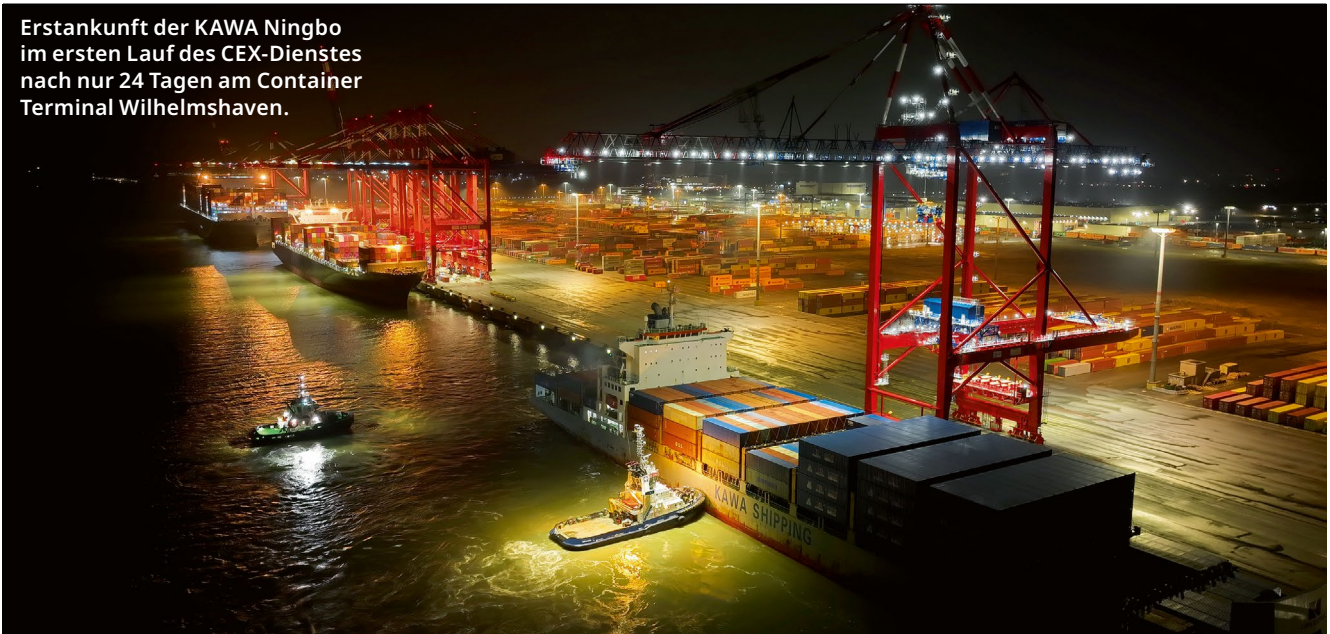


Erstankunft der KAWA Ningbo  
im ersten Lauf des CEX-Dienstes  
nach nur 24 Tagen am Container  
Terminal Wilhelmshaven.



Jade-Weser-Port

# „Fast Lane“ nach China

Mit der China-Europe-Express-Verbindung erhält Wilhelmshaven, Deutschlands einziger Container-Tiefwasserhafen, eine direkte und exklusive Verbindung zum weltgrößten Hafen Ningbo. SUT hat nachgefragt, welche Rolle der Jade-Weser-Port künftig im globalen Wettbewerb spielen könnte.

**I**m internationalen Hafenwettbewerb gilt jede neue Route als Weichenstellung. Der Start der China-Europe-Express-Verbindung (CEX) zwischen Wilhelmshaven und Ningbo markiert einen Meilenstein. Seit Ende 2024 verbindet die Linie den Jade-Weser-Port in nur 26 Tagen mit dem größten Hafen Chinas – die einzige Direktverbindung eines deutschen Hafens nach Asien. Sie bringt nicht nur logistische Vorteile, sondern auch politische und wirtschaftliche Impulse: Standortentschei-

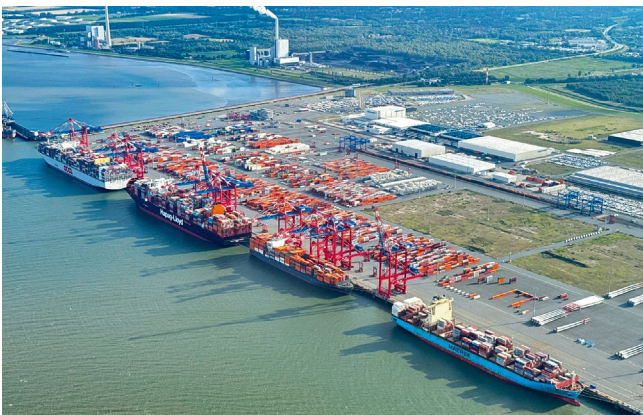
dungen, Investitionen und strategische Weitsicht rücken Wilhelmshaven stärker ins Zentrum des Welthandels.

## Hintergrund der Entscheidung

Den Anstoß für die neue Verbindung gab die Entscheidung einer Tochtergesellschaft der Ningbo Zhoushan Port Group, sich in Wilhelmshaven niederzulassen. Im Oktober 2024 mietete das Unternehmen eine 31.700 Quadratmeter große Logistikhalle im Güterverkehrszentrum (GVZ) des Hafens. Mit diesem Schritt machte der weltweit größte Hafenbetreiber deutlich, dass er auf den einzigen deutschen Tiefwasserhafen setzt.

Die Wahl fiel dabei nicht zufällig auf Wilhelmshaven. Ausschlaggebend waren die besonderen Standortvorteile: ein tiefes Fahrwasser, das auch die größten Containerschiffe aufnehmen kann, große verfügbare Flächen für logistische Expansion sowie die trimodale Anbindung über See, Schiene und Straße. Hinzu kommt die direkte Schienenverbindung nach Budapest, die für die Abwicklung von Warenströmen Richtung Osteuropa eine zentrale Rolle spielt. Erst nach der erfolgreichen Ansiedlung initiierte die Zhejiang Seaport Group über ihre Reederei KAWA Shipping den Aufbau der Punkt-zu-Punkt-Verbindung – ein Modell, das in der Seeschifffahrt bislang Seltenheitswert hat.

Am 24. Januar 2025 legte schließlich das erste Schiff des CEX, die „KAWA Ningbo“, in Wilhelmshaven an. Seitdem fanden bereits fünf Anläufe statt. Die Nachfrage erwies sich als so positiv, dass mit der „KAWA Budapest“ ein zweites Schiff in den Liniendienst aufgenommen wurde. Beide Schiffe verfügen über eine Kapazität von rund 1.600 TEU. Ende 2025 soll die „KAWA



Jade-Weser-Port

Volle Kaje am Jade-Weser-Port: Im Juli lagen an der Kaje zwei der weltweit größten Containerschiffe und zwei Feeder-schiffe gleichzeitig. Konkret zu sehen ist unter anderem die „Wilhelmshaven Express“ (zweites Schiff von links).



Wilhelmshaven“ mit 3.500 TEU in den Dienst gestellt werden, mittelfristig sind wöchentliche Abfahrten das Ziel. Transportiert werden vor allem Industrie- und Konsumgüter, die über Züge nach Osteuropa oder per Lkw ins deutsche Hinterland weitergeleitet werden.

### Wettbewerbsvorteil Geschwindigkeit

Im Vergleich zu den etablierten Linienverkehren der großen Reederei-Allianzen positioniert sich der CEX nach Angaben des Jade-Weser-Ports als Ergänzung und nicht als Konkurrenz. Er versteht sich als „Fast Lane“ zwischen Europa und Asien: Mit 26 Tagen Transitzeit schlägt er klassische Seerouten und liegt vor manchen Bahnverbindungen auf der Landbrücke zwischen China und Europa. Diese Geschwindigkeit verschafft Wilhelmshaven einen besonderen USP im europäischen Hafenwettbewerb.

Während Hamburg, Bremerhaven und Rotterdam weiterhin auf große Allianzen und Umschlagmengen setzen, bietet Wilhelmshaven nun einen einzigartigen Expressdienst, der für zeitkritische Warenströme interessant ist. Dass dies die Umschlagmengen der Konkurrenz spürbar verändert, ist vorerst nicht zu erwarten. Die eingesetzten Schiffe sind vergleichsweise klein und die Linie ist ausdrücklich nicht als Konkurrenzprodukt konzipiert. Doch sie eröffnet eine Marktnische, die auf längere Sicht Wachstumspotenzial birgt.

Für die Region Wilhelmshaven ist die neue Verbindung dennoch ein willkommener Wachstumsschub. Insbesondere Unternehmen aus der Lager- und Kontraktlogistik profitieren von steigenden Umschlags- und Lagerkapazitäten nach Angaben der Hafenverantwortlichen. Auch die Transportbranche auf der Straße und der Schiene verzeichnet eine wachsende Nachfrage. Darüber hinaus entstehen Chancen für Dienstleister im Umfeld des Hafens: von Zollabwicklung über technische Services bis hin zu Infrastrukturangeboten. Zwar lässt sich der konkrete finanzielle Effekt derzeit schwer beziffern, doch jede zusätzliche Tonne Fracht führt zu messbaren Impulsen in der regionalen Wirtschaft. Auch die lokale Beschäftigung könnte von der zunehmenden Zahl an Abfertigungen und logistischen Zusatzleistungen profitieren, da zusätzliche Arbeitskräfte in Umschlag, Transport und Verwaltung benötigt werden.

### Ausbau der Hafeninfrastruktur

Damit der Jade-Weser-Port die steigenden Mengen effizient abwickeln kann, wurde bereits in die Hafeninfrastruktur investiert. Eurogate, der Terminalbetreiber, erhöhte 2024 die bestehenden Containerbrücken um elf Meter und installierte zwei zusätzliche automatisierte Brücken. Damit wurde der erste Schritt in Richtung Automatisierung und Kapazitätserweiterung getan. Seit 2023 ist zudem die Bahnstrecke vollständig elektrifiziert, sieben Eisenbahnunternehmen bieten regelmäßige Verbindungen ins deutsche Hinterland sowie nach Italien, Österreich, Tschechien, Ungarn und in die Schweiz an. Eine 16-gleisige Vorstellgruppe und ein sechsgleisiges KV-Terminal sichern zusätzliche Kapazitäten. Straßenseitig bietet Wilhelmshaven eine direkte, staufreie Anbindung an das Autobahnnetz.

Die Einführung des CEX könnte mittel- bis langfristig auch Investitionen von chinesischen oder europäischen Logistikunternehmen nach sich ziehen. Zwar sind aktuell keine konkreten Projekte bekannt, doch die Hafenbetreiber befinden sich nach

eigenen Angaben in kontinuierlichen Gesprächen mit Investoren. Ein Risiko einer wachsenden Abhängigkeit von China sehen die Verantwortlichen nicht. Vielmehr betonen sie, dass der Hafen lediglich eine bestehende Nachfragesituation bedient und dadurch seine Wettbewerbsfähigkeit stärkt.

Darüber hinaus werden bereits Perspektiven für weitere Expresslinien diskutiert. Besonders die Ostküste Nordamerikas gilt als potenzielles Ziel für eine ähnliche Direktverbindung. Sollte ein solches Projekt realisiert werden, könnte Wilhelmshaven eine strategische Drehscheibe zwischen drei Kontinenten werden: Asien, Europa und Nordamerika. Für die europäischen Exportindustrien, etwa den Maschinenbau, die Automobilbranche oder den Chemiesektor, würde dies einen zusätzlichen logistischen Mehrwert schaffen.

Ob und wann die Kapazitäten des Hafens, der ursprünglich für 2,7 Millionen TEU ausgelegt war, voll ausgelastet wird, hängt nach Unternehmensangaben von der Marktentwicklung ab. Klar ist jedoch: Mit der Gemini Cooperation, die eine neue Dynamik in den Jade-Weser-Port bringt, und dem CEX-Dienst wächst die Bedeutung Wilhelmshavens im internationalen Warenaustausch spürbar. Für Industrie und Handel in Deutschland und Europa bedeutet die neue Route: schnellere Warenverfügbarkeit, eine Alternative zum kostenintensiven Luftfrachttransport und die Möglichkeit, Lieferketten widerstandsfähiger zu gestalten.

Jacqueline Engler

Anzeige

**HBS** | MARINE GROUP

**HBS Hamburg Bunker Service GmbH**

- » Bunkerungen weltweit
- » Schiffsausrüstung für Binnen- und Seeschifffahrt
- » Gasöl-, GTL- und Diesellieferungen
- » Bunkerstationen, eine an den Landungsbrücken und eine im Ellerholzhafen

**HBS Marine Supply GmbH & Co. KG**

- » Schmierstoffhandel für Reedereien, Werften, Wasserbau etc. per Bunkerboot, TKW und LKW
- » Schmierstoff-Lagerhallen und Floating Storage
- » Internationale Schmierstoff-Logistik mit maßgeschneiderten Transportleistungen

**HBS Shipping GmbH**

- » Schiffsmanagement und Bereederungsdienste
- » Befrachtung und individuelle Transportlösungen für den Mineralölhandel

Ulmenstraße 23a · 22299 Hamburg  
 Tel.: +49 (40) 320 300 000 · [www.h-bs.eu](http://www.h-bs.eu)

BUNKER
LUBRICANTS
TRANSPORT