FUEL POWER ENERGY e.V.

# Pressemitteilung

13. April 2016

## Hier Hamburg, dort Wilhelmshaven: Zwei Häfen auf Kollisionskurs?

Der Wilhelmshavener JadeWeserPort ist Deutschlands einziger Tiefwasserhafen – und galt seit seiner Inbetriebnahme im Herbst 2012 als horrible Fehlinvestition. Jetzt nicht mehr.

Der Hamburger Hafen leidet zwar seit Jahren unter der zu geringen Fahrwassertiefe der Elbe und der ebenfalls zu geringen Durchfahrtshöhe der Köhlbrandbrücke – hat aber, so jedenfalls Eurogate-Baas Thomas Eckelmann, das Image eines "Ladungsparadieses". Vielleicht bald nicht mehr.

Plötzlich, wenngleich für Insider nicht ganz unerwartet, dreht sich der Wind. Der JadeWeserPort nimmt mächtig Fahrt auf, der Hamburger Hafen schlingert in kabbeligem Wasser.

Was steckt dahinter? Im Wesentlichen drei miteinander verkettete Störfaktoren:

- schwächelnde Volkswirtschaften wie insbesondere die chinesische und russische,
- eine nicht mehr ausgelastete, rentabilitätsgefährdete Logistik wie aktuell vor allem in der Seeschifffahrt
- sowie die mangelhafte oder zeitnah nicht realisierbare Planung von Hafenbetreibern wie in Hamburg.

Aus der negativen Verkettung erklärt sich von selbst ein knallharter Wettbewerb um maritime Fracht und hier primär um den Transport von Containern. Der Verdrängungskrieg wird über den Preis ausgetragen. Faustregel: Je mehr TEU auf einer Reise von A nach B befördert werden können, desto kostengünstiger das Angebot. Woraus wiederum folgt, dass derjenige obsiegt, der die größeren "Kriegsschiffe" einsetzt – Containerschiffe, die 18.000, 20.000 oder in naher Zukunft vielleicht 24.000 Standardcontainer laden können.

Es heißt, in den nächsten zwei, drei Jahren würden weltweit um die 60 dieser Supertransporter neu in Dienst gestellt werden. Zum Vorteil auch für Häfen, die solche Kapazitäten löschen können. In Hamburg, dem vermeintlichen Ladungsparadies, geht das vorläufig nicht und später selbst bei vertiefter Fahrrinne liegeplatzbedingt allenfalls beschränkt. In Wilhelmshavens ehemaligem Pleitebecken geht das hingegen sehr gut und demnächst im ICE-Tempo.

Hamburgs modernstes Umschlagterminal in Altenwerder kann von den künftigen Container-Giganten nicht angefahren werden. Sie würden an der Köhlbrandbrücke hängen bleiben. Zwar steht deren Sanierung an, doch die lichte Höhe bleibt die alte.

FUEL POWER ENERGY e.V.

In Wilhelmshaven wurden 2015 rund 427.000 Container ent- bzw. verladen. Fünfmal so viele wie 2014 – während die Zahl der per Schiff transportierten Container weltweit um magere 1 % Prozent wuchs. Für 2016 erwartet Terminalbetreiber Eurogate im JadeWeserPort eine weitere Steigerung auf 500.000 Container. Mindestens.

Mit seiner derzeitigen Struktur kann der JWP 2,7 Millionen Container/Jahr umladen. Niedersachsen und Bremen denken momentan darüber nach, dieses Volumen zu verdoppeln. Größenwahn oder Weitsicht? Wie auch immer, noch in diesem Jahr sollen auf alle Fälle die vier Containerkräne des Hafens auf führerlosen Betrieb umgerüstet werden, vorsichtshalber als Versuch deklariert. Man spricht vor Ort von Geisterkränen.

Unterdessen spöttelte Eurogate-Chef Eckelmannn, der Hamburger Hafen werde nie weniger als 6 1/2 bis 7 Millionen Container im Jahr umschlagen. 2015 waren es 8,8 Millionen. Tendenz: abnehmend.

FPE Fuel Power Energy e.V.
Bäckerstr. 11-13
21244 Buchholz i.d.N.
Tel +49 (0)41 81 / 216 165
Fax +49 (0)41 81 / 216 58 121
office@fpe-ev.de
www.fpe-ev.de

**Über den Fuel Power Energy e.V.:**
Der Fuel Power Energy e.V. ist die unternehmensneutrale Interessenvertretung für das Produkt Rückstandsöl als Energieträger und seine hohe Wirtschaftlichkeit insbesondere für die industrielle Wärmeerzeugung und als Treibstoff für die Schifffahrt. Auf diesem Gebiet sind wir anerkannte Spezialisten, die sich, in verschiedenen Branchen tätig, zu einem Förderkreis zusammengeschlossen haben. Aufgabe des FPE ist die kompetente Beratung beim Einsatz von Schweröl von der Planung über die Genehmigungsverfahren bis zum Betrieb einschließlich der Brennstofflagerung. Unsere Partner im Kommunikationsnetz setzen sich mit viel Kompetenz bei Ministerien und Behörden für das Produkt Rückstandsöl ein.