



Der Einstieg der Reederei Hapag-Lloyd am Jade-Weser-Port wird sich auf die anderen Häfen auswirken. Die Reederei wird Umschlag von Hamburg nach Wilhelmshaven verlagern. Aber was bedeutet es, dass die Reederei Maersk ihre Anteile an Hapag-Lloyd verkauft hat? Womöglich werden die Maersk-Schiffe künftig nach Bremerhaven umgeleitet, wo Maersk einen eigenen Terminal betreibt. Scheer

Mittwoch, 29. September 2021

Hapag-Lloyd setzt auf Jade-Weser-Port

Von Klaus Mündelein

Wilhelmshaven/Hamburg/Bremerhaven. Die Reederei Hapag-Lloyd steigt beim einzigen deutschen Tiefwasserhafen für große Containerschiffe in Wilhelmshaven ein. Sie übernimmt die Anteile der dänischen Reederei Maersk. Das teilte das Unternehmen am Dienstag in Hamburg mit und löste damit unterschiedliche Reaktionen aus. Am Jade-Weser-Port keimt die Hoffnung auf steigende Umschlagzahlen. Hamburg befürchtet nun Umschlagverluste, und in Bremerhaven hofft man, dass Maersk seine Schiffe nun von Wilhelmshaven an die Weser umroutet.

Hapag-Lloyd will sich am Jade-Weser-Port mit 30 Prozent in die Betreibergesellschaft Container Terminal Wilhelmshaven (CTW) einkaufen. Außerdem wolle man 50 Prozent am Rail Terminal Wilhelmshaven (RTW) übernehmen. Diese Anteile gehörten bislang der Reederei Maersk. Der Terminalbetreiber Eurogate halte weiter die verbleibenden Anteile. Zum Kaufpreis sei Stillschweigen vereinbart worden. Weil eine Genehmigung der Kartellbehörde benötigt werde, werde der Abschluss in einigen Monaten erwartet.

Der 2012 in Betrieb genommene Jade-Weser-Port könnte jährlich 2,7 Millionen Standardcontainer (TEU) umschlagen, die Auslastung liegt bisher aber deutlich unter den Erwartungen. Sowohl die Länder Bremen und Niedersachsen als Eigentümer als auch Betreiber Eurogate haben bislang jährlich zubuttern müssen.

Doch diesen Hafen können auch die größten Schiffe voll beladen mit bis zu 16,5 Meter Tiefgang unabhängig von Ebbe und Flut anlaufen. Das macht den Hafen attraktiv für Hapag-Lloyd, denn die

Reederei will ab 2023 neue Großfrachter in Dienst stellen. „Ich freue mich sehr, dass die Reederei Hapag-Lloyd das große Potenzial von Deutschlands einzigem Container-Tiefwasserhafen zu schätzen weiß und es nutzen möchte“, erklärte Holger Banik, Chef der Jade-Weser-Port-Realisierungsgesellschaft.

„Wir sind überzeugt, dass das auf lange Sicht vorteilhaft ist“, sagte ein Sprecher der Hapag-Lloyd AG. Der Aufsichtsrat habe dem Einstieg in Wilhelmshaven zugestimmt. Man könne sich aber noch nicht zur künftigen Routenplanung für Wilhelmshaven wie Hamburg äußern.

Kritische Bewertung

Die Stadt Hamburg hält an der größten deutschen Reederei einen Minderheitsanteil von 14 Prozent. Finanzsenator Andreas Dressel (SPD) kommentierte das Geschäft auf Twitter eher kritisch: „Mit Blick auf die Auswirkungen für Hamburg sind wir gegenwärtig noch nicht davon überzeugt“, schrieb er. „Es wird darauf ankommen, eventuelle Ladungsverluste für Hamburg zeitnah mindestens teilweise zu kompensieren – am besten im Rahmen einer Hafenkooperation im Norden. Daran arbeiten wir.“

Hamburgs Bürgermeister Peter Tschentscher sieht die Beteiligung eher im Zusammenhang mit einer norddeutschen Hafenkooperation. Es sei wichtig, dass für den Betrieb der norddeutschen Terminals eine gemeinsame Gesellschaft entstehe, sagte der SPD-Politiker. „Ich hoffe, dass wir jetzt einen Durchbruch erzielen können.“

Claudia Schilling (SPD), Hafensenatorin des Landes Bremen, begrüßte den Einstieg von Hapag-Lloyd. Bremen habe die Entwicklung zu größeren Schiffen sowie die Bedeutung des Tiefwasserhafens früh erkannt und von Anfang an auf norddeutsche Hafenkooperation gesetzt.

Unklar ist, wie die Reederei Maersk nach dem Ausstieg künftig mit dem Tiefwasserhafen umgeht. Eurogate-Chef Thomas Eckelmann erwartet, dass Maersk dem Hafen als Kunde erhalten bleibt. Allerdings ist die Reederei in Bremerhaven am North Sea Terminal Bremerhaven (NTB) beteiligt, den sie frei nutzen kann und den sie in den vergangenen Jahren zum Schwerpunkthafen ausgebaut hat. Es ist durchaus möglich, dass sie ihre Schiffe an die Weser umroutet. Denkbar wäre auch ein Wechsel nach Rotterdam, wo Maersk ebenfalls einen Terminal betreibt.

Stärken und Schwächen

Die deutschen Containerhäfen haben unterschiedliche Stärken und Schwächen, was Zugang, Kapazität und Hinterlandanbindung betrifft. Hamburg (Umschlag 2020: 8,5 Millionen TEU) ist bei Weitem der größte Hafen und hat viel Industrie direkt am Hafen. Doch Großschiffe können die lange Zufahrt trotz Vertiefung der Elbe nur mit verringerter Ladung passieren. Wilhelmshaven (2020: 423000 TEU) ist abgelegen, der Eisenbahnanschluss wird erst Ende 2022 vollständig elektrifiziert sein. In Bremerhaven, das bereits jetzt die Hälfte der Fracht mit der Bahn abtransportiert, wurden 2020 etwa 4,8 Millionen TEU umgeschlagen.

Bislang sind die deutschen Containerhäfen teurer als die Konkurrenz in den Niederlanden und in Belgien. (dpa/mue/yvo)

Name

Name