

EIN JAHR JADE-WESER-PORT: NEUE INVESTITIONSANREIZE SOLLEN GESCHÄFT ANKURBELN



Teurer Stillstand im Superhafen

Ein Jahr nach seinem feierlichen Start dümpelt der Jade-Weser-Port immer noch vor sich hin. Der Container-Umschlag ist dürrig; alle Beteiligten beschwören aber einen baldigen Durchbruch. Gestern beschloss der Aufsichtsrat, neue Investitionsanreize für Gewerbeansiedlungen auf dem bisher weitgehend brach liegenden Hafengelände zu schaffen.

VON PETER MLODOCH

Nachts um zehn Uhr am 4. Oktober soll es passieren. Gleich zwei Mega-Containerschiffe sind für den Jade-Weser-Port avisiert. Die „Eugen Maersk“ soll dann von der Kaje des Tiefwasserhafens ablegen, die „Majestic Maersk“ soll auf ihrer Jungfernfahrt aus Dänemark in Wilhelmshaven anlegen. 24 Stunden sind für die Visite des neuen Frachters mit einer Kapazität von 18000 Standardcontainern (TEU) eingeplant, es sollen sogar etliche Stahlboven verladen werden.

Ein Lichtblick für den ein Jahr nach seiner feierlichen Eröffnung vor sich hindümpelnden Hafen? „Das ist eher eine außergewöhnliche Aktion“, dämpft der Chef des Hafenbetreibers Eurogate, Emanuel Schiffer, erst einmal im Gespräch mit unserer Zeitung jede Hoffnung auf eine boomende Zukunft. Also bleibt es vorerst weitgehend bei den beiden Liniendiensten, die Deutschlands einzigen tideunabhängigen Tiefwasserhafen einmal pro Woche mit

eher kleineren Schiffen ansteuern. 700000 TEU sollte der Jade-Weser-Port eigentlich im ersten Betriebsjahr umschlagen, tatsächlich sind es dem Vernehmen nach weit unter 100000. Für die 400 Hafentarbeiter ist seit Monaten Kurzarbeit angesagt; sie soll noch bis März 2014 laufen. Was dann kommt, ist völlig ungewiss. „Der Hafen liegt noch meilenweit hinter den Erwartungen zurück“, stöhnt Niedersachsens Wirtschaftsminister Olaf Lies (SPD). „Dass wir

und Niedersachsen sowie der Betreiber auf bessere Zeiten im internationalen Transportgeschäft. „Wir sind nach wie vor zuversichtlich, dass dieser Hafen den Durchbruch schafft“, sagt der Eurogate-Chef. „Mehr Schiffe, mehr Umschlag, mehr Gewerbe – das muss unser Ziel sein“, betont der Wirtschaftsminister. „Daran arbeiten wir hart“, erklären Schiffer und Lies in identischen Worten.

Dabei hatte Anfang des neuen Jahrtausends alles noch viel euphorischer geklungen. Der Jade-Weser-Port sollte sich als gemeinsames Drei-Länder-Projekt von den damals SPD-regierten Ländern Niedersachsen, Bremen und Hamburg ein riesiges Stück vom weltweiten Logistikboom abschneiden. Doch dann folgte ein Problem auf das nächste. Erst stieg Hamburg aus, dann winkten private Investoren ab, die sich am Bau beteiligen sollten. Es folgten praktische und juristische Kämpfe um die richtige Bauweise und die passenden Unternehmen. Bremen und das inzwischen CDU/FDP-gesteuerte Niedersachsen bekamen sich in die Haare, ein parlamentarischer Untersuchungsausschuss in Hannover sorgte für böses Blut. Immer wieder mussten die Verantwortlichen den Eröffnungstermin verschieben; an der nagelneuen Spundwand tauchten Hunderte von Rissen auf.

Die Schäden sind nach Auskunft der JWP-RG und des Wirtschaftsministeriums endlich behoben; jetzt müssen die Beteilig-

ten ihre zahlreichen juristischen Baustellen beseitigen. Eurogate und die JWP-RG beharren sich mit Klagen, Widerklagen und Wider-Widerklagen wegen Hafentariifen und Umschlagsentgelten, wegen Kranbahnlasten, fünf nicht gelieferten Containerbrücken sowie einer verspäteten Kajeübergabe. Immerhin haben sich beide Seiten darauf geeinigt, dass jetzt ein unabhängiger Schlichter versuchen soll, den Streit außergerichtlich beizulegen. „Wir sind auf

„Wir sind zuversichtlich, dass dieser Hafen den Durchbruch schafft.“

Eurogate-Chef Emanuel Schiffer

„Die Vermarktung des Hafens darf nicht im Gerichtssaal stattfinden.“

Wirtschaftsminister Olaf Lies

einem guten Wege“, gibt sich Schiffer überzeugt. „Die Vermarktung des Hafens darf nicht im Gerichtssaal stattfinden“, zeigt auch Aufsichtsratschef Lies Einigungswillen. Allerdings müssten auch noch andere Prozesse beendet werden. So streitet die JWP-RG mit Schlepperfirmen wegen Konzessionsgebühren und mit dem Baukonsortium wegen 14 Millionen Euro Kostensteigerung aufgrund gestiegener Stahlpreise.

Eine Fotostrecke zum Jade-Weser-Port unter www.weser-kurier.de/bremen



Leerfahrt: Die bislang angelandeten Container sind zum Teil unbeladen. FOTO: EUTENEIER



Verwaist: An der hochmodernen Abfertigungsanlage gibt es nur wenig zu tun. FOTO: EUTENEIER

Chronologie des Jade-Weser-Ports

- 6. 11. 2002: Die Regierungschefs von Niedersachsen und Bremen, Sigmar Gabriel und Henning Scherf (beide SPD), vereinbaren die Gründung der JWP-Realisierungsgesellschaft.
- 27. 4. 2007: Auftragsvergabe an den Baukonzern Hochtief.
- 5. 9. 2007: Das Oberlandesgericht Celle gibt einer Klage des unterlegenen Bieters statt und schließt Hochtief vom Vergabeverfahren aus.
- 26. 9. 2007: Auftragsvergabe an die Firma Bunte aus Papenburg, geplante Fertigstellung Sommer 2010.
- 7. 1. 2008: Hamburg steigt aus dem Gemeinschaftsprojekt mit Bremen und Niedersachsen aus.
- 11. 3. 2008: Beginn der Bauarbeiten am Voslapper Groden.
- 7. 7. 2009: Die Arbeiten an der Bahnanbindung zum Jade-Weser-Port beginnen.
- 26. 1. 2010: Bunte reicht Klage ein, weil das Unternehmen die Mehrkosten beim Bau von rund 50 Millionen Euro selbst übernehmen soll.
- 28. 5. 2010: Die Hafeneröffnung wird auf August 2012 verschoben.
- 1. 8. 2011: Beginn des zweigleisigen Ausbaus der Bahnstrecke Oldenburg – Wilhelmshaven.
- 22. 1. 2011: Massive Schäden an der Spundwand werden bekannt.
- 6. 3. 2012: Die ersten Containerbrücken werden geliefert und installiert.
- 5. 5. 2012: Übergabe an den Betreiber Eurogate und Beginn des Probetriebs.
- 3. 8. 2012: Erneute Verschiebung des Eröffnungstermins auf September.
- 21. 9. 2012: Eröffnung des JWP.
- 18. 3. 2013: Eurogate beantragt Kurzarbeit für die meisten der rund 400 Mitarbeiter.
- 1. 7. 2013: Ein neues Vermarktungskonzept soll für Aufschwung im Hafen sorgen.

Konkurrenten des Tiefwasserhafens

Wilhelmshaven (pha). Der Jade-Weser-Port (JWP) ist der einzige deutsche tideunabhängige Tiefwasserhafen. Seine Trumpfkarte, dass er auch von Schiffen mit einem Tiefgang bis zu 18 Meter angelaufen werden kann, sticht noch nicht: Es fehlen einfach die Containerriesen mit solch einem Tiefgang. Selbst das derzeit größte Containerschiff, die „Maersk Mc-Kinney Møller“ wird künftig Bremerhaven ansteuern. Das ist möglich, weil das Schiff nicht mehr seinen maximalen Tiefgang von 16,5 Meter haben wird, sondern bereits in Rotterdam Ladung gelöst hat. Rotterdam oder Antwerpen werden so oder so als erste europäische Häfen angelaufen. Und Ende 2013 soll Maasvlakte 2, der neue Tiefwasserhafen in Rotterdam, in Betrieb gehen. Starke Konkurrenz für den JWP? „Das stimmt, aber Rotterdam oder Antwerpen – einer dieser beiden Westhäfen, wird immer der erste Anlaufhafen in Europa sein, schon für alle Waren, die über die Rheinschiene in den Süden gehen“, hatte Eurogate-Chef Emanuel Schiffer schon vor rund einem Jahr gesagt. Entscheidend ist für Schiffer, welcher zweite Hafen angelaufen wird. Und damit stehe Wilhelmshaven in Konkurrenz zu Bremerhaven, Hamburg oder Göteborg.

ANZEIGE

GRÜNSCHNABEL

DAS GROSSE FAMILIENMAGAZIN FÜR UNSERE REGION

Informationen, Reportagen, Unterhaltung und Service für Eltern und Kinder. Mit monatlichem Veranstaltungskalender für Familien in Bremen und umzu! Jetzt erhältlich am Kiosk, im Pressehaus und in den regionalen Zeitungshäusern des WESER-KURIER.

JETZT AM KIOSK FÜR 2,50 €

WESER KURIER