

Unternehmen entdecken den Jade-Port

HAFEN Ein Jahr vor der Inbetriebnahme inspizieren zwei Minister das Wilhelmshavener Zukunftsprojekt

Die Bauarbeiten sind genau im Zeitplan. Und auch die Kostenplanung für den Tiefwasser-Hafen soll eingehalten werden.

VON MARCO SENG

WILHELMSHAVEN – In genau einem Jahr soll das erste Containerschiff im Jade-Weser-Port (JWP) festmachen. Am Freitag schipperte nur ein kleines Fährschiff, die „MS Mecki“, entlang der 1725 Meter langen Kaje, an Bord Wirtschaftsminister Jörg Bode (FDP), Finanzminister Hartmut Möllring (CDU) sowie weitere Politiker und Wirtschaftswertreter. 80 Millionen Kubikmeter Beton, 80 000 Tonnen Stahl und eine Million Steine für die Dämme sind bereits verbaut.

Rund 1000 Meter der grauen Kaje sind schon mit Pollern und Fendern ausgerüstet, der Sand für die Liegeplätze wird abgesaugt, die ersten Fundamente für die Containerbrücken im Meeresboden verankert. Die vielen Kräne zeigen, dass hier mit Hochdruck gearbeitet wird. Am 5. August 2012 soll der Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven in Betrieb genommen werden.

„Es sieht alles danach aus, dass wir sowohl die Kosten als auch den Zeitplan einhalten“, sagt Bode in einer Fernseh-Schaltung. Nach fast 20 Jahren Planung und zehn Jahre nach Gründung der Realisierungsgesellschaft steht das Milliarden-Projekt am Jadebusen vor der Vollendung. „Es ist heute ein ganz besonderer Tag“, freut sich Möllring. „Genau ein Jahr vor der kompletten Fertigstellung sehen wir einen fast fertigen Hafen.“

Das scheint beim Anblick des riesigen Areals etwas übertrieben. Hinter der Terminalfläche, die gerade betoniert wird, beginnt eine rund 160 Hektar große Sandwüste mit Baggern und Baubuden. Ein blaues Toilettenhäuschen steht einsam vor einem großen Kiesberg. Jan Müller, Geschäftsführer der Logistikzone, gibt sich trotzdem optimistisch, spricht von einer beginnenden „Dynamik in der Vermarktung“. 20 Hektar des Areals seien bereits vergeben, bei weiteren 30 Hektar rechnet man mit Abschlüssen noch in diesem Jahr. Die Unternehmen scheinen den Jade-Weser-Port für sich zu entdecken.

Seit drei Jahren wird der Sand im Hafenbecken aufgespült, über 45 Millionen Kubikmeter bilden bereits den Untergrund für den einzigen deutschen Tiefwasserhafen. Der Bus mit den Ministern und ihrem Tross, der über das Gelände rumpelt, muss plötzlich anhalten, weil Arbeitsmaschinen den Weg versperren. Eine Rohrleitung muss repariert werden. „Das ist jetzt live, da müssen wir uns einen Augenblick gedulden“, erklärt der Chef der JWP-Realisierungsgesellschaft, Axel Kluth,



Die neuen Hafentagelager für das Eurogate Container Terminal in Wilhelmshaven werfen ihre Mützen in die Luft. 55 Umschü-ler wurden freigesprochen. Alle haben einen unbefristeten Ausbildungsvertrag erhalten. BILD: DAVID HECKER

JADE-WESER-PORT EIN JAHR VOR DER INBETRIEBNAHME



Zufriedene Gesichter am Wilhelmshavener Jade-Weser-Port (von links): Hafenchef Axel Kluth, Finanzminister Hartmut Möllring (CDU), Flächenvermarkter Jan Müller und Wirtschaftsminister Jörg Bode (FDP). BILD: TORSTEN VON REHLEN

Verbaut sind für die Dämme 80 000 Kubikmeter Beton, 80 000 Tonnen Stahl und rund eine Million Steine.

Abgeschlossen sind die Betonarbeiten an der Hauptkaje auf einer Gesamtlänge von 1725 Metern.

Engespült wurden in Wilhelmshaven seit dem Frühjahr 2008 insgesamt 45,3 Millionen Kubikmeter Sand.

Fertig ist die Anbindung des Hafens an die DB-Strecke Oldenburg-Wilhelmshaven über ein vier Kilometer langes Gleis.

Verlegt sind im Bereich der 16-gleisigen Vorstellgruppe alle Gleise und 41 Weichen. Im August werden die Signalanlagen gesetzt.

Erschlossen wird derzeit die 160 Hektar große Logistikzone mit 14 Kilometern Schmutz- und Regenwasserkanalrohren.

300 Mitarbeiter haben den Sand rund um die Uhr aufgespült.

Ein Privileg nennt der niedersächsische Finanzminister Hartmut Möllring die Möglichkeit, die Entwicklung und die einzelnen Bauphasen des Projekts miterleben zu dürfen.

Am Freitag wurden 55 von rund 2010 Umschü-tern für die Hafentagelager freigesprochen.

Bei der Aufschüttung sei am Anfang 24 Stunden rund um die Uhr gearbeitet worden.

Langsam ändern sich die Aufgaben: Straßen müssen gebaut, Kanalrohre verlegt, Gas und Strom angeschlossen werden. Das Umspannwerk steht, der ampellose Anschluss an die A 29 ist fertig. Nur beim Bahnanschluss gibt es noch große Probleme. Die Bahn will in den nächsten Tagen mit dem zweigleisigen Ausbau der fehlenden Teilstü-

cke beginnen. „Wir haben seit drei Tagen Baurecht“, freut sich der Konzernbevollmächtigte DB-Region Nord, Ulrich Bischofing.

„Der Countdown läuft“, verkündet Bode als der Sonderzug um 16.11 Uhr vom Bahnhof Sande aus zum Jade-Port losfährt. Auch die Bahn-anbindung soll an diesem Tag besichtigt werden. Den voll-mündigen Ankündigungen folgt zunächst Ermutigung. In der grünen Idylle Fries-

lands lässt nichts an donnernde Güterzüge denken. Kühe und Schafe schauen gelangweilt, Reiter sammeln sich auf einem Hügel. Die Elektrifizierung der Strecke sei nicht vor 2016 abgeschlossen, dämpft Bischofing die Stimmung. Als Grund nennt er den Bahnübergang Alexanderstraße in Oldenburg. Immerhin scheint eine Lösung in Sicht: Ein Bahndamm soll gebaut, die Straße abgesenkt werden. Vom Lärmschutz redet der

Bahn-Bevollmächtigte nicht. Dann verblüfft Bischofing mit der Ankündigung, dass auch die Umfahrung von Sande nicht vor 2015 fertig sein soll. „Darüber müssen wir noch mal reden. Das geht gar nicht“, regt sich Friesland Landrat Sven Ambrosy (SPD) auf. Bischofing stellt später auf Nachfrage klar, dass Ende 2014 oder Anfang 2015 keinen Unterschied mache. Und damit bleibe man im Zeitplan.

Weiter geht die Fahrt mit dem kleinen Sonderzug „Stadt Holzminden“ zum Hafen, vorbei an der Wilhelmshavener Raffinerie und am kilometerlangen Schutzwall für die seltenen Rohrdorneln. An dem sich so viel Streit entzündet hatte.

„Bitte festhalten – das ist das erste Mal, dass jemand die Schienen befährt“, ruft Bauunternehmer Martin Steinbrecher, als der Zug auf dem Hafengelände einfährt. 16 Paar Gleise für die Güterzüge liegen hier sauber aufgereiht nebeneinander. „Warum sind die alle so rostig?“, greift Möllring den Scherz auf. Man brauche hier keine Neuen, erläutert Steinbrecher, der mit einer Arbeitsgemeinschaft die so genannte Vorstellgruppe für die Züge gebaut hat.

„Man muss den ausführenden Firmen hier draußen ein großes Lob aussprechen“, fügt Kluth hinzu. Das hören auch die Politiker gerne, die sich vom Jade-Weser-Port viele Wirtschaftsimpulse und Arbeitsplätze versprechen. Vergessen sind an diesem Tage für kurze Zeit der Ärger mit dem Hafenpartner Bremen, der Streit um den Hafenbetreiber, der Untersuchungsausschuss des Landtags und gestiegene Kosten.