

WELTHAFEN

BREMEN/BREMERHAVEN



PROJEKTZUKUNFT

DAS HAFEN-MAGAZIN DES WESER REPORT

CT 4 setzt Maßstäbe – Hafen wächst um 90 Hektar

1681 Meter neue Kaje für die Blechkisten von Morgen

Mit einer Länge von mehr als 3200 Metern bricht sie schon heute alle Rekorde. Bis zu zehn große Containerschiffe können an ihr festmachen. Und doch: Für das Wachstum

der kommenden Jahre wäre die Bremerhavener Stromkaje zu klein. Ihre Verlängerung um genau 1.681 Meter ist eine Investition in die Zukunft.

Mit dem Großprojekt setzt

der Containerhafen Maßstäbe: Die Kaje wächst durch das Container-Terminal (CT) 4 auf fast fünf Kilometer Länge. Das neue Hafennareal entsteht am Rand des Weser-Fahrwassers.

Im südlichen Bereich der Anlage müssen Teile des Deichvorlandes weichen.

Auf den ersten 537 Metern orientiert sich das Hafennareal am Verlauf der alten Stromkaje. Dann knickt es in einem Zehn-Grad-Winkel nach Nordwesten ab und folgt damit der Fahrrinne. Der Bereich hinter der neuen Hauptspundwand wird mit großen Sandmengen aus Weser und Jade gefüllt. Vor dem Bremerhavener Ortsteil Weddewarden schaffen die Baufirmen der Arbeitsgemeinschaft CT 4 eine 570 Meter breite und 90 Hektar große Hafenfläche.

Im Norden und Osten der Hafenerweiterungsfläche entstehen neue Deiche. Vor der Kaje werden Liegewannen gebaggert, die den Schiffen jederzeit ausreichende Wassertiefen bieten. Am Nordende des Terminals sieht die Planung eine 100 Meter lange Flügelfwand vor.



Schiffe wie die Chastine Mærsk finden in Bremerhaven mit CT4 mehr Platz.

Bild: Roland Bösker

Container-Boom: Bremerhaven als Globalisierungsgewinner

Vier neue Liegeplätze sichern die Zukunft des Welthafens

Kein Bereich der Wirtschaft wächst im Land Bremen derzeit stärker als Hafengeschäft und Logistik. Das liegt vor allem am boomenden Containerumschlag. Mit insgesamt 3,5 Millionen Boxen (TEU – Standardmaßeinheit für Container) zählten die modernen Hafenanlagen in Bremerhaven im Jahre 2004 zu den größten und leistungsfähigsten in Europa – und die Zeichen stehen weiter auf Wachstum.

»Unser Welthafen gehört zu den Globalisierungsgewinnern«, freut sich der zuständige Senator Jörg Kastendiek. In der Tat profitiert die Region seit langem von einer überdurchschnittlichen Zunahme des Umschlages. Gegenüber 1998, als es der Container-Terminal (CT) in der Seestadt auf 1,77 Millionen TEU gebracht hatte, hat sich die Zahl der über die Seestadt ein- und ausgeführten Blechkisten glatt verdoppelt. Ein Ende der dynamischen Entwicklung scheint nicht in Sicht – denn immer mehr Länder produzieren immer mehr Güter für eine steigende Zahl von Verbrauchern in aller Welt.

Längst bereiten sich die bremischen Häfen auf eine

weitere starke Zunahme des Containerumschlages vor. Sie orientieren sich an Prognosen, die vorhersagen, dass sich der Boxenumschlag in nordwesteuropäischen Großhäfen wie Rotterdam, Hamburg und Bremerhaven in den kommenden acht bis zehn Jahren erneut verdoppeln wird.

»Reeder und Industrie setzen große Hoffnungen in unsere florierende Hafen- und Logistik-Drehscheibe«, sagt Jürgen Holtermann, Geschäftsführer der Hafengesellschaft bremenports. »Die Kunden verlassen sich darauf, dass Kaje und Arbeitsfläche des Terminals zügig erweitert werden.«

Um dringend benötigten Platz für die Schiffsriesen zu schaffen, hatte bremenports die Kaje vor einigen Jahren bereits um 340 Meter gestreckt. Doch der Bauabschnitt CT IIIa bildete lediglich den Auftakt für einen deutlich schwierigeren planerischen und finanziellen Kraftakt – das 500-Millionen-Euro-Projekt CT 4. Vier neue Liegeplätze für Großcontainerschiffe entstehen dort.

Die Bauarbeiten haben im Juni 2004 begonnen. Inzwischen wächst die knapp 1700 Meter lange Hauptspundwand

Meter für Meter Richtung Norden. Zwei Rammen auf den Hubinseln »Odin« und »Annegret« treiben mehr als 2200 Tragbohlen, Füllbohlen und Schrägpfähle für das stählerne Korsett der Kaje in den Baugrund.

An der Wesermündung ist die mittlerweile größte Sandkiste der Republik entstanden. »Bisher wurden etwa sechs von insgesamt zehn Millionen Kubikmeter Sand eingebaut«, berichtet Holtermann. So genannte Hopperbagger kratzen das Material aus den Fahrrinnen von Weser und Jade. Mit Hilfe von Rohrleitungen wird es auf den Spülfeldern von CT 4 verteilt.

Die Arbeiten stehen unter großem Zeitdruck. »Der Markt wartet dringend auf CT 4. Wir können uns keine Verzögerungen erlauben«, sagt Kastendiek. Der erste Liegeplatz mit einer Länge von 330 Metern soll bereits Ende 2006 in Betrieb genommen werden. Der zweite (330 Meter) folgt im Frühjahr 2007, der dritte (510 Meter) im Frühjahr 2008. Der vierte und letzte Liegeplatz (510 Meter) wird in dreieinhalb Jahren übergeben.

CT 4 auf einen Blick

Länge alte Containerkaje	3237 Meter
Länge neuer Kajeabschnitt	1681 Meter
Neue Hafenfläche	etwa 90 Hektar
Zahl der neuen Liegeplätze	4
Kapazität bei Volllast	mehr als 6 Mio. TEU
Bodenaustausch (2004)	etwa 400 000 Kubikmeter
Erforderliche Sandmenge	etwa 10 Mio. Kubikmeter
Öko-Ausgleich	auf der Luneplate und im Wurster Deichvorland
Fertigstellung 1. Liegeplatz	Ende 2006
Ende der Arbeiten	Anfang 2009
Bau- und Planungskosten	etwa 500 Mio. Euro



Neustädter Hafen.

Bild: Archiv

Kooperation statt links und rechts

»Gemeinsam den Standort entwickeln«

Zusammen den Standort stärken – so lautet kurz zusammengefasst das Motto der »Interessengemeinschaft Industriehafen«, kurz ISH. Ein offenbar erfolgreiches Konzept. Seit ihrer Gründung Ende 2003 ist die ISH von zwölf Mitgliedsfirmen auf die stattliche Zahl von 34 Unternehmen angewachsen.

»Wir wollen das 'Links-der-Weser-rechts-der-Weser-Denken' überwinden und den Hafenlogistik-Standort Bremen-Stadt mit all seinen Möglichkeiten besser vermarkten«, erklärt ISH-Geschäftsführer Bernhard Russell. Es geht darum, »unternehmerische

Kompetenzen zu bündeln und nutzbar zu machen«. Bei der Entwicklung des Masterplans Industriehafen hat die ISH bereits mit der Hafenerweiterungsgesellschaft bremenports zusammen gearbeitet. »Auch für den Neustädter Hafen wollen wir uns gern engagieren«, sagt Russell und führt die Planung eines Terminals für so genannte Short-Sea-Transporte im Industriehafen als Erfolg an.

»Schiffstransporte entlasten Straßen und Umwelt und tragen zur Energieeinsparung bei.« Wichtiges Anliegen der Mittelstandsinitiative ist dabei, »dass in Bremen nicht nur Güter umgeschlagen, sondern auch bearbeitet werden«.

Russell legt Wert darauf, »dass die so genannte Loco-Quote erhöht wird«. – Es soll mehr Wertschöpfung in Bremen stattfinden. Das Rezept: »Traditionelles Massengut-Geschäft pflegen und um Dienstleistungen rund um containerisierte Waren ergänzen.« Schließlich finde der Containerboom auch in den Stadtbremischen Häfen Bremen statt und nicht nur in Bremerhaven. »Allerdings sollten Wertschöpfung und Qualität beim Streben nach Umschlagsrekorden nicht vernachlässigt werden«, betont Russell. Die ISH wolle Bewusstsein für Chancen bilden, die direkt vor der Haustür liegen.

Hafen-Manager stellen sich dem Markt

Sie planen die Hafententwicklung im Land Bremen, setzen große Bauprojekte um, halten Kajen und Schleusen in Schuss, setzen Peilschiffe und Bagger in Bewegung – die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von bremenports haben viel zu tun. Inzwischen sind die Hafen-Manager auch außerhalb von Bremen und Bremerhaven aktiv: Die Firma, die aus dem Hafenamts hervorgegangen ist, soll im In- und Ausland Aufträge an Land ziehen.

Die städtische GmbH wirft bei diesem Geschäft ihre Erfahrung in den Bereichen Hafenplanung, -bau und -unterhaltung in die Waagschale. Für die Jagd nach Aufträgen ist die neue Tochtergesellschaft bremenports consult zuständig. Sie hat Anfang des Jahres

mit rund 60 Beschäftigten die Arbeit aufgenommen.

»Zu unseren Kernaufgaben gehören natürlich die großen Hafenbaumaßnahmen in Bremerhaven«, sagt consultant-Geschäftsführer Dr. Stefan Woltering. »Die Großprojekte Container-Terminal 4 und Kaiserschleuse erfordern in den nächsten Jahren unsere ganze Aufmerksamkeit.« Gleichzeitig werde Geschäft mit neuen Kunden ausgebaut. Woltering: »Erstens sichern solche Projekte Arbeitsplätze und zweitens verdienen wir damit eigenes Geld. Entsprechend sinken die öffentlichen Zuwendungen an bremenports, das so genannte Geschäftsbesorgungsentgelt.«

Die See, in der Ingenieure und Projektmanager nach neu-

en Aufträgen fischen, ist allerdings rau – denn die Konkurrenz schläft nicht. Viele dicke Fische im maritimen Consulting-Geschäft sind schon von großen, in der Branche etablierten Beratungsunternehmen an Land gezogen worden. »Im Vergleich zu solchen Dickschiffen sind wir die Schnellboot-Flottille«, sagt Woltering, »unsere Spezialität sind Nischen. Dort bieten wir unser Knowhow zu wettbewerbsfähigen Konditionen und in enger Zusammenarbeit mit der privaten Wirtschaft an.« Kooperationsverträge hat bremenports consult mit BLG Consult GmbH und dhb Logistics IT AG geschlossen.

Technische und ökonomische Machbarkeitsstudien rund um den Hafenbau sind

die Spezialität der bremenports-Berater. Pläne zur Gefahrenabwehr sowie Systeme für die präzise Steuerung des Schiffsverkehrs für Häfen und Hafenbetreiber ergänzen ihre Leistungspalette.

Werden geplante Hafenanlagen dann verwirklicht, kümmert sich bremenports consult auch um den Bau. Ihre Ingenieure überwachen die Bauarbeiten oder unterstützen Kunden bei der Sanierung bestehender Kajen und Terminals. Woltering: »In Bremen managt bremenports die Infrastruktur eines Welthafens. Dieser gute Ruf erleichtert die Kunden-Akquisition natürlich. Unsere Erfahrung mit dem Betrieb und der Unterhaltung eigener Anlagen ist gefragt.«



Wichtiges Geschäft in den Stadtbremischen Häfen: Stück- und Schüttgutumschlag.

Bild: hc Pauly

Seegüterumschlag in den bremischen Häfen (2004)

Gesamtumschlag Bremen/Bremerhaven:	52,3 Mio. Tonnen
zum Vergleich 2003:	49,0 Mio. Tonnen (+ 6,8 Prozent)
davon: Bremerhaven (z.B. Container, Fahrzeuge, Südfrüchte)	38,7 Mio. Tonnen
und Bremen-Stadt (z.B. Holz, Röhren, Maschinen, Kohle, Erze, Mineralöle)	13,6 Mio. Tonnen
Container (Umschlag zu etwa 99% auf Bremerhaven konzentriert)	3,5 Mio. TEU
zum Vergleich 2003: zum Vergleich 1998:	3,2 Mio. TEU 1,77 Mio. TEU
Fahrzeuge (Umschlag fast komplett auf Bremerhaven konzentriert)	1,4 Mio. Einheiten

Von der Ems bis zum Nil bremenports ist weltweit aktiv

Die Welt wird immer kleiner – auch für die Hafenaufbauleute von bremenports. Sie erwirtschaften Einnahmen im In- und Ausland. Für die Stadt Leer an der Ems erarbeiteten die Spezialisten zum Beispiel beispielsweise einen Sanierungsvorschlag für die Schleuse. In der litauischen Hafenstadt Klaipėda an der Ostsee bewerte-

ten sie die Auswirkungen einer Fahrwasservertiefung auf den Meeresboden. Ein anderes Projekt führte bremenports consult nach Ägypten: 400 Kilometer südlich von Kairo nahm die Firma in Zusammenarbeit mit der INROS Lackner AG eine Untersuchung der Stahlwasserbau- und Antriebseinheiten für eine Nil-Staustufe vor.

500.000 Dollar für eine Tankfüllung

Hans Wedekind ist Geschäftsführer der deutschen Niederlassung der norwegischen Reederei Höegh Autoliners. Mit ihren »Roll on/Roll off«-(Ro/Ro)-Schiffen transportieren die Skandinavien seit 1970 Fahrzeuge und »fast alles, was sich rollend bewegen lässt«. Anlässlich der Taufe des Neubaus »Höegh Berlin« sprachen wir über Bremerhaven, Autos und wirtschaftliche Perspektiven.

WR: Herr Wedekind, die Heimat von Höegh Autoliners ist Norwegen, also ein Land ohne direkte Verbindung zur Autoindustrie. Ist das nicht ungewöhnlich?

Wedekind: Unsere zweite Heimat liegt gewissermaßen in Bremerhaven. Die Kajen hinter der Nord- und Kaiserschleuse sind mit bis zu 140 Abfahrten pro Jahr der Haupthafen für unser Europa-Geschäft. Insofern ist Höegh eher eine europäische als eine skandinavische

Reederei. Aber natürlich sind wir stolz auf unsere norwegischen Wurzeln. Eben weil wir aus keinem traditionellen Autoland kommen, gelten wir als neutrale und verlässliche Dienstleister. Wir passen uns und unsere Flotte ständig an den Markt an.

WR: Was muss denn da angepasst werden? Auto ist Auto, könnte man meinen.

Wedekind: Na, dann schauen Sie sich mal an, was für Autos im Jahr der Gründung unserer Reederei 1970 und welche Modelle heute über die Straßen rollen. Ein Minivan braucht mehr Platz als ein Käfer. Unsere Schiffe müssen so gebaut sein dass wir unterschiedlichste Ladungen aufnehmen können. Die flexiblen Decks unserer neuen Schiffe können auf unterschiedliche Höhen eingestellt werden. Dann stehen auf einer »Etage« die flachen Sportwagen und darunter riesige LKW.

WR: Auf so einem »Autofrachter«, wie der Volksmund sagt, stehen also nicht nur Autos?

Wedekind: Wir transportieren auch ganze 35 Meter lange Straßenbahnen in unseren Schiffen. Lebensmittel in Spezialverpackungen sind auch keine Seltenheit. Solche Güter werden auf rollende Plattformen, so genannte Mafis, verladen und rollen dann wie Autos an Bord. – Nur militärische Güter transportieren wir grundsätzlich nicht.

WR: Wie wird sich die Automobilbranche aus Sicht eines neutralen Dienstleiters wie Höegh entwickeln?

Wedekind: Sprechen wir lieber von der gesamten Fahrzeugbranche. Frau Petra Trick-Renschler, die Taufpatin unseres Neubaus »Höegh Berlin«, ist die Gattin von Andreas Renschler, der im Vorstand von Daimler-Chrysler für Nutzfahrzeuge verantwortlich ist. Das

zeigt – ebenso wie der Name des Schiffs – unsere enge Verbindung zur deutschen Industrie über den Autobau hinaus. Ich bin überzeugt, dass sich die Fahrzeugbranche in Deutschland, Europa und international in Zukunft gut entwickeln wird. Dafür sprechen noch viele unerschlossene Märkte aber auch technische Innovationen – zum Beispiel Energie sparende Fahrzeuge.

WR: A propos Energie: Wie wirken sich denn die hohen Ölpreise auf Ihr Geschäft aus?

Wedekind: Heftig. Für eine Fahrt von Europa nach Asien braucht ein modernes Schiff etwa 1750 Tonnen Schweröl mit Reserve. Bei ungünstigen Preisen bezahlen wir schnell eine halbe Million Dollar für eine »Tankfüllung«. – Deshalb investiert Höegh auch in moderne, neue Schiffe. So heben wir nicht nur Service und Sicherheit, sondern auch die Wirtschaftlichkeit.

»Kaiserin« empfängt »Berlin«

Etwa 35 Kilometer pro Stunde. Knapp 20000 Pferdestärken. Und unter dem 200 Meter langen und über 30 Meter breiten Deck Platz für 6100 PKW. Das sind die Daten der »Höegh Berlin«, dem neusten Schiff in der Flotte der norwegischen Reederei Höegh Autoliners, das am 31. August getauft worden ist und demnächst auch durch die Kaiserschleuse in Bremerhaven schwimmen soll.

»Für uns ist Bremerhaven tatsächlich so etwas wie

die europäische Kaiserin«, scherzt Hans Wedekind, Chef der Höegh-Niederlassung in Bremen, »hier ist unser Haupthafen für unsere gesamtes Europa-Geschäft.« Der Name »Berlin« sei dabei eine Reminiszenz an die guten Beziehungen zwischen den Norwegern und der deutschen Industrie.

Bis 2009 sollen insgesamt neun Neubauten des gleichen Typs in Dienst gestellt werden. Gebaut wurde das Schiff bei Daewoo in Korea.



Das neueste Flaggschiff der Höegh-Reederei

Bild: R. Bösker

Neue Schleuse soll Bremerhaven stärken

Bremerhaven, einer der größten Autohäfen der Welt und mit deutlichem Abstand vor Emden die Nummer 1 in Deutschland, setzt weiterhin auf Expansion: Während die Arbeiten für das 500-Millionen-Euro-Projekt CT4 gut vorankommen, hat die Bremer Landesregierung der Hafengesellschaft *bremenports* neulich den Planungsauftrag für den Bau der neuen Kaiserschleuse erteilt. »Niemals zuvor wurde an der Weser derart zukunftsorientiert in den Ausbau der Infrastruktur investiert«, zieht Häfensenator Jörg Kastendiek Bilanz.

Der Schleusenneubau gilt als derzeit größtes Projekt seiner Art in Europa und ist mit In-

vestitionskosten von mehr als 230 Millionen Euro verbunden. Bisher können besonders große, bis zu 240 Meter lange Auto-Transportschiffe in Bremerhaven nur die Nordschleuse nutzen, um ihre Liegeplätze im Hafen zu erreichen. Die bereits Ende des 19. Jahrhunderts gebaute Kaiserschleuse ist viel zu klein für diese Schiffe. Ein längerer technischer Ausfall der ausreichend dimensionierten Nordschleuse wäre Gift für den Standort – deshalb ist er zwingend auf den Ausbau der zweiten Hafenzufahrt angewiesen.

Die Planung sieht eine Kammerlänge von 305 Metern und eine Durchfahrtsbreite von 55 Metern vor. »Damit stellen wir sicher, dass sich

unsere Auto-Terminals perfekt für den Wettbewerb positionieren können«, sagt Kastendiek. »Mit dem Neubauprojekt Kaiserschleuse ist ein klares



Die Kaiserschleuse in der aktuellen Ausbaustufe.

Bild: Archiv

Signal an Reeder, Automobil- und Hafengewirtschaft verbunden. Der Standort reagiert auf veränderte Anforderungen der Schifffahrt, optimiert seine In-

frastruktur und schafft damit verlässliche Rahmenbedingungen für alle Marktteilnehmer.«

Der Im- und Export via Bremerhaven werde unabhängig von strukturellen Veränderungen in der Produktion und in der Nachfrage nach Automobilen weiter wachsen, ergänzt Kastendiek. Mittelfristig erwartet er einen Anstieg des Umschlages auf mindestens 1,8 Millionen Fahrzeuge pro Jahr. Zum Vergleich: 2004 wurden in der Seestadt etwa 1,4 Millionen Einheiten umgeschlagen. Allein in den ersten fünf Monaten des Jahres 2005 stieg das Aufkommen gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 7 Prozent.

Inzwischen arbeitet *Wal-lenius Wilhelmsen*, die größte

Autoreederei der Welt, an Projektstudien für eine neue Generation von Car Carriern. »Dabei«, sagt Kastendiek, »gehen die Experten von bis zu 50 Meter breiten Schiffen aus. Mit unserer Entscheidung für eine Durchfahrtsbreite von 55 Metern ist Bremerhaven in jedem Fall auf der sicheren Seite.«

Der Geschäftsführer von *bremenports*, Jürgen Holtermann, geht von einem Baubeginn in der ersten Hälfte des Jahres 2007 aus. »Wir werden alle Hebel in Bewegung setzen, um Planung, Genehmigung und Bau zügig zu beenden«, verspricht Holtermann. Im Jahre 2010 soll das neue Schleusenbauwerk den Betrieb aufnehmen.

Spezialisten für »High & Heavy«

»Übergroß«, »Hoch und schwer« oder – wie Fachleute sagen – »Oversized Cargo« und »High and Heavy«. Diese Schlagwörter treiben Manchem den Schweiß auf die Stirn. Selbst pfiffigste Stauer können keine haushohen Industrieanlagen in einen Container packen. »Non-Containerized Cargo«. Ladung, die in keine Kiste passt. »Manche Ladung ist so groß und schwer, wenn man die in einen Container packen wollte, wäre das so, als ob man versuchte, mit einem Krabbenkutter einen Wal zu fangen«, verdeutlicht Reeder Niels Stolberg scherzhaft die Größenverhältnisse. Kapitän Stolberg ist Geschäftsführender Gesellschafter der Beluga-Reederei.

Beluga besitzt zwar auch Containerschiffe. Von »normalen« Container-Reedereien unterscheidet sich das Unternehmen mit der Beluga-Walflosse im Logo allerdings erheblich: das Spezialgebiet der Bremer Schiffseigner ist Projektladung. »Wo andere aufgeben, fangen wir erst richtig an«, fasst Stolberg den Anspruch der Reederei zusammen. Das zeigt auch die Zusammensetzung ihrer Flotte. Bis Ende 2005 verfügt die Reederei über 35 schwimmende Einheiten, einige werden noch im Laufe des Jahres in Dienst gestellt. Davon sind

zwei Drittel Schiffe so genannte »Multi-Purpose-Heavy-Lift-Carrier«. Mit ihren Aufbauten und Kränen erinnern eher an traditionelle Vorstellungen von Schiffen als jene Containerfrachter, auf deren Decks sich ausschließlich die bunten Riesenboxen stapeln und die zum Auf- und Abladen auf große Containerbrücken angewiesen sind. Doch der Anschein, es handele sich um traditionelle Schiffe trägt. »Unsere Flotte ist hochmodern ausgerüstet. Unser Team kann so ziemlich alles verladen, was man auf See transportieren kann.« Bis zu 500 Tonnen kombinierter He-

belast bewältigen die schiffseigenen Kräne. Allein für 2006 hat Beluga ein weiteres Dutzend Frachter geordert. Nur so könne man mit dem Stand der Technik und den ständig wachsenden Anforderungen der Kunden und der Globalisierung Schritt halten, sagt Niels Stolberg. »Zum weltweiten Warenaustausch gehört eben mehr als nur der Handel mit Teilen, die sich bequem in Container packen lassen. Unsere Schiffe können ganze Industrieanlagen transportieren.« Die Ausrüstung mit modernem, bordeigenem Ladegerät und Kränen macht es zudem mög-

lich, Güter aller Größen- und Gewichtsklassen in fast allen Häfen der Welt zu verladen.

Für multifunktionelle Standorte wie die Seehäfen Bremen und Bremerhaven sind High&Heavy-Spezialisten eine willkommene Ergänzung des Leistungsspektrums. Zwar kann die so genannte Projektladung bis zu gewissem Grad auch mit Containerbrücken verladen werden. Für die ganz großen Stücke braucht man aber Experten. So finden Verlader immer den richtigen Spezialisten für ihre Transporte. Egal wie groß oder schwer.



Verladung einer Industrieanlage.

Bild: Beluga

Die Schule im und für den Hafen

Typische moderne Hafendarbeiter schleppen keine Säcke, sie drücken die Schulbank. Zunächst zumindest. »Heutige Hafendarbeiter sind qualifizierte Spezialisten«, sagt Heiner Bögemann. Er ist Geschäftsführer des Gesamthafenbetriebsvereins im Lande Bremen. Fast 2000 Männer und Frauen stehen auf der Gehaltsliste des Gesamthafenbetriebes (GHB). Und die Zahl steigt. Unternehmen können die GHB-Mitarbeiter flexibel anfordern. Je nachdem, welche Qualifikation gerade gebraucht wird. Hintergrund: Ob ein Schiff mit seiner Ladung pünktlich anlegt, hängt von vielen Faktoren wie dem Wetter ab. Entsprechend schwankt der Arbeitskräftebedarf der Betriebe. »Wir sichern die Flexibilität der Unternehmen und bieten unseren Beschäftigten gleichsam sichere und qualifizierte Arbeitsplätze.« Bögemann ist überzeugt von dem Konzept.

Hafenfacharbeiter mit Zertifikat

Seit 1914, dem GHB-Gründungsjahr, haben sich die Anforderungen im Hafen verändert. »Heute braucht die Hafengewirtschaft Spezialisten, zum Beispiel für Läger oder Gefahrgut«, berichtet der Ge-

schäftsführer, »und da setzen wir in der Hafenschule Maßstäbe.« Gemeinsam mit Betrieben und Arbeitnehmervertretern achtet die Schule auf Qualität der Ausbildung. Eine Schulung zum Beispiel als Gabelstaplerfahrer dauere mindestens drei Tage, eher fünf. »Wer das hinter sich hat, kann wirklich Stapler fahren und hat die Geräte nicht nur angeschaut.«

Die Ausbildung zum Hafendarbeiter ist unterschiedlich lang, je nach vorhandener Vorqualifikation. In der Regel bildet die Hafenschule gelernte Handwerker weiter. Nach Bestehen einer Prüfung vor der Bremischen Handelskammer weist sie Zertifikat als Fachkräfte für die Hafengewirtschaft aus. Viele arbeiten dann im GHB oder in anderen Hafenbetrieben im Land Bremen.

Bremisches Know-How für die Welt

Auch außerhalb Bremens sind Absolventen der Hafenschule zu finden. »Wir bieten Seminare und Ausbildungen in ganz Deutschland vor allem in Hafenstädten an. Sogar international haben die Bremer schon Hafenspezialisten ausgebildet. Unter anderem in Asien oder Afrika.« So werde »Bremisches Wissen« an die Welt weitergegeben.

»Kraftwerk« Containerbrücke

Bis zu 40 Tonnen schwere Lasten können die 25 Containerbrücken an der Stromkaje in Bremerhaven heben. Auf den ersten Blick sehen alle gleich aus.

Doch bei genauem Hinsehen fällt auf: Tatsächlich schlagen dort drei Firmen Container um – erkennbar an den Logos an den Brückenauslegern. Im nördlichen Bereich des Terminals bearbeitet die Firma NTB – North Sea Terminal Bremerhaven GmbH & Co. (kurz NTB). Sie nutzt zehn der größten Brücken. Nächstes Jahr werden zwei weitere Riesenkräne installiert. Mit den so genannten Super-Post-Panmax-Brücken kann das knapp 500 Frauen und Männer starke NTB-Team auch die größten Containerschiffe, die derzeit weltweit im Einsatz

sind (Länge 370 Meter, Kapazität für mehr als 9.000 Standardcontainer) abfertigen.

NTB ist ein Gemeinschaftsunternehmen der europaweit agierenden Terminalgruppe Eurogate, Bremen, und der dänischen Reederei Maersk Sealand, der weltgrößten Containerreederei, deren Schiffe regelmäßig die Stromkaje anlaufen.

»Wenn wir hier hunderttausende von Boxen umschlagen, dann verbrauchen die Kräne natürlich eine Menge Energie«, berichtet Jörg Colberg, bei NTB verantwortlich für alle kaufmännischen Belange. »Deshalb haben wir eine Analyse über unseren Energieverbrauch in Auftrag gegeben, um Einsparungspotentiale zu erkennen.« Die Kräne werden

mit Elektrizität betrieben und verbrauchen fast die Hälfte des bei NTB benötigten Stroms.

Die von NTB zusammen mit den Fachleuten von Eurogate Technical Services ausgetüftelte Lösung ist so einfach wie genial: die Kräne selbst erzeugen nun auch zur Strom. Kurz erklärt funktioniert das so: Ziehen die Kräne eine Box in die Höhe, wird Energie verbraucht. »Abwärts bewegt sich die Last am Kran wegen der Schwerkraft quasi von selbst.« Physiker sagen, dass in der hochgezogenen Last Energie quasi gespeichert ist. Diese Energie wird bei der Abwärtsbewegung freigesetzt. »Die Bewegungsenergie der Abwärtsbewegung wird in Elektrizität umgewandelt, die dem Stromkreis wieder zugeführt

und in unser Versorgungsnetz eingespeist wird,« erklärt Colberg.

Der Effekt ist ein doppelter: »Wir sparen Energie und entlasten die Umwelt. Gleichzeitig sparen wir natürlich bares Geld.« Umweltschutz und Wirtschaftlichkeit sind für NTB kein Widerspruch.

Im Jahr 2005 will NTB die Zwei-Millionen-TEU-Grenze (TEU ist die internationale Maßeinheit für Standardcontainer) durchbrechen. »Mit unserem hoch motivierten Team schaffen wir das«, ist Colberg zuversichtlich. Und quasi nebenbei werde man auch weiter an neuen innovativen technischen Lösungen tüfteln, die den Erfolg langfristig sichern, verspricht er.



Die Containerbrücken von NTB liefern auch Strom. Bild: Archiv



»Schwebe-Bahnen« auf dem Containerterminal.

Von wegen »nur Kisten und Container« – auf dem Containerterminal Bremerhaven werden ganze Eisenbahnen umgeschlagen: Drei Elemente eines so genannten »Metro-Zuges« sind auf der »Container Freight Station«, der Packstation des Eurogate-Terminals (Container Freight Station – CFS), verladen worden. Und weitere Züge folgen.

Die von Siemens Transportation Systems gefertigten Züge werden an Bord großer Fahrzeugtransporter nach China verschifft. Angehoben von zwei Container-Staplern, im Fachjargon: Reachstacker, schwebten die Bahnen kurzfristig von den LKW, die sie nach Bremerhaven gebracht hatten, auf spezielle Roll-Plattformen. Mit Hilfe ihrer rollenden Untersätze werden die Waggons dann an Bord eines Containerschiffes gebracht. Für die aufwändige Verladung arbeiten die Eurogate-Umschlags-Spezialisten eng mit den Experten von BLG Automobile-Logistics und der Atlantik Hafenbetriebe zusammen.

Bilder: Roland Bösker

Sicher über See:

Wenn Experten packen

Salz- und Schwitzwasser. Rollen und Stampfen in schwerer See. Typisch für Seetransporte. Aber gefährlich für technische Anlagen.

Ungenügend verpackt rosten und korrodieren Maschinen und Geräte nicht nur, unzureichend »gelascht« können sich sogar schwere Stahlteile im Sturm verziehen. »Laschen« ist in der Seemannssprache das fachgerechte Befestigen von Packstücken.

»Die Ladung in einem Container darf sich auch bei schwe-

rem Seegang nicht bewegen. Bei einer Maschine oder Anlage müssen Sie genau wissen, an welcher Öse und welchem Haken eine Kette befestigt wird, erklärt Dieter Kanning, Geschäftsführer der Firmengruppe Friedrich Tiemann in Bremen und Bremerhaven. Hier verpacken die Tiemann-Teams unterschiedlichste Arten von Exportgütern, insbesondere großvolumige und schwere Ladung für einen sicheren Seetransport. Vor dem aggressiven Salz, das Metallteile angreift,

schützen luftundurchlässige Folien. Oft bauen sie große, maßgefertigte Holzkisten um die eingeschweißte Ladung herum. So fachgerecht präpariert gehen die Güter dann auf die Reise.

In beiden Häfen ist der Zugang zur Wasserseite wichtig – auch im Bremer Industriehafen. »Viele Güter, die hier in Bremen verpackt werden, verladen wir auf Binnen- und Zubringerschiffe, direkt an unserer Anlage. Für uns als Seehafenbetrieb ist das ein Standortvorteil.«



Tiemann packt's: Unabhängig von der Größe wird eine optimale Verpackungslösung gefunden.

Typisch deutsch: Logistik & Qualität

Mittlerweise trinkt die Chinesin Min Zhang durchaus auch Kaffee mit ihren deutschen Kollegen. Vorzugsweise wählt sie aber original chinesischen Grüntee. Und davon könnte man ja einfach einmal ein paar Container importieren, »damit sich die Deutschen an den Geschmack gewöhnen können«. Weil Tee im Reich der Mitte nicht nur als Getränk, sondern gleichsam ein Stück Kultur angesehen wird, wäre das auch eine gute Gelegenheit, mehr über einander zu lernen. »Bei einer Tasse Tee kann man gut reden. Chinesen und Europäer sollten viel mehr miteinander reden«, ist sie überzeugt. »Wir sollten uns nicht nur für Waren und Handel, sondern auch für die Menschen interessieren. Dann kann man auch besser miteinander ins Geschäft kommen.«

Elf Monate lang hat Min Zhang an den Hochschulen in Saarbrücken, Dortmund und Dresden »typisch deutsche Logistik« studiert. Die letzten vier Wochen ihres Praktikums widmet Frau Zhang nun dem Logistik-Geschäft in der Praxis. Bei der BHS Spedition und Logistik GmbH befasst sie sich mit Überseeim- und -exporten, Luftfracht und Landverkehren sowie moderner Datenverarbeitung. Wichtig sind dabei vor allem die Zollformalitäten.

Die Logistik-Experten von



Für BHS-Geschäftsführer Micheal Guttrof und die Logistik-Expertin Min Zhang aus China sind Kooperation und Austausch Grundlage für gute Geschäfts- und Logistikverbindungen. Bild: R. Bösker

BHS nutzen dafür das Zollabwicklungs-Programm ATLAS. Dieses Automatisierte Tarif und Lokale Zoll-Abwicklungssystem – so heißt die Anwendung voll ausgeschrieben – ist vom Bundesfinanzministerium entwickelt worden. »Unser Investition in die entsprechende Hard- und Software zahlen sich für uns und unse-

re Kunden aus«, resümiert Geschäftsführer Guttrof. Ganz ohne den im Ausland oft belächelten Papier- und Formlarkrieg erledigen seine Mitarbeiter Zollformalitäten am Computer. »Das spart Zeit und lange Wege.« So viel Flexibilität bei der Zusammenarbeit mit Behörden lässt die Logistikerin aus China staunen.

Deutsche sehr spezialisiert

»Typisch deutsch« – allerdings im durchaus positiven Sinne – findet Frau Zhang den hohen Spezialisierungsgrad deutscher Logistik-Dienstleister. Kooperation und Vernetzung hochspezialisierter Anbieter betrachtet sie als Erfolgsmodell. Man dürfe aber nicht versuchen, Methoden eins-zu-eins im jeweils anderen Land umzusetzen, warnt die Expertin, die seit zwölf Jahren in einer Eisenbahndirektion im Nordwesten Chinas für Gefahrgut-Transporte in drei Provinzen zuständig ist. »Dafür sind die Menschen und Mentalitäten einfach zu verschieden.« Vielmehr sollten Chinesen und Deutsche gemeinsam neue Ideen entwickeln. BHS-Geschäftsführer Michael Guttrof freut's. Schließlich ist die im Bremer Güterverkehrszentrum (GVZ) ansässige BHS selbst Ergebnis enger Kooperationen der Logistik-Unternehmen Bursped, A. Hartrodt und Schmidt-Gevelsberg, die in Bremen ihre Kompetenzen vor einem Jahr unter der gemeinsamen Marke BHS gebündelt haben. »Nun haben wir nicht nur eine perfekte, sondern auch eine gute persönliche Verbindung nach China.«

Von Afghanistan bis zur Antarktis

»Guten Morgen Afghanistan!« – So oder ähnlich mag es aus Radios in Kabul klingen, die dortige Rundfunkstation empfangen. Als Funkstudio und Sendestation dienen unter anderem Container aus dem Bremischen Industriehafen. Die CHS-Containerhandel GmbH baut und vertreibt hier sowie von sieben weiteren Niederlassungen in Deutschland aus Spezialcontainer. Von der mobilen Werkstatt bis hin zum kompletten Bürohaus reichen die die Gestaltungs- und Einsatzmöglichkeiten der teils völlig neu angefertigten, teils aus umgebauten, ehemaligen Seecontainern bestehenden Anfertigungen. Unter anderem fertigt CHS auch Container für den Einsatz bei UN-Missionen. Sogar in Westsibirien sind umgebaute Container schon im Einsatz gewesen. Als Unterkunft und Werkstatt für Ölarbeiter in Westsibirien. Für bis zu 70 Personen hat das von CHS gebaute Containerdorf

dort Unterkunft bieten können. Selbst Forscherteams, die in den eisigen Gefilden der Antarktis chemische Prozesse unserer Erdatmosphäre erforschen, nutzen im Industriehafen umgebaute und ausgerüstete Spezialcontainer als Labor. Isolierungen und eine eingebaute Klimaschleuse schützen die Wissenschaftler dabei vor eisigen Stürmen.

Durchschnittlich dauert ein Containerleben zwölf Jahre. Danach sortieren die Reedereien die Boxen aus. Bei CHS erhalten sie quasi ein neues Leben – meist an Land. Boxen, die nach ihrem Umbau wieder zur See fahren sollen, müssen zunächst einer Prüfung gemäß der »Convention for Save Containers« (Konvention für sichere Container – CSC) standhalten. Die entsprechenden Zertifikate stellt CHS selbst aus. Der Betrieb ist vom Germanischen Lloyd, dem TÜV für die maritime Industrie, als Fachbetrieb für Seecontainer zertifiziert.



CHS fertigt Container für jeden Bedarf.

Bild: Roland Bösker



Frachter Lara wird im Industriehafen beladen.

Bild: hc Pauly

Valentino auf der Luneplate

Da staunen die Spaziergänger: Auf einer Teilfläche der Luneplate lässt die Hafengesellschaft bremenports jetzt Wasserbüffel weiden. Der Versuch ist zunächst auf ein Jahr befristet. »Fällt das Ergebnis positiv aus, wollen wir das Projekt fortsetzen«, berichten die Mitarbeiter Thomas Wieland und Heino Runge.

Das ausgedehnte Gebiet südlich von Bremerhaven soll in Zukunft vor allem für Kompensationsmaßnahmen genutzt werden – unter anderem, um einen Ausgleich für Container-Terminal 4 zu schaffen. Verhandlungen mit dem Land Niedersachsen haben dazu geführt, dass fast alle Flurstücke der Kompensationsflächen auf der Luneplate für eine naturverträgliche Bewirtschaftung zur Verfügung stehen.

»Aus Sicht von Naturschutz und Landschaftspflege ist eine ganzjährige Beweidung besonders positiv einzuschätzen«, meint Wieland. »Dabei bleiben die Tiere auch im Winter auf den Weideflächen.«

Auf einer Fläche, die früher für den Ackerbau genutzt wurde, hat bremenports acht Wasserbüffel untergebracht. Dabei handelt es sich um einen Bullen, vier Kühe und drei Kälber, die von einem Züchter aus der Hunte-Niederung zur Verfügung gestellt wurden. Während der Bulle »Valentino« und eine Kuh ursprünglich aus Italien stammen, sind die anderen Tiere rumänischer Herkunft.

Kein Öl mehr ins Meer

Müll: Eingefroren und kleingemahlen

Von Ägypten bis Zypern reicht die Liste der Länder, die das MARPOL-Abkommen unterzeichnet haben. Das Kürzel steht für Marine Pollution. Zu deutsch: Meeres-Verschmutzung. Marpol soll verhindern, dass Müll und Öl ins Meer gelangen.

Doch wo Menschen leben und Maschinen arbeiten entsteht Schmutz und Abfall. Auch Haus- oder vielmehr Schiffs-müll muss entsorgt werden. Vor allem Gemische aus Öl und Wasser stellen eine große Gefahr für die Meeresumwelt dar. An Land erledigen Spezialfirmen die Entsorgung des öligen »Sludge«, Schwerölschlammreste aus dem Betrieb der Schiffsmotoren) und des Bilgenwassers, das sich im Bauch des Schiffes unter den Maschinen sammelt.

»Das Land Bremen war bei der Umsetzung des MARPOL-Abkommens Vorreiter«, berichtet Edgar Westphal. Er arbeitet bei der Entsorgungsfirma Nehlsen-Plump. Das im Bremer Industriehafen ansässige Unternehmen hat sich unter anderem auf die Entsorgung

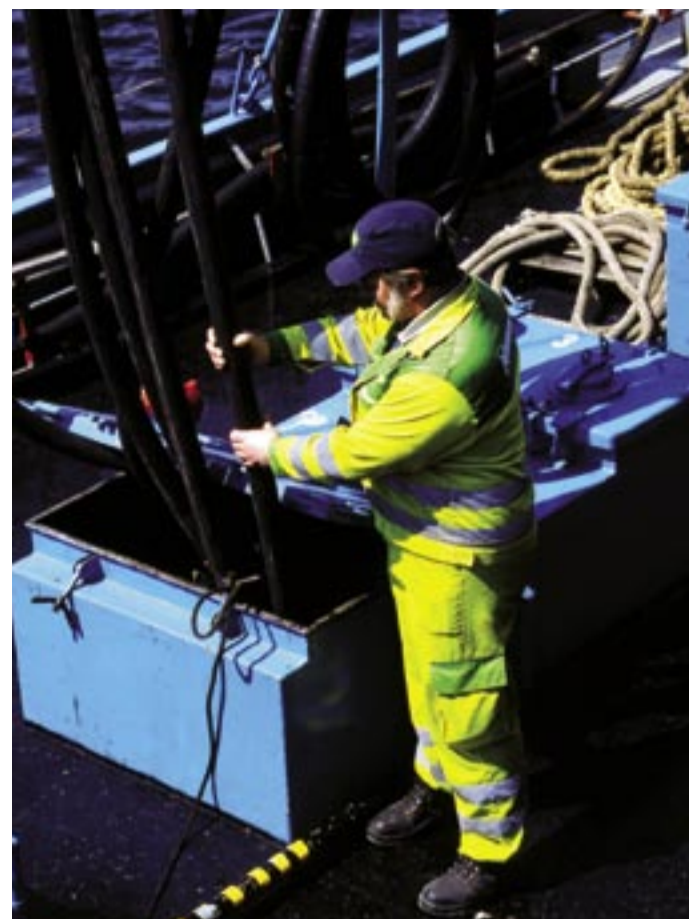
von Schiffsabfällen spezialisiert und ist Vertragspartner der Stadt Bremen.

Die Firma trennt das Öl-Wasser-Gemisch aus den Schiffsbäuchen und bereitet sie so auf, »dass das Wasser in die normale Kanalisation eingeleitet werden kann. Das gewonnene Altöl wird hingegen in speziellen Anlagen aufbereitet«, berichtet Westphal.

Auch Abfälle aus Bremerhaven landen im Bremer Industriehafen. »Wir kommen mit unseren Saug-LKW in den Hafen und pumpen die öligen Brühen aus den Schiffsrümpfen.« Oftmals erledigen diese Aufgabe auch Entsorgungsschiffe. »Diese Schiffe gehen bei den großen Pöten direkt in Bremerhaven längsseits, pumpen Ölrückstände und ähnliches ab und kommen dann zu uns in den Industriehafen«, beschreibt Westphal die Zusammenarbeit zwischen dem Unternehmen in Bremen und schwimmenden Entsorgungsschiffen. »Unser Anleger ist mit einer speziellen Abpumpanlage ausgestattet.« Durch die Rohre fließen die Öl-Wasser-Gemische

direkt aus den Tanks der Entsorgungsschiffe in die Aufbereitungsanlage. »Der Anleger ist für uns unverzichtbar.« Für Westphal ein Indiz für die enge Zusammenarbeit zwischen den Häfen Bremerhaven und Bremen. »Aus unserer Sicht bilden beide Häfen einen Gesamtstandort, an dem sich die jeweiligen Dienstleister ergänzen.«

Das gilt übrigens nicht nur für ölige Abfälle. »Auf Schiffen, in Werften und Reparaturbetrieben fallen typischer Weise auch viele Farb- und Lackabfälle an.« Meist Eimer und andere Behältnisse mit eingetrockneten Resten, die erst vom Blech und Plastik der Behälter getrennt werden müssen. »Das erledigen wir hier eiskalt«, lacht Herr Westphal. In der so genannten Cryogen-Anlage werden diese Abfälle bei eisigen Temperaturen zwischen minus 120 und minus 180 Grad eingefroren. Durch die Kälte verspröden die Farbreste. Der tiefgekühlte Müll wird dann in einem Hammerwerk kleingemahlen. Dabei platzen Anhaftungen vom Blech und Plastik



Ein Entsorgungsspezialist pumpt Ölschlamm und Bilgenwasser aus einem Schiff ab. Bild: Nehlsen-Plump

ab. »Sauber getrennt gelangen die Stoffe dann wieder in den Wirtschaftskreislauf.« Und das Meer bleibt sauber.



Wasserbüffel Valentino auf der Luneplate.

Bild: Archiv

Entsorgung in Seehausen

Viel Platz für den Hafenschlick

Etwa 270 000 Kubikmeter Schlickablagerungen kratzen die Bagger in Bremen und Bremerhaven jährlich vom Grund der Hafenbecken. Entsorgt wird die nasse Ladung auf der Baggergutdeponie Seehausen. Natürlich ökologisch verträglich.

Schuten, das sind kleine Schiffe ohne eigenen Antrieb, bringen das Schlick-Wasser-Gemisch zum Spüler am Weserufer. Von dort wird die feuchte Fracht in insgesamt 16 Entwässerungsfelder gepumpt. Den getrockneten Schlick lagert man später

in der benachbarten (Hügel-)Deponie ab. Das frei werdende Wasser fließt über ein Speicherbecken und Pflanzenbeete in die Weser.

Das Areal in Seehausen erstreckt sich über eine Fläche von über 125 Hektar. Auf der 32 Hektar großen Deponiefläche, die nach ihrer Rekultivierung etwa 30 Meter hoch sein wird, können rund vier Millionen Kubikmeter gelagert werden. Noch ist viel Platz vorhanden: Die Kapazität der Anlage reicht bis mindestens 2018 aus.

Anfang 2005 sind etwa sechzig Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Hafengesellschaft in die Baggerei-Tochter bremenports dredging GmbH gewechselt. »In der neuen Struktur bekommen wir die Kosten noch besser in Griff«, sagt Geschäftsführer Henry Behrends. »Jetzt können wir noch wirtschaftlicher mit den knappen Mitteln umgehen.« Für das Baggern von Sand und Schlick sowie die anspruchsvolle Entsorgung auf der Deponie Seehausen gibt Bremen jährlich etwa neun Millionen Euro aus.

Neuer Bahnhof für Traumschiffe

Kreuzfahrt-Terminal setzt Akzente

Mehr Traumschiffe, mehr Passagiere – Bremerhaven will seine Position als Kreuzfahrthafen ausbauen. Deshalb hat der Senat – unterstützt von der EU – mehr als 21 Millionen Euro investiert, um Teile des alten Columbusbahnhofs der 60-er Jahre zu einem zeitgemäßen Kreuzfahrt-Terminal umgestalten zu lassen. Das Ergebnis: An der Columbuskaje ist nicht irgendein Terminal entstanden, sondern eine der modernsten Anlagen ihrer Art in Europa. Mit der Passagieranlage setzt der Standort Akzente in Hafengeschäft und Seetourismus.

Zunächst hatte die Mitte der 20-er Jahre gebaute, etwa 1000 Meter lange Columbuskaje als Ankunfts- und Abfahrts-hafen für Passagier- und Auswandererschiffe nach Übersee gedient. Ende der 60-er Jahre wurden die riesigen Abfertigungshallen nicht mehr gebraucht, weil die große Zeit der interkontinentalen Passa-

gierschiffahrt für immer vorbei war.

In den folgenden Jahrzehnten etablierte sich Bremerhaven im Kreuzfahrtgeschäft. Doch die Konkurrenz wurde härter. Vor allem an der Ostsee sind starke Mitbewerber entstanden, die von der Nähe zu attraktiven Reisezielen in Skandinavien, Polen, Russland und dem Baltikum profitieren.

Um einen weiteren Bedeutungsverlust des Kreuzfahrthafens Bremerhaven zu verhindern, musste der Senat reagieren: Nach der Gründung der neuen Terminal-Betreiber-gesellschaft CCCB Ende 1998 galt es, die Anlage auf einen veränderten Kreuzreisemarkt vorzubereiten. Dies geschah in enger Abstimmung mit CCCB und den Reiseveranstaltern.

Kreuzfahrtpassagiere, Reiseveranstalter und Reeder sind heute anspruchsvoller denn je. Die Erwartungen an den Komfort sind hoch; dies beginnt

schon bei der Abfertigung der Reisenden. Die alte Anlage erfüllte diese hohen Erwartungen nicht mehr. Deshalb hat man wesentliche Teile der Passagieranlage modernisiert und architektonisch aufgewertet. Im Mittelpunkt stand die Verlegung der Gepäckabfertigung ins Erdgeschoss. Mit der Rolltreppe fahren die Passagiere jetzt in die erste Etage. Dort ist ein moderner Warte- und Aufenthaltsbereich mit Ruhezone und Bistro entstanden. Mehrere neue Passagierbrücken erhöhen den Komfort für die Reisenden zusätzlich.

In den kommenden Jahren soll der Standort eine wachsende Zahl von Schiffen und Reisenden auf sich ziehen. Das Kreuzfahrten-Potenzial in Europa ist nicht ausgeschöpft. Gutachter gehen davon aus, dass in Bremerhaven in der zehnten Saison nach dem Umbau – also 2012 – etwa 120.000 Reisende jährlich abgefertigt werden.