

Auf Sand gebaut

In Wilhelmshaven entsteht Deutschlands erster Tiefseehafen. Den Baugrund holen Bagger aus dem Meer

Von Martin Wein

Bald ist hier kein Meer mehr. Wo sich die graue Flut der Jade zwischen die Pfeiler der Niedersachsenbrücke in Wilhelmshaven zwängt, wird in 20 Monaten festes Land sein. Günter Gronewold von der Jade-Weser-Port-Realisierungsgesellschaft steht auf dem Deich und deutet zum Horizont. „Dort draußen die vier Pfähle, die markieren die Kaikante“, sagt der Ingenieur, der das Projekt seit Jahren begleitet. Mit bloßem Auge sind die vier Pfähle draußen im Fahrwasser der Jade kaum zu erkennen. Gronewold reicht einen Feldstecher. 7,5 Meter – so hoch wie der heutige Deich – wird dort die Kaikante aus den Fluten ragen, wenn Deutschlands Superhafen am Fahrwasser des Jadebusens im Herbst 2011 die ersten Containerschiffe der neuesten Generation abfertigen wird. 2016 soll das gesamte Projekt abgeschlossen sein.

Schuffen im Sumpf

Ausgerechnet hier am vergessenen Nordwestrand der Republik wird die Globalisierung ein Gesicht bekommen, wenn 430 Meter lange Riesenpötte mit 16,5 Metern Tiefgang und 12000 Standardcontainern an Bord zum Entladen vor Anker gehen werden.

Ein Jahrzehnt lang haben Niedersachsen und die Stadtstaaten Bremen und Hamburg gestritten, ob man den neuen Hafen überhaupt brauche. Kann Wilhelmshaven wirklich dem riesigen Europort in Rotterdam Konkurrenz machen? Doch Rotterdam platzt schon jetzt aus allen Nähten. Auch Bremerhaven und Hamburg stoßen an Kapazitätsgrenzen, sollte sich der Frachtverkehr wie erwartet entwickeln. Die Logistik-Branche drängt auf den Ausweich-Hafen. Auf Schiene oder Autobahn sollen die Container das Rhein-Ruhr-Gebiet von der Jademündung sogar schneller erreichen als vom Rhein-Maas-Delta, wenn denn die streckenweise einspurige Bahntrasse bis Oldenburg rechtzeitig ausgebaut und elektrifiziert wird.

Günter Gronewold steht vor Deutschlands größter Hafenbaustelle und erinnert sich: Vor rund 150 Jahren, in den 1860ern, war Wilhelmshaven, damals kaum mehr als ein Barackenlager namens „Strohhausen“ – schon einmal Schauplatz für ein gewaltiges Hafenprojekt. Manche nannten es die größte Baustelle Europas im 19. Jahrhundert. Bis zu 2000 Männer gruben sich, in Mückenschwärme gehüllt und vom Sumpffieber geschwächt, in den Schlick. In endlosen Kolonnen schafften sie mit Schubkarren den Aushub fort, um für den Preußenkönig Wilhelm I., den späteren deutschen Kaiser, einen Marinehafen zu bauen.

Arbeitern sind jetzt auf der Baustelle keine zu sehen. „Vielleicht ist Frühstückszeit“, überlegt Gronewold und schaut auf die Uhr, „oder schon Mittagessen?“ Scheinbar verlassen liegt das Gelände da. Vögel zwitschern im nahen Wäldchen, ein Labrador schnüffelt am Zaun, bis sein Besitzer ihn weiterzieht.



Landgewinnung: An der Jade wächst ein Container-Terminal (rechts), das im Endausbau 300 Hektar groß wird (kleines Bild). DDP, DPA

Doch das Bild trügt. Ein Anruf bei Projektleiter Hauke Krebs im Baubüro ergibt: Schon heute arbeiten 220 Menschen im Schichtbetrieb auf der Baustelle, dazu noch 70 Ingenieure und Techniker im blauen Containergebäude hinter dem Deich. Wenn Ende August der Ingenieurbau beginnt, „werden hier locker 350 Personen arbeiten“, sagt Krebs, der zuletzt ein Gütertransportzentrum mit Wasseranschluss im pakistanischen Karatschi realisierte.

„Spülfeld – Vorsicht Lebensgefahr“ steht am Zaun, der seit gut zwei Monaten den alten Badestrand abriegelt. Noch im vergangenen Jahr bräunten sich die Wilhelmshavener dort zwischen Um Schlagbrücken für Öl und Kohle. Heute gibt es erst Helm und neongelbe Jacke, bevor das Tor zur Baustelle sich öffnet. Auf der bereits aufgeschütteten Baustraße geht es ans Wasser.

Klagen von Umweltschützern

„Jetzt kriegen wir endlich einen richtigen Hafen“, sagt Gronewold. Nur der Ölumschlag machte Wilhelmshaven beim gelöschten Warenvolumen bislang zum zweitgrößten Hafen der Republik. Doch richtiges Hafenleben suchte man vergebens. Damit sich das ändert, fräsen sich gleich drei große Schneidkopfsaugbagger vor der Küste bis zu 35 Meter tief ins Sediment, das die Jade Jahr für Jahr in Millionen Tonnen hier ablagert. 10000 bis 12000 Kubikmeter Sand saugt allein der ultramoderne Pirat X in einer Stunde aus dem Boden. Damit könnte man allen 12 000 Kindern Wilhelmshavens einen Sandkasten füllen. Für alle Kinder Deutschlands gäbe es

gleich drei davon, wollte man das nötige Sediment für die 290 Hektar große Hafenbasis auf Spielplätzen lagern: 43 Millionen Kubikmeter. In schwimmenden gelben Rohren und durch einen zwei Kilometer langen Düker an Land gelangt der Sand vom Pirat X an die Abلاغestelle im späteren Hafen. Wie ein großer Springbrunnen schäumt das Sediment im Verhältnis 6:1 in Wasser gelöst aus dem Ende des Rohres.

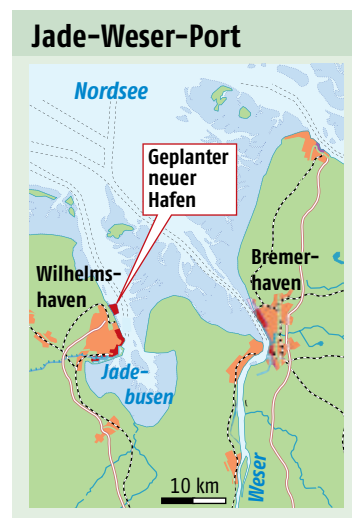
Auch möglichst große Klappen haben auf der Jade derzeit Hochkonjunktur: Gleich neben dem Spülrohr öffnet eine Schute ihren Laderaum. Sie bringt Sand von einem Baggerschiff, das nicht per Leitung erreicht wird. Unter Wasser öffnet sich der gesamte Rumpf des Schiffes und entlässt bei langsamer Fahrt binnen zwei Minuten seine Fracht. Erst legt sich die Schute bedenklich auf die Seite, dann steigt sie wie ein Korken befreit von ihrer Last aus den Wellen. Nur anhalten darf sie nicht. Sonst setzt sie sich womöglich selbst auf Grund.

Umstritten war das Verfahren nicht. Umweltschützer klagten vergeblich gegen die Sandentnahme. Gefährdete Fischarten wie das Neunauge und Kleinlebewesen, so genanntes Makro-Benthos, würden geschädigt, glauben sie. Vor allem sehen sie die Sicherheit der Deiche in Gefahr. Bei einer schweren Sturmflut könne das ganze Sediment ins Rutschen kommen und den Deich mit in die Tiefe reißen. Ein ausgeklügeltes Monitoring durch die Aufsichtsbehörden soll das verhindern.

So einfach hinkippen könne man den Sand ohnehin nicht, erklärt Gronewold. Weil der Unter-



Der Jade-Weser-Port wird für Containerschiffe mit 16,5 Meter Tiefgang ausgelegt



grund teils aus weichem Schlick besteht, wird an vielen Stellen Sand nur in dünnen Schichten regelrecht versprüht, höchstens 20 Zentimeter auf einmal. „Sonst gäbe es einen großen Blubb und der Sand rutschte unter die weiche Schlickschicht.“ Ein Vermessungsschiff ist ständig unterwegs, um den Fortgang der Arbeiten zu überwachen, auch, weil die Baufirmen nach tatsächlich aufgespültem Sediment bezahlt werden.

Schutz vor Sturmfluten

An der Niedersachsenbrücke, die den südlichen Abschluss des Hafengeländes bilden wird, hat ein Stückgutfrachter mit Kies aus Norwegen festgemacht. Sein gewaltiges Förderband schleudert das Gestein in eine Klappschute, die damit den künftigen Norddamm anfährt. Mehrere hundert Meter ragt er schon hinaus ins Meer. Doch erst, wenn ein schweres, mit Fließbeton verklammertes Deckwerk Nord- und Süddamm schützt und die rund 700 jeweils 48 Meter langen Trag- und Füllbohlen der Spundwand dazwischen in den Jadedegrund getrieben sein werden, soll das Bauwerk auch Sturmfluten trotzen. Allein eine Tragbohle soll dann eine Belastung von 900 Tonnen tragen.

Die Dimensionen haben jedes menschliche Maß längst überschritten. So sind es denn im Wesentlichen Maschinen, die die Erdarbeiten erledigen. Da erscheint es fast wie ein Wunder, als um 12 Uhr aus dem Bauch des Kiesfrachters sechs överschmierte Männer in gelben Overalls auftauchen. Gronewold schmunzelt: „Die gehen jetzt wirklich zum Mittagessen.“