

JadeWeserPort – Stand und Perspektiven des Containerumschlags in Wilhelmshaven

Klaus Harald Holocher*

Jade Hochschule, Fachbereich Seefahrt und Logistik, Weserstraße 52, 26931 Elsfleth, Deutschland

Abstract

Der Containerterminal auf dem JadeWeserPort in Wilhelmshaven schlug 2018 mit 8 Containerbrücken 656.000 TEU um. Werden weitere 8 Brücken installiert, erreicht seine Kapazität gut 3 Mio. TEU. Auf Basis einer Umschlagprognose wird untersucht, wann der Terminal in der aktuellen Geräteausstattung bzw. in der Endausbaustufe seine Kapazitätsgrenze erreichen wird. Nach den Analysen müssten zusätzliche Containerbrücken etwa in 2022 bereitstehen. Die Umschlagkapazität in der Endausbaustufe dürfte bis 2030 ausreichen. Vorbereitungen für einen zweiten Containerterminal müssten allerdings früher beginnen.

Schlagwörter/Keywords:

JadeWeserPort, Containerumschlag, Containerterminal Wilhelmshaven, Containerumschlagskapazität

1. Einführung

Der JadeWeserPort (JWP) ist ein neu erbauter Hafenteil in Wilhelmshaven, dessen wasserseitiger Teil dem Umschlag von Containern dient. Die Planfeststellung und der Bau der Hafeninfrastruktur verzögerten sich immer wieder, so dass der Containerumschlag dann erst im September 2012 begann. Das Vorhaben und seine Realisierung werden im Folgenden kurz erläutert sowie die Umschlagkapazität und die bisherige Umschlagsentwicklung dargestellt. Die Situation des Terminals zum Jahresbeginn 2019 wird analysiert und unter Berücksichtigung der Seeverkehrsprognose, die für die Bundesverkehrswegeplanung erstellt wurde, die künftige Umschlagentwicklung eingeschätzt. Dies führt zu einer Einschätzung, wann die Kapazitätsgrenze des Containerterminals Wilhelmshaven in seiner jetzigen Ausstattung bzw. in der Endausbaustufe erreicht wird und ggf. Erweiterungs- oder Neubaumaßnahmen ergriffen werden sollten.

2. Konzept, Planfeststellung und Bau des JadeWeserPort

Der Containerterminal auf dem Areal des JadeWeserPort wurde im September 2012 in Betrieb genommen und erreichte in dem Jahr einen Umschlag von 23.888 TEU.

Die Umschlagkapazität des JadeWeserPort wurde vom

Vorhabensträger bei einer Kajelänge von 1.725 m mit 2,7 Mio. TEU pro Jahr (1.565 TEU pro Kajemeter) berechnet¹ und mit 18 Containerbrücken geplant.

Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses war die Herstellung einer neuen Hafenfläche durch Aufspülung nördlich der Niedersachsenbrücke von ca. 356 ha. Wichtigste Bestandteile sollten der Terminal mit Kaje und einer Flächentiefe von 650 m (ca. 119,4 ha) sowie der westlich anschließende Hafengroden mit ca. 172 ha (später als Logistikzone oder GVZ bezeichnet) sein.

Der JadeWeserPort wurde zu Beginn der 90er Jahre von der Wilhelmshavener Hafenwirtschafts-Vereinigung e. V. angestoßen, Meilensteine des Projektes waren:

- 1998 Potentialanalyse
- 1999 Machbarkeitsstudie²
- 2001 JadeWeserPort-Entwicklungsgesellschaft, gegründet durch Niedersachsen, Bremen und Wilhelmshaven
- 2003 abgelöst durch die JadeWeserPort-Realisierungsgesellschaft (JWP-R): Niedersachsen: 50,1 %, Bremen 49,9 %

¹ Vgl. Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest: Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau der Bundeswasserstraße Jade im Bereich von km 7 bis km 15 durch die Errichtung eines Tiefwasserhafens für Containerschiffe (Jade Weser Port), o.O. (Aurich) 15.03.2007, S. 122:

² IBP, ISL, PTC: Machbarkeitsstudie für einen Container- und Mehrzweckhafen in Wilhelmshaven, Dezember 1999. Die dreibändige Studie gibt einen detaillierten Einblick in die damaligen Planungen.

* Korrespondierender Autor.

E-Mail: holocher@jade-hs.de (K. H. Holocher)

- 2003 JWP-R beantragt Planfeststellungsverfahren, Beschluss erfolgt 2007
- 2006 Betreiberkonzession an Eurogate Container Terminal Wilhelmshaven
- 2008 Baubeginn nach gerichtlichem Ausschluss einer Bietergemeinschaft
- 2012 ab April Probebetrieb, feierliche Eröffnung am 21.09.2012

Während anfangs von einem privat finanzierten Projekt die Rede war, wurde der JadeWeserPort letztlich als Landlord-Port verwirklicht und rein öffentlich finanziert, und zwar größtenteils vom Land Niedersachsen und zu einem kleinen Teil von der Freien Hansestadt Bremen.³

Niedersachsen hatte bereits Ende 2012 beschlossen, eine Machbarkeitsstudie für einen zweiten Tiefwassercontainerhafen (JWP II) auszuschreiben. Eine Präsentation der „Machbarkeitsstudie neuer Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven“ wurde inzwischen veröffentlicht, sie geht für den bestehenden Terminal von einer Umschlagkapazität von 1.950 TEU/Kajemeter und entsprechend von einer Jahreskapazität von 3,3 Mio. TEU aus.

3. Die beteiligten Gesellschaften und ihre Beziehungen untereinander

Für die Realisierung der Hafeninfr- und Suprastruktur sowie für den Betrieb waren insbesondere drei Gesellschaften von Bedeutung, die nachfolgend vorgestellt werden:

- JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co KG, kurz JWP-R
- Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co KG; kurz JWP-M
- EUROGATE Containerterminal Wilhelmshaven GmbH & Co KG; kurz Eurogate CTW

Die JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co KG (JWP-R) wurde im Januar 2003 in Wilhelmshaven gegründet. Kommanditisten sind das Land Niedersachsen mit 50,1 % und die Freie Hansestadt Bremen mit 49,9 %, diese sind zu denselben Anteilen auch Eigentümer der Komplementärin. Die Gesellschaft war von den Eigentümern beauftragt, die Maßnahmen zum Bau der terminalnahen Infrastruktur des Containerterminals durchzuführen, die Bauwerke dann zu unterhalten und die Finanzierung sicherzustellen. Die fertiggestellte terminalnahe Infrastruktur wird von der JWP-R 99 Jahre lang in Erbpacht genutzt. Darüber hinaus wurde die Gesellschaft von Niedersachsen beauftragt, Maßnahmen zum Bau der Basisinfrastruktur (insb. Hafengroden) und Projektfolgemassnahmen durchzuführen. Die Terminalflächen wurden an Eurogate CTW verpachtet, während die Kaje selbst genutzt und gegen Entgelt den Containerreedern zur

³ Vgl. Holoher, K.H.: Hafeninvestitionen als finanzielle Herausforderung, in Internationales Verkehrswesen 11/2006, S. 539-541.

Verfügung gestellt wird. Die JWP-R konnte ihren Jahresfehlbetrag in 2017 auf gut 1 Mio. € reduzieren.⁴

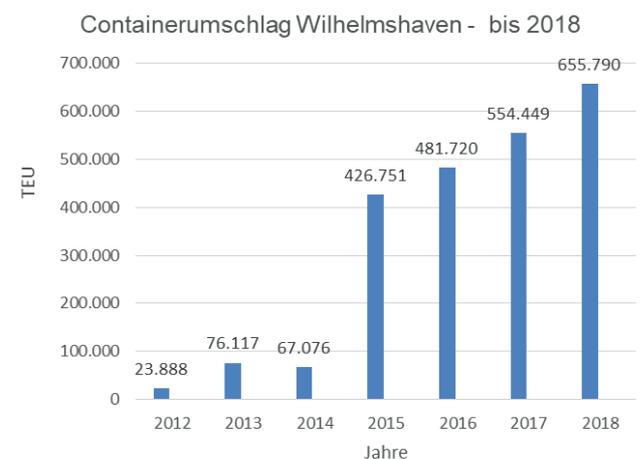
Die Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co KG (JWP-M) gehört allein dem Land Niedersachsen. Ihr Unternehmensgegenstand ist die Entwicklung, Erschließung, Verwaltung und Vermarktung der Grundstücke im Hafengroden zum Zwecke der Ansiedlung von Unternehmen. Weiterhin ist sie für die Basisinfrastruktur des JadeWeserPort zuständig, hat jedoch die Terminalflächen in Erbpacht langfristig an JWP-R vergeben. Kernkompetenz und -aufgabe der Gesellschaft JWP-M ist die Vermarktung und Verpachtung der Grundstücke des Hafens, während die übrigen Aufgaben auf Grundlage eines Geschäftsbesorgungsvertrages von JWP-R übernommen werden.

Die Verpachtung der Grundstücke des Hafengrodens für weitere Ansiedlungen kommt nur schleppend voran. Der Tiefkühllogistiker Nordfrost hat mit 32 ha das weitaus größte Grundstück gepachtet. Ab Frühjahr 2019 soll auf einem 100.000 qm großen Grundstück ein Verpackungszentrum von Imperial Logistics für die Volkswagen-Gruppe betrieben werden. Von dort sollen jährlich mehr als 12.000 40-Fuß Container mit Autoteilen in 15 Übersee-Länder transportiert werden. Damit werden vor Ort am JadeWeserPort zum ersten Mal Umschlaggüter in größerem Umfang generiert (sog. Loco-Ladung).

Der Containerterminal Wilhelmshaven wird von der EUROGATE Containerterminal Wilhelmshaven GmbH & Co KG (Eurogate CTW) betrieben. Diese Gesellschaft gehört zu 30 % der APM Terminals Wilhelmshaven GmbH (Mærsk-Gruppe) und zu 70 % der Eurogate-Gruppe. Eurogate wiederum ist ein Joint Venture, das je zur Hälfte der BLG Lo-

⁴ JWP-R: Jahresabschluss zum Geschäftsjahr 01.01.2017 bis zum 31.12.2017, Wilhelmshaven 2018

Abbildung 1: Umschlagmengen des CT Wilhelmshaven seit der Eröffnung im Jahr 2012



Quelle: eigene Darstellung auf Basis der Zahlen von Seaports.

gistics Group AG & Co. KG (Stadt Bremen) und der Eurokai GmbH & Co KGaA (private Eigner) gehört.

Eurogate CTW hat die für den Betrieb des Containerterminals erforderliche Flächeninfrastruktur für 40 Jahre von der JWP-R in einem Unter-Erbbaurecht gepachtet und ab Betriebsbeginn (21.09.2012) einen Betreibervertrag über 40 Jahre für die Containerumschlagsaktivitäten geschlossen.

4. Der Containerterminal Wilhelmshaven – Anlagen und Umschlaganalyse

Eurogate CTW hat 1,3 Mio. qm Terminalfläche langfristig gepachtet, um einen Containerterminal zu betreiben. Hierzu werden momentan 8 Containerbrücken eingesetzt, ihre Anzahl soll in der Endausbaustufe auf 16 ansteigen. Der Horizontaltransport, die Lagerbedienung und die LKW-Be- und Entladung werden von Straddlecarriern (Portalhubwagen) durchgeführt. Im August 2017 hatte das Unternehmen mitgeteilt, die Anzahl der Mitarbeiter von 400 auf 600 erhöhen zu wollen.

Die Umschlagzahlen der neun wichtigsten niedersächsischen Seehäfen werden von der Hafenmarketinggesellschaft Seaports of Niedersachsen GmbH (kurz Seaports) auf Jahrespressekonferenzen veröffentlicht. Für den Containerumschlag in Wilhelmshaven wurden bisher folgende Mengen genannt (siehe Abbildung 1).

Der Containerumschlag kam nur langsam in Gang, anfangs wurde er durch unfallbedingte Verlegung von Schiffen aus Bremerhaven geprägt. Seit 2015 steigt der Umschlag kontinuierlich an, allerdings nicht mit dem prognostizierten Wachstumstempo. Für den Umschlag des Jahres 2018 zeigt Abbildung 2 eine detaillierte Analyse.

Beim Containerumschlag in Wilhelmshaven halten sich Empfang und Versand – gemessen in TEU – fast die Waage. Betrachtet man das Gewicht der Container, hat der Versand mit 54 % allerdings einen höheren Anteil. Dies ergibt sich aus dem deutlich höheren Durchschnittsgewicht der Versandcontainer mit 11,2 t zu 9,8 t. Das Durchschnittsgewicht der Container berechtigt zu der Vermutung, dass der Anteil der umgeschlagenen Leercontainer ähnlich liegt wie in anderen deutschen Häfen. Über den Anteil der Container, die sowohl per Schiff empfangen als auch versandt werden (Transshipment) im Vergleich zu denen, die per LKW oder

Bahn ins oder aus dem Hinterland transportiert werden, liegen keine konkreten Informationen vor. Dieser Transshipmentanteil dürfte vergleichsweise hoch liegen.

5. Prognosen des Containerumschlags in Wilhelmshaven

Die künftige Entwicklung des Containerumschlags ist nicht nur bedeutsam für die regionalwirtschaftlichen und Beschäftigungswirkungen des JadeWeserPorts, sondern auch für dessen weiteren Ausbau. Eine Umschlagprognose kann zu Antworten auf zwei wichtige Fragen beitragen:

1. Ab wann soll die Anzahl der Containerbrücken erhöht werden, die von heute 8 bis zur Endausbaustufe des Containerterminals auf 16 ansteigen soll, um die Plankapazität des Terminals zu erreichen?
2. Wann hat der Containerterminal seine Kapazität ausgeschöpft, so dass für weitere Umschlagzuwächse ein JadeWeserPort II betriebsbereit sein sollte?

Der Containerumschlag in Wilhelmshaven begann später als ursprünglich angenommen und wuchs nicht so schnell wie prognostiziert. Eurogate ging im Betreiberkonzept für den Containerterminal bei Betriebsbeginn im Jahr 2010 von 1,2 Mio. TEU Umschlag und bei Vollausbau im Jahr 2016 von einer Jahreskapazität von 3,0 Mio. TEU aus⁵. Die für das Jahr des Betriebsbeginns geplante Umschlagmenge wurde in der Realität nach sechs vollen Betriebsjahren gerade einmal gut zur Hälfte erreicht. Ursache dafür war nicht zuletzt die Wirtschaftskrise, die zu einem weltweiten Einbruch des Containerumschlags führte.

Um die weitere Entwicklung des Containerumschlags in Wilhelmshaven einzuschätzen, soll auf die aktuelle Seeverkehrsprognose zurückgegriffen werden. Die Seezufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen sind in der Regel Bundesverkehrswege, deren Unterhaltung, Aus- und Neubau auf Basis der Bundesverkehrswegeplanung erfolgt. Dem im August 2016 vom Bundeskabinett beschlossenen aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2030 liegt u. a. eine Seeverkehrsprognose zugrunde, in der die Umschlagmen-

⁵ Vgl. Eurogate: Darstellung des Betreiberkonzepts des EUROGATE Containerterminals Wilhelmshaven, Präsentation bei der Pressekonferenz im Oceanis, 25. April 2006 Wilhelmshaven, Folie 17:

Abbildung 2: Detaillierte Umschlaganalyse für 2018

	2018			Zuwachs 2017/2018		
	Empfang	Versand	Gesamt	Gesamt	Empfang	Versand
in TEU	321.659	337.056	658.715	18,7%	14,8%	22,8%
in t	3.162.962	3.742.610	6.905.572	18,3%	14,0%	22,2%
Durchschnittsgewicht	9,8	11,1	10,5	-0,4%	-0,7%	-0,5%

Quelle: eigene Berechnung auf Basis der Zahlen von Seaports.

gen der Häfen prognostiziert werden. In der Seeverkehrsprognose wird für Wilhelmshaven ein Containerumschlag in Höhe von 3,408 Mio. TEU im Jahr 2030 erwartet.⁶

Die Seeverkehrsprognose ist eine Punktprognose für das Jahr 2030 – basierend auf dem Ausgangsjahr 2010. Für die Jahre zwischen 2010 und 2030 werden keine Mengen angegeben. Bei dieser Ausgangslage ist es angebracht, ausgehend vom Umschlag des Jahres 2018 eine lineare Entwicklung bis zum Zielwert im Jahr 2030 anzunehmen. Die entsprechende Vorhersage der Containerumschlagsentwicklung in Wilhelmshaven wird in der Abbildung 3 verdeutlicht.

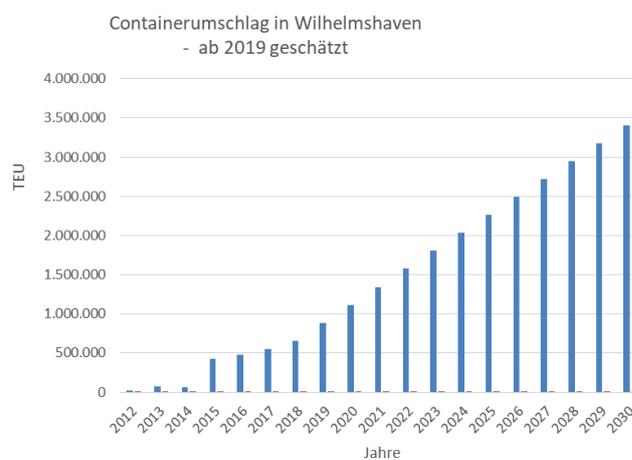
Ob die prognostizierte Menge auch umgeschlagen werden kann, hängt von der Kapazität eines Containerterminals ab. Diese kann durch verschiedene Faktoren begrenzt werden, dies sind v. a. die Länge der Kaje, die Anzahl der Umschlaggeräte – v. a. Containerbrücken – aber auch die zur Verfügung stehende Fläche oder die Anbindung an das Hinterland auf Straße, Schiene oder Wasserstraße. Am häufigsten wird die Kapazität von Containerterminals auf Basis der Kajelänge bzw. der pro Meter Kaje umgeschlagenen Anzahl von TEU berechnet. Dieser Faktor wurde auch bei der Kapazitätsberechnung des JadeWeserPort angewandt. Aufgrund von technischen und organisatorischen Verbesserungen stieg diese Maßgröße und damit die berechnete Umschlagkapazität immer weiter an. Bereits im Betreiberkonzept von 2006 ging Eurogate von einer Jahreskapazität des Terminals von 2.984.000 TEU bei Vollausbau aus.

Nimmt man eine Umschlagmenge von 3 Mio. TEU als Kapazität des Terminals an, so wird er auf Basis der Prognose im Jahr 2028 seine Kapazitätsgrenze erreicht haben. Die Umschlagkapazität von 3 Mio. TEU setzt den Einsatz von 16 Containerbrücken voraus. Da die wasserseitige Umschlagskapazität der insgesamt kapazitätsbegrenzende Faktor ist, wird bei der aktuellen Ausstattung mit 8 Containerbrücken eine Kapazitätsgrenze von 1,5 Mio. TEU angenommen.

Für die oben genannte Frage 1 bedeutet dies, dass der Containerterminal Wilhelmshaven mit einer Ausstattung von 8 Containerbrücken seine Kapazitätsgrenze von 1,5 Mio. TEU im Jahre 2022 erreichen wird. Um den erwarteten weiteren Umschlaganstieg bewältigen zu können, müssten daher im Jahr 2022 zwei bis drei weitere Containerbrücken betriebsbereit sein. Die Vorlaufzeit der Beschaffung dürfte bei einem großen Containerumschlagunternehmen wie Eurogate mit 12 Terminal-Standorten und der regelmäßigen Beschaffung von Containerbrücken bei geschätzten 1,5 Jahren liegen. Daher müsste im Laufe des Jahres 2020 die Beschaffung weiterer Containerbrücken für Wilhelmshaven eingeleitet werden.

Die Frage 2 kann dahingehend beantwortet werden, dass der Containerterminal Wilhelmshaven auf Basis der Prognose und der angenommenen Kapazitäten seine Vollauslas-

Abbildung 3: Prognose der Umschlagmengen des CT Wilhelmshaven in TEU bis 2030



Quelle: eigene Schätzung auf Basis der Seeverkehrsprognose 2030.

tung und damit die Kapazitätsgrenze im Jahr 2028 erreicht haben wird. Die Planungsdauer für den JadeWeserPort hat von der Einreichung des Antrags auf Planfeststellung bis zur Inbetriebnahme 9 Jahre gedauert. Würde man diese Planungsdauer auch für den neuen Containerterminal zugrunde legen und das Erreichen des Prognosewertes der Seeverkehrsprognose annehmen, müsste im laufenden Jahr der neue Planfeststellungsantrag eingereicht werden.

Allerdings dürften Lerneffekte und ein Hafenplanungsbeschleunigungsgesetz die künftige Planungs- und Errichtungszeiträume verkürzen. Darüber hinaus liegt die bisherige Entwicklung des Containerumschlages in deutschen Häfen signifikant unter dem Entwicklungspfad der Seeverkehrsprognose. Des Weiteren dürfte die Kapazität des Containerterminals in der Endausbaustufe so weit gesteigert werden, dass auch die Prognosemenge von 3,408 Mio. TEU bewältigt werden kann. Insgesamt führen diese Effekte dazu, dass eine Entscheidung für die Errichtung eines JadeWeserPort II noch etwas Zeit hat.

⁶ Vgl. MWP, IHS, Uniconsult, Fraunhofer CML: Seeverkehrsprognose 2030, Hamburg, 9. Mai 2014, S. 14