



JADEWESERPORT  
WILHELMSHAVEN

# JadeWeserPort

## Überblick

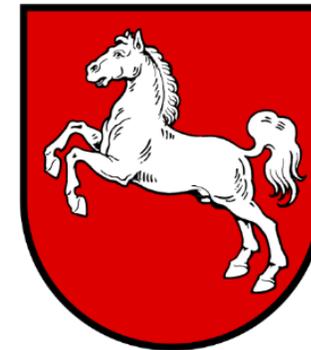
# Deutschlands einziger Container Tiefwasserhafen



# Gesellschaftsstruktur

CTW JadeWeserPort – Marketing GmbH & Co. KG

- **Eigentümer** der Flächen des JWP
- **Vertrieb** der Ansiedlungsflächen
- **Nationale & Internationale Vermarktung** des CTW
- **Management des GVZ** inkl. Bahn-Vorstellgruppe



100% Besitz  
des Landes Niedersachsen

# Überblick

## Güterverkehrszentrum JadeWeserPort



1 Logistikkimmobilie (multi user)

2 Kühllager + Grenzkontrollstelle

3 Freilager (Automotive)

4 Schwerlasthalle

5 16-gleisige elektrifizierte Vorstellgruppe

6 Truck-Service-Center

7 Zoll

8 Projekt-Pier



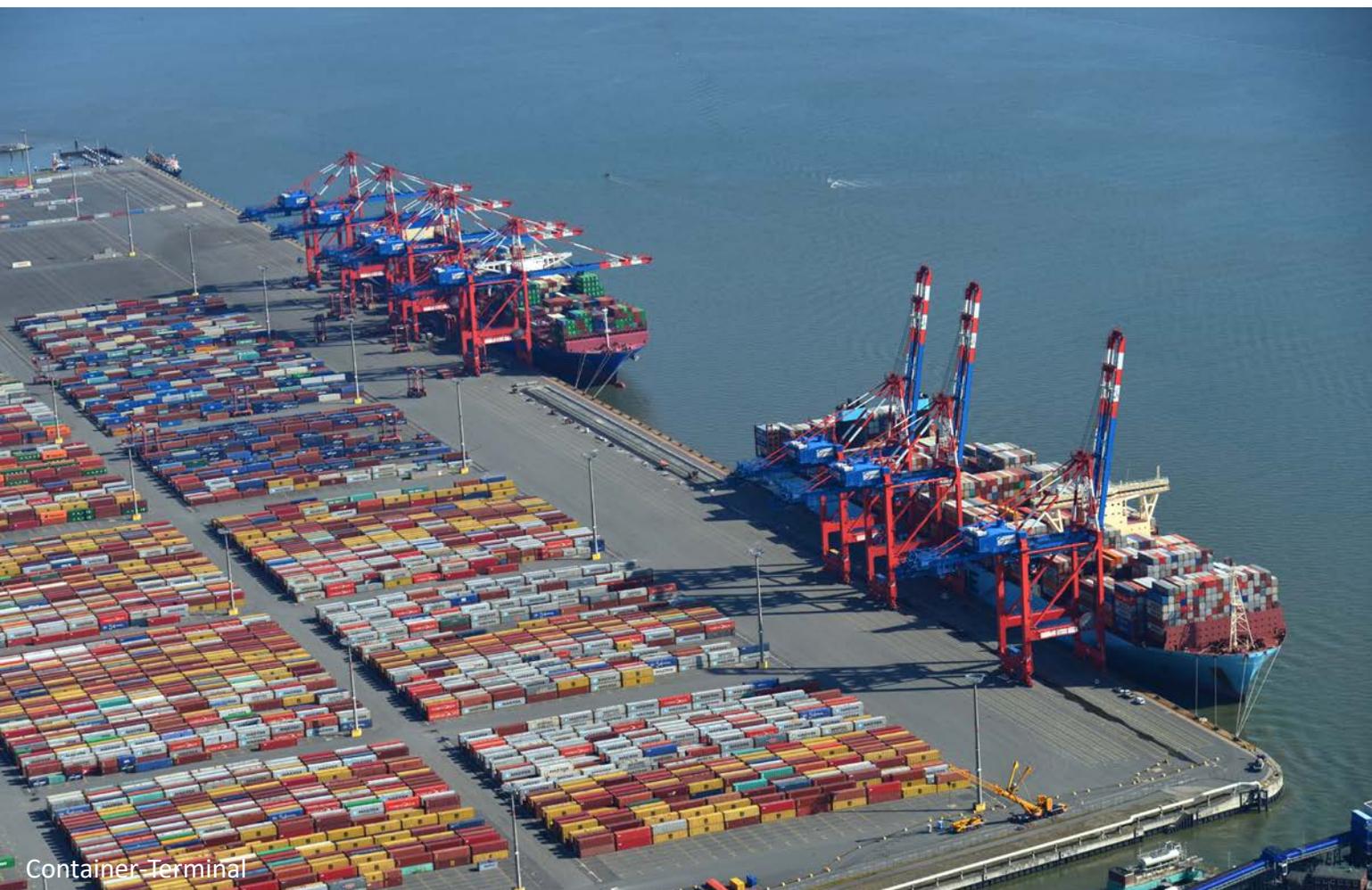
JADEWESERPORT  
WILHELMSHAVEN

# EUROGATE

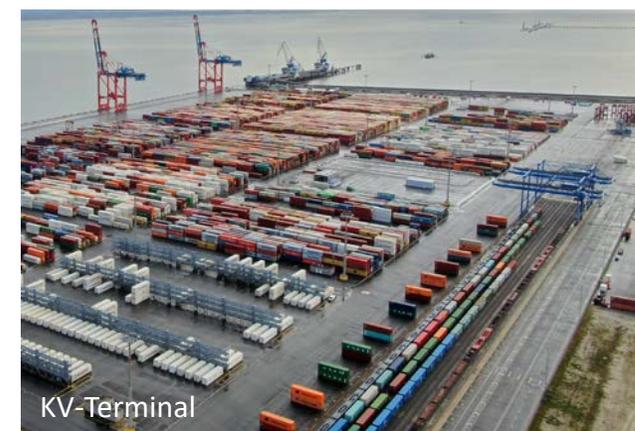
Operativer Seehafen-Terminalbetreiber

# EUROGATE

## Container Terminal Wilhelmshaven

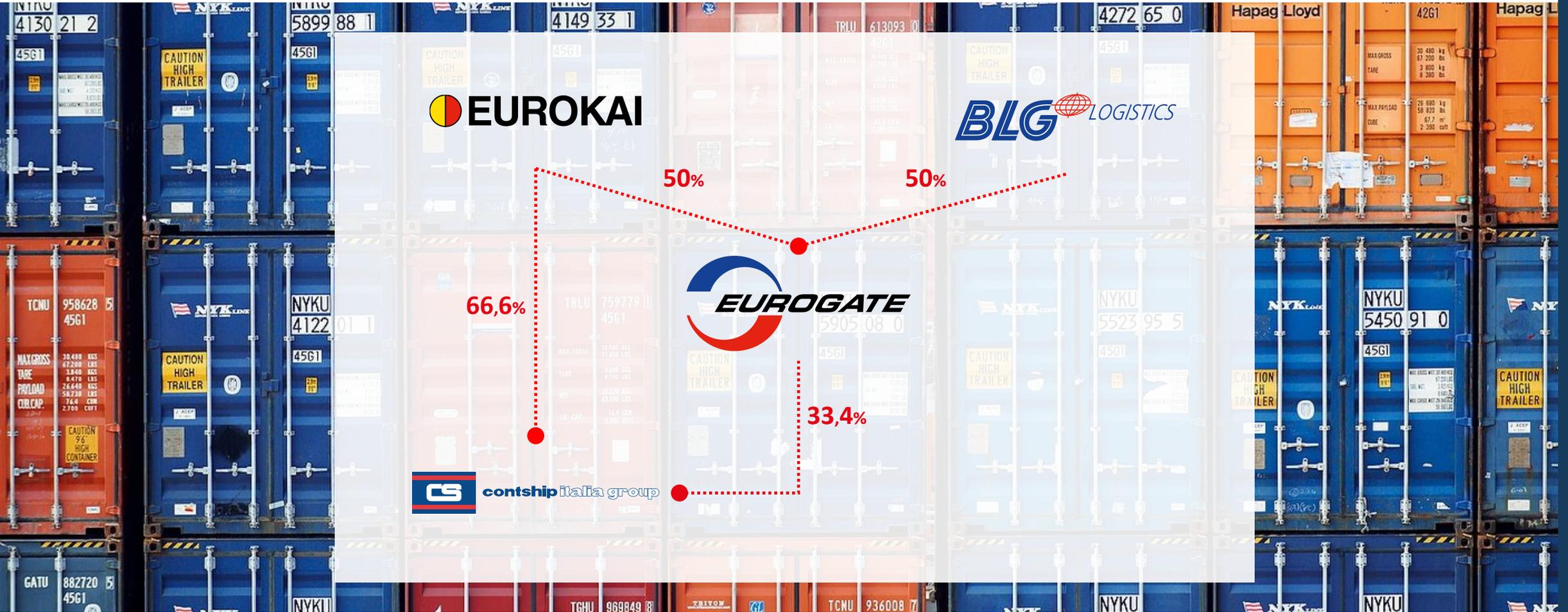


- Gesamtfläche 130 ha
- Kajenlänge 1.725 m
- Wassertiefe 18 m LAT at any time
- Wendebecken 700 m Durchmesser
- Brücken 10 (16\*)
- KV-Terminal 6 Gleise, 3 (5\*) Kräne
- Kapazität 2,7 Mio. TEU p.a.\*  
\* nach Endausbau



# EUROGATE

## Gesellschafterstruktur



Quelle: EUROGATE

# EUROGATE

## Standorte der Seeterminals



**12**  
TERMINALS

**8**  
STANDORTE

**4**  
LÄNDER

Quelle: EUROGATE

# EUROGATE

## Umschlagzahlen (2023)

DEUTSCHLAND	6.528.724
ITALIEN	1.547.990
MAROKKO (Tanger)	2.771.174
ZYPERN (Limassol)	389.862
<b>GESAMT</b>	<b>11.237.750</b>

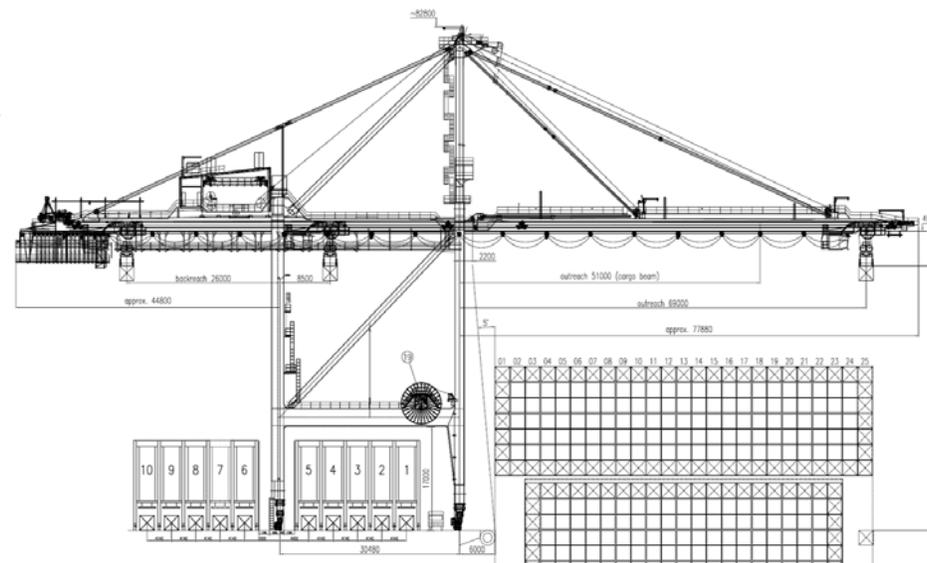
(in TEU)

# EUROGATE

## Verfügbare Krankapazität (CTW)

### Key Facts

- Die maximale Spreaderhöhe über der Schiene wurde um **11 m** von **43,5 m** auf **54 m erhöht**
- Maximale Reichweite: **69 m**
- Maximale Containerreihe auf einem Schiff: **25 Reihen**
- Maximale Ebenen an Deck bis zu **12 Container**
- Sicherheitsarbeitslast mit Spreader **65 t**
- Das Kranerhöhungsprojekt wurde im **Dezember 2023 erfolgreich abgeschlossen**



Anzahl: 8

### Key Facts

- Maximale Spreaderhöhe über der Schiene ist **54 m**
- Maximale Reichweite: **73 m**
- Maximale Containerreihe auf einem Schiff: **26 Reihen**
- Maximale Ebenen an Deck bis zu **12 Container**
- Sicherheitsarbeitslast mit Spreader **75 t**



Anzahl: 2  
ab Mai 2024



**JADEWESERPORT**  
WILHELMSHAVEN

# Güterverkehrszentrum JadeWeserPort

# GVZ JadeWeserPort – bestehende Ansiedlungen



## Ansiedlungsflächen

- ca. 29 ha aktuell noch verfügbar
- akt. Auslastung rd. 80%
- Bis 50 m Bauhöhe
- nördliche Flächen mit Gleisanschluss

## Betriebsmerkmale

- 24/7 Betrieb
- Trimodale Anbindung
- Truck-Service-Center
- Dienstleistungszentrum
- KV-Terminal mit Vorstellgruppe

# GVZ JadeWeserPort – bestehende Ansiedlungen





**JADEWESERPORT**  
WILHELMSHAVEN

# Verkehrsanbindungen



**DB NETZE**

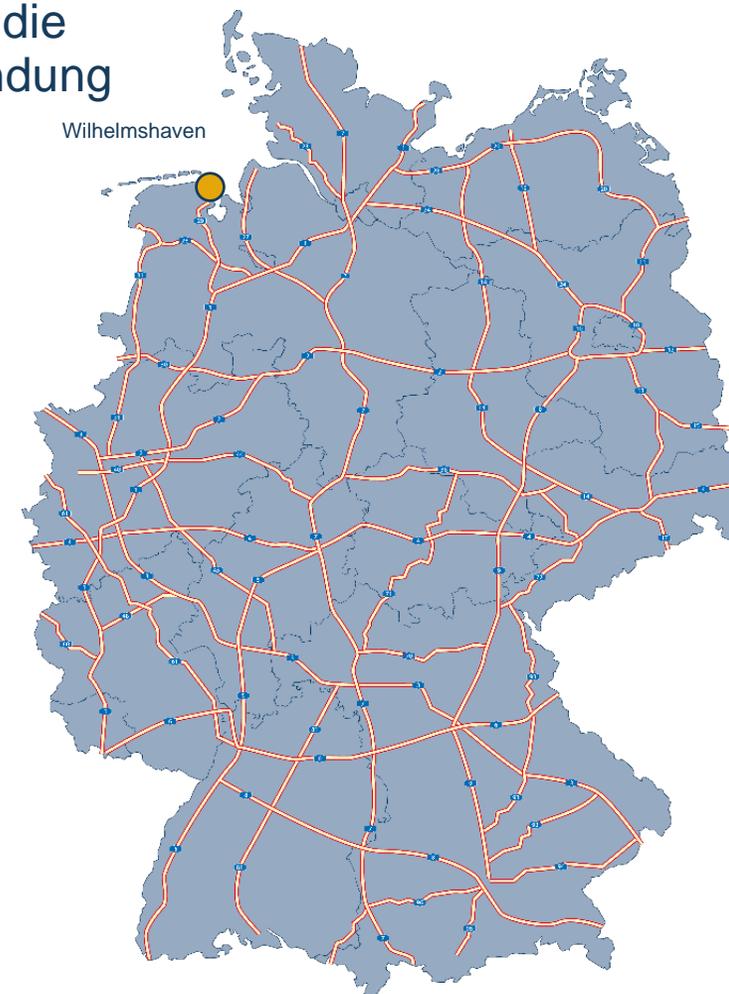


**ZOLL DOUANE**

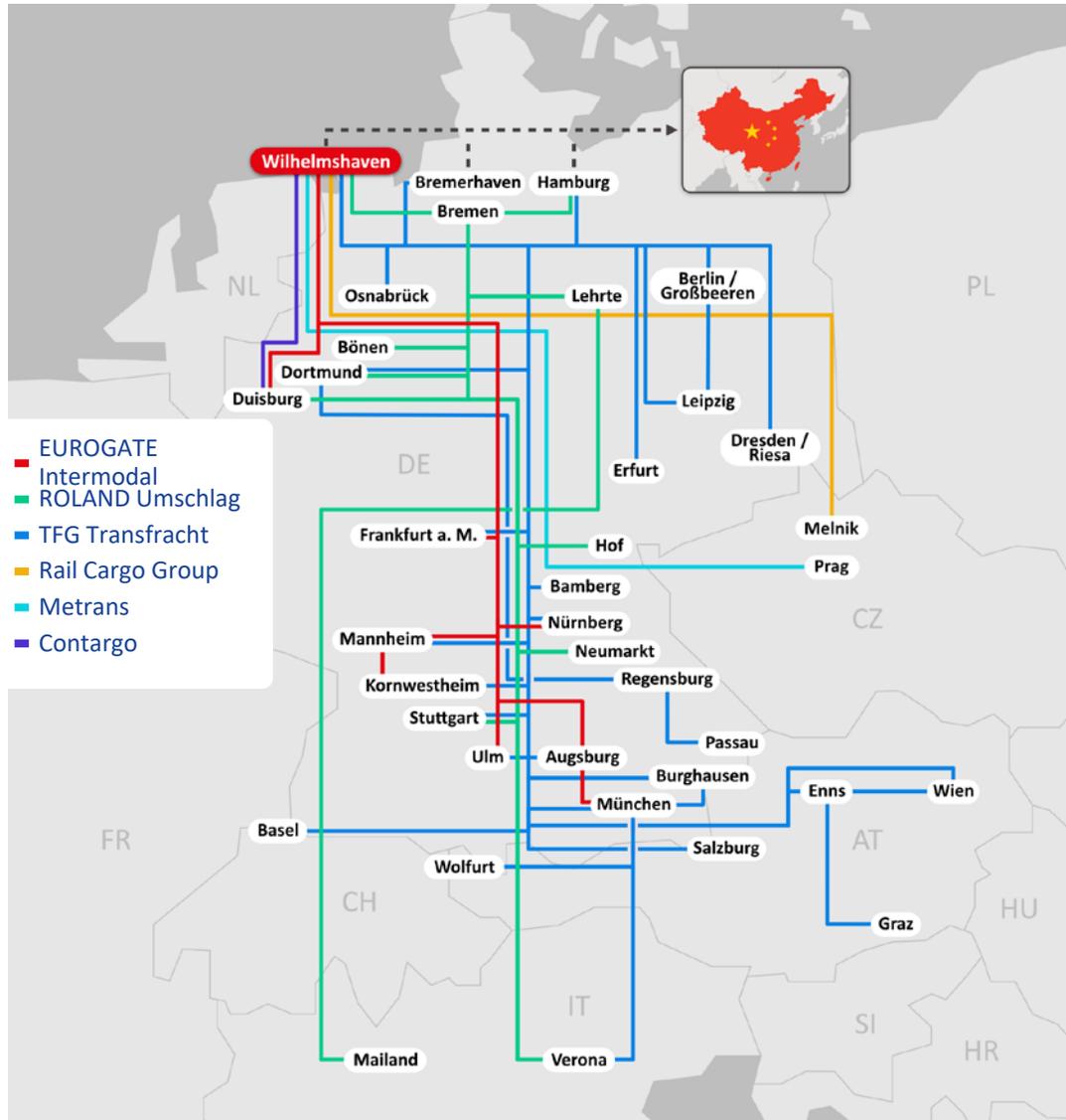
# Verkehrsanbindung



Über die **A29** führt die **A1** als Hauptverbindung in alle Richtungen.



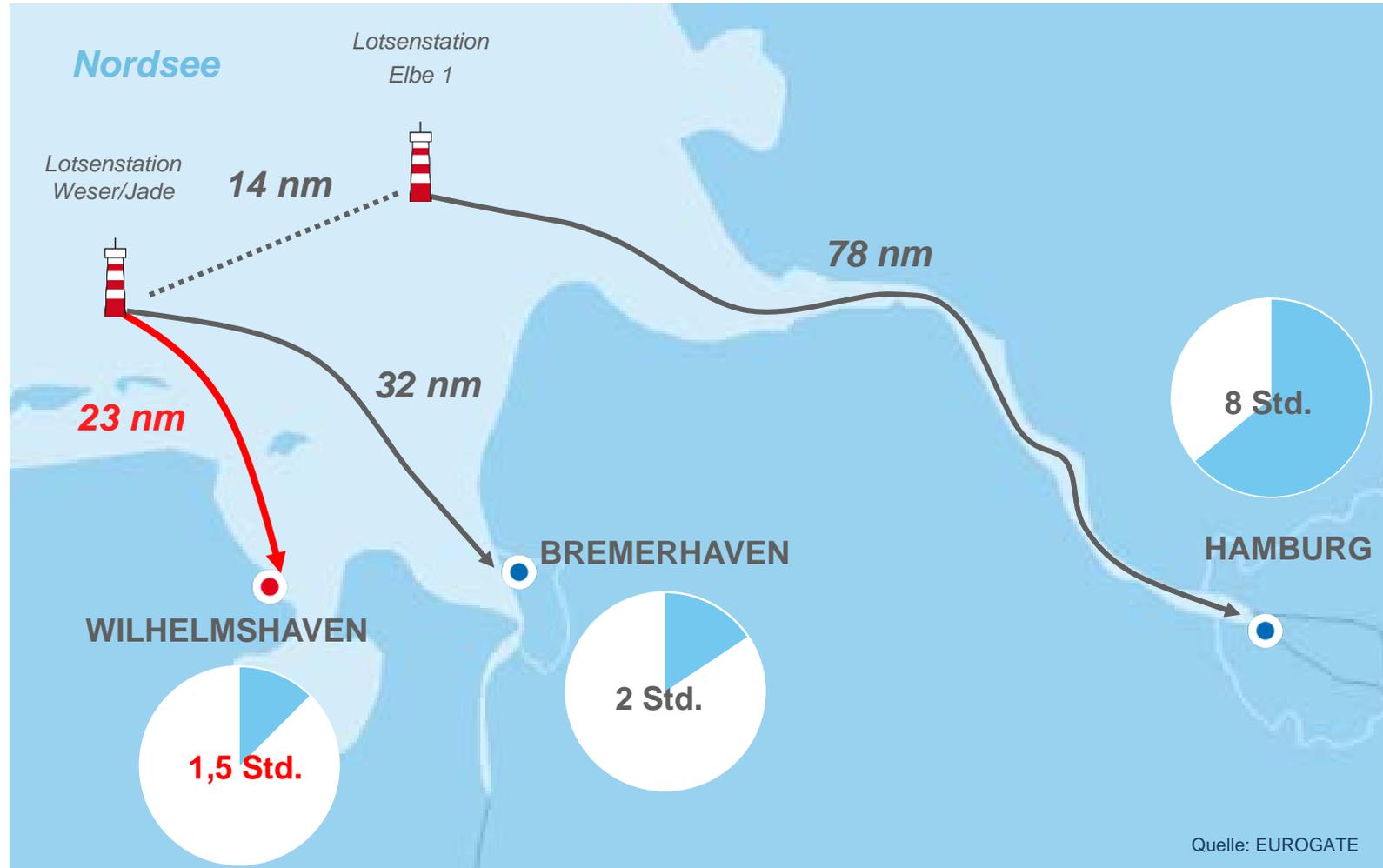
# Verkehrs-anbindung Bahn



Mehrere wöchentliche Relationen nach u. a. Maschen, Bremen und Duisburg ermöglichen einen reibungslosen Containertransport ins Hinterland bis nach Österreich, Italien, Tschechien und in die Schweiz

# Nordrange Häfen

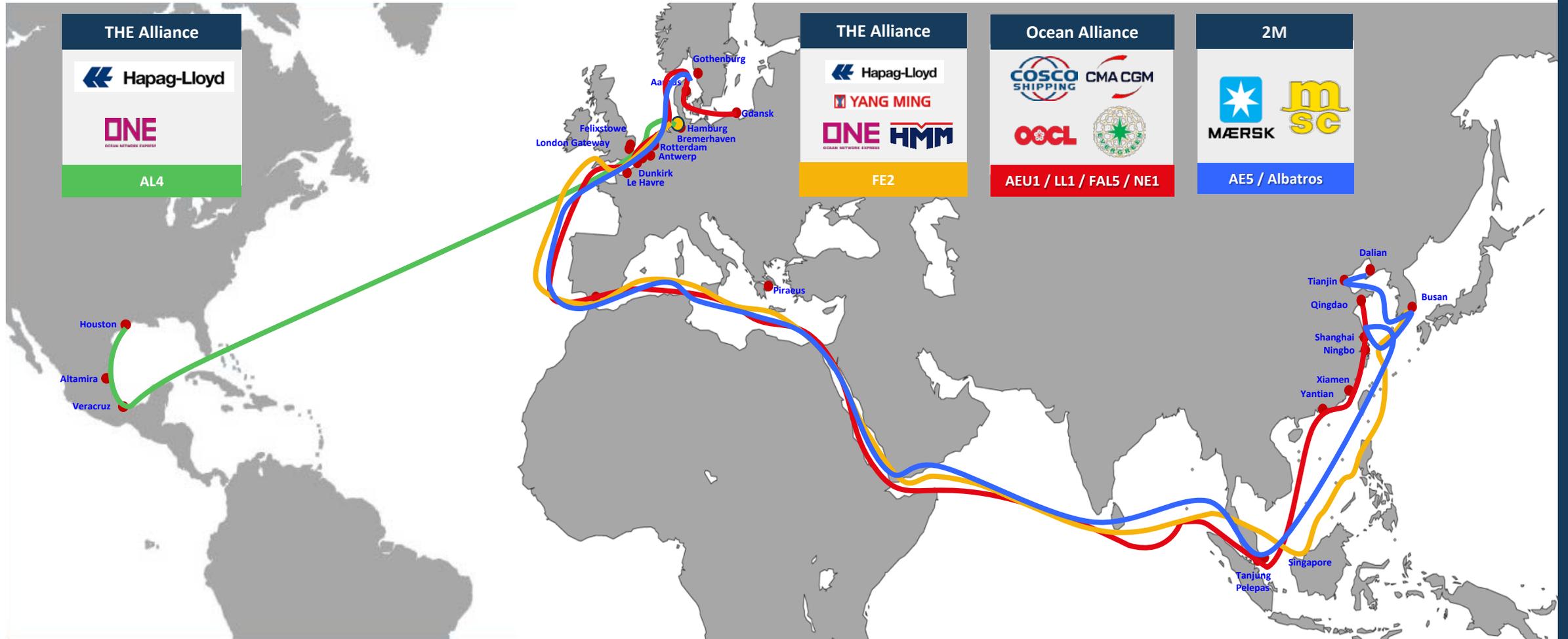
## Vorteile von Wilhelmshaven gegenüber Hamburg



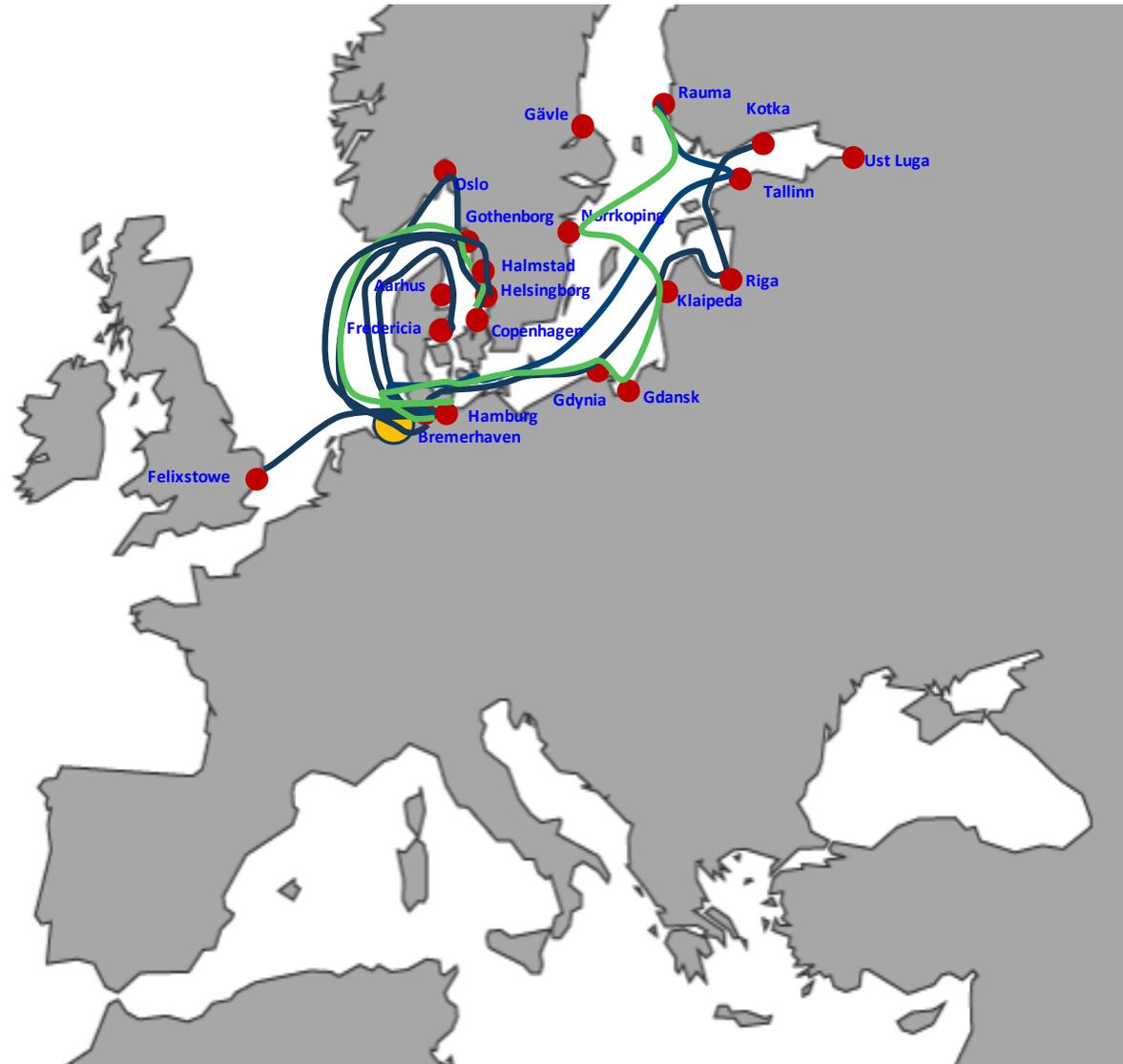
**13 Std.  
Zeitersparnis**

Wilhelmshaven  
vs.  
Hamburg  
von/nach Übersee

# Verkehrsanbindung Liniendienste (2024)



# Verkehrsanbindung Feederdienste (2024)



BBX2  
DSX



G15  
G16



# Gemini Cooperation

Hapag-Lloyd & Maersk



Hapag Lloyd und Maersk werden sich ab 2025 zu einer neu gegründete **Gemini Cooperation** zusammenschließen.



Branchenführende **Zeitplanzuverlässigkeit** von **>90 %**



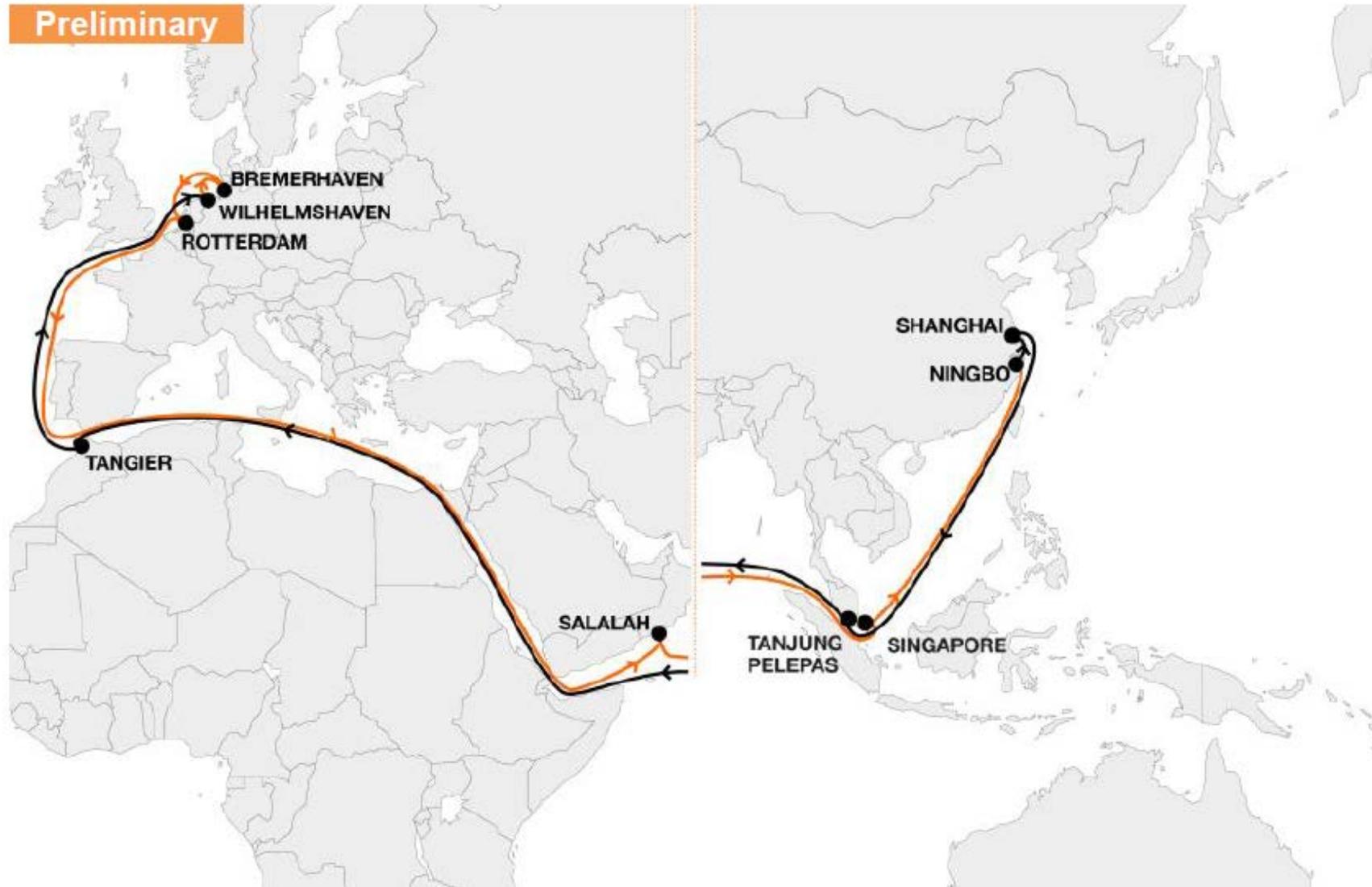
Hervorragende **Netzabdeckung** mit effizienten **Verbindungen** und wettbewerbsfähige Transitzeiten



Beschleunigte **Nachhaltigkeitsbemühungen**

# Erstmaliger „First Call“ für eine Asien-Linie in WHV

Deutliche Verkürzung der Transzeiten





**JADEWESERPORT**  
WILHELMSHAVEN

**Vielen Dank!**