

Facharbeit

Im Leistungsfach Politik



Ökonomie kontra Ökologie?
Argumente um den Bau des Jade-Weser-Ports in Wilhelmshaven

Verfasser: Martin Tappe

Fachlehrer: Herr Wiebel

Kursnummer: Po201

Ausgabe der Facharbeit: 15.2.2001

Festgesetzter Abgabetermin: 28.3.2001

Gliederung der Facharbeit

1. Einleitung	3
2. Hafengebiet Wilhelmshaven	4
2.1 Geschichte des Hafens	4
2.2 Hafenlandschaft	4
2.3 Jade-Weser-Port	7
2.3.1 der Plan	7
2.3.2 die Finanzierung	8
3. Ökonomie	9
3.1 Argumente pro Jade-Weser-Port	9
3.1.1 Entwicklungen im Containerverkehr	9
3.1.2 geographische Bedingungen	10
3.2 Argumente contra Jade-Weser-Port	11
4. Ökologie	13
4.1 Argumente contra Jade-Weser-Port	13
4.2 Argumente pro Jade-Weser-Port	14
5. kann man ökologische Schäden mit ökonomischen Nutzen gegeneinander abwägen?	15
5.1 allgemeine Überlegungen	15
5.2 Überlegungen zum Jade-Weser-Port	16

1. Einleitung

Diese Facharbeit hat das Ziel, die ökonomischen und ökologischen Argumente um den Bau des Jade-Weser-Ports in Wilhelmshaven aufzuzeigen und gegenüberzustellen. Zum Schluss soll die Frage, ob man ökologische Schäden mit ökonomischen Nutzen aufwiegen kann, diskutiert werden.

Zu diesem Zweck wird die Geschichte, die momentane Hafenlandschaft und die zukünftigen Pläne zur Erweiterung des Hafengebiets von Wilhelmshaven beschrieben. Befürworter und Gegner des Jade-Weser-Ports werden zu Wort kommen, bevor dann auf die Frage, ob eine Abwägung der Gesichtspunkte Ökonomie und Ökologie überhaupt möglich ist, eingegangen wird. Zum Schluss werden die gewonnenen Erkenntnisse konkret auf den Bau des Jade-Weser-Port bezogen und resümiert.

2. Hafengebiet Wilhelmshaven:

2.1. Geschichte

Die Stadt Wilhelmshaven ist 131 Jahre alt. König Wilhelm I. von Preußen (später Kaiser des deutschen Reiches) übernahm 1853 das damals fast unbesiedelte Gebiet am Jadebusen vom Großherzogtum Oldenburg mit dem Ziel, dort einen preußischen Kriegshafen aufzubauen. Nach vielen Schicksalsschlägen in den Weltkriegen kam mit der Gründung der Bundesmarine der wirtschaftliche Wiederaufschwung. Wilhelmshaven profitiert von der naturgegebenen Wassertiefe im Jadebusen. Die Mineralölindustrie beschloss 1957, eine Umschlaganlage mit Pipelineanschluss in den Hafen zu bauen, da er auch von großen Massengutschiffen problemlos angelaufen werden konnte. So wurde aus dem Marinehafen ein „Industriestandort und Handelshafen“¹.

2.2. Hafenlandschaft

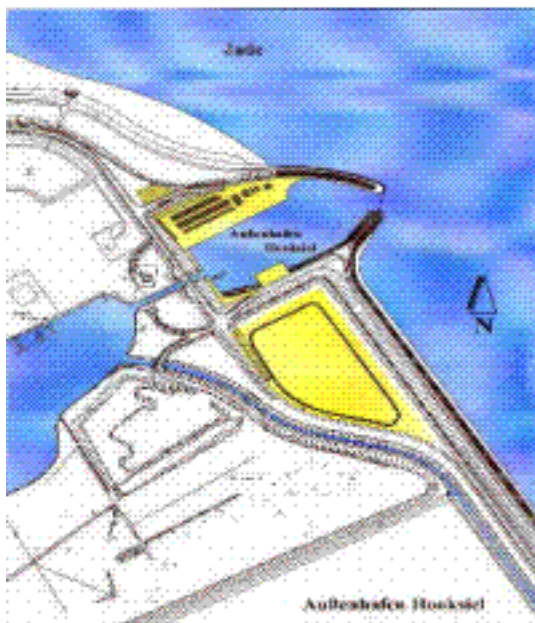
In Wilhelmshaven gibt es den einzigen Tiefwasserhafen Deutschlands. Er hat im Jahr 1998 gut 40 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen. Dieser Wert macht ihn zum zweitgrößten Seegüterumschlaghafen in Deutschland nach Hamburg². Bei dem Hafengebiet Wilhelmshaven (siehe Anlage) unterscheidet man zwischen der Jaderegion (Tiefwasserhafen) und dem inneren Hafen.

Die Jaderegion hat eine Gesamtfläche von 2.900 ha, davon 2100 ha Fläche auf dem Land und 800ha Fläche auf dem Wasser. Die Länge der Uferstrecken beträgt 20 km, die Länge der Straßen 34 km. Der innere Hafen hat eine Gesamtfläche von 480 ha. Davon sind 220 ha Land- und

¹ Website: <http://www.wilhelmshaven-port.de>

² Informationsheft „Häfen und Wirtschaft, Seite 5

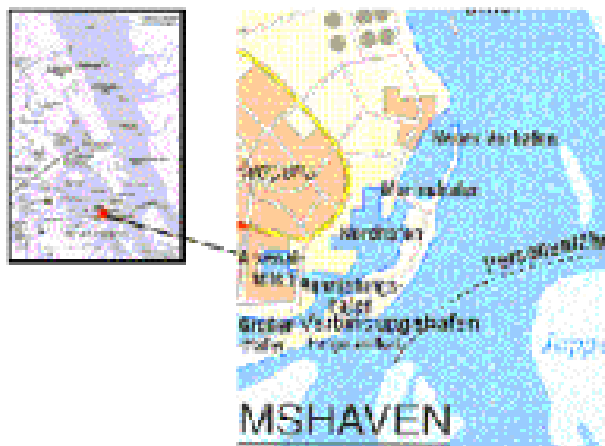
260 ha Wasserflächen. Die Uferstrecken sind im Inneren Hafen 24 km lang. Die Länge der Straßen beträgt 17 km. Die Größe des Hafengebiets Wilhelmshaven ist beachtlich. Die Jaderegion verfügt über eine 1207 m lange Tanklöschbrücke. Von ihr werden im Notfall in Brand geratene Großtanker gelöscht. Außerdem verfügt der Tiefwasserhafen über diverse Umschlaganlagen mit Wassertiefen um die 16,00 m SKN (Seekartennull), sowie über den „Außenhafen Hooksiel“³,



der als Schutzhafen für Klein- und Sportschiffahrt und von den örtlichen Fischern als Fischereihafen genutzt wird. Er hat eine 550 m lange Kaimauer und eine Wassertiefe von 2,50 m SKN. Der alte Vorhafen wird überwiegend für den Fahrgastverkehr genutzt. Dieser Hafen hat eine 365 m lange Kaimauer und seine Wassertiefe beträgt 4,50 m SKN. In der Jaderegion gibt es den Flut- und Pontonhafen, der als Ausgangspunkt für Versorgungs- und Hilfsdienste sowie ebenfalls für die Sportschiffahrt genutzt wird. Dieser Hafen hat 500 m Liegeplätze und eine Wassertiefe von 4,00 m SKN.

³ <http://www.wilhelmshaven-port.de/entwicklung/entwicklung.htm>

Der innere Hafen umfasst den Nordhafen, der als Umschlag für Baustoffe genutzt wird. Im Nordhafen⁴



Ausschnitt „innerer Hafen“

gibt es den Hannoverkai (die Kaimauer ist 315 m lang und er hat eine Wassertiefe von 12,00 m) und den Lüneburgkai (Diesen Kai umspült 6,00 m tiefes Wasser und die Länge der Kaimauer beträgt 275 m). Der Abschnitt Osnabrücker-Ufer/Hildesheimer-Ufer im Nordhafen hat eine Kaimauer von 60 m und die Wassertiefe beträgt 6,00 m. Im inneren Hafen gibt es den Ausrüstungshafen. Er hat eine Kailänge von 700 m und eine Wassertiefe von mindestens 6,50 m. Zu dem inneren Hafen gehört auch der Verbindungshafen der eine Kaimauer mit der Länge von 150 m aufweist. Er hat eine Wassertiefe von 7,00 m. Seine Funktion ist das Umschlagen und Lagern von Stück-, Kühl-, und Schüttgut. Der großen Hafen befindet sich auch im Gebiet des inneren Hafens . Er hat eine Uferlänge von 500 m, die Wassertiefe beträgt 8,00 m. Dort gibt es diverse Liegeplätze, jedoch keine Umschlageinrichtungen. Der Handelshafen hat eine 980 m lange Kaianlage, die Wassertiefe beträgt 6,00 m. Er ist ebenfalls ein Hafen für den Umschlag von Stück- und Schüttgütern. Schließlich gibt es noch den Kanalhafen, der eine 600 m lange Uferfläche hat und eine Wassertiefe von 5,00 Metern besitzt. Hier werden Maschinenteile und Holz aus dem

⁴ <http://www.wilhelmshaven-port.de>

angrenzenden Gewerbegebiet umgeschlagen. Eine Autobahn sowie eine einspurige Bahnstrecke führen bis in den Hafen. Der Ems-Jade-Kanal verbindet den Hafen über die Jade mit der Ems. Er führt auch durch Aurich. Jedoch ist dieser Kanal für den Containerverkehr zu klein (er ist nur für Schiffe, die maximal 33m lang, 6,20 m breit und 1,70 m tief sind, geeignet).

2.3 Jade-Weser-Port

2.3.1 der Plan

Unter dem Jade-Weser-Port versteht man den geplanten Neubau eines Hafens für Container und andere Güter in der Außenjade.

1997 wurde eine Potentialanalyse⁵ von der Wilhelmshavener Hafenwirtschafts-Vereinigung zum Thema Jade-Weser-Port in Auftrag gegeben. Sie beinhaltet die Analyse der Umschlagpotentiale für einen Container- und Mehrzweckhafen in Wilhelmshaven. 1998 war sie fertiggestellt und schlug die Entwicklung eines Hafens mit vielen neuen Arbeitsplätzen vor. 1999 folgte der Potentialanalyse die Machbarkeitsstudie⁶, die im Jahre 2000 der Öffentlichkeit vorgestellt wurde. Auch diese Studie behandelt das Thema „Jade-Weser-Port“ im Großen und Ganzen positiv, jedoch wird in ihr mehr auf ökologische Probleme und das finanzielle Risiko dieses Baus eingegangen. Geplant ist ein voraussichtlicher Baubeginn im Jahr 2002. 2006 soll dann die erste Bauphase abgeschlossen werden.

Wenn man den Plan vom Jade-Weser-Port mit den existierenden Häfen in Wilhelmshaven vergleicht wird klar, welche gigantischen Ausmaße dieses Projekt hat. Den Bau des Jade-Weser-Port umfasst eine 1725 m lange Kaimauer. Von den Möglichkeiten her könnte sie auf 12 km erweitert werden.⁶ Verglichen mit den bisherigen Kaimauern im Hafengebiet von

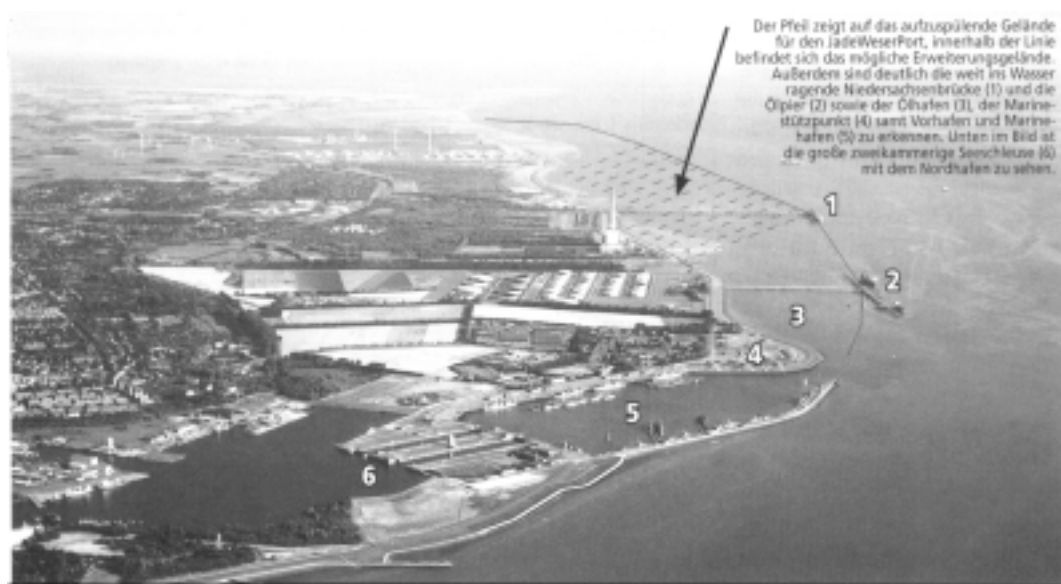
⁵ Potentialanalyse Website: <http://www.antiport.de/doku/whv1/xfrwhv1.html>

⁶ Machbarkeitsstudie <http://www.antiport.de/doku/whv2/xfrwhv2.html>

⁶ geographie heute Seite 19

Wilhelmshaven⁷ ist diese Zahl wirklich spektakulär. Vor dieser Kaimauer finden dann Ausbaggerungen statt. Ziel ist es, die derzeitige Solltiefe von 18 m unter Seekartennull zu halten. Ferner werden Containerbrücken mit einer Spannweite von 118 m (davon 62 m über Wasser) gebaut, damit auch sehr große Containerschiffe (Megacarrier) be- und entladen werden können. Hinter der Kaimauer muss eine Fläche von 460 ha aufgespült werden, die dann zu Lagerflächen für die Container hergerichtet werden.

Der neue Plan des Jade-Weser-Ports:



2.3.2 die Finanzierung

Ein noch immer nicht ganz gelöstes Problem ist die Finanzierung. Eine privatwirtschaftliche Lösung wird angestrebt. Die Baukosten belaufen sich auf etwa 1,29 bis 1,39 Milliarden DM und sollen teils von privaten Unternehmen, teils von Bund und dem Land Niedersachsen finanziert

⁷ siehe Beschr. Punkt 2.2

werden⁸. Geplant ist, dass der Staat die Zahlung von 1 Milliarde DM⁹ übernimmt. Den Rest bezahlen die privaten Unternehmen.

⁸ geographie heute Seite 18

⁹ <http://www.gegenwind-whv.de/japo14.html>

3. Ökonomie

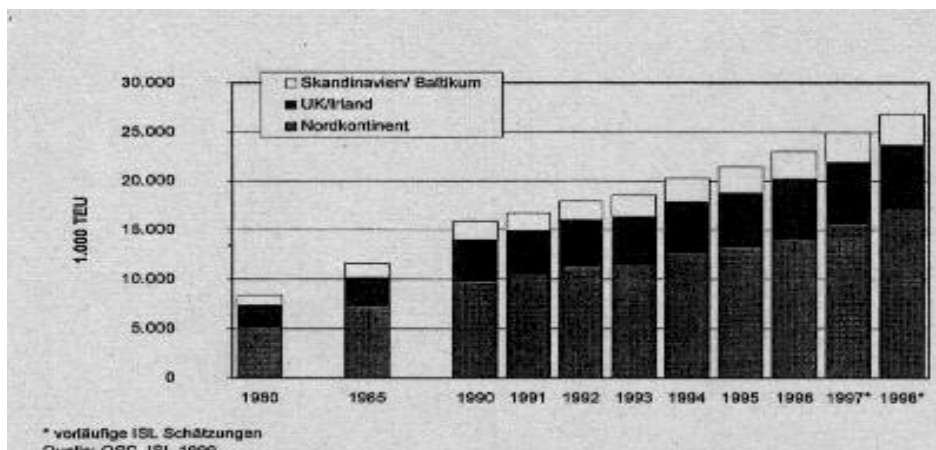
Ökonomie¹⁰ wird definiert als „allgemeiner Ausdruck für Wirtschaft, Wirtschaftlichkeit bzw. Versorgung von privaten oder staatlichen Haushalten.“ Unter dem ökonomischen Prinzip (auch Rationalitäts- oder Wirtschaftlichkeitsprinzip) versteht man den Grundsatz, den größtmöglichen Erfolg mit den geringst möglichen Mitteln zu erreichen. Ziel ist es nun herauszufinden, ob der Bau des Jade-Weser-Ports ökonomisch sinnvoll ist.

3.1 Argumente pro Jade-Weser-Port

3.1.1 Entwicklung im Containerverkehr

In den letzten zehn Jahren kann man eine explosive Marktentwicklung im Bereich Containerverkehr feststellen. Es hat eine Wachstumsrate von bis zu 13 % gegeben. Prognosen namhafter Forschungsinstitute gehen von einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate von ca. 8% bis zum Jahr 2010 aus.

Containerhafenumschlag in Nord- und Nordwest-Europa 1980/98¹¹



¹⁰ Schüler Duden Politik und Gesellschaft Seite 282

Die Strategie der Hafenplaner ist es wegen des Fehlens von lokalem Ladungsaufkommen (lokale Verwertungsmöglichkeiten der importierten Güter durch angesiedelte Industrie im eigenen Hinterland) insbesondere auf die Megacarrier , die so groß sind , dass sie nur noch ganz wenige Häfen der Welt bedienen können zu setzen. Ziel der Planer ist es, die Güter des ganzen Nord- und Ostseeraum zu feedern (umladen und verteilen).¹²

Wichtig bei der Entscheidungsfindung Jade-Weser-Port ja oder nein ist auch die Berücksichtigung der Entwicklung im Bereich der Containerschiffe. So wurden vor fünf Jahren Pläne, die Containerschiffe in der Größenordnung 6.000 TEU (Twenty Feet Equivalent Unit = 6,096m Containerlänge) vorsahen noch als unrealistisch bezeichnet¹³. Zunehmend sind aber immer mehr Schiffe dieser Größenordnung in Betrieb. Diese Schiffe haben sehr hohe Tageskosten. Da sie Tiefgänge um die 14 Meter, können sie nur noch wenige Häfen anlaufen. Schon jetzt sind die Häfen in Hamburg und Bremerhaven nur noch in Tidefenstern erreichbar. So drohen kostenträchtige Wartezeiten. Nachweislich sind Schiffe in der Größenordnung von über 10.000 TEU in konkreter Planung. Damit diese Schiffe überhaupt noch deutsche Häfen anlaufen können, müssen die Häfen der Zukunft ein Fahrwasser von über 18,50 m SKN besitzen.

3.1.2 geographische Bedingungen

Wilhelmshaven besitzt große Industrieflächen außerhalb der Wohnbebauung¹⁴ . Außerdem ist eine geeignete Verkehrsinfrastruktur vorhanden. Eine Autobahn führt bis in den Hafen. Ein ausbaufähiges, bis jetzt eingleisiges, Schienensystem führt aus dem Hafen bis nach Oldenburg. Somit ist ein direkter Anschluss an das Schienensystem

¹¹ Machbarkeitsstudie <http://www.antiport.de/doku/whv2/xfrwhv2.html>

¹² geographie heute Seite 19

¹³ Vortrag von Dr Hilligweg (siehe Anlage)

¹⁴ siehe 13

vorhanden. Aufgrund der hohen Arbeitslosigkeit in (Ost) Friesland kann von einer großen Anzahl von Arbeitssuchenden ausgegangen werden.

Der Jadebusen hat von Natur aus ein sehr tiefes Fahrwasser von 18 m.

All diese Umstände sprechen für den Standort Wilhelmshaven. Es hat wohl kein anderer Hafen in Deutschland aus architektonischer Sicht so gute Voraussetzungen für ein so großes Containerterminal. Der Bau des Jade-Weser-Ports würde den Wirtschaftsstandort Wilhelmshaven aufwerten. Unternehmen würden sich wieder vermehrt an der Jade ansiedeln, und es würde so in der Folge zu vielen neuen Arbeitsplätzen in Wilhelmshaven kommen.

3.2 Argumente contra Jade-Weser-Port

Umstritten ist das Argument, dass der Jade-Weser-Port zu einer wesentlichen Vermehrung von Arbeitsplätzen führen wird. Da der Bau ein Großprojekt ist, wird er EU-weit ausgeschrieben. Deshalb bringt die Bauphase nur wenige regionalen Arbeitsplätze, da Spezialfirmen aus Holland, England oder Portugal benötigt werden¹⁴. Betrachtet man andere Großhäfen wie zum Beispiel Hamburg, so muss man feststellen, dass durch eine Vollautomatisierung des Containerterminals kaum neue Arbeitsplätze gebraucht werden. Als Beispiel sei hier der Hamburger Hafen genannt: *„Die geleisteten und bereitzustellenden hohen Investitionen haben bisher allerdings nicht die erwartenden Beschäftigungseffekte bewirkt. Großindustrielle Fertigung und moderne Hafenanlagen sind stark automatisiert und bieten nur wenige Arbeitsplätze.“*¹⁵

Ein anderes Beispiel ist Rotterdam. Im dortigen Terminal arbeiten lediglich drei Mitarbeiter pro Schicht. Darüber hinaus bringt die Verwaltung und Steuerung des Jade-Weser-Ports der Region (Ost) Friesland ebenfalls keine neuen Arbeitsplätze da diese Vorgänge in Bremen durchgeführt werden.

¹⁴ <http://www.gegenwind-whv.de/japo14.html>

Der Bau würde die Umliegenden Wohngebiete stark entwerten. Der Stadtteil Voslapp liegt dann am Rande eines Industriegebietes. Aus einer Touristengegend mit Sandstrand und Campingplatz wird ein lautes permanent Taghell erleuchtetes Industriegebiet.

Die Zugverbindung vom Hafengebiet bis nach Oldenburg ist lediglich eingleisig. Deshalb wird es , wenn sie nicht ausgebaut wird zu Überlastungen kommen da sie die prognostizierten 10.000 Container pro Tag nicht so schnell bewegen kann. Eine Überlastung der Autobahn ist auch gut möglich¹⁶.

In einem Interview erklärte mir Joachim Tjaden von der Bürgerinitiative AntiPort: „ *Hamburg und Bremerhaven besitzen zusammen die Möglichkeit die Containermengen bis mindestens 2022 aufzunehmen. Hierbei sind die Steigerungsraten der Studien zugrunde gelegt. Diese Steigerungsraten sind über einen solchen Zeitraum voraussichtlich nicht korrekt und müssten nach unten korrigiert werden. Dies würde einen noch längeren Zeitraum ergeben, in dem keine Engpässe zu erwarten sind.*“

¹⁵ Jahrbuch der geographischen Gesellschaft zu Hannover

¹⁶ geographie heute Seite 21

4. Ökologie:

Ökologie (oder Humanökologie) wird als „Wissenschaft von Wechselbeziehungen zwischen den Lebewesen (Anm. d. Verf.: speziell des Menschen) und ihrer Umwelt“ definiert. „Ziel der Humanökologie ist es, trotz aller Anforderungen der Wirtschaft und der damit Hand in Hand gehenden Zerstörung der Umwelt, das ökologische Gleichgewicht, d.h. letzten Endes die Lebensgrundlage der Menschen zu erhalten.“¹⁷

Das der Bau des Jade-Weser-Ports Umwelt zerstört, steht außer Frage. Ziel der Arbeit in diesem Abschnitt sollte also sein, zu Prüfen in welchem Maße der Bau das ökologische Gleichgewicht durcheinander bringt.

4.1 Argumente contra Jade-Weser-Port

„Der Bau des JWP würde für die gesamte Küste Wilhelmshavens das aus bedeuten. Auf der gesamten Strecke von der 4. Einfahrt bis zur Hafeneinfahrt Hooksiel gebe es keine Küste mehr. Der Port ragt etwa 1,5 km ins Wattenmeer“. „Ein solchen Hafen ist eine Lärm- und Lichtquelle, die weithin negativ auf die Menschen und Tiere wirken wird.

Erhebliche Straßen-, Schienen- und Kanalbaumaßnahmen werden weitere Umweltschäden anrichten.“¹⁹

Ein ökologisches Hauptargument liegt sicherlich in den unvorhersehbaren Auswirkungen des Baus auf das „Ökosystem Jade“. Da die weitere Aufspülung des Voslapper Grodens das gesamte Strömungsverhalten innerhalb der Jade verändert, würde der Nationalpark Wattenmeer gefährdet. Diesen Nationalpark gilt es jedoch unbedingt zu schützen, da er, mit seinen großen Salzwiesen und Inseln Weltweit einzigartig ist. *„Im Wattenmeer kommen ca. 100-120 Fischarten vor, von denen ca. 30 häufig anzutreffen sind. Neben der Artengruppe, die das Wattenmeer als Kinderstube nutzt, sind auch die kleineren, meist Brutpflege treibenden*

¹⁷ Schülerduden Politik und Gesellschaft

Standfischarten von besonderer Bedeutung, da diese gegenüber Störungen besonders empfindlich

*sind. Bei einer relativ aktuellen Kartierung nördlich des geplanten Terminals sind 14 Arten nachgewiesen worden, von denen eine Art (*Liparis liparis*) auf der Roten Liste als potentiell gefährdet gilt. Insgesamt ist bei einer größeren Kartierung allerdings von einem deutlich umfangreicheren Artenspektrum auszugehen.²⁰* Im Eingriffsgebiet kommt es jedoch durch die Baumaßnahmen zu erheblichen ökologischen Störungen.

In der Nacht, ist der Jade-Weser-Port „taghell beleuchtet“, der Lärm der Krananlagen wird sehr laut sein²¹. Diese Veränderungen haben zur Folge, dass die Natur (Pflanzen, Tiere, Menschen) keine Nachtphase mit Dunkelheit und Stille mehr vorfindet. Das ökologische Gleichgewicht wird gestört.

4.2 Argumente pro Jade-Weser-Port

Die Bauarbeiten am Jade-Weser-Port finden außerhalb des Nationalpark Wattenmeer statt. Die Flora und Fauna des Wattenmeers ist dadurch also nicht direkt betroffen.¹⁸

¹⁹ Interview mit Joachim Tjaden BI Antiport

²⁰ Machbarkeitsstudie JWP übergeben am 8. Juni 2000 an die Umweltverbände Abschnitt 4.8 Ökologie

<http://www.antiport.de/doku/whv2/xfrwhv2.html>

²¹ geographie heute Seite 21

¹⁸ Machbarkeitsstudie Punkt 4.8 <http://www.antiport.de/doku/whv2/xfrwhv2.html>

5. kann man ökologische Schäden mit ökonomischen Nutzen gegeneinander abwägen?

5.1 allgemeine Überlegungen

Ökonomische und ökologische Prinzipien stehen sich meist gegenüber. Während ein Ökonom „*Konzentration und Arbeitsteilung, Minimierung der Verkehrswegen bei der Lokalisation von Versorgungszentren, optimale Auslastung von Infrastrukturen und dergleichen*“²² als Ideal betrachtet, befürwortet der Ökologe einen möglichst geringen Eingriff in die Natur. Jeden Tag wird überall auf der Erde aus ökonomischen Gründen in die Umwelt eingegriffen. Zum Beispiel werden in jeder Minute auf der Welt Waldflächen abgeholzt die so groß sind wie 35 Fußballfelder²³. Es scheint so als ob auf das ökologische Gleichgewicht auf der Erde nur sehr wenig Rücksicht genommen wird. Zu glauben, dass es eine funktionierende Wirtschaft geben kann in der keine Umwelt zerstört wird ist heutzutage sicherlich sehr idealistisch und realitätsfern. Um wirtschaftlich international mithalten zu können muss man in ökologischen Fragen Kompromisse eingehen .

Doch hat die Natur keinen materiellen Wert? Ist nicht ein Umdenken in unserer Gesellschaft zu beobachten? Ein gutes Beispiel ist das sogenannte „emissions trading.“²⁴ Die Tatsache das Firmen die nicht genutzte Emissionsrechte an andere Firmen, die zu viele mehr als gesetzlich vorgeschriebene Emissionen haben, verkaufen können, zeigt das Ökologie einen materiellen Wert hat. Dies erlebt man auch an vielen Urlaubsorten. Wenn sich eine Gemeinde als Luftkurort bezeichnen darf, ist sie gleich viel interessanter für Touristen die sich erholen wollen. Frischluft ist eine Wahre die Finanziell belohnt wird.

²² Jahrbuch der GGzH Seite 8

²³ www.regenwald.de

²⁴ siehe Anhang

Aktuell sieht man wie der materielle Wert der landwirtschaftlichen Produkte aus biologischem Anbau wegen BSE in die Höhe steigt.

Man kann also sagen, dass die Ökologie auch den ökonomischen Gesetzen unterliegt.

Der Eingriff in die Natur durch die Wirtschaft ist nur dann legitim, wenn er ausreichend entschädigt wird. Ein Eingriff ohne eine ausreichende Entschädigung wäre demnach Raub an der Natur. Wichtig ist in meinen Augen, dass die materielle Entschädigung für das Anlegen von Naturschutzgebieten und für Ausgleichsfunktionen für die entstandenen ökologischen Schäden genutzt wird.

5.2. Überlegungen zum Jade-Weser-Port?

Die Argumente um den Jade-Weser-Port sind gleichstark. Wilhelmshaven ist aus geographischer und wirtschaftlicher Sicht als Standort für den Containerhafen ideal. Allerdings sind auch die ökologischen Einwände sehr plausibel.

Ausschlaggebend für eine Entscheidung zum Bau des Jade-Weser-Ports ist die Frage ob diese Entscheidung nicht schon eigentlich nicht schon viel früher bereits getroffen ist, als in den 50er Jahren sich die Wilhelmshavener Städteplaner für eine Entwicklung des Marinehafens zu einem Industriefafen entschieden haben. Einige Küstenabschnitte sind schon für diese Entscheidung geopfert worden. Man entschied sich mit dem Bau einer Ölraffinerie und einer Pipeline in den Hafen für den industriellen Weg. Ist man nun nicht gezwungen möglichst alle wirtschaftlichen und technischen Entwicklungen mitzumachen? Ich denke schon, da Wilhelmshaven ansonsten nicht mehr mit den anderen Industriefäfen mithalten kann und in der Bedeutungslosigkeit versinkt. Da diese Stadt kaum andere Einnahmequellen hat (aufgrund ihrer Randlage lässt sich Industrie nur schwer ansiedeln). Das Projekt Jade-Weser-Port würde zudem

eine Aufwertung für die Region Friesland/Ostfriesland als Wirtschaftsstandort bedeuten. Ich denke das dieser Containerhafen viele Firmen in Form von Distributionszellen an die Jade lockt. So wird die Infrastrukturschwache Region (Ost) Friesland gestärkt in dem ihre Potentiale im Bereich Häfen geweckt werden²⁷.

Gerade in Zeiten von Globalisierung und europäischer Einigung benötigt Deutschland einen wirtschaftlich attraktiven Hafen mit dem das Ausland zusammenarbeiten möchte.

Ist es für den Wirtschaftsstandort Wilhelmshaven nicht gefährlich, wenn man es versäumt die Weichen in die Zukunft zu stellen? Muss Deutschland unbedingt im Segment der Containerhafen eine Konkurrenz zu Rotterdam aufbauen? Dieses nicht zu tun würde viel Geld sparen und Deutschland könnte ja alle Güter auch über Rotterdam ,Hamburg oder Bremen beziehen. Ich denke das es trotz europäischer Einigung falsch wäre wenn man Rotterdam, wo schon Milliarden in den Ausbau des Hafens gepumpt wurden ,die Chance geben würde, eine Monopolstellung im Abfertigen von Megacarriern zu bekommen. Eine Konkurrenz zwischen Großhäfen hätte einen Preiskampf zur Folge von dem die Verbraucher profitieren könnten. Ökologischen Bedenken kann man entgegenhalten, dass beim Bau des Jade-Weser-Ports versucht wird die ökologischen Schäden so gering wie möglich zu halten. Es ist geplant, die Zerstörung der Eingriffsfläche wieder auszugleichen. Die Hafenplaner versuchen also, die Natur zu entschädigen. Wie und wo sie das machen, steht im Moment noch nicht fest.

²⁷ geographie heute Seite 18