

Tischvorlage

Pressegespräch „Jade Weser Port – Größtes Infrastrukturprojekt Niedersachsens – viele Pannen, verpasste Chancen und dringender Handlungsbedarf!“ am 07.11.2011

Gerd Will, wirtschaftspolitischer Sprecher der SPD-Fraktion und
Enno Hagenah, wirtschaftspolitischer Sprecher, Bündnis 90/Die Grünen im Landtag Nds

Ausgangslage:

Durch die Mehrheit des Landes Niedersachsen im Aufsichtsrat der Jade-Weser-Port Realisierungsgesellschaft (JWP-R) mit Vorsitz durch den Wirtschaftsminister sind die strategischen Fehler und Versäumnisse im Wesentlichen nicht die JWP-R, sondern vorrangig der Landesregierung anzulasten.

Summe der Verluste durch schlechtes Projektmanagement von CDU/FDP:

Die Summe aus vermeidbaren Baukostensteigerungen (Vergabemängel), der unnötigen einseitigen Turboprämie und den Zusatzkosten z.B. durch den ursprünglich vergessenen Schlepperhafen beträgt allein ca. 100 Mio € (ca 25 % der Baukosten).

Die um 9 Monate verspätete Inbetriebnahme führt darüber hinaus zu unnötigen Kosten und fehlenden Umsatzerlösen von zusätzlich ca. 20 Mio € und die Bewirtschaftungsdefizite addieren sich in den kommenden 10 Jahren auf bis zu 100 Mio €, wenn die Betreiber nur im zugestandenen Mindestrahmen agieren. Die wirtschaftlichen Vorteile liegen ausschließlich beim Betreiber und gehen voll zu Lasten des Landes. Die einseitige Möglichkeit der geringeren Anfangsauslastung des neuen Hafens erhöht den Finanzbedarf bei der JWP-R.

Kritik:

Der Betreiber erhält durch die Verträge offenbar keine ausreichenden Anreize zur Betriebsdynamik und Mitverantwortung am wirtschaftlichen Gesamterfolg.

Das weiterhin kontraproduktive Gegeneinander der deutschen „Norange-Häfen“ provoziert damit enorme Anfangsverluste und völlig sinnlose Doppelförderungen mit Steuermillionen.

Forderungen:

Um das wirtschaftliche Interesse der Betreiber und der Mitbewerber in Bremerhaven und Hamburg am Erfolg des JWP anzuregen, muss sofort vom Land mit der notwendigen Planung für einen zweiten Bauabschnitt des Hafens begonnen werden. Dieser soll für Bau und Betrieb ausgeschrieben und voll privat finanziert werden.

Um ein abgestimmtes Verhalten der Küstenländer zu erleichtern (Maritime Verbundwirtschaft und Hafenhinterlandinfrastruktur als nationale Aufgabe), ist Hamburg durch eine Beteiligung an der JWP-R wieder mit ins Boot zu holen. Mit der EU ist im europäischen Kernnetz, dem im Entwurf die Häfen Hamburg, Bremerhaven und Rostock angehören, auch der Jade-Weser-Port als zugehörig zu definieren.

Neben den Planungs- und Finanzierungsvereinbarungen der Hafenhinterlandanbindung Oldenburg-Wilhelmshaven über Elektrifizierung bis 2014 und Lärmschutz, müssen die Mittel in Höhe von insgesamt 570 Mio € (davon 180 Mio € für den zweigleisigen Ausbau) mit dem Bund verhandelt und sichergestellt werden. Um dem inzwischen zu Recht gewachsenen Misstrauen im Oldenburger Land an der verträglichen Schienenanbindung des JWP zu begegnen, ist es trotz noch nicht voll abgeschlossener Gesamtplanung nötig, dass DB und Bund über alle fehlenden Bauabschnitte jetzt eine verbindliche Finanzierungsvereinbarungen unterzeichnen.

Um den wachsenden Hinterlandverkehr des JWP und auch der anderen Häfen in der Nordrange klimaverträglich abwickeln zu können, muss dringend ein Plan „B“ mit schnell wirksamen, erheblichen Kapazitätserweiterungen im vorhandenen Schienennetz gegenüber dem Bund durchgesetzt werden.

Daneben müssen die Seehäfen auch zu Wasser besser mit dem Hinterland vernetzt werden (verstärkte Umladung auf Binnenschiffe in den Seehäfen wird nur möglich durch Neubau Hebewerk Scharnebeck und trimodale/dreigliedrige Anbindung der Binnenhäfen).