



18.10.2022

PRESSEMITTEILUNG 13/2022

Zweite Baustufe des JWP muss angegangen werden!

Die Wilhelmshavener Hafenwirtschafts-Vereinigung e.V. (WHV e.V.) fordert die neue Landesregierung auf, sich ernsthaft mit der Umsetzung der 2. Baustufe des JadeWeserPorts zu befassen. Auch hierfür sollte die sogenannte Deutschlandgeschwindigkeit zum Zuge kommen!

Zum Hintergrund

Die letzte – positiv ausgefallene- Machbarkeitsstudie JadeWeserPort 2 ist mehr als 6 Jahre alt und muss dringend den aktuellen Entwicklungen angepasst werden: Die Datenbasis für Containerschiffe, Hafenumschlag und -perspektiven ist zum großen Teil aus dem Jahr 2013. Inzwischen sind Schiffe in Fahrt mit einer Ladekapazität von ca. 24.000 TEU (damals wurde mit einem Flottenmaximum von durchschnittlich 18.000 TEU für das Jahr 2030 gerechnet). Die Reederei Hapag Lloyd hat sich, nachdem sie 12 solcher großen Schiffe geordert hatte, für den Einkauf in den Containerhafen in Wilhelmshaven entschieden.

Der Hafenbetreiber Eurogate hat vorausschauend beschlossen, die vorhandenen Umschlagbrücken auf die neueste Schiffsgeneration anzupassen. Die Brücken werden ab diesem Jahr sukzessive um 11 m erhöht. Und um der Umschlagsentwicklung nachzukommen, sind zwei weitere Umschlagbrücken der neuen Generation bestellt worden.

Die Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing GmbH vermeldet, dass die Gewerbeflächen im Güterverkehrszentrum (GVZ) zu fast 100 % vergeben bzw. Ansiedlungsvorhaben in konkreter Verhandlung sind, so dass eine Erweiterung der Flächen Voraussetzung für die weitere positive Entwicklung des GVZ-JWP ist.

ARA-Häfen

Dazu kommt, dass auch dem letzten Verfechter der deutschen Häfen inzwischen deutlich wird, dass die Häfen Rotterdam und Antwerpen zunehmend mehr deutsche Importe übernehmen.

Deutsche Anstrengungen bisher gescheitert

Hamburg macht Negativschlagzeilen mit abnehmendem Containerumschlag, dem Misserfolg der sogenannten Elbeanpassung, der Verschlickung der Elbe und dem Problem der Verbringung von Baggergut aus dem Hafen bei extrem hohen Kosten. Der Schiffsstau vor den deutschen Nordseehäfen wächst weiter.

Neue Deutschlandgeschwindigkeit

Es wird allerhöchste Zeit, dass das Land Niedersachsen sich jetzt um den weiteren Ausbau des JadeWeserPort (JWP) kümmert. Der einzige deutsche Tiefwasserhafen, mit dem JWP als einen gewichtigen Hafenteil, kann in vielen Belangen den oben dargestellten Entwicklungen und Engpässen Abhilfe schaffen: Er bietet kurze Fahrtstrecken zwischen offener See und dem Hafen, hält große Wassertiefen unter moderaten Bedingungen vor und bietet Perspektiven für Erweiterungen von Lager- und Bereitstellungsflächen sowie Verkehren per Bahn und Straße. Er bietet hervorragende Voraussetzungen und

Möglichkeiten für die politisch gewollte Hafenkoordination und -kooperation auf den verschiedenen Ebenen, in staatlicher, betrieblicher und verkehrlicher Hinsicht. Angesichts der derzeit noch langen Genehmigungszeiten von 7 bis 10 Jahren, sollte jetzt die Initiative ergriffen werden, die Planungen für die zweite Baustufe wiederaufzunehmen, um spätestens 2030 mit der Erweiterung am Start zu sein.



Abb. JadeWeserPort mit Erweiterungsmöglichkeit (Quelle: JWP-M)

Foto: WHV e.V. von links: WHV e.V. Vizepräsident Hans-Joachim Uhlendorf und WHV e.V. Präsident John H. Niemann vor dem ursprünglichen Hafenplan von 1997

Siehe auch:

www.hafenwirtschaft-whv.de

www.wilhelmshaven-windenergie.de

www.portofwilhelmshaven.de

Autor: WHV e. V.