

Mehr Container für Deutschland

Die Seehäfen stehen global im harten Wettbewerb - und kooperieren national zu wenig.

- Bund und Länder beraten das nationale Hafenkonzept.
- Der Bund fordert „strategische Allianzen“.

Daniel Delhaes
Berlin

Das Hafengelände sieht aus wie neu. Der Asphalt schimmert in tiefem Dunkelgrau; die Radwege sind in ein sattes Rot getaucht, nirgends Brems Spuren oder Risse auf den Wegen Richtung Meer. „Straße von Malakka“ heißt eine Zufahrtsstraße zur Kaje des Tiefwasserhafens, „Ozean-Pier“ eine andere. Und doch: Ruhig ist es in Wilhelmshaven. Allein der Wind sorgt für Bewegung.

400 Mitarbeiter warten seit 2012 im Jade-Weser-Port auf Schiffe. Das Terminal kann bis zu 2,7 Millionen Container umschlagen. Doch davon ist der Hafen weit entfernt. Vergangenes Jahr waren es nicht mal 100.000. Ministerpräsident Stephan Weil (SPD) übt sich in Zweckoptimismus, hofft, dass 2016 wieder mehr Schiffe kommen, spricht gar von einem „zweiten Bauabschnitt“, schließlich würden Containerschiffe immer größer und schwerer.

Wilhelmshaven hat den einzigen Tiefwasserhafen an der norddeutschen Küste, unabhängig von Ebbe und Flut. So einen Hafen kann auch die MSC Zoe anlaufen. Das Containerschiff ist so hoch wie ein sechsgeschossiger Häuserblock, fast 400 Meter lang. Voll beladen kann es 19.200 Container um die Welt fahren. Es sinkt dabei so tief ab wie ein dreigeschossiges Haus hoch ist. Im Hamburger Hafen kann es voll beladen nicht anlanden.

Die Schiffe werden immer größer. Gleichzeitig liefern sich die Häfen einen erbitterten Wettbewerb um die Ladung. Hamburg will die Elbe ausbaggern, Bremen die Weser. Umweltschützer stoppen die Vorhaben, während Wilhelmshaven auf Ladung wartet.



Jade-Weser-Port Wilhelmshaven: Allein der Wind sorgt für Bewegung.

„Wir müssen die Hafeninfrastruktur der Standorte intelligent und digital vernetzen“, fordert nun Wirtschaftsminister Olaf Lies (SPD). Es gehe nicht um lokale Interessen, sondern um ein Konzept für „mehr Container für Deutschland“. Sein Ministerpräsident assistiert. „Wir stehen bereit für Gespräche mit jedem denkbaren anderen Partner“, sagt Weil. Schließlich hat sein Land mit Bremen viel Geld in den Tiefwasserhafen investiert.

Obendrein steuert der Bund jedes Jahr Millionen zu den Seehäfen dazu und hat nur begrenzt Geld, um die Verkehrswege ins Hinterland auszubauen. Also fordert auch der Bund mehr Zusammenarbeit, spricht sogar von „strategischen Allianzen“. So sollen die Häfen „Gütertransporte optimieren“ und „Synergieeffekte erzielen“. So steht es im neuen Nationalen Hafenkonzept, das Kanzlerin Angela Merkel (CDU) am Montag auf der Nationa-

len Maritimen Konferenz in Bremerhaven vorstellen wird, und das dem Handelsblatt vorliegt.

Versuche, die Häfen zu verknüpfen, scheiterten bisher regelmäßig. Sie werben zwar gemeinsam auf Messen als „German Ports“ und lobbyieren in Berlin und Brüssel, wenn es um mehr Geld oder weniger Bürokratie geht. „Häfen sind aber immer auch Konkurrenten, denn die Transportwege bestimmt nicht die Politik, sondern Reeder und Verleger“, sagt Hamburgs Wirtschaftssenator Frank Horsch. Nicht zuletzt der Wettbewerb habe „zu der hervorragenden Leistungsfähigkeit“ der deutschen Häfen geführt. „Wettbewerb auszuschalten bedeutet Marktanteilsverluste für die deutschen Häfen“, warnt er und wünscht dem Jade-Weser-Port „Erfolg“.

Er verweist darauf, dass es bereits Zusammenarbeit gebe, „und zwar durch das Hamburger Unter-

Andere Dimensionen

Containerumschlag 2014 in Mio. TEU*

Hafen	Land	Menge
1 Shanghai	China	35,29
2 Singapur	Singapur	33,87
3 Shenzhen	China	24,03
4 Hong Kong	China	22,23
5 Ningbo-Zhoushan	China	19,45
...	...	...
15 Hamburg	Deutschland	9,73
...	...	...
25 Bremen**	Deutschland	5,78
Wilhelmshaven	Deutschland	0,07

Handelsblatt | *TEU = 20-Fuß-Standardcontainer; **inkl. Bremerhaven

Quellen: The Journal of Commerce, Unternehmen

nehmen Eurokai, das bekanntlich zusammen mit der Bremer BLG das Unternehmen Eurogate bildet“, sagt er. Eurogate betreibt das Terminal in Wilhelmshaven.

Niedersachsens Wirtschaftsminister Lies denkt indes daran, in

Zeiten der Digitalisierung die Häfen zu vernetzen, so dass Reeder immer wissen, wo sie am besten und schnellsten ihre Ladung löschen und weitertransportieren können. Ein entsprechendes Konzept könnten die Hafenaufsichten aufbauen und so der internationalen Konkurrenz trotzen, wirbt er. Ob dann Schiffe wie die MSC Zoe in Wilhelmshaven festmachen würden?

Bremens Bürgermeister Carsten Sieling (SPD) sagt, jeder Standort müsse „Sorge tragen, seine Wettbewerbsfähigkeit zu stärken“. Trotzdem: Bremen und Niedersachsen seien über den Tiefwasserhafen „Motor der Hafenkooperation“. Was fehlt ist die deutsche Nummer eins: Hamburg. Ministerpräsident Weil bleibt zuversichtlich. „Ich bin zutiefst überzeugt, dass die großen Containerschiffe der Zukunft ihre Ladungen nur im Jade-Weser-Port löschen werden - ohne Tiefwasser wird es gar nicht gehen.“

OLAF LIES

„Ich rede vom Hafen Deutschland“

Niedersachsens Wirtschaftsminister erklärt, warum die deutschen Seehäfen kooperieren sollten.

Olaf Lies hat dieser Tage viel mit dem Skandal um Volkswagen zu tun, in dessen Aufsichtsrat er sitzt. Am Montag aber muss er die Interessen des Landes als Seehafenstandort auf der Nationalen Maritimen Konferenz vertreten.

Herr Minister, sind die deutschen Seehäfen wettbewerbsfähig? Wenn ich mir die Entwicklung in den Häfen westlich von Deutschland ansehe oder in Südeuropa, dann Sorge ich mich. Rotterdam investiert massiv. Vor allem aber sehe ich, dass die gesamten Asienlinien inzwischen durchs Mittelmeer fahren. Zugleich werden die Schienenverkehre über die Alpen ausgebaut.

Darüber lässt sich eines Tages der Süden Deutschlands erreichen, was am Ende unsere Nordhäfen schwächt.

Wie wollen Sie darauf reagieren? Aus meiner Sicht brauchen wir ein norddeutsches Hafenkonzept. Die Häfen sind zentral für den In- und Export der deutschen Wirtschaft. Dafür brauchen wir eine Strategie.

Das klingt nach einer Kooperation mit den Häfen in Bremen und vor allem Hamburg. Das klappt doch seit langem nicht.

Es geht nicht darum, dass die Standorte sich untereinander Ladung streitig machen. Es geht um mehr Container für Deutschland.

Das Ziel erreichen wir aber nur, wenn wir zusammenarbeiten. So leistungsfähig der Hamburger Hafen ist: Die ganz großen Schiffe können den Hafen nicht mehr anlaufen und die großen Schiffen nur noch unter erschwerten Bedingungen. Aber sie können Deutschland



Olaf Lies: „Es geht um mehr Container für Deutschland.“

anlaufen. Da denke ich an Wilhelmshaven und Bremerhaven. Ich rede vom Hafen Deutschland.

Wie soll die Kooperation aussehen? Wir müssen die Hafeninfrastruktur der Standorte intelligent und digital vernetzen. Natürlich werden wir nicht entscheiden, welches Schiff wo seine Ladung löscht. Es geht vielmehr um ein Verkehrsmanagementsystem, das zeigt, welche Leistungsfähigkeit die Häfen zu einem bestimmten Zeitpunkt haben. Dann sehen die Reeder, wie sie ihre Waren optimal zum Kunden bekommen.

Aber dafür sorgen doch Logistiker. Ein Beispiel: In Hamburg haben

die untereinander konkurrierenden Hafenbetreiber eine technische Lösung gefunden, wie sie die knappe Kapazität auf der Elbe optimal ausnutzen. Ich glaube, dass wir auch eine technische Lösung brauchen, die anzeigt, welche Slots in den Häfen gerade frei sind, wie es mit der Infrastruktur ins Landesinnere aussieht. Wegen der Informationen muss ein Reeder nicht gleich den Zielhafen ändern. Aber wir werden insgesamt flexibler und leistungsfähiger. Wir verbinden und stärken die Vorteile der einzelnen deutschen Seehäfen. Die Aufgabe könnten die Hafenaufsichten übernehmen.

Die Fragen stellte Daniel Delhaes.