

1. Schifffahrt erleben – Zukunft begreifen

Der Welthandel wächst und mit ihm der globale Containerverkehr. Die Entwicklung der Weltwirtschaft lässt den Transportsektor wieder an Zeiten kräftigen Wachstums anknüpfen. Experten beurteilen den Bau der nächsten Generation von Superschiffen als realistisch. Der JadeWeserPort kommt da genau zur richtigen Zeit und verfügt dann als einziger deutscher Tiefwasserhafen über alle Voraussetzungen, damit auch die neue Schiffsgeneration in jedem Fall hier anlegen und abgefertigt werden kann. Experten sind sich sicher: 18.000 TEU-Schiffe werden in Kürze gebaut. Sie sind mit einem LNG-Antrieb ausgerüstet. Flüssigerdgas (LNG = Liquefied natural gas) gilt als günstiger und umweltfreundlicher als die herkömmlichen, mit Schweröl angetriebenen Dieselaggregate. Die Frachtkapazität von Containerschiffen wird in TEU (Twenty-foot Equivalent Units) angegeben und entspricht der Anzahl von 20-Fuß-Containern, die geladen werden können. Die größten dieser Containerriesen haben bis zu 16,5 m Tiefgang. Bislang gelten die acht Schwesterschiffe der „Emma-Maerks-Klasse“ mit 397 m Länge und 56 m Breite als die weltweit größten Containerriesen. Sie haben eine Kapazität von 14.770 TEU.

Die größer werdenden Containerschiffe stellen höhere Ansprüche an die Leistungsfähigkeit der Seehäfen. Das bedeutet: Die Terminals müssen diese Schiffe tideunabhängig abfertigen können. Der JadeWeserPort in Wilhelmshaven ist genau für diese Großcontainerschiffe ausgelegt. Nach seiner Fertigstellung wird der neue Container-Tiefwasserhafen das Leistungsangebot der deutschen Seehafenwirtschaft nachhaltig stärken. Mit einem Investvolumen von ca. einer Milliarde Euro gehört er zu den bedeutendsten Projekten Norddeutschlands.

Bei Busrundfahrten gelangt man bis in die unmittelbare Nähe des Baugeschehens.

„Das ist ja Wahnsinn“ entfährt es einem unwillkürlich.

Wo vor zwei Jahren noch das Wasser der Jade floß, ruhen heute Millionen Kubikmeter Sand. Staunend betrachtet man die Baustelle des derzeit größten Infrastrukturprojektes Nordwestdeutschlands. Seit 2008 wird am Jadedfahrwasser vor Wilhelmshaven der JadeWeserPort errichtet. Hier soll im August 2012 das erste Schiff seine Ladung löschen. Einmal fertig gestellt, können an der fast 2 km langen Kaje gleichzeitig 4 Containerschiffe festmachen und bei Vollaustattung etwa 2,7 Millionen Standardcontainer pro Jahr umgeschlagen werden.

Die Größenordnungen, die damit einhergehen, werden schon jetzt auf dem noch unfertigen Areal deutlich. Allein die Fläche, die der Bus auf seiner gut 45minütigen Fahrt quert, hat die Ausmaße von 720 aneinander gelegten Fußballfeldern. Solche Vergleiche dienen dazu, den Gästen die Dimensionen des Projektes klar zu machen.

Auf dem Stück, wo einmal das Güterverkehrszentrum stehen soll, gibt es bereits eine breite Asphaltpiste. Sie verläuft parallel zum nördlichen Damm des Geländes. Ein schmaler Streifen trennt den Bus vom Wasser. Auf der anderen Seite liegen die ersten von später 16 nebeneinander angeordneten Gleisen.

Ein halb fertig gestelltes Umspannwerk steht inmitten der riesigen Fläche und markiert die Grenze zwischen der 160 ha großen Logistikzone und dem weiter seewärts

gelegenen Containerterminal. Ein Bahnterminal für den kombinierten Verkehr, Straßenanbindung und zahlreiche europäische Feederschiffdienste binden den Hafen bestmöglich an das europäische Hinterland an. Der Welthandel wächst und mit ihm der globale Containerverkehr. Die Entwicklung der Weltwirtschaft lässt den Transportsektor wieder an Zeiten kräftigen Wachstums anknüpfen. Experten beurteilen den Bau der nächsten Generation von Superschiffen als realistisch. Der JadeWeserPort kommt da genau zur richtigen Zeit und verfügt dann als einziger deutscher Tiefwasserhafen über alle Voraussetzungen, damit auch die neue Schiffsgeneration in jedem Fall hier anlegen und abgefertigt werden kann. Experten sind sich sicher: 18.000 TEU-Schiffe werden in Kürze gebaut. Sie sind mit einem LNG-Antrieb ausgerüstet. Flüssigerdgas (LNG = Liquefied natural gas) gilt als günstiger und umweltfreundlicher als die herkömmlichen, mit Schweröl angetriebenen Dieselaggregate. Die Frachtkapazität von Containerschiffen wird in TEU (Twenty-foot Equivalent Units) angegeben und entspricht der Anzahl von 20-Fuß-Containern, die geladen werden können. Die größten dieser Containerriesen haben bis zu 16,5 m Tiefgang. Bisläng gelten die acht Schwesterschiffe der „Emma-Maerks-Klasse“ mit 397 m Länge und 56 m Breite als die weltweit größten Containerriesen. Sie haben eine Kapazität von 14.770 TEU.

Die größer werdenden Containerschiffe stellen höhere Ansprüche an die Leistungsfähigkeit der Seehäfen. Das bedeutet: Die Terminals müssen diese Schiffe tideunabhängig abfertigen können. Der JadeWeserPort in Wilhelmshaven ist genau für diese Großcontainerschiffe ausgelegt. Nach seiner Fertigstellung wird der neue Container-Tiefwasserhafen das Leistungsangebot der deutschen Seehafenwirtschaft nachhaltig stärken. Mit einem Investvolumen von ca. einer Milliarde Euro gehört er zu den bedeutendsten Projekten Norddeutschlands.

Bei Busrundfahrten gelangt man bis in die unmittelbare Nähe des Baugeschehens.

„Das ist ja Wahnsinn“ entfährt es einem unwillkürlich.

Wo vor zwei Jahren noch das Wasser der Jade floß, ruhen heute Millionen Kubikmeter Sand. Staunend betrachtet man die Baustelle des derzeit größten Infrastrukturprojektes Nordwestdeutschlands. Seit 2008 wird am Jedefahrwasser vor Wilhelmshaven der JadeWeserPort errichtet. Hier soll im August 2012 das erste Schiff seine Ladung löschen. Einmal fertig gestellt, können an der fast 2 km langen Kaje gleichzeitig 4 Containerschiffe festmachen und bei Vollausslastung etwa 2,7 Millionen Standardcontainer pro Jahr umgeschlagen werden.

Die Größenordnungen, die damit einhergehen, werden schon jetzt auf dem noch unfertigen Areal deutlich. Allein die Fläche, die der Bus auf seiner gut 45minütigen Fahrt quert, hat die Ausmaße von 720 aneinander gelegten Fußballfeldern. Solche Vergleiche dienen dazu, den Gästen die Dimensionen des Projektes klar zu machen.

Auf dem Stück, wo einmal das Güterverkehrszentrum stehen soll, gibt es bereits eine breite Asphaltpiste. Sie verläuft parallel zum nördlichen Damm des Geländes. Ein schmaler Streifen trennt den Bus vom Wasser. Auf der anderen Seite liegen die ersten von später 16 nebeneinander angeordneten Gleisen.

Ein halb fertig gestelltes Umspannwerk steht inmitten der riesigen Fläche und markiert die Grenze zwischen der 160 ha großen Logistikzone und dem weiter seewärts gelegenen Containerterminal. Ein Bahnterminal für den kombinierten Verkehr, Straßenanbindung und zahlreiche europäische Feederschiffdienste binden den Hafen bestmöglich an das europäische Hinterland an.



Fotos: Scheer (VBIW)

Die neuen ca. 360 Hektar großen Landflächen wurden durch Sandaufspülung gewonnen. Etwa 46 Mio. m³ Sand wurden aus baustellennahen Sandabbaufeldern vom Meeresboden gewonnen - aufgetürmt ergäbe das einen Sandkegel von 660 Meter Durchmesser und 420 Meter Höhe.

Auch die Dimensionen der Ufereinfassungen sind beeindruckend. So wurden ein 1800 Meter langer Norddamm sowie ein 1200 Meter langer Süddamm und die Kaje mit ihren Flügelwänden gebaut. Insgesamt wurden 80000 t Stahl verarbeitet, 100000 m³ Beton vergossen sowie rund eine Million t Steine verbaut.

Ich kann technikinteressierten VBIW-Mitgliedern nur empfehlen, sich am JadeWeserPort-InfoCenter über den Bau und späteren Betrieb des Containerhafens zu informieren. Von der Dachterrasse kann man sich einen Überblick über den Stand der Baumaßnahmen verschaffen und den Stand der Entwicklungen auf Deutschlands größter Wasserbaustelle verfolgen

Jutta Scheer (VBIW)