

Könnte bald häufiger am Jade-Weser-Port zu sehen sein: Ein Autotransporter mit Neufahrzeugen des chinesischen Autoherstellers MG steht vor einem Gelände des Transportdienstleisters Mosolf.
BILD: HAUKE-CHRISTIAN DITTRICH/DPA

Neues Terminal am Jade-Weser-Port

AUTOUMSCHLAG Diese Pläne verfolgt der Logistiker Mosolf am Hafen in Wilhelmshaven

VON SABRINA WENDT

IM NORDWESTEN – Schon rund 100.000 Fahrzeuge hat der Logistiker Mosolf bis dato in diesem Jahr am Jade-Weser-Port umgeschlagen. Wilhelmshaven wächst rasant als maritimer Umschlagplatz für Autos, maßgeblich angetrieben vom Import-Boom asiatischer – vor allem chinesischer – Hersteller, die auf den europäischen Markt drängen. Um dieses rasante Wachstum dauerhaft zu bewältigen, soll im Außenhafen nördlich des Jade-Weser-Ports ein neues gewaltiges Terminal entstehen. Nachdem erste Medienberichte jüngst den Eindruck erweckten, der schwäbische Logistiker baue dort in Eigenregie ein exklusives Mega-Terminal und blase zum Frontalangriff auf etablierte Häfen, werden die Pläne nun auf Nachfrage unserer Redaktion deutlich konkreter.

Ein Terminal für viele Zwecke

Klar ist: Es wird in Wilhelmshaven kein reines „Mosolf-Terminal“ geben. Die landeseigene Hafengesellschaft Niedersachsen Ports (NPorts) plant vielmehr ein sogenanntes Multipurpose-Terminal (MPT) – eine Mehrzweckanlage. Mosolf tritt dabei nicht als Bauherr, sondern als potenzieller langfristiger Pächter auf. Für die Errichtung der öffentlichen Infrastruktur inklusive einer gewünschten 900 Meter langen Kaikante ist NPorts zuständig. „Für das Multipurpose-Terminal gibt es derzeit noch kein belastbares Investitionsvolumen“, teilt die Hafengesellschaft mit. Aufgrund von Erfahrungen mit anderen Großprojekten gehe man aber von „mehreren 100 Millionen Euro“ aus.

Mosolf selbst plant, bei einer Einigung Millionen in die sogenannte Suprastruktur zu investieren, also in Werkstätten, IT-Systeme und technische Anlagen. Auf der neuen Fläche sollen zudem nicht nur Autos verladen werden, sondern unter anderem auch Windkraftkomponenten, Container und sogar militärische Güter. Für Mosolf ist diese Mischung kein Widerspruch, sondern Strategie: Unterschiedliche Güterströme machten den Standort flexibler und widerstandsfähiger gegenüber Schwankungen einzelner Märkte.

DIE GRÖßTEN AUTOHÄFEN IN DEUTSCHLAND

In Deutschland teilen sich vor allem drei Häfen den Großteil des seeseitigen Autoumschlags auf, geht aus Zahlen der Hafenbetreiber für das Gesamtjahr 2025 hervor (Quellen Seaports of Niedersachsen und BLG Logistics):

Platz 1: Bremerhaven. Der Hafen an der Weser konnte seine Vorrangstellung in Deutschland knapp verteidigen. Im Jahr 2025 wurden hier rund 1,25 Millionen Fahrzeuge verschifft – ein leichter Rückgang, den der Betreiber BLG unter anderem mit der schwächelnden Konjunktur und US-Strafzöllen begründet.

Platz 2: Emden. Der Seehafen in Ostfriesland, traditionell die wichtigste maritime Drehscheibe für den VW-Konzern, saß Bremerhaven zuletzt dicht im Nacken: Mit rund 1,19 Millionen umgeschlagenen Fahrzeugen im Jahr 2025 verpasste Emden den Sprung auf Platz eins nur haarscharf.

Platz 3: Cuxhaven. Mit deutlichem Abstand, aber dafür mit einem sehr starken Wachstum folgt Cuxhaven. Denn im Jahr 2025 wuchs das Volumen dort um gut neun Prozent auf rund 367.600 Neufahrzeuge.

Emden bleibt der unangefochtene Platzhirsch

Wer in Ostfriesland nun fürchtet, das Millionenprojekt an der Jade könnte dem etablierten Autohafen in Emden das Wasser abgraben, wird von NPorts deutlich beruhigt. Die Relationen sind derzeit noch völlig unterschiedlich. Während Wilhelmshaven im ersten Halbjahr dieses Jahres knapp 68.000 Neufahrzeuge umschlug, waren es in Emden im selben Zeitraum fast 589.000 – also gut das Neunfache.

Zudem räumt die Hafengesellschaft mit der Sorge auf, der Emder Hafen stehe und falle allein mit der Produktion des derzeit kriselnden örtlichen VW-Werks. Zwar wurden dort im vergangenen Jahr rund 147.000 Fahrzeuge gebaut, der Hafen schlug aber insgesamt 1,19 Millionen Fahrzeuge im weltweiten Import- und Exportgeschäft um. Die Funktion des Emder Automobilhafens gehe damit weit über die Produktion des Werks hinaus, betont NPorts. Eine Verlagerung des maritimen Schwerpunkts von der Ems an die Jade steht für das Land also nicht zur Debatte. In Wilhelmshaven entwickle man schlicht ein lukratives, zusätzliches Geschäftsfeld.

Mehr Wertschöpfung, aber ein langer Atem

Für die Region Wilhelmshaven bedeutet der Ausbau aus Sicht der Beteiligten dennoch einen massiven wirtschaftlichen Schub. Mosolf macht keinen Hehl aus seinen Ambitionen: Bis 2035 möchte die Gruppe ihren Umsatz auf 1,5 Milliarden Euro nahezu verdoppeln, wobei Wilhelmshaven als „zentrale Anlaufstelle für Im- und Exporte in Europa“ einen gewichtigen Beitrag leisten soll. Eine konkrete Zielvorgabe für den künftigen Fahrzeugumschlag an der Jade nennt der Logistiker derzeit angesichts des langen Zeithorizonts allerdings nicht.

Die importierten Autos sollen vor Ort jedoch nicht nur geparkt, sondern für den europäischen Markt technisch aufbereitet werden. Dadurch erhofft sich das Unternehmen „erhebliches Potenzial für zusätzliche Wertschöpfung und Beschäftigung“. Eine konkrete Zahl an neuen Arbeitsplätzen könne man zum jetzigen Zeitpunkt aber noch nicht nennen.

Das liegt auch an den norddeutschen Mühlen der Bürokratie. Wer auf schnelle Bagger an der Küste hofft, wird enttäuscht. Das eigentliche Planfeststellungsverfahren soll laut NPorts und Mosolf erst im Jahr 2028 beginnen – und nicht, wie jüngst kolportiert, schon in Kürze. Bis das erste Schiff an der neuen Kaikante anlegt, ist im Nordwesten also noch Geduld gefragt.