

Ausbaupläne trotz Flaute

Kaum Schiffe im Jade-Weser-Port, aber Niedersachsen denkt an zweiten Terminal / Bremen und Eurogate skeptisch

Die Auslastung des neuen Jade-Weser-Ports ist drei Monate nach der Eröffnung mit zwei bis drei Schiffsankünften pro Woche immer noch äußerst mager. Doch Niedersachsens CDU/FDP-Regierung redet bereits von einer zweiten Ausbaustufe. Bremen und der Betreiber Eurogate winken genervt ab.

VON PETER MLODOCH
UND PETER HANUSCHKE

Hannover-Bremen. Elf Containerschiffe der Reederei Maersk haben im November in Wilhelmshaven angelegt, für Dezember stehen bislang acht Frachter im Fahrplan. Nicht viel besser sieht es bislang für 2013 aus: jeweils acht Schiffe sind für Januar, Februar und März angekündigt, im April sogar erst sechs. Sie bedienen allesamt einen Maersk-Liniendienst nach Südamerika und einen nach Südostasien. Einen zweiten Kunden hat Deutschlands erster und einziger tideunabhängiger Tiefwasserhafen, das milliardenschwere Gemeinschaftsprojekt von Niedersachsen und Bremen, noch nicht.

Für Niedersachsens CDU/FDP-Landesregierung sind dies jedoch nur die Anlaufprobleme der „Etablierungsphase“; sie will

schon jetzt die Planungen für einen zweiten Containerterminal im Norden der bestehenden 1,7 Kilometer langen Kaje anstoßen. Die Vorteile Wilhelmshavens wie ampelfreie Autobahn-Anbindung und riesige Logistikareale würden sich bald in ganz Europa herumsprechen, erklärte Ministerpräsident David McAllister (CDU) gestern in Hannover. In spätestens fünf Jahren werde der Jade-Weser-Port mit einem jährlichen Umschlag von 2,7 Millionen Standardcontainern (TEU) an seine Kapazitätsgrenzen stoßen. „Immer mehr Schiffe transportieren immer mehr Güter.“

So werde der Containerumschlag in den Nord- und Ostseehäfen jährlich um vier Prozent ansteigen, sagt McAllister mit Blick auf eine Prognose des Bremer Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik. „Wir wollen rechtzeitig gewappnet sein.“ Eine vom schwarz-gelben Kabinett beschlossene, zwei Millionen Euro teure Machbarkeitsstudie soll die technischen, wirtschaftlichen und ökologischen Folgen einer zweiten Kaje prüfen. Wie hoch der Bau selbst einmal zu Buche schlagen könnte, sei noch nicht seriös zu beziffern, meint Wirtschaftsminister Jörg Bode (FDP). Für die Errichtung und den Betrieb suche man private Partner; auf Bremen und den

derzeitigen Betreiber Eurogate sei man „für diesen zweiten Hafen“ nicht unbedingt angewiesen. Die Angesprochenen sehen das Projekt denn auch äußerst skeptisch. Die jetzt beschlossene Machbarkeitsstudie sei mit Bremen überhaupt nicht abgesprochen worden, kritisiert Hafensensor Martin Günthner. „Eine kluge Reihen-

„Isolierte Ausbaustrategien machen weder sachlich noch politisch Sinn.“

Wirtschaftssenator Martin Günthner

folge wäre, erst den Jade-Weser-Port in der Welt bekannt machen und zum Erfolg führen. Und dann vor dem Hintergrund der vorhandenen Kapazitäten in Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven gemeinsam entscheiden, ob und wann ein Ausbau in Wilhelmshaven zum Thema werden könnte“, sagt der SPD-Politiker dieser Zeitung. „Isolierte Ausbaustrategien ohne erkennbare Notwendigkeit machen weder sachlich noch politisch Sinn.“ Bremen setze des-

halb auch weiterhin auf eine enge Kooperation mit Niedersachsen und Hamburg.

Auch Eurogate-Chef Emanuel Schiffer nennt die Ausbaupläne „derzeit nicht sinnvoll“. Noch verfüge der Jade-Weser-Port nicht über ein eigenes Ladungsaufkommen, daher müsse man ihn zunächst international etablieren. Im übrigen seien in den drei deutschen Containerhäfen Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven ausreichende Kapazitäten vorhanden. Laut Auskunft aus Schifffahrtskreisen könnte Bremerhaven derzeit jährlich zusätzlich noch zwei Millionen Container umschlagen; Hamburg hat danach sogar noch eine Reserve für weit über zehn Millionen Stahlboxen. Der Bremer Wirtschaftswissenschaftler Rudolf Hickel warnt vor „euphorischen Erwartungen“. Noch sei die Krise nicht vorüber; außerdem sei fraglich, ob der Jade-Weser-Port künftig von den erwarteten Container-Großklassen angelauten werde oder die Reeder in Zukunft eher auf kleinere Einheiten setzten.

Der Jade-Weser-Port war nach diversen Pannen, Streitereien und Terminverschiebungen mit den ersten 1000 Metern Kaje am 21. September eröffnet worden. Weitere 725 Meter sollen bis zum Sommer kommenden Jahres folgen. **Kommentar Seite 2**