

JADE-WESER-PORT: HEUTE GEHT DER TIEFWASSERHAFEN FÜR CONTAINERRIESEN DER ZUKUNFT IN BETRIEB

Eine Geschichte voller Widrigkeiten

Einen Hafen bauen – für den Wasserbauingenieur Axel Kluth ist der Bau des Jade-Weser-Ports so etwas wie die Krönung seiner Laufbahn. Wann wird in Deutschland, ja in ganz Europa, schon mal ein komplett neuer Hafen gebaut? Kleiner Wermutstropfen des Projekts: Als Axel Kluth antrat, war am Jadebusen einiges schon im Wortsinn in den Sand gesetzt worden.

VON ANNEMARIE STRUSS-V. POELLNITZ

Axel Kluth sitzt da, zurückgelehnt, mit verschränkten Armen, und demonstriert Gelassenheit: Schlosssprengungen? Ja, hat es gegeben, auch ein paar mehr. Haben wir aber im Griff. Wird alles repariert und hält dann mindestens hundert Jahre. Und was ist mit dem abgeplatzten Beton an der Wand der Entlastungskammer? Ach, sagt der Ingenieur, kann vorkommen. Soll natürlich nicht, wird aber repariert. Wie gesagt: alles im Griff. Er lächelt gewinnend, zwinkert bei heiklen Botschaften gern verschwörerisch mit dem rechten Auge, verlinert so bodenständig – und man möchte glauben: Ja, der kriegt das hin, dieses Jahrhundertprojekt, dem Ingenieur ist nichts zu schwer.

Schließlich hat er es auch schon mit der Deutschen Bahn aufgenommen, beim Bau des neuen Hauptbahnhofs in Berlin, und wer den Laden kennt, weiß, was das bedeutet. Ein großes Foto dieser auch nicht gerade konfliktfreien Großbaustelle hängt neben seinem Schreibtisch im Büro an der Kutterstraße 3 in Wilhelmshaven, eine eher bescheidene Residenz mit dem Charme einer Baubude.

Wie ist er da nur gelandet? Eigentlich zog es ihn nach der Schule zur Luftwaffe, das zerschlug sich aber. Was ihn sonst noch interessierte, war Technik und Rudern. Kluth, Jahrgang 1951, fuhr von 1973 bis 1978 im Achter der deutschen Ruder-Nationalmannschaft mit. Also studierte er „Konstruktiver Wasserbau“. Er arbeitete für verschiedene Baufirmen in Berlin, Nürnberg und München, wo er seine französische Frau kennenlernte. Beim österreichischen Baukonzern Strabag übernahm er schließlich die Verantwortung für den gesamten Hoch- und Ingenieurbau in den neuen Bundesländern, einschließlich Hauptbahnhof.

Wilhelmshaven mit V

Nächste Station war Duisburg. Als ihn da eine Personalberaterin aufspürte und ihm den Posten in Wilhelmshaven anbot, wusste er zwar, „dass es Wilhelmshaven gibt, und das man das mit V schreibt“, viel mehr auch nicht. „Aber“, sagt er, „einen Hafen zu bauen, das ist für einen Wasserbauingenieur eine Chance, die man ergreifen muss.“ Am 1. August 2008 fing er an, stellte sich den Mitarbeitern als „der Neue“ vor, als neutrale Person, die von außen kommt, die einen Strich unter das ganze frühere Debakel ziehen und Teamgeist fördern will. Neubeginn, jetzt wird alles anders, und zwar besser. Dem Ingenieur ist nichts zu schwer.

Eins muss man ihm lassen: Er hat erstmal Ruhe in die Baustelle gebracht. Es ging wirklich los und gut voran, bis dann 2009 die große Flaute kam, und Hafenbetreiber

Eurogate und dessen Partner, die dänische Reederei Maersk, den Start des Hafens um zwei Jahre verschieben wollten. Für Kluth bedeutete das den Ausfall von Gebühren, die fest einkalkuliert waren. Aber ein Hafen ohne Schiffe machte natürlich auch keinen Sinn. Ein zähes Ringen zwischen dem Berliner Dickschädel Kluth und dem norddeutschen Sturkopf Emanuel Schiffer von Eurogate begann, unter reger Anteilnahme der Politik in Niedersachsen und Bremen sowie der Anreise von Maersk-Großkopften. Am Ende einigte man sich auf neun Monate Verschiebung.

Alles schien gut, der Eröffnungstermin 5. August 2012 stand – bis zum ersten Mal das hässliche Wort Schlosssprengung fiel: Löcher in der Spundwand. Aus drei wurden 30, schließlich weit über 300. Aber auch hier hatte Axel Kluth stets alles im Griff. Jedenfalls sagte er das den verantwortlichen Politikern. Das kam bei einigen nicht so gut an. Er nehme es mit seiner Informationspflicht nicht so genau, „ein bisschen mehr Kooperation könnte man sich schon vorstellen“, heißt es aus Aufsichtsratskreisen. Kluth sieht das anders: „Wie weit geht Transparenz, und was liegt im Verantwortungsbereich des Geschäftsführers?“, fragt er rhetorisch. Die Presse müsse man schon mal gar nicht über jeden abgeplatzten Betonkrümel informieren. Diese Haltung: Das ist meine Baustelle, haltet euch raus! – die nehmen ihm manche übel. Er sei zu sehr Ingenieur, ohne Gespür für brisante politische Situationen.

Andere sehen darin gerade einen Vorteil: Kluth komme aus der Baubranche, er kenne das Spiel von der anderen Seite, der Seite der Auftragnehmer. Er soll der Bunte-Gruppe seit Februar, seit die ersten Löcher in der Spundwand auftauchten, kein Geld mehr überwiesen haben. „Ich verwalte hier Steuergelder“, sagt Axel Kluth. „Ich habe keine Schlosssprengungen bestellt, sondern eine funktionierende Kaimauer.“

Kluths Vertrag läuft im nächsten Sommer aus, dann ist er 62. Aber möglicherweise will er es noch mal wissen. Er gehe davon aus, dass aus der Realisierungsgesellschaft eine Hafen-Managementgesellschaft werde, wie immer die dann heißt, sagt er. Er sagt nicht, der Hafenmanager soll Axel Kluth heißen. Aber er hat sich schon in großen Häfen wie Rotterdam umgesehen, sich bekannt gemacht, sagt ein Bremer. Begeistert klingt das nicht.

Kluth will auch weiter bauen, wenigstens Pläne machen für die zweite Ausbaustufe des Hafens. Doch dafür müsste wohl erstmal sein Vertrag verlängert werden? „Ich bin da völlig entspannt“, sagt er und verschränkt die Arme.

➔ Mehr zum Jade-Weser-Port finden Sie unter www.weser-kurier.de/region



Zur Person
Axel Kluth, geboren 1951 in Berlin, ist Wasserbauingenieur und seit August 2008 Geschäftsführer der Jade-Weser-Port-Realisierungsgesellschaft. Er ist verheiratet und hat zwei Kinder.

„In der obersten Liga“

VON PETER MLODOCH

Wilhelmshaven-Hannover. Die „Laguna“ macht heute den feierlichen Anfang. Dann folgen „Esther Schulte“, „Chastine“, „Thekla Schulte“, „Sana“ und „Ocean Promise“. Über 30 Schiffsankünfte hat die Reederei Maersk für dieses Jahr im neuen Jade-Weser-Port schon angemeldet; die riesigen Containerbrücken müssen selbst Heiligabend am ersten Weihnachtstag ihre Kräne bewegen.

„Das ist ein sehr voller Terminkalender“, jubelt Jörg Bode, Niedersachsens Wirtschaftsminister und Aufsichtsratschef der Jade-Weser-Port-Realisierungsgesellschaft (JWP-RG). „Niedersachsen ist damit in der obersten Liga der Containerschiffahrt angekommen.“ Der neue Tiefwasserhafen sei nicht nur eine wichtige „Initialzündung“ für die strukturschwache Region Wilhelmshaven, sondern ein immenser Wirtschaftsfaktor für das ganze Land. Bode spricht von vielen Tausend neuen Arbeitsplätzen, von Hafengebühren, von Gewerbesteuererträgen. Jetzt gelte es, die Rendite für die von den Ländern Niedersachsen und Bremen investierten 650 Millionen Euro Steuergelder zu kassieren.

Erleichterung und Hoffnung klingt da durch, vielleicht auch ein wenig Beschwörung. Bis zuletzt nämlich hat das Projekt meist für negative Schlagzeilen gesorgt. Die Planungs- und Bauphase war geprägt von persönlichen Feindschaften, politischen Animositäten, juristischen Scharmützeln sowie ethischen Pannen und Schäden.

Gestartet war die Vision vom ersten und einzigen deutschen Tiefwasserhafen für die Container-Riesen der nächsten Generation als gemeinsames Projekt der Bundesländer Niedersachsen, Bremen und Hamburg. Doch die Hamburger stiegen schnell aus, zu groß war dort die Angst vor der Kon-

kurrenz für den eigenen Hafen. Die Zweier-Partnerschaft entpuppte sich aber auch nicht gerade als Harmonieveranstaltung. Die Niedersachsen fühlten sich von den Bremern über den Tisch gezogen, weil Letztere nur 20 Prozent der Baukosten aufbringen, aber die Hälfte der Stimmrechte erhalten sollten. Die Hansestädter steuerten ihr Know-how im Hafenaufbau bei, wollten später nicht einsehen, dass ihr bewährter Vertragspartner, der Konzern Hochtief, bei der Ausschreibung gegen das mittelständische Unternehmen Bunte aus Papenburg den Kürzeren zog.

Misstrauen, Verdächtigungen, Strafanzeigen, Gerichtsverfahren, ein parlamentarischer Untersuchungsausschuss und natürlich Verzögerungen des Projekts selbst waren die unschönen Folgen des Kleinkriegs. Das vergiftete Klima übertrug sich auch auf das Verhältnis zwischen der JWP-RG und dem Hafenbetreiber Eurogate aus Bremen. Ausgeräumt sind die Probleme keineswegs. Gestiegene Stahlpreise und die Risse in der Spundwand führen einige der Kontrahenten direkt oder indirekt auf den Hickhack beim Hafenaufbau zurück.

Auf dem Festakt heute an der Kaje soll das alles – zumindest offiziell – keine Rolle spielen. Der Blick der 1000 geladenen Gäste ist nach vorne gerichtet, auf das wirtschaftliche Gelingen des Jade-Weser-Ports. Die Feierlaune stimmt da vielleicht auch die Streithähne milder. JWP-RG und Eurogate, so ist jedenfalls zu hören, wollen es bei Hafenaufbau- und -gebühren noch einmal mit einer gütlichen Einigung probieren. Hilfreich ist dabei offensichtlich auch der Havarist „Flaminia“, der seit knapp zwei Wochen im JWP liegt. Denn die JWP-RG und Eurogate verdienen mit dem Löschen des Schrottschiffs richtig viel Geld. Die Rede ist von einem sechsstelligen Betrag pro Woche Liegezeit.



Ein Bild aus dem Familienalbum: Vor dem Bau des Jade-Weser-Ports war der Wilhelmshavener Geniesstrand ein beliebter Badestrand. FOTO: FR



Im März 2006 gab es den Hafen nur als Computer-Simulation. Bis er Realität wurde, musste noch viel Sand aufgespült und viel Streit geschlichtet werden. FOTO: FR



Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven: Die ersten vier Containerbrücken treffen an Bord der Zhenhua 23 ein. FOTO: KARSTEN KLAMA



Tag der offenen Tür beim Jade-Weser-Port. Auf dem Eurogate Container Terminal stehen schon die 82 Meter hohen Containerbrücken. FOTO: MARTIN WEIN

ZITATE ZUM JWP

„Wir dürfen nicht länger durch die Niedersachsen- oder Bremen-Brille schauen.“
Bremens Wirtschaftsminister
Josef Hattig (CDU) im August 1999

„Niedersachsen und Bremen sind entschlossen, einen Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven zu bauen. Hamburg darf sich dem nicht verschließen, sondern muss seinen Einfluss wahren.“
Hamburgs Bürgermeister
Ortwin Runde (SPD) im September 2001

„Im Falle eines Tiefwasserhafens kommt für uns nur der Standort Cuxhaven in Frage.“
Programm der CDU für die
Bürgerschaftswahl in Hamburg 2001

„Hamburg hat mit seiner zögerliche Haltung die letzte Chance für eine exklusive Drei-Länder-Lösung vertan.“
Niedersachsens Wirtschaftsministerin
Susanne Knorre (parteilos) im Mai 2002

„Der Jade-Weser-Port wird kommen, das werden auch die berühmtesten Rohrdomeln nicht aufhalten können.“
Wilhelmshavens Oberbürgermeister
Eberhard Menzel (SPD) im Dezember 2005

„Wir halten die Inbetriebnahme 2010 für realistisch.“
Niedersachsens Ministerpräsident
Christian Wulff im Januar 2007

„Das ist ein Riesendurchbruch für die Realisierung des Hafens.“
Niedersachsens Wirtschaftsminister
Walter Hirche (FDP) im März 2007 bei der
Planfeststellungsbeschluss-Übergabe

„Wir respektieren das Urteil.“
Regierungschef Wulff im September 2007,
nachdem das OLG Celle den Zuschlag für
das Projekt der Firma Bunte zusprach und
das Angebot von Hochtief ausschloss

„Das ist ärgerlich, aber keine Katastrophe.“
Axel Kluth, Chef der JWP-Realisierungsgesellschaft, im Dezember 2011, nachdem
34 Löcher in der Kaje entdeckt wurden

„Der Eröffnungstermin gerät nicht in Gefahr.“
Susanne Thomas, Sprecherin der Realisierungsgesellschaft, Ende Januar 2012,
nachdem 13 neue Löcher entdeckt wurden

„Unrealistisch“
Der künftige Hafenbetreiber Eurogate
im April 2012 über den Zeitplan
zur Sanierung der Schäden

Mehr Fracht und mehr Verkehr

VON MARTIN WEIN

Wilhelmshaven. Anders als die traditionsreichen Häfen Hamburg und Bremen/Bremerhaven, in denen ein Großteil der Waren auch ausgepackt, konfektioniert oder weiterverarbeitet wird, ist der Jade-Weser-Port vor allem als Drehkreuz für Verkehre in die sogenannte Nord-Range gedacht – nach Skandinavien und ins Baltikum. 60 bis 70 Prozent des im ersten Jahr von der dänischen Großreederei Maersk garantierten Umschlags von 500 000 Containern sollen in Wilhelmshaven von den großen Überseecontainern ungeöffnet auf kleinere Feeder-Schiffe verladen werden.

20 Prozent der Ladung sollen von schätzungsweise 1000 Lkw täglich über die bis in den Terminal verlängerte, bislang kaum frequentierte Autobahn 29 vor allem ins Rhein-Ruhr-Gebiet transportiert werden. Für die Anbindung an den Großraum Hamburg wünschen sich Verkehrsplaner dringend die projektierte Verlängerung der Küstenautobahn A20 von Bad Segeberg über Stade und Varel bis zum Anschluss an die A28 bei Westerstedde. Ministerpräsident David McAllister hatte Anfang des Jahres auf niedersächsischem Boden einen Baubeginn für Ende 2013 in Aussicht gestellt.

Weitere 20 Prozent der Fracht sollen im neuen Hafenbahnhof im Güterverkehrszentrum auf Züge geladen werden. 13 Güterzüge mit einer Länge von bis zu 800 Metern können dort gleichzeitig zusammengestellt werden. Die bislang nur eingleisige Bahnstrecke nach Oldenburg wird für den Abtransport bis zum Jahresende für rund 150 Millionen Euro zweigleisig ausgebaut. Die Bewohner der Region nehmen hierfür seit gut einem Jahr die fast vollständige Sperrung der Bahnstrecke für den Personenverkehr in Kauf. Die Nordwestbahn organisierte den umfangreichsten Schienenersatzverkehr in der deutschen Nachkriegsgeschichte. Auch nach Ende der Baumaßnahmen können vorerst aber nur Dieselloks die Strecke befahren. Bis auf den 60 Kilometer Fahrdrat hängen wird, dürfte es mindestens bis 2018 dauern. Da der zunehmende Bahnverkehr die Anwohner der Strecke mit bis zu 60 Zügen täglich stark belasten wird, sind in den kommenden Jahren zudem umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen und eine neue Gleisumfahrung der Gemeinde Sande vorgesehen.