

Jade-Weser-Port Verspätet ins tiefe Wasser

01.08.2012 · In Wilhelmshaven soll mitten in der Konjunkturflaute Deutschlands erster Tiefwasserhafen an den Start gehen. Das Großprojekt wird von Streit und Pannen überschattet.

Von Christian Müßgens

[Artikel](#) [Bilder \(2\)](#) [Lesermeinungen \(4\)](#)



© Lisowski, Philip Neue Konkurrenz für den Hamburger Hafen: Der Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven

Abwärts rasseln die leeren Container, hohl donnern sie auf den Beton. Die Kranführer lassen ihre Kabinen vorschnellen, sechzig Meter unter ihren Schuhsohlen glitzert das Wasser der Nordsee. Am Horizont, auf der anderen Seite der Wesermündung, recken die Containerbrücken von Bremerhaven ihre Arme in den Nachmittagshimmel. Aus den Funkgeräten krächzen die Stimmen der Schichtführer. Sie machen Druck: Das muss schneller gehen. Am Boden rollen Stahlmonster auf Stelzenbeinen heran und wuchten neue, leere Boxen unter die Greifarme der Riesenkräne. So geht das schon seit sieben Wochen, jeden Tag fahren die Arbeiter acht Stunden lang in zwei Schichten leere Kisten hin und her.

Eurogate probt den Ernstfall. In Wilhelmshaven, wo in wenigen Wochen Deutschlands erster Tiefwasserhafen Jade-Weser-Port an den Start gehen soll, schult der Hafenbetrieb seit Mitte Juni sein Personal und testet die Containerbrücken. Es sind die weltweit größten ihrer Art. Acht davon hat Eurogate in China gekauft, jede wiegt so viel wie drei Airbus-Flugzeuge vom Typ A380. Diese Ungetüme sollen von September an die größten Pötte der Welt beladen.

Knapp zwei Monate Verspätung

Wie viel Platz man braucht, um mit solchen Giganten zu trainieren, war bis zuletzt einer der größten Streitpunkte zwischen Eurogate und der Realisierungsgesellschaft (Rege) der beteiligten Bundesländer Niedersachsen und Bremen. Weil die Baufirmen zunächst Hunderte Risse in der Kaimauer reparieren mussten, hatte Eurogate lange Zeit nur einen Teil der Fläche zum Üben. Erst in der vergangenen Woche kam die vermeintliche Erfolgsmeldung der Rege: Die Baumängel seien behoben. Eurogate stünden ab sofort volle 1.000 Meter zur Verfügung. Das entspreche aber nicht den Tatsachen, heißt es jetzt im Umfeld des Terminal-Betreibers. Der letzte Bauabschnitt sei bis heute nicht übergeben worden. Über die Kommunikation des Partners zuckt man bei Eurogate nur die Achseln.

Diese Episode ist symptomatisch für das Megaprojekt. Seit Beginn der Bauarbeiten wird das knapp eine Milliarde Euro teure Vorhaben von Pannen und Konflikten überschattet. Eigentlich sollten schon von der kommenden Woche an die ersten Schiffe anlegen. Doch dieser Termin ist längst hinfällig. Der jetzt angepeilte Start Ende September bedeutet eine Verspätung von knapp zwei Monaten.



© Lisowski, Philip

Wird zu Trainingszwecken entladen: Das Schiff „Northern Vitality“

Für Eurogate ist das bitter. Die Tochtergesellschaft der einstigen Bremer Lagerhaus Gesellschaft (heute BLG Logistics Group) und des Hamburger Konzerns Eurokai wirbt momentan um Reeder, die den neuen Hafen in ihre Liniendienste aufnehmen. Mitten in einer Konjunkturlaute und einer Schifffahrtskrise ist das ohnehin schon schwer genug. Die Verzögerung wirft nun zusätzlich noch ein schlechtes Licht auf den neuen Terminal.

Die Erwartungen sind entsprechend niedrig. Eurogate hat sich öffentlich zum Ziel gesetzt, im ersten Jahr rund 700.000 Standardcontainer (TEU) in Wilhelmshaven umzuschlagen. Das entspricht grob einem Zehntel der Menge, die in Hamburg und Bremerhaven 2011 jeweils über die Kaimauern ging. Gegenüber der Rege hat Eurogate sich sogar auf noch weniger Umschlagsmengen verpflichtet.

Nach Informationen dieser Zeitung sehen die Verträge im ersten vollständigen Betriebsjahr nur einen Mindestumschlag von ungefähr 500.000 TEU vor. Etwa 90 Prozent davon soll die Reederei Maersk beisteuern. Sie ist über die Tochtergesellschaft APM Terminals mit einem Anteil von 30 Prozent an der neuen Anlage beteiligt. Wenn die Brücken des Jade-Weser-Ports in einigen Jahren voll ausgelastet sind, sollen sie 2,7 Millionen TEU im Jahr auf- und abladen können. Wann es laut Betriebsplan soweit sein soll, ist nicht bekannt.

Es geht erstmal um den Achtungserfolg

Für die ersten sieben Jahre sind steigende Mindestumschlagsmengen vereinbart. Bleibt Eurogate dahinter zurück, werden Strafzahlungen fällig. Auf diese Weise haben die Länder, die das Projekt mit rund 600 Millionen Euro maßgeblich finanzieren, sich für den Fall abgesichert, dass der Hafen langsamer anläuft als erwartet. Zumindest im ersten Jahr wird es angesichts der niedrigen Zielvereinbarung und der Mengengarantie von Maersk wohl nicht so weit kommen. Für Eurogate geht es 2013 vor allem um einen Achtungserfolg: Will der Betrieb nicht hinter dem selbstgesteckten Ziel von 700.000 TEU zurückbleiben, muss er weitere Kunden heranschaffen.

Diese sind aber bisher nicht in Sicht. Die Reederei MSC, Nummer zwei auf dem Weltmarkt, soll kein Interesse haben. Deutschlands größte Linienreederei Hapag-Lloyd sagt, es gebe keine Pläne, den Hafen anzulaufen. Über den Wettbewerber Hamburg Süd heißt es zwar, er sei interessiert, Gleiches gilt angeblich für die chinesischen Reedereien Cosco und China Shipping. Offiziell bestätigt das aber niemand. Zwei Zubringerdienste - Teamlines und Unifeeder - hat Eurogate schon gewonnen. Gemeinsam mit den sogenannten Feeder-Schiffen von Maersk werden die Frachter dieser beiden Firmen rund 95 Prozent aller Boxen übernehmen, die von Wilhelmshaven aus mit dem Schiff weiterreisen sollen.

Weitere Artikel

- [Krise der Schifffahrt trifft Anleger mit Wucht](#)
- [Krise einmal umgekehrt](#)

Im Jade-Weser-Port werden diese Zubringerdienste einen Großteil des Geschäfts ausmachen. Während in Hamburg die meisten Container auf Lastwagen und Eisenbahnen ins Hinterland rollen, kommen nach den Plänen von Eurogate in Wilhelmshaven 70 Prozent aller Stahlkisten auf kleinere Schiffe und werden über das Wasser weitertransportiert. Das deckt sich mit den Plänen von Maersk: Der Marktführer will den Jade-Weser-Port als zusätzlichen Halt in einem oder zwei seiner Fernostdienste aufnehmen. Die Riesenschiffe des Konzerns werden also jenen Teil ihrer Ladung dort abladen, der für den Weitertransport per Schiff bestimmt ist. Erst danach sollen die Pötte nach Bremerhaven und Hamburg weiterfahren.

Dass der Schwerpunkt in Wilhelmshaven auf der Feeder-Fracht liegen wird, erklärt sich aber auch mit der schwachen Anbindung an das bestehende Straßen- und Schienennetz. Hier liegt der Vorteil von Häfen wie Hamburg, die über Jahrzehnte in ihre Schnittstellen zum Hinterland investiert haben. Die etablierten Standorte rüsten sich nun für verschärften Wettbewerb. Hamburgs größter Hafenbetrieb HHLA trimmt seinen Containerterminal Altenwerder auf Effizienz, in Rotterdam entsteht der Terminal Maasvlakte 2, mit dem sich die Kapazität des Standortes verdreifachen soll.

Gleichzeitig kühlt sich die Konjunktur ab, an den Häfen entstehen Überkapazitäten. Ob der Jade-Weser-Port ein Erfolg wird, hängt davon ab, wie schnell die Riesenschiffe der nächsten Generation auf den Markt kommen. Sie lassen sich in Hamburg und Bremerhaven nur noch mit Mühe abfertigen. Je größer die Pötte werden, umso eher erfüllen sich die Hoffnungen in Wilhelmshaven. Ein Selbstläufer ist dieses pannenreiche Infrastrukturprojekt allerdings nicht.