

Tauziehen um Terminal-Auftrag

Papenburger Unternehmer befürchtet Ausbootung durchs Land Niedersachsen

PAPENBURG Es geht um die Sicherheit der Gasversorgung in Zeiten der Energiekrise. Es geht um hohe dreistellige Millionenbeträge. Es geht um politische Einflussnahme - und um die Befürchtung eines Bauunternehmers, beim Tauziehen um die Vergabe eines Großauftrags ausgebootet zu werden. Dabei sah es zunächst danach aus, dass der Papenburger Hermann Kassens mit seinem Konzept eines schwimmenden Anlegers für LNG-Schiffe in Wilhelmshaven den Zuschlag bekommen würde. Doch nun könnte es auf den Bau eines erheblich teureren stationären Terminals hinauslaufen.

Die technische Bewertung durch die landeseigene Hafengesellschaft NPorts habe ergeben, dass das Kassens-Konzept »nicht für den Einsatz im tidebeeinflussten Bereich der Küstengewässer geeignet« sei, erklärte dazu ein Pressesprecher des Niedersächsischen Wirtschaftsministeriums auf Anfrage der RZ. Verwiesen wird auf Ebbe und Flut in Verbindung mit den vorherrschenden Strömungsgeschwindigkeiten und Windereignissen.

Kassens hält das für vorge-schoben. Er argumentiert, dass seine Konstruktion aus Beton das etwa dreifache Gewicht eines Pontons oder Schiffes aus Stahl habe. Dank der deutlich höheren Trägheit



Der Papenburger Bauunternehmer Hermann Kassens sieht bei der Auftragsvergabe zum Bau eines Anlegers für LNG-Schiffe in Wilhelmshaven seine Felle davon schwimmen. Foto: Szyska

liege seine Beton-Variante bei Wellengang wesentlich ruhiger und stabiler im Wasser. Kassens betont in diesem Zusammenhang, bereits reichlich Erfahrungen mit Wasser-

»Wir wären kostengünstiger, flexibler und umweltfreundlicher.«

Hermann Kassens
Bauunternehmer

bauprojekten gesammelt zu haben. Beispielhaft nennt er den Bau eines Schwimmdocks für die Neptun Werft in Warnemünde, das seit 2006 in Betrieb ist. 2019 habe man im Auftrag des Mineralölkonzerns Shell eine schwimmende Verladestation für Kohlenwasserstoffe gebaut. Nach der Herstellung im Baudock der

Meyer Werft sei die Station schlüsselfertig über den Rhein nach Köln geliefert worden, wo sie bei Wasserständen mit einem Unterschied von bis zu elf Metern zuverlässig zum Einsatz komme.

Vor einem Jahr war Hermann Kassens noch davon überzeugt, auch den Auftrag zum Bau eines Terminals mit sechs Liegeplätzen für LNG-Frachter in Wilhelmshaven zu bekommen. Denn die Tree Energy Solutions GmbH (TES) als Betreiberin habe sich bereits in einer Absichtserklärung (»Letter of intent«) für sein Konzept entschieden gehabt, so der Papenburger Bauunternehmer. »Im September 2022 lag der Vertrag zur Unterschrift bereit am Hauptsitz von TES in Belgien«, sagt Kassens. Doch NPorts als Flächenvermieterin wolle »keinen privaten

Investor in öffentlicher Infrastruktur«. Daher werde die im Dezember 2022 verstaatlichte Uniper SE bevorzugt.

In trockenen Tüchern ist der Deal bislang aber nicht. »Es ist noch keine Auftragserteilung erfolgt - auch nicht an Uniper«, heißt es dazu aus dem Wirtschaftsministerium in Hannover. Uniper sei zwar »ein möglicher Nutzer und gegebenenfalls Auftraggeber für den Anleger für verflüssigte Gase«. Bisher gebe es allerdings nur eine Entwurfsplanung. Wann die Entscheidung, der Baustart und die Inbetriebnahme zu erwarten sind, könne »derzeit noch nicht beurteilt werden«. Eine Kostenschätzung gibt es aber: Die Kosten für die Herstellung der Infrastruktur einschließlich der Marineausrüstung an den Anlegern beziffert das Wirtschaftsministerium »aktuell auf circa 600 Millionen Euro.«

»Wir wären kostengünstiger, flexibler und umweltfreundlicher«, hält Hermann Kassens dagegen - und spricht von »Geldverschwendung«. So ließen sich bei seiner Lösung einzelne Pontons verkaufen, wenn nur noch zwei statt sechs Schiffe gebraucht werden. Eine Umrüstung für die mittelfristig ohnehin geplante Anlandung von Wasserstoff sei ebenfalls in kürzester Zeit möglich. Nicht zuletzt seien die Eingriffe in die Meeresumwelt deutlich geringer.

Noch hat Kassens, der etwa 100 Mitarbeiter beschäftigt und neben der Meyer Werft die Weeneraner Firma Wildeboer zu seinen Hauptauftraggebern zählt, die Hoffnung nicht aufgegeben. »Wir könnten eine Million Arbeitsstunden nur im Betonbau in der Region generieren«, betont er die Bedeutung für den hiesigen Arbeitsmarkt. hsz



Die schwimmenden Beton-Pontons sind laut Kassens durch eine Gelenkbrücke (links) unabhängig von der Tide, hochseetauglich und beidseitig anfahrbar. Visualisierung: Bauunternehmen Kassens