



<http://www.weser-kurier.de/Artikel/Region/Niedersachsen/423661/%22Es-duerfte-nichts-anbrennen%22.html>

Jade-Weser-Port soll in einem Jahr in Betrieb gehen / Chef der Realisierungsgesellschaft: Sehr gut im Zeitplan

- 05.08.2011

"Es dürfte nichts anbrennen"

Heute in einem Jahr soll der Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven eröffnet werden. Über die genauen Baukosten werden Gerichte entscheiden müssen, nachdem die Papenburger Bunte-Gruppe rund 80 Millionen Euro Nachforderungen eingeklagt hat. Die bisherigen Kosten liegen bei 950 Millionen Euro. Eine angedachte zweite Ausbaustufe ist ebenfalls strittig. Bei jetzigem Beginn der Planungen könnte sie frühestens 2020 bis 2022 fertig sein. Martin Wein fragte Axel Kluth, Geschäftsführer der Hafens-Realisierungsgesellschaft, was im kommenden Jahr noch zu tun ist.

Empfehlen

0

Herr Kluth, in einem Jahr soll der Jade-Weser-Port eröffnet werden. Sind Sie aufgeregt?

Axel Kluth: Sicher, zum Schluss kommt etwas Aufregung dazu. Aber noch ist der Termin weit weg - und alles ist letztlich eine Frage guter Planung. Nach menschlichem Ermessen dürfte nichts anbrennen.

Sie haben also gut geplant?

Wir sind sogar sehr gut im Zeitplan. Wir haben ja vor dem festgesetzten Termin die ersten 1000 Meter Kaikante und die Terminalflächen an den Betreiber Eurogate übergeben, damit sie im nächsten Jahr in Betrieb gehen können. Die Kajenkonstruktion ist auf der gesamten Länge von 1750 Metern fertig. Im hinteren Bereich der Logistikzone laufen derzeit noch letzte Aufspülarbeiten. Dort fehlen noch etwa eine Million Kubikmeter Sand. Das wird bis zum Jahresende erledigt. Bis zum Frühjahr wird auch der Schlepperhafen am Nordende fertig sein. Wir sind eigentlich ziemlich durch?

Der Hafengroden ist noch purer Sand?

Wir haben dort begonnen, die ersten Kanäle anzulegen. Demnächst wird mit den Straßenbauarbeiten begonnen. Der erste Ansiedler will im November anfangen, sein Gelände zu bebauen. Bis dahin sollten die Straßen fertig sein.

Warum gehen denn 2012 nur 1000 Meter Kaje in Betrieb?

So einen Hafen von null auf hundert in Betrieb zu nehmen, wäre vermessen. Man hatte ursprünglich drei Bauabschnitte geplant - wir haben sie in zweien zusammengefasst.

In der Politik fordern einige, nun auch die zweite Ausbaustufe zu planen. Macht das Sinn?

Das wäre sicherlich vernünftig, weil in Deutschland die Vorlaufzeiten für derartige Projekte nicht unerheblich sind. Sechs, acht Jahre muss man dafür rechnen, bei größeren Vorhaben vielleicht noch etwas länger. Wenn man jetzt die Planung begänne und vielleicht in sechs bis acht Jahren einen Planfeststellungsbeschluss hätte, dann könnte man entsprechend den wirtschaftlichen Notwendigkeiten über einen Weiterbau entscheiden. Ich erinnere nur an die Konjunkturprogramme der letzten Jahre: Politiker, die fertige geplante Projekte in der Schublade hatten, konnten sie nutzen, die anderen nicht.

Die Vorstellung, 2016 eine Erweiterung zu haben, ist aber unrealistisch?

Der zweite Abschnitt geht im August 2013 in Betrieb. Sie brauchen dann je nach wirtschaftlicher Entwicklung fünf bis sieben Jahre, bis so ein Hafen vollläuft. Dann gibt es sicher noch etwas Puffer. Rechnen Sie acht Jahre Planung und drei bis vier Jahre Bauzeit, dann könnte ein zweiter Hafenteil etwa 2020 bis 2022 in Betrieb gehen.

Bleibt die Realisierungs-GmbH eigentlich bestehen?

Wir sind nach dem Gesellschaftsvertrag für den Bau, aber auch für den Betrieb und die Verwaltung des Hafens zuständig.

Sie könnten also auch diese Planungen übernehmen?

Wir könnten sicher für jeden auf dieser Welt einen Hafen planen. Die Frage ist, ob sich unsere Gesellschafter, die Länder

Niedersachsen (50,1 Prozent) und Bremen (49,9 Prozent), für eine Erweiterung wieder in dieser Konstellation zusammenfinden.

Es gab im Jahr 2008 eine Nachforderung des Baukonsortiums von 80 Millionen Euro. Was ist daraus geworden? Werden Sie Ihren Kostenrahmen halten können?

Wir liegen sehr gut im Budget - auch unter Berücksichtigung von Eventualitäten. Die damals gestellten Fantasieforderungen sind aber sicher nicht zu erfüllen. Berechtigte Forderungen - auch aus der Anfangsverschiebung - werden so möglich verhandelt und erledigt. Wir haben grundsätzlich ein vernünftiges Einvernehmen mit den Baufirmen, manche Punkte müssen aber leider durch Gerichte geklärt werden. Das ist ein lästiger, ärgerlicher Prozess, aber leider nicht zu ändern.

Was glauben Sie, wann es Klarheit darüber geben wird?

Das ist eine gute Frage. Entweder die Parteien können sich nach der Schlussrechnung 2014/15 einigen oder der Fall geht bis zum Bundesgerichtshof. Dann kann es noch länger dauern.

Der Hafen ist das eine - die Logistik dahinter das andere. Wie läuft denn die Vermarktung der Flächen?

Wir dürfen uns dazu nur bedingt öffentlich äußern. Die Firma Nordfrost, das ist ja bereits bekannt, hat einen Vertrag über 40 Hektar Fläche abgeschlossen, auf der ein Kühl- und Frischezentrum entstehen soll. Auch sonst laufen die Vermarktungsgespräche des zuständigen Kollegen der Vermarktungsgesellschaft selbst für mich überraschend erfreulich.

Diese Woche hat der Schienenersatz-

verkehr für den Ausbau der Bahnstrecke begonnen. Nichtsdestotrotz fehlt bislang ein Planfeststellungsbeschluss. Und die Bahn hält eine pünktliche Fertigstellung bei weiteren Verzögerungen für schwer möglich. Sind Sie auf Eventualitäten eingestellt?

Es ist sichergestellt, dass ab 5. August 2012 sämtliche Güter, die Containerzüge, aber auch die Kohle- und Chemiezüge abgefahren werden können - auch während der Bauphasen. Das ist sicherlich nicht ganz optimal, aber es gibt keine Einschränkungen für die Verkehre. Es wird nicht passieren, dass ein Schiff kommt und die Ladung dann nicht umgeschlagen und abgefahren werden kann.

Haben Sie denn schon das erste Schiff?

Eurogate hat Umschlagszahlen zugesichert - ob die schon verbindliche Verträge für die anlaufenden Schiffe haben, weiß ich nicht.