

<http://www.weser-kurier.de/Artikel/Bremen/Wirtschaft/55094/Jade-Weser-Port-soll-drei-Monate-spaeter-starten.html>

Pläne für Tiefwasserhafen - 29.10.2009

Jade-Weser-Port soll drei Monate später starten

Von Annemarie Struß-von Poellnitz

Bremen. Die gute Nachricht zuerst: Der Partner von Eurogate für den Betrieb des Jade-Weser-Ports in Wilhelmshaven, die A. P. Moeller-Maersk-Gruppe, hat jetzt den Kooperationsvertrag für eine 30-Prozent-Beteiligung am Betrieb des Hafens unterschrieben. Die schlechte Nachricht: Der Start soll wegen der schwierigen wirtschaftlichen Lage um drei Monate nach hinten verschoben werden. 'Dabei handelt es sich um eine Anpassung innerhalb des bestehenden Vertrages', sagte Eurogate-Chef Emanuel Schiffer dieser Zeitung. Zu der Frage, ob diese Frist ausreicht, äußerte er sich nicht.



© dpa

So soll der Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven einmal aussehen.

Der Vertrag sieht eigentlich vor, dass am 5. November 2011 das erste Schiff an der Kaje des JWP festmacht, sagt Hans-Henning Pötter, Justiziar der Jade-Weser-Port-Realisierungsgesellschaft, die im Auftrag der Länder Niedersachsen und Bremen für den Hafen zuständig ist. Eurogate habe nun nach ausführlichen Gesprächen darum gebeten, diese Frist um drei Monate nach hinten zu verschieben. 'Wir hoffen, dass es dabei bleibt', so Pötter. Derzeit werde juristisch geprüft, welche Konsequenzen die Verzögerung habe. Er gehe aber davon aus, dass diese Prüfung in wenigen Tagen abgeschlossen sei.

Regresszahlungen drohen

Fiele die Prüfung negativ aus, müsste Eurogate mit Regresszahlungen rechnen. Davon gehen die Vertragspartner aber nicht aus. Für die Realisierungsgesellschaft, und damit anteilig nach ihrem finanziellen Beitrag zum Bau des Hafens für die Länder Niedersachsen und Bremen, bedeutet das jedoch einen Einnahmeausfall. 'Wir sind schon ein bisschen verärgert', sagt Pötter. Auf den Weiterbau werde die von Eurogate gewünschte Verschiebung keine Auswirkungen haben. Auch der Autobahnanschluss werde wie geplant fertiggestellt.

Höher als der finanzielle Schaden könnte allerdings der politische Schaden sein. Denn das Signal, dass der Tiefwasserhafen nun doch nicht so schnell gebraucht wird, fällt mit der Stabübergabe im Bundesverkehrsministerium zusammen. Dort

regiert jetzt der Bayer Peter Ramsauer, für den die norddeutschen Häfen weit weg sind. Auch der Druck auf die Bahn, Zweigleisigkeit und Elektrifizierung der Strecke Oldenburg/Wilhelmshaven zügig umzusetzen, könnte abfallen.

Hoffnung der Region ruht auf Tiefwasserhafen

Der Chef der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), Klaus-Dieter Peters, warnte gerade anlässlich der Mitgliederversammlung des Unternehmensverbandes Hafen Hamburg, dessen Präsident er ist: 'Wir werden in Zukunft sehr viel schwierigere Verteilungskämpfe haben.' Er vermisse im neuen Koalitionsvertrag eine Verstetigung der Ausgaben für die Häfen über das Jahr 2010 hinaus. Infrastrukturprojekte wie die Schienenanbindung der Häfen und die Elbvertiefung müssten fortgesetzt werden. Auch in Hamburg werden die ehrgeizigen Ausbaupläne für den Hafen derzeit überprüft. Peters befürwortet ausdrücklich eine langsamere Gangart, sonst würden weitere Überkapazitäten entstehen und auf die Preise drücken.

Doch auch wenn sich derzeit auf den Weltmeeren wenig bewegt, gehen alle Experten davon aus, dass sich das mittelfristig wieder ändern wird. Und dann wird der Tiefwasserhafen gebraucht. Darauf ruht die Hoffnung der ganzen strukturschwachen Region.