

Rudolf Hickel

Kommentar Radio Bremen (Bremen Zwei am 21.09.2017 um 8:50 Uhr)

Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven – Endlich eine absehbare Erfolgsstory

Der 21. September 2012 wird in die Geschichte der deutschen Hafenwirtschaft an der Nordsee eingehen. Vor fünf Jahren ist der Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven für den Containerumschlag eröffnet worden. Der Start war extrem frustrierend. Die Betreibergesellschaft Eurogate konnte gegenüber der Gesamtumschlagkapazität von 2,7 Millionen Standardcontainern nur drei Prozent im ersten Jahr realisieren. Der Vorwurf einer Megafehlinvestition in „Schlicktown“ machte die Runde. Jedoch, nach fünf Jahren widerlegt der Blick zurück die Kritiker. Zwar fuhr die Betreibergesellschaft Eurogate, eine Tochter der Bremer Lagerhausgesellschaft, noch im letzten mit über 20 Millionen Euro Verluste ein. Jedoch, der Umschlag an der 1.725 Meter langen Kaje nimmt zu. Die Zahl der Beschäftigten wird nach einer Phase der Kurzarbeit demnächst von 400 auf bis zu 600 Mitarbeitern erweitert. Der Grund: Bereits zwei der Reeder-Großallianzen laufen regelmäßig die Hafenanlagen an. Im Juli dieses Jahres hat das größte Containerschiff der Welt, die "OOCL Hong Kong", am Jade-Weser-Port angelegt. Die Investitionen in die Zukunft des Hafenumschlags beginnen sich auszuzahlen: 18 m Seewassertiefe, Unabhängigkeit von den Gezeiten, vor allem aber die Vermeidung der Drängelei der großen Pötte und von Wartezeiten, die beispielsweise auf der Elbe die logistischen Kosten für die Reeder nach oben treiben.

Der Jade-Weser-Port hat eine große Zukunft, die jetzt zu spüren ist. Die Container werden von Megaschiffen mit einem Tiefgang von 16 Meter über das Land per Automobile und der Bahn transportiert. Dazu müssen die Verkehrsverbindungen zügig in Richtung Süden ausgebaut werden. Allerdings lässt sich ein logistischer Vorteil sofort nutzen: Es geht um den Umschlag auf kleinere Schiffe, die den Transport bis in das Baltische Meer sichern. Die Feederschiffe sind als Zulieferer und Verteiler der Container für und von den Megapötte im Jade-Weser-Port.

Derzeit fehlt es noch an Unternehmen, die in der Nähe des Hafenumschlags auch im Logistikzentrum operieren. Wenn jedoch die Auslastung der Hafenumschlaganlagen anhaltend steigt, dann werden auch die Ansiedlungsflächen von umschlagsabhängigen Unternehmen besser genutzt werden. Die steigende Loco-Quote, also die Verflechtung von Hafenumschlag und Produktion bzw. Bearbeitung, wird dann die Wirtschaftsregion Wilhelmshaven stärken.

Der sich langsam durchsetzende Erfolg des Jade-Weser-Ports löst jedoch bei der Konkurrenz keine Begeisterung aus. Dem Erfolg stehen die Verlustängste gegenüber. Vor allem Hamburg aber auch Bremerhaven fühlen sich durch die neue Route der großen Pötte in Richtung Wilhelmshaven bedroht.

Der 5. Geburtstag sollte zum Anlass genommen werden, die Arbeitsteilung zwischen den Häfen an der deutschen Nordsee ökonomisch und politisch zu entscheiden. überprüfen. Die Vorteile des Jade-Weser-Ports gegenüber den Containerhäfen an der Weser in Bremerhaven und in Hamburg an der Elbe sind unbestreitbar. Dieser Hafen mit Seetiefe und mit seiner Unabhängigkeit von den Gezeiten macht die ökologisch bedrohliche Vertiefung der Weser und der Elbe für die Megapötte überflüssig. Nicht der konkurrierende Standortprovinzialismus hat Zukunft. Zukunft hat die Kooperation unter Nutzung der Standortvorteile.

Das Bekenntnis des Landes Bremen als einer der Bauherrn und Realisierer des Jade-Weser-Ports war und ist richtig. Jetzt muss endlich Klarheit über die Arbeitsteilung zwischen den Standorten Wilhelmshaven, Bremerhaven und Hamburg geschaffen werden. Wenn, wie gesagt, der aktuelle Standortprovinzialismus überwunden wird, steigen die Chancen nicht für JWP, sondern für die Zukunft des Hafenumschlags an der Nordsee.-----