



Hafenkieker

Maritime Berufsfelder im Umbruch

Selbstfahrende Schiffe, automatisierter Hafenumschlag – das Thema Digitalisierung hat die Diskussion um die Zukunft der Schifffahrt voll erfasst. Welche Rolle spielt also der Mensch künftig noch an Bord eines Schiffes und auf der Kaje? Mit dieser Frage beschäftigt sich der Nautische Verein im Rahmen seiner Veranstaltung „Maritime Berufsfelder im Umbruch“. Am Donnerstag, 7. September, ab 15 Uhr diskutieren Experten aus Wissenschaft und Praxis im Gründerzentrum Timeport über die Arbeitswelt der Zukunft, unter anderem Hafenskapitän Andreas Mai, der Leiter der Staatlichen Seefahrtsschule Cuxhaven, Rudi Rothe, der Leiter des Fraunhofer-Center für Maritime Logistik und Dienstleistungen, Prof. Carlos Jahn und der Gewerkschafter Peter Geitmann (Verdi). Um Anmeldung bis zum 28. August wird gebeten (www.nautischer-verein-bremerhaven.de). (cb)

Schiffsmeldungen

Ankünfte

Bremerhaven

24. 8.: Wilson Dalvik, atg, v. Amsterdam, HHL Kobe, lbr, v. Antwerpen, Felicity Ace, pan, v. Amsterdam, Torino, gbr, v. Malmö, Schleppverband Wulf 7, deu, v. Eemshaven, Cosco Vietnam, hkg, v. Rotterdam, Langeness, atg, v. Wilhelmshaven, Glovis Pacific, pan, v. Antwerpen, Nordic Philip, cyp, v. Hamburg, Jana, deu, v. Brunsbüttel, Miraculous Ace, cym, v. Emden, MOL Glide, hkg, v. Rotterdam, Honor, usa, v. Gdynia, Isar Highway, cyp, v. Uusikaupunki, Hanni, deu, v. Aarhus, MSC Melissa, pan, v. Antwerpen, Tarifa, bhs, v. Immingham, MSC Anzu, pan, v. Rotterdam, Horizon Highway, pan, v. Zeebrügge, Pictor J., cyp, v. Hamburg, Wilhelm, cyp, v. Göteborg.

Erwartete Schiffe

Bremerhaven

25. 8.: Barmbek, cyp, v. Rauma, Grand Vega, pan, v. Antwerpen, Garnet Leader, bhs, v. Zeebrügge, Svendborg Strait, pmd, v. Helsingborg, MSC Karlskrona, pmd, v. Rotterdam, Albatros, bhs, v. Lyngdal, Akacia, pmd, v. Wilhelmshaven, Capricornus Leader, sgp, v. Emden, APL Holland, sgp, v. Rotterdam, Pearl Ace, pan, v. Antwerpen, Asian Captain, kor, v. Dakar, Charlotta B, lbr, v. Gdynia, Samskip Endurance, atg, v. Hamburg, BF Esperanza, atg, v. Maaloej, Ebba Maersk, dis, v. Southampton, Seago Piraeus, dis, v. Rotterdam, Aurora, atg, v. Wilhelmshaven, Violetta, mhl, v. Antwerpen, Maersk Montana, usa, v. Antwerpen, **26. 8.:** Ottawa Express, bmu, v. Antwerpen, Maersk Stadelhorn, mhl, v. Antwerpen, Sonderborg Strait, atg, v. Hamburg, Lantau Arrow, mhl, v. Rauma, Nysted Maersk, dis, v. St. Petersburg, Stena Foreteller, swe, v. Turku, Tina, nld, v. Aarhus, Autoprestige, pmd, v. Immingham, MSC Malin, pan, v. Antwerpen, Gravity Highway, bhs, v. See Seine Highway, bhs, v. St. Petersburg, Perseus Liberty, pan, v. See Guangzhou Highway, pan, v. See **27. 8.:** Heinrich Schepers, cyp, v. Helsinki, MSC Carmen, pan, v. Antwerpen, Hanna, cyp, v. Hamburg, Auto Eco, pmd, v. Zeebrugge, MSC Amy, mlt, v. Antwerpen, Em Kea, lbr, v. Halifax, Saga Sapphire, mlt, v. Ijmuiden, Vera Rambow, deu, v. Riga, Greetje, nld, v. Ahus, Fenja, nld, v. Kristiansand, Magleby Maersk, dis, v. Gdansk, Merete Maersk, dis, v. Aarhus, Bomar Victory, mhl, v. Riga, Bernhard Schepers, atg, v. Helsingborg, Bjorg, atg, v. Kopenhagen, Yorktown Express, usa, v. Antwerpen, MOL Emissary, hkg, v. Antwerpen, Conmar Fjord, gbr, v. Aalborg.

Ihr Draht zu uns

Christoph Barth (cb) 0471/597-261
Thorsten Brockmann (bro) 0471/597-269

hafen@nordsee-zeitung.de



Die Turbinenfertigung bei Senvion wird bald das letzte noch produzierende Werk in der Bremerhavener Windindustrie sein.

Foto Scheer

Der Traum ist ausgeträumt

Offshore-Windindustrie: Von den erhofften 14000 Arbeitsplätzen bleiben ein paar hundert

Von Christoph Barth

BREMERHAVEN. Irgendwann kamen sogar die Touristenbusse. Man hatte schließlich etwas vorzuzeigen: Tausend Tonnen schwere Stahlrohre, Maschinenhäuser so groß wie ein Doppelhaus und Rotorblätter mit der Spannweite eines Langstreckenfliegers – alles „made in Bremerhaven“. Die „Tour de Wind“ sollte den staunenden Touristen zeigen, wie die Energiewende aussieht.

Auf der Internetseite der Tourismusförderung ist die „Tour de Wind“ noch im Angebot – „Termine und Zeiten auf Anfrage“. Aber viel zu sehen ist bald nicht mehr vom Bremerhavener Beitrag zur Energiewende: Nach dem Stahlbauer Weserwind 2015 beenden jetzt auch der Turbinenhersteller Adwen und der Rotorblattproduzent Powerblades die Produktion. Von der Hoffnung auf bessere Zeiten, die mit der Offshore-Windenergie verbunden waren, bleibt nicht viel übrig.

2013, als in den Werken die Produktion für Offshore-Windparks wie „Global Tech 1“, „Trianel Borkum“ und „Nordsee Ost“ auf Hochtouren lief, zählte Bremerhavens Chef-Wirtschaftsförderer Nils Schnorrenberger 3500 Arbeitsplätze in der jungen In-

dustrie. Überwiegend ordentlich bezahlte Industriearbeitsplätze, die nach einem Vierteljahrhundert des Werfensterbens Anlass zu Optimismus gaben.

Und dabei sollte es nicht bleiben: In Schnorrenbergers Schreibtischschublade lag damals eine Studie des Schweizer Wirtschaftsberatungunternehmens Prognos, das die Hafengesellschaft Bremenports in Auftrag gegeben hatten. Darin ging es um die Effekte, die der Bau des geplanten Offshore-Terminals (OTB) haben würde. Hinter der Schwerlastkaje an der Weser wollten die Planer auf der Lüneplate große Gewerbegebiete erschließen und mit Unternehmen der Windkraftbranche besiedeln. Prognos rechnete – je nach Szenario – mit 6000 bis 11000 neuen

Arbeitsplätzen. Einschließlich aller indirekten Effekte bei Zuliefern und durch die zusätzlichen Einkommen der Windkraftwerker prognostizierten die Wirtschaftsberater sogar 7000 bis 14000 neue Jobs.

Das Gutachten stammt aus dem Jahr 2011. In einer aktualisierten Fassung schränkten die Prognos-Analysten 2015 ihre Vorhersagen bereits ein, ohne allerdings genaue Zahlen zu nennen.

„Worst-case-Scenario“

Ein „Worst-case-Scenario“ haben die Gutachter auch durchgerechnet – falls der OTB nicht kommt. Ganze 300 Arbeitsplätze in der Offshore-Windindustrie blieben dann erhalten, so ihre Berechnung. Und genau so wird es nun wohl kommen. Von den 3500 Arbeitsplätzen, die Wirtschaftsförderer Schnorrenberger 2013 zählte, bleiben allenfalls ein paar hundert übrig:

▷ In der ehemaligen **Weserwind-Halle** und auf dem SSW-Gelände ist die Serienfertigung von Windradfundamenten und Trafostation mit zeitweilig mehr als 1000 Beschäftigten vor zwei Jahren ausgelaufen. Die Halle wird heute als „Lunehalle“ von den Schiff- und Stahlbauunternehmen Petram und Röner für Projekte genutzt – zum Beispiel für den Bau der Trafostation für den Windpark „Nordergründe“. Dabei jedoch erlitt die Röner-Tochter BVT prompt Schiffbruch und meldete im vergangenen Jahr Insolvenz an.

▷ **Adwen** mit zuletzt rund 500 Mitarbeitern will Bremerhaven nur noch als Service- und Reparaturstandort betreiben. Über die Zahl der Arbeitsplätze hat der neue Mutterkonzern Siemens

noch keine Angaben gemacht.

▷ Senvion will die Rotorblattproduktion in seinem **Powerblades-Werk** spätestens Anfang nächsten Jahres auslaufen lassen und dort nur noch Bauteile lagern. Für die meisten der 250 Beschäftigten wird es in dem Lager keinen neuen Job geben.

▷ Nur die Turbinenfertigung von **Senvion** bleibt als Produktionsstätte erhalten. Die Zahl der Arbeitsplätze dort gibt der Hersteller mit 200 an.

Auch in der Logistik bleibt ohne OTB und ohne Werke, die ihre Windräder Richtung Nordsee verschiffen, nicht viel zu tun:

▷ Der **Hochtief-Konzern**, der mit eigenen Errichterschiffen und einer Niederlassung in Bremerhaven groß ins Geschäft eingestiegen war, hat seine Offshore-Sparte längst abgestoßen.

▷ Die **BLG** beschäftigt in ihrer eigens gegründeten Windenergielogistik-Tochter zurzeit gerade einmal 24 Mitarbeiter.

Als großen Erfolg feierten die Wirtschaftsförderer auch die Ansiedlung des **Fraunhofer-Instituts für Windenergie und Energiesystemtechnik (IWES)**. Die Wissenschaftler betreiben zwei Teststände für Rotorblätter und Turbinen im Fischereihafen und sollten eigentlich auch die lokalen Hersteller bei der Entwicklung neuer Produkte unterstützen. Ein wichtiger Job in einer jungen Industrie – und immerhin 120 hoch qualifizierte Arbeitsplätze. Doch dass ein Forschungsinstitut einmal zu den größten Arbeitgebern der Windkraftbranche gehören würde, war eigentlich nicht vorgesehen.



Mehrmals demonstrierten die Powerblades-Mitarbeiter für den Erhalt ihrer Arbeitsplätze – am Ende vergebens.

Foto Schimannek

„Wes Amelie“ erstmals mit LNG betankt

Umrüstung des Containerschiffes auf Gasantrieb bei German Dry Docks abgeschlossen

FISCHEREIHAFEN. Das umgebaute Containerschiff „Wes Amelie“ ist in dieser Woche erstmals mit verflüssigtem Erdgas (LNG) betankt worden. Das Bunkern erfolgte per Lkw an der Kühlhauskaje im Fischereihafen.

Die „Wes Amelie“ der Wessels Reederei aus Haren/Ems war seit Juni von German Dry Docks im Kaiserhafen auf die Nutzung von LNG umgerüstet worden. Der Treibstoff gilt als vergleichsweise abgasarm und erfüllt damit die strengeren Grenzwerte für Nord- und Ostsee. Das Containerschiff gilt als erstes seiner Art, das künftig mit dem relativ umweltfreundlichen Kraftstoff fahren wird.

Die Erstbefüllung mit LNG erfolgte durch das Hamburger Un-

ternehmen Nauticor. Das Schiff wurde mit insgesamt vier Lkw-Ladungen LNG betankt. Im kommenden Jahr will Nauticor sein zweites Bunkerschiff für Nordwesteuropa in Dienst stellen.

Mit dem Umbau des 1000-TEU-Schiffes ist die Wessels Reederei Vorreiter im Einsatz von LNG bei Containerschiffen in Nordwesteuropa. Die „Wes Amelie“ ist, wie die 15 baugleichen Schwesterschiffe auch, verstärkt im Feederverkehr zwischen Nord- und Ostsee im Einsatz. Die Küstengewässer sind ein Sondergebiet, in dem seit 2015 noch strengere Abgaswerte gelten. Die Umrüstung auf LNG-Antriebe gilt als eine Möglichkeit, diese Grenzwerte einzuhalten. Der

Umbau des Schiffes wurde wegen seines Pilotcharakters vom Bundesverkehrsministerium gefördert.



Zur Erstbetankung des auf LNG-Antrieb umgerüsteten Containerschiffes „Wes Amelie“ rollten Lkw von der Landseite heran.

Foto Nauticor

Senat trauert

Ex-Senator Brinkmann gestorben

BREMEN. Der langjährige Hafensenator des Landes Bremen, Oswald Brinkmann (SPD), ist tot. Er starb in der Nacht zu Donnerstag im Alter von 87 Jahren.



Oswald Brinkmann Foto Archiv

Brinkmann war von 1971 bis 1987 Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr. Er ist damit bis heute der am längsten amtierende Hafensenator in der Geschichte Bremens. „In dieser Zeit hat er die Erfolgsgeschichte der bremischen Häfen maßgeblich mitgeprägt und sich damit zugleich auch große Verdienste um die wirtschaftliche Selbständigkeit unseres Bundeslandes erworben“, sagte Regierungschef Carsten Sieling (SPD). „Der Bremer Senat wird Oswald Brinkmann ein ehrendes Andenken bewahren“, so Sieling.

Brinkmann wurde am 17. März 1930 in Barnstorf, südlich von Bremen, geboren. Nach der Schule absolvierte er eine Lehre zum Technischen Zeichner und Maschinenschlosser. Seit Beginn der 1950er Jahre arbeitete er als Kranführer bei der BLG und wurde dort später Betriebsratsvorsitzender. 1963 wurde er in die Bremische Bürgerschaft gewählt. Von 1963 bis 1971 war er Mitglied der Deputation für Häfen, Schifffahrt und Verkehr, bevor er in den Senat wechselte.

Ausbau des Hafens

In seine Amtszeit fällt unter anderem die erste große Erweiterung des Containerterminals in Bremerhaven. Damit wurde Bremerhaven 1983 zu dem zu dieser Zeit größten zusammenhängenden Containerhafen Europas. Parallel entstand in dieser Zeit im Kaiserhafen ein Autoterminal der Superlative mit einer Parkplatzfläche für 5000 Autos. Zeitgleich wurden mit dem neuen Verschiebebahnhof Speckenbüttel die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass sich Bremerhaven als Eisenbahnhafen entwickeln konnte.

Der amtierende Häfensenator Martin Günthner (SPD) lobte: „Die Basis für die starke Position, die Bremerhaven im Wettbewerb der europäischen Hafenstädte innehat, ist in der Amtszeit von Oswald Brinkmann gelegt worden.“

Rheintalbahn

Bahnverkehr in die Häfen beeinträchtigt

BREMERHAVEN. Der Automobilschlag in Bremerhaven ist von der Sperrung der Rheintalbahnstrecke bei Rastatt (Baden-Württemberg) kaum betroffen. „Es gibt da keine Verzögerungen“, versichert BLG-Sprecher Andreas Hoetzel. Die Güterzüge aus dem Daimler-Werk in Rastatt gelangen nördlich der Unglücksstelle auf die Strecke; für die Züge aus dem Werk Sindelfingen gebe es ausreichend Ausweichrouten.

Anders sieht es im Containerverkehr aus: Hier ist der Verkehr zwischen den Seehäfen und dem Terminal Basel der Bahntochter Transfracht weiterhin unterbrochen. Unmittelbar nach dem Unglück vor knapp zwei Wochen hatte die Transfracht einen Annahmestopp für Container auf dieser Strecke verkündet. Inzwischen habe man ein Notfallkonzept aktiviert, nach dem die Container per Lkw zum Terminal nach Mannheim gefahren oder von dort abgeholt werden. Dafür berechnet die Transfracht ihren Kunden 650 Euro pro Container extra.

Auf der Rheintalbahnstrecke bei Rastatt war vor knapp zwei Wochen über einer Tunnelbaustelle der Boden abgesackt. Die viel befahrene Personen- und Güterbahnstrecke ist seitdem unpassierbar. Die Reparaturarbeiten sollen nach den in dieser Woche verkündeten Plänen bis Anfang Oktober dauern. (cb)