

Von 6000 Jobs ist längst keine Rede mehr

Ein Jahr vorm Start des Jade-Weser-Ports ist unklar: Wo kommen die Schiffe her, wer transportiert die Container?



Baustelle Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven: Mehr als 43 Millionen Kubikmeter Sand wurden aufgespült, Tragbohlen, Ankerpfähle und Flügelwände in den Schlick gerammt.

FOTO: MARTIN WEIN

Mindestens 600.000 Container sollen im ersten Betriebsjahr im Jade-Weser-Port umgeschlagen werden. Das Vorzelgeprojekt der Länder Niedersachsen und Bremen soll 2000 Jobs schaffen und den Nordwesten zum deutschen Einfallstor für den Weltmarkt machen. Das bringt allerdings mehr Verkehr und Lärm bis nach Bremen mit sich. Und Kritiker halten die ursprünglichen Erwartungen für nicht erfüllt.

VON MARTIN WEIN

Wilhelmshaven. In Wilhelmshaven zählt man die Tage: Am 5. August 2012 um 10 Uhr soll nach zehn Jahren Planung, Vergabestreit und Bau der Jade-Weser-Port in Betrieb gehen. Mit dem als „Super-Hafen“ propagierten Investitionsprojekt der Länder Niedersachsen und Bremen, das rund 900 Millionen Euro kostet, will sich die Stadt nach dem Marinehafenbau des 19. und dem Orlaufhafenbau des 20. Jahrhunderts zum dritten Mal neu erfinden. Doch der Terminal kann die gesamte Region auf Dauer verändern. Aus einer logistischen Randlage heraus kann sie sich zu einem Drehkreuz für internationale Containerverkehre entwickeln.

Die Containerschiffe müssen die Wilhelmshavener allerdings erst einmal auf ihren Radarschirm bekommen. Joachim Tjaden, streitbarer Ratscherr der Freien Bürgerliste BASU aus Wilhelmshaven, hegt erhebliche Zweifel, dass dies kurz- bis mittelfristig passiert. Er hält den Containerhafen für ein „reines Prestigeobjekt des Landes Niedersachsen“. Weder bei der Anbindung ans Hinterland, noch bei der Suche nach Investoren sei man professionell oder zielstrebig vorgegangen. Pickwick und womöglich ein fast leerer Hafen seien die Folge. „Natürlich werden dort einige Schiffe anlegen, damit es nicht peinlich aussieht. Aber der große Boom bleibt aus“, sagt Tjaden, der das Projekt seit Jahren kritisch verfolgt.

Tatsächlich hält sich die sichtbare Begeisterung für den neuen Hafen in der Branche bislang in Grenzen. In der 160 Hektar großen Logistikzone hinter den Verlade-Anlagen wurde erst ein Grundstück von 20 Hektar an den Tiefkühl-Logistiker „Nordfrost“ aus Schortens verpachtet, der dort einen Kühl- und Frischwaren-Terminal baut. Von den in der Planungsphase angepeilten 6000 Arbeitsplätzen ist derzeit keine Rede mehr. Die Hafen-Realisierungsgesellschaft spricht von 2000 neuen Stellen. Sicher sind nur jene 235 Hafenlogistiker, die der Hafenbetreiber Eurogate mit einem zweistelligen Millionen-Betrag der Bundesagentur für Arbeit ausgebildet hat. Ursprünglich war von 360 Umschülern die Rede.

Die Reduzierung ist auch eine Reaktion auf gesenkte Umschlagsprognosen infolge der Krise von 2008/2009. Eurogate rechnet im ersten vollen Betriebsjahr 2013 mit einem Umschlagsvolumen von 900.000 20-Fuß-Containern (TEU), sagt Pressesprecherin Corinna Romke. Das ist ein Drittel der vorgehaltenen Umschlagkapazität von 2,7 Millionen TEU. Theoretisch könnten 30 Frachtschiffe der Emma-Maersk-Klasse diese Containermenge an- und abtransportieren, wenn ihre Ladung in Wilhelmshaven jeweils vollständig umgeschlagen würde.

Ob diese Schiffe Norddeutschland zusätzlich anfahren werden oder lediglich von Hamburg oder Bremerhaven umgelenkt werden, ist nicht bekannt. Tatsächlich ist mit einer Ausweitung des Containerverkehrs kurzfristig eher nicht zu rechnen. Die Charterraten für Containerschiffe sind in den vergangenen Monaten massiv gefallen. Der vom Schiffsmakler Harper Petersen & Co in Hamburg mit Schifffahrtsexperten der Jade-Hochschule in Eilsbeth herausgegebene repräsentative HARPEX-Index für Charterraten von Containerschiffen hat sich von 901 Punkten im März auf 448

Punkte Ende Oktober halbiert. Die Eurogate-Sprecherin betont allerdings, anders als 2009 sei der Containerschlag derzeit nicht rückläufig. „Der Umschlag ist da. Ob die Staatsschulden-Krise auf die Konjunktur durchschlägt, können wir natürlich nicht sagen.“ Auch bei günstiger Prognose würden die Umschlagszahlen im Jade-Weser-Port aber erst allmählich steigen, betont sie.

Das bedeutet zumindest vorläufige Entwarnung für alle, die einen Verkehrsrückgang der Region befürchten. Die Straßenverbindung gilt ohnehin selbst Hafen-Kritikern wie Joachim Tjaden als unproblematisch. Das Terminal ist direkt an die Autobahn A 29 angeschlossen, die bislang kaum ausgelastet ist. Das wird sich ändern, wenn bei Vollbetrieb des Hafens jährlich 200.000 Lastwagen zusätzlich nach Wilhelmshaven rollen.

Problem: Nächtlicher Zugverkehr

Eine größere Belastung dürfte die Bahnbindung werden, über die ebenfalls 20 Prozent der umgeschlagenen Container an- und abgefahren werden sollen. Aus taktischen Gründen war die Schienen-Infrastruktur vom Planfeststellungsverfahren für den Hafen abgetrennt worden. Die Folge sind nun verschiedene Einzelprojekte mit teils ungewisser zeitlicher Perspektive. Zwar wird die Trasse zwischen Rastede und dem Hafen derzeit mit Bundesmitteln zweigleisig ausgebaut. Wenn im Vollbetrieb 130 Züge täglich auf der Strecke fahren werden, müssen sich insbesondere die Anwohner auf erhebliche Einschränkungen einstellen. Zum Problem dürften vor allem die 46 schweren Container- und die 18 Kohlezüge werden, die vor allem nachts fahren sollen. „Mit ihrer Länge von 600 bis 700 Metern werden sie zum Beispiel in der Gemeinde Sande oder Jaderberg bei Tempo 30 zu minutenlangen Schließzeiten der Schranken führen“,

glaubt Tjaden. Erschütterungen und Lärmpegel für direkt angrenzende Wohnhäuser seien ebenfalls nicht zu vermeiden. Deshalb soll im Frühjahr mit der Planfeststellung für eine Umfahrung Sandes begonnen werden. Bis diese rund fünf Kilometer lange Neubaustrecke fertig ist, werden nach Schätzungen von Bahnexperten mindestens fünf Jahre ins Land gehen.

Ähnliche Probleme erwachsen Teilen der Stadt Oldenburg und bis in die sogenannte Oldenburger Kurve nördlich des Bremer Hauptbahnhofs. Dort werden schon heute die Lärmgrenzwerte von 59 Dezibel tagsüber und 49 Dezibel nachts deutlich überschritten – mit bis zu 80 Dezibel. Da es sich jedoch um Bestandsstrecken handelt, besteht gesetzlich kein Anspruch auf Lärmschutz. Wenn der Eisenbahnknoten Bremen bis 2015 vor allem infolge des Jade-Weser-Ports tatsächlich mit 260 Zügen ein Drittel mehr abfertigen sollte als heute, wird die Belastung noch deutlich zunehmen.

Am wenigsten Einfluss wird der Hafen auf die direkt benachbarten Wilhelmshavener Stadtteile Voslap und Federwardergroden haben. „Er liegt rund 1000 Meter von den Häusern weg – da sind Lärm und nächtliche Beleuchtung nicht so dramatisch“, glaubt Tjaden. Eher betroffen ist das nach EU-Recht geschützte direkt angrenzende Vogelschutzgebiet im Voslapper Groden mit seinen seltenen Brutvogelarten. Es wird durch eine Lärmschutzwand abgeschirmt. Nach den Plänen des Landes soll es Industrieansiedlungen weichen. Es werde nach möglichen Ausgleichsflächen intensiv gefahndet, sagt Jürgen Janßen von der Wilhelmshavener Wirtschaftsförderung. Unmittelbare Gefahr für Rohrdornmel, Blaukehlchen und Co. besteht aber nicht. Zur Aufhebung des Vogelschutzgebiets müsste der Nachweis erbracht werden, dass eine Industrieansiedlung auf anderen Flächen unmöglich ist.

Zum Erfolg verdammt

Martin Wein
über den Jade-Weser-Port

Bald könnten Containerschiffe durch die Weltmeere pflügen, die nicht mehr in die Elbe passen und die auch in Bremerhaven kaum noch wenden können. Die Mega-Pötte würden Rotterdam ansteuern. Der Export-Weltmeister Deutschland würde Hafen-Provinz der Holländer.

Diese Schreckensvision hat Norddeutschlands Hafengewirtschaft um die Jahrtausendwende kräftig lanciert und im Gegenzug mit reichlich Arbeitsplätzen gesockelt. Die Politik in Niedersachsen und Bremen war alarmiert. Sie investierte wie noch nie: Rund eine Milliarde Euro setzen die beiden finanzschwachen Länder im wahren Wortsinn vor Wilhelmshaven in den Sand – für den künstlich aufgespülten Jade-Weser-Port. Der Ausbau der Schienenanbindung bis Bremen kann zusätzlich 550 Millionen Euro kosten. Das ist so viel Geld, dass die Politik es über viele Jahre schön in verdauliche Häppchen teilt – auf Kosten der geplagten Anwohner. Eines steht jedenfalls fest: Es wird richtig teuer

für den Steuerzahler, und er allein trägt das Risiko. Nur knapp zehn Prozent der Hafenbaukosten werden privat finanziert.

Niedersachsen und Bremen sind damit zum Erfolg verdammt. Der aber ist keineswegs garantiert. Noch gibt es die fraglichen Riesenschiffe gar nicht. Ob sie mittelfristig gebaut werden, ist angesichts der neuerlichen weltweiten Krisensymptome fraglich. Deshalb scheinen es weder der künftige Hafenbetreiber Eurogate noch die großen Spediteure und Reedereien mit dem Jade-Weser-Port besonders eilig zu haben. Die Logistik-Fläche ist immer noch weitgehend Brachland. Es gibt vertragliche Zusagen zur Umschlagsmenge. Doch klar ist auch: Wenn der Containerumschlag nicht insgesamt steigt, teilen sich bald mehr Häfen denselben Kuchen.

Das sieht man auch in Hamburg, das sich frühzeitig aus dem Riesen-Projekt zurückzog. Bremerhaven könnte dafür büßen müssen. Wenn Niedersachsens Grüne jetzt lauthals fordern, der zweite Bauabschnitt solle schnell geplant und voll privat finanziert werden, ist das so blauäugig, dass es wehtut. Schon die jetzigen 1750 Meter Kaikante hätte die Privatwirtschaft aus Eigenmitteln nie gebaut.
niedersachsen@weser-kurier.de

Ankündigung/Aufmacher Seite 1:

Droht neuem Hafen die Flaute?

Wilhelmshaven. Am 5. August 2012 soll der Jade-Weser-Port offiziell in Betrieb gehen – nach zehn Jahren Planung, Vergabestreit und rund 900 Millionen Euro Kosten. Kritiker bezeichnen den neuen Containerhafen als ein „reines Prestigeprojekt des Landes Niedersachsen“. Tatsächlich hält sich die sichtbare Begeisterung für den Hafen bislang sehr in Grenzen. In der 160 Hektar großen Logistikzone hinter den Verlade-Anlagen wurde erst ein 20 Hektar großes Grundstück verpachtet. Der Tiefkühl-Logistiker „Nordfrost“ aus Schortens baut dort ein Kühl- und Frischwaren-Terminal. Von den einst angepriesenen 6000 Arbeitsplätzen ist derzeit keine Rede mehr, die Jade-Weser-Port-Realisierungsgesellschaft spricht von 2000 neuen Stellen. Sicher sind nur jene 235 Hafenlogistiker, die der Hafenbetreiber Eurogate mit einem zweistelligen Millionenbetrag der Bundesagentur für Arbeit ausgebildet hat. Ursprünglich war von 360 Umschülern die Rede. Die Reduzierung ist auch eine Reaktion auf gesenkte Umschlagsprognosen. Eurogate rechnet im ersten vollen Betriebsjahr 2013 mit einem Umschlagsvolumen von 900000 20-Fuß-Containern (TEU), sagt Pressesprecherin Corinna Romke. Das ist ein Drittel der vorgehaltenen Umschlagkapazität. **Kommentar Seite 2-Bericht Seite 15**