

Der Hafen der guten Hoffnung

Deutschlands einziger Tiefwasserhafen ist zu einem Symbol der leeren Versprechungen geworden

Der Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven ist ein Flop. Obwohl der Tiefwasserhafen nur zu einem Bruchteil ausgelastet ist, gibt es Pläne für den Bau eines zweiten Containerterminals. Dagegen regt sich Widerstand.

RICARDO TARLI, WILHELMSHAVEN

In Reih und Glied, wie gigantische roboterhafte Wächter aus Stahl, stehen die acht Abfertigungs Kräne am Kai. Die Ausleger, wie die Kranarme im Fachjargon heissen, sind die meiste Zeit hochgeklappt und ragen wie Lanzen in den Himmel. Für die Containerbrücken gibt es nicht viel Fracht umzuladen. Zu wenige Schiffe machen im Jade-Weser-Port fest, als dass der hochmoderne Containerterminal voll ausgelastet wäre. Der Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven gilt als das grösste Infrastrukturprojekt Norddeutschlands der letzten Jahre und ist Deutschlands einziger sogenannter Tiefwasserhafen. Vollbeladene Riesenschiffe mit 18 000 Containern, einer Länge von 400 Metern und einer Breite von 60 Metern könnten den Hafen im Jadebusen problemlos und unabhängig von den Gezeiten anlaufen. Könnten: Denn viele der schwimmenden Containerriesen machen einen Bogen um den milliardenteuren Hafen. Nach Auskunft der Gesellschaft, die den Containerterminal betreibt, wird der Hafen pro Woche lediglich von drei Schiffen, die eine Kapazität von mehr als 10 000 Standardcontainern aufweisen, regelmässig angelaufen.

Projekt der Superlative

«Der Jade-Weser-Port ist ein Geisterhafen, ein Hafen ohne Schiffe.» Das sagt Wolf-Dietrich Hufenbach. Der 54-jährige Wilhelmshavener Fotograf und Filmemacher betreibt ein lokales Informationsportal und setzt sich seit Beginn der Planungen kritisch mit dem Hafenprojekt auseinander. «Die Politiker haben das Blaue vom Himmel verspro-

chen.» Die Versprechen klangen tatsächlich verheissungsvoll: Von Jobmaschine, Wachstumsmotor und Leuchtturmprojekt war euphorisch die Rede. Der Hafen wurde als Jahrhundertprojekt gelobt. «Nichts von all dem ist eingetreten», sagt Hufenbach, «der Hafen ist eine riesengrosse Pleite.» Die Projektkosten für die Hafenanlage sind von offizieller Seite auf rund eine Milliarde Euro beziffert worden. Davon übernahmen die Länder Niedersachsen und Bremen 650 Millionen Euro, der Containerterminalbetreiber Eurogate 350 Millionen Euro.

Der Jade-Weser-Port ist ein Hafen der Superlative: Für den Bau des hochmodernen Containerterminals wurden 46 Millionen Kubikmeter Sand aufgespült. 360 Hektaren Land, eine Fläche, so gross wie fünfhundert Fussballfelder, wurden dem Meer so abgerungen. Davon ist fast die Hälfte als Industriegebiet ausgewiesen. Die tonnenschweren Containerbrücken, die bei eingezogenem Ausleger 126 Meter in die Höhe reichen, gehören zu den grössten weltweit. Die 1725 Meter lange Kaje, wie der Kai hier genannt wird, würde es erlauben, vier Grosscontainerschiffe gleichzeitig abzufertigen.

Die Realität aber ist ernüchternd. Der Hafen, der seit 2012 in Betrieb ist, hat die grossen Erwartungen bisher nicht erfüllen können. 2015 wurden in Wilhelmshaven lediglich 0,4 Millionen Standardcontainer umgeschlagen. Zum Vergleich: In Hamburg betrug das umgeschlagene Volumen im Containerverkehr 8,8 Millionen Standardcontainer, in Bremerhaven 5,5 Millionen. Wilhelmshaven liegt damit, auch im Vergleich mit anderen europäischen Häfen, weit abgeschlagen. Die angepeilte volle Auslastung von 2,7 Millionen Containern scheint in weiter Ferne zu liegen. Und das 16 Hektaren grosse Industriegebiet, auf dem sich Unternehmen hätten ansiedeln sollen, ist bis heute grösstenteils eine Brache geblieben.

Von «Pleitehafen», «Millionengrab» oder «Investitionsruine» ist die Rede. Manfred Berger sagt, das sei vorhersehbar gewesen. Der 64-jährige Wilhelmshavener war Mitbegründer einer Bürgerinitiative, die jahrelang gegen den

Hafenbau kämpfte. «Wir haben stets vor den Risiken gewarnt und auf die grossen Überkapazitäten hingewiesen. Doch alle Warnungen wurden von der Politik in den Wind geschlagen.» Für den Fotografen Wolf-Dietrich Hufenbach ist klar: «Der Hafen wurde unter der falschen Prämisse eines nie endenden Wachstums gebaut.»

Der Hamburger Seehafenexperte Jan Ninnemann gibt den Kritikern recht: «Dem Bau liegt die Annahme eines rasanten Wachstums des Welthandels zugrunde. Das hat sich im Nachhinein als falsch herausgestellt.» Ausserdem sei man der Überzeugung gewesen, dass Deutschland einen Tiefwasserhafen benötige, um international konkurrenzfähig zu bleiben. «Nun ist der Welthandel im Keller, und die Reeder haben grösste Mühe, ihre grossen Frachtschiffe auszulasten.»

Container halb voll

Dies habe aber nicht allein mit der schwachen Weltkonjunktur zu tun, erklärt Ninnemann, der an der Hamburg School of Business Administration maritime Logistik lehrt, sondern auch mit dem Trend hin zur Miniaturisierung. Viele der gehandelten Waren, zum Beispiel Telefone, Computer oder TV-Geräte, seien kleiner geworden und brauchten daher weniger Platz an Bord.

Für den niedersächsischen Wirtschaftsminister Olaf Lies ist der Container nicht halb leer, sondern halb voll: «Man darf den Hafen nicht immer nur schlechtreden», sagt Lies, der nicht müde wird, die Vorteile des Hafens hervorzuheben. In seinen Augen haben viele der grossen Linienreedereien die Vorzüge des Hafens einfach noch nicht erkannt. Zudem seien es langfristige Verträge und Allianzen, die die grossen Fernostverbindungen an andere Häfen wie Hamburg bänden.

Lies räumt aber ein: «Die Politik war in der Vergangenheit zu blauäugig.» Aus diesem Grund seien unrealistische Erwartungen geschürt worden. Lies' Bekenntnis kann als kleiner Seitenhieb gegen Sigmar Gabriel verstanden werden, denn der SPD-Parteivorsitzende und Wirtschaftsminister war es, der als

Ministerpräsident von Niedersachsen den Bau dieses Mammutprojekts massgeblich vorantrieb.

Für Olaf Lies, der im Aufsichtsrat der Hafenbetriebsgesellschaft den Vorsitz innehat, ist das Hafendossier Chefsache. Er will das Vorzeigeprojekt unbedingt zum Erfolg führen – und denkt bereits über einen Ausbau nach: «In ungefähr zehn Jahren wird der Hafen voll ausgelastet sein. Aus diesem Grund ist der Bau eines zweiten Containerterminals in nördlicher Richtung ernsthaft zu prüfen.»

Gemäss seiner Rechnung werden in zwei bis drei Jahren eine Million Container pro Jahr die Kaje überquert haben. Dann sei die Zeit gekommen, so Lies, das Planverfahren in Angriff zu nehmen. Er stützt sich auf eine Machbarkeitsstudie, die von der landeseigenen Hafenvermarktungsgesellschaft, deren Aufsichtsratsvorsitzender ebenfalls Lies ist, Ende 2013 in Auftrag gegeben wurde. Der Bau eines zweiten Containerterminals sei demnach technisch machbar und auf mittlere Sicht wirtschaftlich sinnvoll, liess der niedersächsische Wirtschaftsminister anlässlich der Veröffentlichung der Studie im Februar 2016 verlauten. Zu den Kosten für einen Ausbau will sich Lies nicht äussern.

Wolf-Dietrich Hufenbach kann darüber nur den Kopf schütteln. «Das ist fataler Aktionismus» sagt er, «Olaf Lies verschliesst die Augen vor den Realitäten der Weltwirtschaft.» Er sei von der Angst getrieben, dass der Jade-Weser-Port gegen die Konkurrenz in Hamburg und Rotterdam das Nachsehen haben könnte. «Auch ein Ausbau wird das nicht verhindern können.»

Der Experte Ninnemann kommt zu einer ähnlichen Einschätzung. Er warnt davor, denselben Fehler aus regionalpolitischen Gründen nochmals zu begehen: «Die Prognosen des Wirtschaftsministers sind aus heutiger Sicht sehr optimistisch. Eine Trendwende im Weltmarkt und folglich ein deutliches Wachstum des Containervolumens sind nicht absehbar.» Aufgrund der Konjunkturprognosen und der sich abzeichnenden Entwicklungen in China sei in absehbarer Zeit nicht mit einer Belebung des Schiffsverkehrs zwischen Asien und Europa zu rechnen. «Aus heutiger Sicht halte ich einen Ausbau des Hafens deshalb für nicht sinnvoll», resümiert Ninnemann.

«Massive Überkapazitäten»

Klar ist, dass sich der Hafen langfristig nur dann behaupten kann, wenn die grossen deutschen und europäischen Seehäfen an ihre Kapazitätsgrenzen gestossen sind. Doch derzeit deutet nichts darauf hin. «Überall in Europa herrschen massive Überkapazitäten», sagt Ninnemann. Deshalb sei der Druck, Wilhelmshaven anzulaufen, viel zu ge-

ring. Die Reeder lassen ihre Schiffe weiterhin nach Hamburg oder Bremerhaven fahren, obwohl die ganz grossen Containerschiffe diese Häfen wegen der Gezeiten nicht zu jeder Zeit anlaufen können und falls doch, dann nicht komplett beladen. An diesen traditionsreichen Häfen sind die Abläufe seit Jahrzehnten eingespielt. Die Anbindung mit Schienen und Strassen an das Hinterland ist dort deutlich besser als in Wilhelmshaven. Nur wenn die geplante Elbvertiefung gestoppt oder verzögert würde, könnte dies Wilhelmshaven auch zu mehr Ladung verhelfen, meint Ninnemann.

Um gegen die Flaute am Jade-Weser-Port anzukämpfen, rührt Lies kräftig die Werbetrommel. Er will neue Schiffsverbindungen gewinnen. Über Wilhelmshaven laufen derzeit drei wöchentliche Liniendienste zu den wichtigsten Destinationen in China, Südkorea, Singapur und in den Mittleren Osten. «Das Interesse von russischen und chinesischen Unternehmen ist gross», sagt der Wirtschaftsminister. Konkrete Namen könne er aber noch nicht nennen. Auch von einer Kooperation der deutschen Häfen, die über eine digitale Plattform gesteuert werden soll, verspricht er sich mehr Umschlag für Deutschland. Und er bleibt dabei: «Langfristig betrachtet war der Entscheid, in Wilhelmshaven einen neuen Hafen zu bauen, sicher richtig.»