

**COPYRIGHT**

**Dieses Manuskript ist urheberrechtlich geschützt. Es darf ohne Genehmigung nicht verwertet werden. Insbesondere darf es nicht ganz oder teilweise oder in Auszügen abgeschrieben oder in sonstiger Weise vervielfältigt werden. Für Rundfunkzwecke darf das Manuskript nur mit Genehmigung von Deutschlandradio Kultur benutzt werden.**

**Deutschlandradio Kultur  
Länderreport**

**Täglich grüßt das Großprojekt...**

...der Jade-Weser Port in Wilhelmshaven.

Autorin      Christina Selzer  
Redaktion    Julius Stucke

Länge        19'38''  
Sendung     17.07.12 – 13.07 Uhr

Es ist eines der ganz großen Bauprojekte in Deutschland derzeit. Ein Prestigeprojekt der Länder Bremen und Niedersachsen. Containerschiffe aus aller Welt sollen den Tiefseehafen Jade-Weser Port anlaufen können, unabhängig von Ebbe und Flut, um hier ihre Ladung zu löschen. Das Projekt wird sorgenvoll betrachtet von allen, die spätestens seit der Elbphilharmonie und dem neuen Hauptstadtflughafen das Wort Großprojekt gleichsetzen mit Pleiten, Pannen, Mehrkosten und Verzögerungen. Im August sollte es losgehen aber, Sie ahnen es, der Termin wurde verschoben...

## **MANUSKRIPT BEITRAG**

Schon aus der Ferne sind sie zu sehen: Am tiefdunklen Wasser der Jadebucht stehen vier gigantische Containerbrücken. Über 125 Meter ragen die rotblauen Stahlriesen in die Höhe. Ihre Arme reichen 70 Meter weit. Eindrucksvoll. Am Jadeweserport in Wilhelmshaven soll alles kolossal werden.

Dort, wo noch kräftig gebaut und gebaggert wird, sollen einmal die größten Schiffe der Welt anlegen - unabhängig von Ebbe und Flut. Die Eröffnungsfeier war für Anfang August geplant. Doch Anfang Juni zogen die Ministerpräsidenten von Niedersachsen und Bremen die Notbremse. David McAllister reiste dafür extra nach Bremen.

*Es ist unser gemeinsames Projekt, wir wollen den gemeinsamen Erfolg. Und deshalb war es auch eine kluge politische Entscheidung, den Eröffnungstermin am 5. August so zu schieben, dass wir rechtzeitig Ende September Ihnen mitteilen, wann es dann soweit sein wird.*

Im Klartext: Zwei Monate Verzögerung. Mindestens. Ein konkretes Datum für die Eröffnung will der CDU-Politiker lieber nicht nennen. Zu schwerwiegend scheinen die Bauschäden am lang angekündigten Milliardenprojekt zu sein, das die beiden benachbarten Länder Niedersachsen und Bremen gemeinsam stemmen wollen. Zu lange hatten die Politiker die Probleme heruntergespielt. Bereits im vergangenen Herbst entdeckten Taucher 50 sogenannte Schlosssprengungen. Risse in der 1700 Meter langen Kaimauer.

Während sich die zuständigen Ministerien, die Planer und die Baufirmen über die richtige Methode der Sanierung stritten, gingen Monate ins Land, ohne dass etwas geschah. Mittlerweile zählen Taucher unter Wasser rund 270 Risse. Nun wird eine Betonmauer vor die Spundwand gesetzt. Die Ursache für die Schäden aber unklar. Dennoch versucht McAllister, die Verschiebung der Eröffnung unspektakulär erscheinen zu lassen.

*Zweitrangig ist, wer wann welches Band durchschneidet, wer als erstes wann wie und wo am kalten Buffet steht. Alles hängt mit allem zusammen. Wir gehen davon aus: Ende Juli kann die Arge eine mängelfreie Kaje übergeben.*

Die Arge, das ist die Arbeitsgemeinschaft der Baufirmen, soll Ende Juli also symbolisch den Schlüssel an den Betreiber Eurogate überreichen. Die Feier findet später statt. Genau das wollte das Unternehmen Eurogate erreichen, das den Hafen betreiben wird. Immer wieder hatten die Eurogate-Chefs darauf gedrängt, wegen der Baumängel die Eröffnung zu verschieben. Denn ein Probetrieb sei überhaupt nicht möglich, solange an der Kaimauer gearbeitet werde.

Monatelang wollte die Politik davon nichts hören. „Wir haben alles im Griff“, beschwichtigten die Landesregierungen von Hannover und Bremen unisono. Sie wollten sich ihren Tiefwasserhafen offenbar nicht schlecht reden lassen. Jens Böhrnsen, Bremens Bürgermeister war noch im März überzeugt:

*Ich gehe davon aus, dass alles getan wird, um die Probleme in den Griff zu bekommen. Ein so großes Bauwerk ist mit Problemen behaftet, das ist immer so. Die Frage ist, ob und wie man das in den Griff bekommt und da sind die Botschaften noch nicht negativ.*

Und noch im April zeigte sich Niedersachsens Wirtschaftsminister Jörg Bode nach einer Krisensitzung der Länder verwundert über den Medienandrang. Der FPD-Politiker versuchte, krampfhaft Optimismus zu verbreiten.

*Wir freuen uns über das große Interesse am Jadeweserport. Aufgrund unseres Sitzungsverlaufs können wir das nicht ganz nachvollziehen, weil es keine großen Aufgeregtheiten oder Sensationen zu berichten gibt.*

Der Hafen ist für Niedersachsen und Bremen ein Prestigeprojekt. Doch nach einer Erfolgsstory sieht es nicht mehr aus. Sondern eher nach einer langen Geschichte voller Pannen und politischer und juristischer Kämpfe. Es begann schon bei der Auftragsvergabe 2007. Ursprünglich sollte der im Hafenbau erfahrene Essener Konzern Hochtief das eine Milliarde teure Becken bauen, doch die mittelständische Firma Bunte aus dem Emsland erstritt sich vor Gericht den Zuschlag. Sie hatte ein günstigeres Angebot gemacht.

Dann schlug die weltweite Finanzkrise zu und 2008 die Krise der Schifffahrt. Der Umschlag in den Containerhäfen brach ein. Betreiber und Länder einigten sich darauf, den Baubeginn um 9 Monate zu verschieben. Und jetzt verzögert sich wegen der Schäden auch noch die Eröffnung. Besonders ärgerlich, findet die schwarz-gelbe Landesregierung in Niedersachsen: Im Januar ist Landtagswahl. Und der Wirtschaftsminister von der FDP wollte sich den gelungenen Start des Jade Weser Ports eigentlich als Erfolg ans Revers heften.

*(Bode) Es ist sehr ärgerlich, dass die Schäden am JWP entstanden sind. Das haben wir uns damals alle nicht so vorgestellt. Wichtig ist jetzt ein Signal der Geschlossenheit. Der Hafen muss vom ersten Tag ein Erfolg sein.*

Auf dem Reißbrett wurde der gigantische Tiefwasserhafen vor mehr als 10 Jahren geplant. Mitten ins Nichts hinein. Wilhelmshaven am Jadebusen bot sich an. Das tiefe Fahrwasser in der Jade und der kurze Weg zur Nordsee waren die Hauptargumente. Die Unternehmensberatung Roland Berger kam in einem Gutachten im Jahr 2000 zu dem Schluss, dass ein neuer Tiefwasserhafen die Auslastung der bestehenden Hafenskapazitäten nicht gefährde und damit auch nicht die Interessen von Hamburg und Bremen. Das war vor der Finanzkrise.

Weil mit der Wirtschaftskrise 2008 die Umschlagszahlen in den Containerhäfen zurückgingen, hatte der Betreiber Eurogate Sorge, sich den Güterumschlag zwischen Bremerhaven und Wilhelmshaven aufteilen zu müssen. Inzwischen gibt man sich in der Firmenzentrale in Bremen wieder optimistisch. Emanuel Schiffer, verantwortlicher Geschäftsführer von Eurogate, nennt zwei Gründe, warum der Tiefwasserhafen notwendig ist.

*Der erste Grund ist, dass die Kapazitäten in den traditionellen Häfen, das sind BHV und HH beschränkt sind. Irgendwann sind sie zu Ende Und der zweite Grund ist, dass die Schiffe immer größer, und tieferes Fahrwasser brauchen, um 24 Stunden am Tag den Hafen erreichen zu können und diese Situation gibt es in Deutschland nur einmal, und das ist in WHV.*

Das Maß für Standardcontainer heißt: TEU, die Abkürzung für „Twenty Foot Equivalent Unit“. 18.000 dieser Standard-Container können die Containerriesen der neuen Generation laden. Sie werden zurzeit in Südkorea gebaut. Die dänische Großreederei Maersk, für die auch heute schon die größten Schiffe laufen, die Emma-Maersk-Klasse, hat 20 dieser Mega-Schiffe bestellt.

Sie haben einen Tiefgang von 16,5 Metern. Wenn Deutschland weiterhin im Containergeschäft bleiben wolle, erklärt Emanuel Schiffer, brauche das Land einen Hafen, der die größten Schiffe abfertigen könne. In Wilhelmshaven können die Schiffe 24 Stunden am Tag ein- und auslaufen. In Hamburg und Bremerhaven dagegen reicht der Tiefgang nicht aus. Nur zwei Mal am Tag für eine Stunde können die Großschiffe einlaufen. Die Großschiffe werden zwar nur zwischen Europa und Asien eingesetzt. Auf

der Strecke zwischen Europa und den USA sowie Fernost und den USA können sie nicht fahren, weil es dort keine geeigneten Häfen gibt. Sie decken also nur ein Teilsegment ab. Dennoch, betont Emanuel Schiffer von Eurogate:

*Für uns als Unternehmen, die wir in HH und in BHV tätig sind, erachten wir das als Vorteil, dass es diese Möglichkeit überhaupt in Deutschland gibt. Denn wenn erst einmal ein Teil der Schiffe nicht mehr nach Deutschland kommen, dann besteht auch die Gefahr, dass die nicht so großen Schiffe Deutschland nicht mehr anlaufen, weil sich der Kunde daran gewöhnt. Heute hat Deutschland eine hohe Nachfragemacht bei den Reedereien. Weil Deutschland die Lokomotive insbesondere im Export, aber auch im Import. Wenn diese Position erst einmal verloren geht, weil man das in Deutschland nicht kann, solche Schiffe anzulanden. dann sind größere Umschlagsmengen in Gefahr.*

Am Anfang lautet das Ziel: 700 000 Container pro Jahr umzuschlagen. Nach sieben Jahren sollen es knapp 3 Millionen Container sein. Wenn diese Zahl erreicht ist, dann bringt der Hafen auch die angestrebten 1000 Arbeitsplätze. Und weitere 1000 im Umfeld: Beim Zoll, der Bahn, und anderen Unternehmen.

Ursprünglich war auch Hamburg bei der Planung des Hafens mit von der Partie. Im März 2001 hatten die drei norddeutschen Regierungschefs noch verkündet, einen gemeinsamen Tiefwasserhafen zu bauen. Dann stieg Hamburg aus. Und jetzt konkurrieren die drei Länder um die wertvollen Warenströme.

An positiven Wachstums-Prognosen für den Containerumschlag zweifelt Burkhard Lemper zwar nicht. Für den Schifffahrtsexperten vom Bremer Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik ISL geht der Jade Weser Port trotz Verzögerung aber zu früh an den Start. Er könnte zu einer Konkurrenz für die etablierten Häfen werden.

*Weil die anderen Häfen, die Wettbewerbshäfen in BHV und HH nach der Krise noch nicht wieder ihre Auslastung erreicht haben, von der man bei der Planung des JWP ausgegangen ist. So dass es jetzt dazu kommen kann, dass zumindest in den ersten ein, zwei, drei Jahren der JWP als Konkurrenz zu den etablierten Häfen auftritt.*

Als der Jade Weser Port geplant wurde, rechnete man damit, dass die Häfen in Hamburg und Bremerhaven an ihre Kapazitätsgrenzen gelangt sein würden. Man fürchtete, die Schiffe könnten dann nach Rotterdam ausweichen. Doch die Wirtschaftskrise verhagelt die guten Prognosen, erklärt Burkhard Lemper:

*Im Moment ist es durch die Krise leider anders herum. Es gibt noch Kapazitäten in den Häfen Bremerhaven und HH, die noch nicht ausgelastet sind, und jetzt kommen zusätzliche Kapazitäten durch den JWP an den Markt so dass eine gewisse Wettbewerbssituation auftritt. So lange, bis das Wachstum dazu geführt hat, dass eben auch die aktuell zur Verfügung stehenden Kapazitäten in Bremerhaven und Hamburg voll ausgelastet sind.*

Doch der Hafen wird gebraucht, davon ist Lemper überzeugt. Denn das Wachstum wird seiner Ansicht nach kommen. Und dann finde der Wettbewerb international statt: Bislang nämlich laufen die Containerriesen vor allem Rotterdam an. Will man auch künftig den Warenumsschlag nach Deutschland holen, sagen die Hafenplaner, dann muss man die Großschiffe für einen Zwischenstopp nach Wilhelmshaven locken.

Genau das gehört zum Job von Emanuel Schiffer vom Eurogate-Vorstand. Im vergangenen Jahr war er in Japan, Korea, China, Hongkong, Taiwan und Singapur unterwegs und hat kräftig die Werbetrommel gerührt. Bei den Reedern, die die Strecken anbieten, bei den Spediteuren und den Produzenten, die Waren ein- und ausführen. Er ärgert sich darüber, wenn sich schlechte Nachrichten über die Bauschäden am Jade-Weser-Port bis nach Asien herumsprechen.

*Ich hatte ein Schlüsselerlebnis, als ich mit einer asiatischen Reederei in Wilhelmshaven war und als mich dann der deutsche Vertreter ansprach und sagte, das ist natürlich ärgerlich, wenn Rückfragen aus Asien kommen, wird der Hafen denn überhaupt fertig, könnt Ihr das denn überhaupt in Deutschland? Das ist schon Negativwerbung, die man nicht gerne hat.*

Wo jetzt vier Kräne stehen, sollen es später 16 sein. Sie werden die Container vom Schiff an Land hieven und umgekehrt. Für die größten Schiffe brauchen die Anlagen ebenfalls neue Dimensionen. Jeder Arm ist rund 70 Meter lang und kann über 25 Containerreihen hinweg greifen. Vor einem Jahr war hier noch eine riesige Baustelle. Sandflächen, so weit das Auge reicht, dazwischen dicke Rohre, Container und Bagger.

Rückblick: Sommer 2011. Der Bus mit den Gästen aus Hannover kämpft sich durch den Sand. Dabei sind unter anderem der niedersächsische Wirtschaftsminister Jörg Bode von der FDP sowie Finanzminister Hartmut Möllring von der CDU. Vorne im Bus sitzt Axel Kluth und hält ein Mikrofon in der Hand. Der Chef der Jade-Weser-Port Realisierungsgesellschaft erläutert, was zu sehen ist - und was einmal zu sehen sein wird. All diese Flächen, sagt er, wurden dem Jadebusen abgetrotzt. Wo jetzt Sand ist, oder Asphalt oder Schiene, da war früher das Meer.

*Vor drei Jahren wären wir in der Nordsee gewesen. Jetzt sind wir nicht mehr in der Nordsee, sondern kurz davor, 30 Meter trennen uns davon, das ist der Bereich, um die großen Schiffe im tiefen Fahrwasser zu bedienen.*

Inzwischen ist aus der riesigen Sandfläche zum großen Teil eine Asphaltfläche geworden. Auf fast 400.000 Quadratmetern sollen hier später einmal ankommende und ausgehende Container gelagert werden. Bis zu acht übereinander. 36 sogenannte Van Carrier sind da. Das sind hohe, an Riesennameisen erinnernde Fahrzeuge, die die Container transportieren. Wenn der Probetrieb losgeht, wird an dieser Stelle die Nagelprobe sowohl für den Schiffsumschlag als auch für den Bahnumschlag stattfinden.

Dass überhaupt Schiffe den neuen Hafen ansteuern werden, dafür ist gesorgt: Vor allem durch die weltgrößte Reederei Maersk aus Dänemark. Sie hält 30 Prozent der Anteile des Hafensbetreibers Eurogate.

Auch im Rathaus von Wilhelmshaven setzt man große Hoffnungen in das Projekt. Die Stadt ist wirtschaftlich gebeutelt, hat mit überdurchschnittlich hoher Arbeitslosigkeit zu kämpfen. 12 Prozent der Menschen hier sind arbeitslos. Die Jungen ziehen weg, auf der Suche nach Arbeit. Noch 80 000 Einwohner zählt die Stadt. Beim Bummeln durch die Fußgängerzone fallen viele leere Ladenlokale und Billiggeschäfte auf. Andreas Wagner lächelt. Der Oberbürgermeister von Wilhelmshaven kennt das schon. Immer muss seine Stadt als Beispiel für den Niedergang herhalten. Doch er sieht etwas anderes: Zuversicht.

*Der Jadeweserport ist für WHV die Jahrhundertchance, die wir im letzten Jahrhundert nicht gehabt haben. Im Gegenteil, im letzten Jahrhundert ist immer mehr abgebaut worden. Jetzt haben wir die Chance, mit der Initialzündung neu anzufangen und die Kraft zu nutzen, die daraus entsteht und andere Firmen anzusiedeln und Menschen, die keine Arbeit haben, wieder in Arbeit zu bringen.*

Nicht nur die Stadt, hofft der Oberbürgermeister, sondern die gesamte Region werde zu neuer Blüte kommen. Ja, es stimme: In Sachen Wirtschaftskraft hinke die Stadt anderen Städten hinterher. Aber jetzt sei sie da, die einmalige Chance.

*Er ist kein Allheilmittel. Nur weil wir einen Hafen haben, wird es der Stadt nicht besser gehen, sondern wir müssen diese Chance aufnehmen und sehen, was ist das für ein Argumentationspfund für Unternehmen, die wir hier akquirieren wollen für unsere Stadt. Und sagen, Mensch, komm doch hierher oder komm nach Friesland, hier hast Du die*

*Nähe zum Hafen. So nah kommst Du nirgendwo an einen Hafen. Logistisch wird das ein riesengroßer Knotenpunkt hier werden.*

Das beweise der Tiefkühlkosthersteller Nordfrost. In der Logistikzone des Hafens baut er eine Lagerhalle. Doch Nordfrost ist bisher der einzige Investor. Das beweist für den Hafen-Gegner Manfred Berger: Der Hafen ist keine Jahrhundertchance, sondern ein Jahrtausend-Flop. Der 60jährige hat von Anfang an mit seiner Bürgerinitiative „Antiport“ gegen den Hafen gekämpft. Verhindern konnte er ihn nicht. Doch die Gründe dagegen sind für ihn nicht weniger geworden. Nein, Manfred Berger findet den Jadeweserport nach wie vor wirtschaftlich überflüssig. Er glaubt nicht daran, dass die Region profitieren wird. Dass außer dem Umschlag und Weitertransport von Waren noch andere Dinge mit den Waren passieren werden. Bis zu 70 Prozent der Waren werden außerdem von den Großschiffen auf kleine Zulieferschiffe, sogenannte Feederschiffe, umgeladen. Daran verdient zwar der Hafenbetreiber Eurogate. Doch für die Region bedeutet das weniger Wertschöpfung. Der Umschlag von einem Schiff zum anderen bringt wenig zusätzliche Arbeitsplätze. Das aber war das Hauptargument der Befürworter.

*(Berger) Es hat hier einige Traumtänzer gegeben in WHV, die Gott sei Dank immer weniger werden. Die sprechen von 8000 von 4000 Arbeitsplätzen, die hier entstehen. Dagegen kann eine kleine Bürgerinitiative nichts ausrichten. Wir haben uns mit den Häfen weltweit beschäftigt. Und festgestellt: Über was reden wir hier? Wir reden nicht über einen Großumschlag, Auto, Stückgut, wir reden über einen Containerhafen. Wir haben auch gerechnet. Und festgestellt: 300 Arbeitsplätze. Im Maximum. Das glaubt uns keiner.*

Ein weiteres Problem regt Manfred Berger auf: Die Hinterlandanbindung: Ein Teil der Container wird auf der Schiene weitertransportiert. Erst nach jahrelanger Verzögerung hat die Bahn mit dem zweigleisigen Ausbau der Strecke zwischen Wilhelmshaven und Oldenburg begonnen. Und es ist unklar, ob bis zum Eröffnungstermin die nötige Zweigleisigkeit des Schienenanschlusses hergestellt ist.

Viele Fragezeichen also beim Tiefwasserhafen. Das Prestigeprojekt von Bremen und Niedersachsen hat jetzt schon Kratzer. Beide Länder sind im Erfolgsversprechen aneinander gekettet. Weder als „Jade-Weser-Philharmonie“ in Anspielung auf das Hamburger Chaosprojekt noch als peinliches Pannenprojekt wie der Berliner Flughafen soll der Tiefwasserhafen erscheinen.

Auch wenn eine wichtige Frage noch immer völlig ungeklärt ist. Woher kommen die Bauschäden? Wie konnte es überhaupt zu den Rissen kommen, die unter Wasser in der Hafenwand klaffen? Ob es am Untergrund oder an der Qualität des Materials lag oder ob die Wand nicht gerade genug in den Meeresboden gerammt wurde, untersuchen Gutachter. Von ihren Antworten hängt ab, wer für den Schaden in Höhe von etwa 50 Millionen Euro aufkommen muss. wird. Die Versicherungen, die Bauunternehmen – oder am Ende doch die Länder und damit die Steuerzahler.

Gemeinsam haben Wirtschaft und Politik den Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven als Großprojekt der Hoffnung ausgegeben. Schon deshalb soll er jetzt auch rasch den Betrieb beginnen. Irgendwie.

**- E N D E -**