

Beim Tiefwasserhafen soll Hamburg mitmachen

Von Ludger Fertmann 15. November 2010, 06:00 Uhr

Niedersachsen bietet der Hansestadt eine Beteiligung am Jade-Weser-Port an

Hannover. Im Wettbewerb der Häfen mit Tiefgang für die ganz großen Containerfrachter muss der Hamburger Senat um die nächste Elbvertiefung bangen, die niedersächsische Landesregierung aber atmet auf. 182 Millionen Euro hat der Bundesverkehrsminister bewilligt, um die Schienenstrecke zum neuen Tiefwasserhafen Wilhelmshaven zweigleisig auszubauen. Niedersachsens Verkehrsminister Jörg Bode (FDP) ist sich jetzt sicher, dass der Jade-Weser-Port genau nach Zeitplan in Betrieb geht. Dem Hamburger Abendblatt versicherte er am Wochenende: "Pünktlich im August 2012 wird hier das erste Containerschiff anlegen."

Und nur ein Jahr später, so kündigt er an, würden alle vier Liegeplätze an der Kaje mit garantierten 18 Meter Tiefgang einsatzbereit sein und genutzt werden: "Wir haben feste Zusagen über Mindestcontainermengen, aber wir wollen natürlich mehr, die Konjunktur beim Containerumschlag zieht wesentlich stärker an, als wir das erwartet haben", sagte Bode.

Der Minister ist so überzeugt vom Erfolg des Projekts, dass er bereits die nächste Ausbaustufe anschiebt: "Wir wollen ein Interessenbekundungsverfahren für den nächsten Bauabschnitt einleiten." Es gehe darum, zu sondieren, wer bereit sei, sich an den Kosten zu beteiligen. "Wir werden mit den ganz großen Playern reden, so ein Projekt kann der Staat allein nicht stemmen." Bode geht es auch darum, Erfahrungen der Fachleute aus Planung und Bau des ersten Bauabschnitts nicht zu verschenken: Es wäre schade, dieses Know-how nicht zu nutzen."

Ursprünglich hatten sich die drei norddeutschen Bundesländer Niedersachsen, Bremen und Hamburg angesichts der immer größeren Containerschiffe auf den gemeinsamen Bau eines echten Tiefseewasserhafens verständigt, Hamburg aber stieg dann aus. Die Kosten betragen rund eine Milliarde Euro, 600 Millionen davon entfallen auf die beiden Bundesländer Bremen und Niedersachsen.

Für einen zweiten Bauabschnitt aber bietet Bode der Stadt Hamburg ausdrücklich erneut eine Zusammenarbeit an: "Die Hamburger sind herzlich willkommen." Bode plädierte für eine noch engere Zusammenarbeit der norddeutschen Länder im maritimen Bereich: "Es ist sinnvoll, dass wir uns gemeinsam auf die eigentlichen Wettbewerber konzentrieren." Selbst nach einer weiteren Elbvertiefung wird es nach seiner Einschätzung dabei bleiben, dass die immer größeren Containerfrachter Probleme haben, den Hamburger Hafen zu erreichen: "Ich denke, wir kommen hier zu einer guten Aufgabenteilung, Hamburg hat als Endhafen ganz andere Kunden."

Zu dem Angebot Bodes, Hamburg in der zweiten Baustufe des Tiefwasserhafens mit ins Boot zu holen, wollte sich Hamburgs Wirtschaftssenator Ian Karan (parteilos) gestern auf Anfrage nicht äußern.

Auch wenn das in Hannover niemand laut sagt, die Zusage der Bundesregierung über 182 Millionen Euro zum Ausbau der Bahnstrecke auf zwei Gleise schon ab 2012 bedeutet, dass der Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven deutlich früher in Betrieb gehen wird, als dies bei der Elbvertiefung noch zu schaffen ist. Als der Betreiber Eurogate mitten in der Wirtschaftskrise

die Eröffnung des Hafens weit hinausschieben wollte, hat Niedersachsen nur acht Monate zugestanden, um den Startvorteil gegenüber der Elbvertiefung nicht zu verspielen.

Zudem hängt die Elbvertiefung am Einvernehmen mit Niedersachsen. Erst wenn ein Planfeststellungsbeschluss vorgelegt worden ist, wird das niedersächsische Umweltministerium aktiv werden. Ministerpräsident David McAllister (CDU), der nahe der Küste südlich von Cuxhaven wohnt, hat in der Vergangenheit keinen Zweifel daran gelassen, dass Niedersachsen bei der Deichsicherheit keine Abstriche machen wird. Hier liegt der Knackpunkt.

Rund 480 Millionen Euro Steuergelder investiert das Land in dieses größte Infrastrukturprojekt seit Jahrzehnten. Bremen trägt nur 120 Millionen Euro bei. Vom Jade-Weser-Port erhofft sich Niedersachsen in der strukturschwachen Region Wilhelmshaven einen deutlichen Aufschwung. Der Betreiber Eurogate ist ein Gemeinschaftsunternehmen aus Bremer Hafengesellschaft (BLG) und dem Hamburger Unternehmen Eurokai.

Den niedersächsischen Oppositionsparteien reichen die jetzt bewilligten Mittel für die Bahnstrecke Wilhelmshaven-Oldenburg nicht aus. Sie pochen auf ein Ausbauprogramm mit sogar 471 Millionen Euro, um die 52 Kilometer lange Strecke auch zu elektrifizieren und umfangreiche Schallschutzmaßnahmen durchzuführen, weil ganz in der Nähe Zehntausende von Menschen leben.

<http://www.abendblatt.de/region/norddeutschland/article1695689/Beim-Tiefwasserhafen-soll-Hamburg-mitmachen.html>