

Wirtschaftsminister glaubt an Ausbau des Jade-Weser-Ports

Wilhelmshaven. Gegen den Trend in Deutschland haben die niedersächsischen Seehäfen 2015 beim Umschlag deutlich um zwölf Prozent zugelegt. Hamburg hatte etwa beim Containerumschlag ein Minus von 9,3 Prozent auf 8,8 Millionen Standardcontainer (TEU) im Vergleich zum Vorjahr hingelegt, und in Bremerhaven lag der Umschlag bei 5,6 Millionen TEU, was einem Minus von 3,6 Prozent entspricht.

Die neun niedersächsischen Seehäfen hätten 52 Millionen Tonnen (Vorjahr: 46,4) umgeschlagen, teilte Wirtschaftsminister Olaf Lies (SPD) am Montag in Wilhelmshaven mit. Dort habe sich besonders der Containerterminal am Jade-Weser-Port gesteigert und 427 000 Standardcontainer abgefertigt. 2014 waren es nur 67 000 TEU.

Deutschlands einziger Tiefwasserhafen liegt zwar immer noch deutlich hinter früheren Erwartungen zurück. Das 2012 eröffnete Gemeinschaftsprojekt von Niedersachsen und Bremen ist für 2,7 Millionen TEU konzipiert und kam bisher nur schleppend in Gang. Lies verwies jedoch auf eine neue Studie des Bremer Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL), wonach ein Ausbau technisch und rechtlich machbar wäre. Dies könne mittelfristig auch sinnvoll sein, wenn es am Jade-Weser-Port erkennbar mehr Umschlag gebe. Wenn die Grenze von einer Million TEU überschritten werde, sollten die Planungen weiter vorangetrieben werden.

Mit der Globalisierung erwartet Lies weiter größere Containerschiffe und damit Chancen für ganz Norddeutschland. Nach der Studie werde Wilhelmshaven 2027 an seine Kapazitätsgrenze stoßen. Der Ausbau um knapp zwei Kilometer Länge mit geschätzten Kosten von 600 Millionen Euro könne jedoch nur ein nationales Projekt sein. „Es macht Sinn, das gemeinsam mit Bremen und Hamburg zu denken“, sagte der Minister.

Die norddeutschen Häfen sollten sich daher untereinander keine Ladung abjagen, sagte Lies weiter. Sein Ziel heiße: „Wir wollen mehr Container für Deutschland. Der bedeutendste Hafen für Niedersachsen ist Hamburg“, sagte der Minister mit Blick auf die Bedeutung Hamburgs für Arbeitsplätze und Wirtschaftskraft im Norden. Es gebe jedoch europaweit nirgends so große Erweiterungsflächen wie am Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven. Mehr Hafenkooperation forderte auch Herbert Behrens als Obmann der Linksfraktion im Verkehrsausschuss des Bundestages. Dadurch könnten Milliarden an Investitionen eingespart werden und Flussvertiefungen entfallen. Die norddeutschen Seehäfen kämpften jedoch immer noch um die gleichen Containerschiffe. Behrens schlug eine unabhängige Dienststelle vor, um Schiffe nach Größe, Tiefgang und Ladung auf die Häfen zu verteilen. Umschlag in den einzelnen Häfen in Niedersachsen:

Wilhelmshaven: Neben Containern legte der Hafen auch bei Massengütern zu und er-

Papenburg: Der Hafen im Hinterland der Ems kam mit 587 000 Tonnen auf ein Wachstum von 19 Prozent.

Leer: Der kombinierte See- und Binnenverkehr brachte ein Ergebnis von 346 000 Tonnen.

Emden: Einen Spitzenwert beim Umschlag von Neuwagen erreichte der Hafen an der Emsmündung mit 1,4 Millionen Fahrzeugen (2014: 1,3). Das Gesamtumschlagvolumen ging dagegen mit 4,3 Millionen Tonnen leicht um zwei Prozent zurück.

Brake: An der Unterweser lag der Zuwachs bei sieben Prozent. Dort werden vor allem Stahl- und Forstprodukte sowie Getreide verschifft.

Nordenham: Mehr Kohle und Mineralölprodukte führten zu einem Wachstum von zwei Prozent auf knapp 2,7 Millionen Tonnen.

Cuxhaven: Mit Fahrzeugen und Offshore-Komponenten verfehlte der Hafen an der Elbe mit 2,6 Millionen Tonnen knapp das Vorjahresergebnis.

Stade: Mehr Umschlag bei chemischen Produkten brachten einen Zuwachs um zwei Prozent auf 5,8 Millionen Tonnen.

Oldenburg: Der Hafen kam mit einer Million Tonnen auf ein leichtes Minus. Als Grund wurde die Verlagerung von Transporten auf die Straße genannt.

PHA·DPA