

[News](#)

News: Neben der Witterung ist auch der Juister Hafen ein Problem

Beigetragen von S.Erdmann am 06. Feb 2026 - 12:25 Uhr

Die derzeitige Wettersituation stellt besonders die Reedereien, die den Fähr- und Frachtverkehr zu den Inseln durchführen, vor große Herausforderungen. Nachdem tagelang der starke Ostwind mit den daraus resultierenden niedrigen Wasserständen die Wattenschiffahrt erschwerte, kam in den letzten Tagen auch noch der Eisgang in Häfen und Fahrrinnen dazu.

„Wir planen im Moment von einem Tag zum anderen“, so Ralf Ackermann, Fahrdienstleiter der AG Reederei Norden-Frisia. Zusammen mit den Kapitänen wird in seinem Norddeicher Büro täglich der nächste Tag geplant, manchmal muss der Fahrplan auch mehrmals am Tag umgestellt werden.

Die tidenunabhängige Insel Norderney ist zur Hochwasserzeit problemlos erreichbar, nicht aber bei Niedrigwasser, denn durch den Ostwind läuft es dann besonders tief ab. „Hinzu kommt, dass wegen dem geringeren Schiffsaufliegen in den Wintermonaten die Fahrrinnen nicht so tief sind wie im Sommer,“ so Ackermann. Jedes Schiff wirbelt nämlich zusätzlich Sedimente auf, nach Norderney ist die Fahrrinne jetzt 20 cm flacher als im Sommer. Klingt wenig, kann aber entscheidend sein. So wird anhand der vorausgesagten Tidenkurven (ein Plan vom BSH, wo man genau sehen kann, zu welcher Uhrzeit welcher Wasserstand vorhanden sein wird) genau errechnet, welche Abfahrten ganz ausfallen müssen und welche man gegebenenfalls noch mit dem flachgehenden Ausflugsschiff „Frisia X“ oder den Juist-Schiffen, die ebenfalls einen geringeren Tiefgang haben, fahren kann. Auch werden Fahrten unter Umständen vorgezogen, da kann dann die erste Fähre von der Insel schon mal um 5:30 Uhr ablegen.

Juist ist die zweite Insel, die von der Norden-Frisia bedient wird, hier ist die Situation ungleich schwieriger. Tidenabhängig, d.h. wenn zur Hochwasserzeit nicht genug Wasser aufläuft, dann geht nichts. Neben Niedrigwasser und Eisgang gibt es aber noch ein weiteres Problem, welches man so nicht vermutet, so Ackermann: „Eine große Herausforderung stellt der Juister Hafen dar.“ Bei geringen Wasserständen kommt das Frachtschiff kaum noch an seinen Liegeplatz, weil alles versandet ist. Als kürzlich der Frachter sich mit Gewalt durch den Sand gewühlt hatte, lag er zwar am Entladeplatz, aber auf einer Seite auf festem Sandgrund und somit schief. Ackermann: „Dann liegt die Heckrampe nur einseitig auf, die Kräfte, die dann beim Entladen der Frachtanhänger und deren Zugfahrzeuge entstehen, würden zu Beschädigungen führen. Deshalb wird nur gefahren, wenn ausreichend Wasser vorausgesagt ist und der Frachter richtig anlegen kann“.

Bei Fahrgastschiff schaut man ebenfalls genau auf den Wasserstand, denn wenn dieser zu gering ist, reagieren Schiffe bei Manövern wie An- und Ablegen nur sehr schwerfällig, weil das Wasser unterm Schiff fehlt, welches durch die Propeller gezogen werden muss, um den notwendigen Schub zu erzeugen. Auch hier lässt die Wassertiefe im Juister Hafen zu wünschen übrig, weil sich zuviel Sand darin befindet, so das Inselversorgungsunternehmen.

Auch das Eis wird schnell auf Juist zum Problem. Früher bekam die „Frisia X“ im Winter sogenannte Eispropeller, das waren Schiffsschrauben mit einer stärkeren Blattstärke und einer anderen Steigung, die weniger Geschwindigkeit, aber dafür mehr Schubkraft erzeugte. Mit mehreren Anläufen wurde das Eis dann aufgebrochen, damit das Schiff in den Hafen kam. Heute ist das nicht mehr möglich, so der Fahrdienstleiter: „Wenn der Bug das Eis aufricht, dann muss dieses zu den Seiten durch das Wasser verschoben werden um Platz zu bekommen, und das geht im Juister Hafen jetzt nicht mehr.“ Bei niedrigen Wasserständen gibt es kaum noch freie Wasserflächen. An der Westseite (Frachterplatz) türmt sich der Sand, im Hafenbecken selbst befindet sich auf der Ostseite eine hohe Sandbank, wohin also mit dem Eis. Daher fährt man im Moment mit der „Frisia IX“ und hofft, dass die Temperaturen nun langsam wieder ansteigen, denn dann wird das Eis schnell weg sein (Eisschollen aus Salzwasser werden durch den Salzanteil bei höheren Temperaturen schnell porös bzw. tauen weg)

Der Sand im Juister Hafen stellt zudem ein ganzjähriges Problem für die Reederei dar, berichtet Ralf Ackermann: „Der unebene Sandboden macht unsere Schiffe kaputt, denn wenn sie bei Niedrigwasser im Hafen nur punktuell, statt mit der ganzen Bodenfläche aufliegen, verzieht sich der ganze Schiffsrumpf.“ Liegt das Schiff nur in der Mitte auf, am Bug und Heck ist aber Wasser, dann entstehen durch das Gewicht vom Vorder- und Hinterteil Kräfte, die ein Schiff verbiegen können, ebenso, wenn es vorne und hinten auf harten Sand liegt und in der Mitte noch Wasser unterm Kiel hat.

So gab es in den letzten Jahren immer wieder Fälle, wo auf dem Oberdeck eine Metallreling auseinander gerissen wurde, dass sich Türen nicht mehr öffnen oder schließen ließen, weil alles verzogen war oder Besatzungen nachts wach wurden, weil es beängstigende Geräusche gab und man befürchten musste, dass ganze Spanten (tragende Schiffsbauteile zur Verstärkung des Rumpfes, diese bilden quasi das Skelett eines Schiffes) brechen würden. Den Zustand des Inselhafens fasst Fahrdienstleiter Ackermann in einem Satz zusammen: „Der Juister Hafen ist eine einzige Katastrophe!“

Jetzt soll ausgebaggert werden. Nachdem man sich jahrelang mit Injektionsspülungen beholfen hatte, was gut bei Schlick, aber schlecht bei Sand funktioniert, hat die Inselgemeinde im vergangenen Herbst eine Ausbaggerung des Sandes beschlossen. Dazu muss die Kommune viel Geld in die Hand nehmen, wie die Auftragsvergabe im Vormonat zeigte. Rund 361.000 Euro wird eine Fachfirma aus Hückelhoven (die ursprünglich aus den Niederlanden kommt) für die Entfernung des Sandes – wobei man die Sandbank im Hafen nur teilweise wegnehmen will – erhalten. Hinzu kommen weitere 272.000 Euro für eine seit Jahren aufgeschobene und daher dringend erforderliche Sanierung des Leitdamms, wofür ein Wasserbauunternehmen aus Delfzijl den Zuschlag erhielt.

Als in der zweiten Hälfte der 70er Jahre der Hafenneubau geplant wurde, wollten die Verantwortlichen auf Juist den heutigen ortsnahen Standort, obwohl dieser aus wasserbautechnischer Sicht völlig ungeeignet ist. Hinter der höchsten Stelle auf dem Watt gelegen und fast ohne Tidenströmung war bekannt, dass es zu Problemen mit Verschlickung, Eisgang, Fahrinnenverschiebungen usw. kommen würde. Zudem ließen sich die für den Hafenbau Verantwortlichen dann Anfang der 80er Jahre von der Zusage des Landes Niedersachsen blenden, welches anbot, die kompletten Baukosten des Hafens zu übernehmen, anschließend würde die Kommune den Hafen als Eigentümerin quasi geschenkt erhalten. Mit nur einmalig 10 Millionen Mark war das Land den jahrzehntelangen Kostenfaktor eines weiteren Hafens, der dann 1984 fertig gestellt wurde, los.

Die ersten zehn Jahre oblag der Norden-Frisia der Unterhalt, denn die Gemeinde hatte den Hafen komplett der Reederei als Betreiber mit allen Rechten und Pflichten verpachtet. Der damalige Leiter der Juister Geschäftsstelle, Gerhard Wienholtz, warnte schon frühzeitig, dass die Baggerkosten in den kommenden Jahren in unberechenbare Höhen steigen würden und erreichte damals, dass der Vertrag nicht verlängert und stattdessen feststehende und kalkulierbare Liegegelder wie in Norddeich und Norderney gezahlt werden. Damit oblag der Unterhalt des Hafens nun der Inselgemeinde. Da alle anderen Inselhäfen vom Land Niedersachsen betrieben und unterhalten werden, ist die Inselgemeinde Juist natürlich extrem benachteiligt. Allerdings scheiterten bisher alle Versuche, auch den Juister Hafen in Obhut des Landes zu bringen.

Zu unseren Fotos:

Das Foto oben auf der Startseite zeigt aktuell die Ankunft der Fähre gestern auf Juist.

Das zweite Archivfoto ist schon älter, es wurde an einem Tag aufgenommen, als das Frachtschiff „Frisia VII“ über die Ebbe auf Juist lag. Man sieht sehr gut, wie der Bug auf Sand liegt, der mittlere Bereich hingegen nicht aufliegt. Solche Situationen sind infolge der durch das Eigengewicht der Schiffe auftretenden Kräfte geradezu Gift für die Rümpfe.

Das nächste Archivfoto wurde im Winter 2010 aufgenommen. Die „Frisia X“ bricht da das Eis im Hafenbecken auf. Gut zu erkennen ist dabei hinter dem Schiff die Spundwand, die Fähr- und Bootshafen trennt. Das Wasser stand damals bis an die Spundwand, heute befindet sich davor eine große Sandbank im Hafen.

Das vierte Bild ist aus dem vergangenen Sommer. Neben zwei Doppelendfähren wird auch die „Frisia I“ ausschließlich im Norderney-Verkehr eingesetzt. Das Schiff sieht der Juist-Fähre „Frisia II“ sehr ähnlich und ist auch gleich groß, allerdings hat das Juist-Schiff einen rund 70 cm geringeren Tiefgang, weshalb dessen Einsatz nach Norderney bei niedrigen Wasserständen sehr sinnvoll ist.

Das letzte Foto zeigt die Sandbank, die sich im Hafen befindet. Nur ein einziges Mal machte dieser Sandhaufen Freude, das Foto entstand im September 2022, als der Musikzug der Feuerwehr ein Hafenkonzert von der Sandbank aus spielte, was damals sehr viel Anklang fand. Ansonsten stellt diese Sandbank aber nur ein Ärger- und Hindernis für Fähr- und Frachtschiffahrt, aber auch für die kleinen Schnellfähren, die Schiffe der Küstenschützer (NLWKN), der Seenotretter und der Sportschiffahrt dar.

TEXT, FOTOS und ARCHIVFOTOS: STEFAN ERDMANN

Article pictures





