

Seite 1:

Umschlagsrekord in den Häfen

So viele Container wie noch nie

VON ANNEMARIE STRUSS-V. POELLNITZ

Bremen. Nach zwei Krisenjahren melden die bremischen Häfen wieder Umschlagsrekorde. Der Gesamtumschlag lagte 2011 um 18 Prozent auf 81,3 Millionen Tonnen zu. Damit wurde der Umschlag des bisherigen Rekordjahres 2008 (74,5 Tonnen) um über neun Prozent übertrifft. Bis zum Ende des Jahres werden die bremischen Häfen insgesamt 5,9 Millionen Standardcontainer (TEU) umgeschlagen haben, ein Plus von 30 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Bremerhaven blieb damit viergrößter Containerhafen in Europa. Auch im Automobilumschlag wird Bremerhaven bis Ende des Jahres die alte Rekordmarke von zwei Millionen Fahrzeugen wieder erreichen. „Ich bin extrem positiver Stimmung. Wir haben die Krise hinter uns“, sagte Wirtschafts- und Häfensprecher Martin Günthner gestern bei der Vorstellung der jährlichen Hafenbilanz im Rathaus.

Allerdings müsse auch künftig in die Leistungsfähigkeit der Häfen investiert werden, um Wachstum und Beschäftigung zu sichern, so Günthner. Es geht nicht davon aus, dass es im nächsten Jahr zu einem ähnlichen Einbruch der Wirtschaft kommen könnte wie nach dem Rekordjahr 2008. Er was verhaltenler äußerte sich BLC-Chef Detthold Aden. „Auch wenn der Binnenmarkt 2012 schwächeln sollte, wird die BLC zumindest im Ausland weiter wachsen.“ Des Umschlagsunternehmens hat in allen Betriebsbereichen zugelegt, auch der Ertrag vor Steuern liegt mit gut 40 Millionen Euro über dem Vorjahr (34 Millionen Euro), bleibt allerdings deutlich hinter dem Rekordergebnis von 2008 mit 84 Millionen Euro zurück.

Aden warb dafür, dass Bremen im Streit um die Zulassung von sogenannten Gigalinnern, Lastwagen mit 25,25 Metern Länge und 44 Tonnen Höchstlast, zumindest Einzelfallgenehmigungen erteilt. Für den BLC-Großkunden Tchibo sind derzeit täglich 40 Laster zwischen Bremen und einem Standort in Mecklenburg-Vorpommern unterwegs. Mit dem Einsatz von Gigalinnern wären es nur noch 30 Lkw täglich, argumentierte Wirtschaftssenator Günthner. Es ließe zwar beim grundsätzlichen Nein der Landesregierung zur Beteiligung am bundesweiten Feldversuch mit Langlastern, aber Einzelgenehmigungen seien sinnvoll, sagte Günthner. „Wir müssen in dieser Frage aus den Schützengraben heraus und die anstehenden Probleme pragmatisch lösen.“

Kommentar Seite 4 Bericht Seite 17

Seite 2:

Blauäugig

AnneMarie Struß-von Poellnitz
zur Hafenbilanz

In leichtes Deja-vu-Gefühl stellt sich eine. Während die Häfen neue Rekorde melden, räumen am Himmel schon eilends Wolken auf. So war es jedenfalls 2008, als die Umschlagkapazitäten kaum auszureichen schienen, und dann ab Spätsommer – und mit voller Wucht nach dem Zusammenbruch der Lehman Bank – die Kurve plötzlich steil abfiel. Monat für Monat schied die BLC Verluste, an der Stromkajabewegung sich keine Containerbrücke, auf dem Außenterminal standen die Fahrzeuge wie bestellt und nicht abgeholt.

Die Aussage des Wirtschaftssenators, die Folgen der globalen Wirtschaftskrise seien „unabhängig überwinden“, ist blauäugig. Nach der Krise ist vor der Krise. Schon geht es wieder um Aufbauschiffe, was für die Überkapazitäten an Frachtraum nicht genug Ladung da ist. Noch trifft der Vertriebskampf vor allem die Reederei. Aber wenn 2012 der Jade-Weser-Port und 2013 der Tiefwasserhafen von Rotterdam, die Maasvlakte 2, an den Start gehen, wird die

Konkurrenz der Häfen untereinander schärfer. Es geht um die Frage, wer „letzter Hafen“ in Europa wird, wo die neuen Großschiffe vollgeladen werden, bevor sie wieder auf die Meseresautobahn nach Asien oder Südamerika einschwenken.

Auch zwischen Wilhelmshaven und Bremerhaven könnte es Konkurrenz geben, wenn der Kuchen nicht für alle reicht.

Dennoch ist die Situation anders als Ende 2008. Trotz ungelöster Euroschuldenkrise ist mit einem scharfen Einschnitt in der Wirtschaftsentwicklung nicht zu rechnen, wohl aber mit der Verlagerung von Gewichten. Die BLC führt eine kluge Strategie mit ihnen drei unterschiedlichen Sektoren: Automobil, Container und Kontraktlogistik. Auch die Expansion ins Ausland macht einen flexibleren Umgang mit Schwankungen möglich. Ungeklärt sind allerdings die Ertragsprobleme. Die guten Margen im Automobilgeschäft kommen nicht zurück, der Druck, den die Autokonzerne auf ihre Dienstleister ausüben, wächst eher noch. Große Hoffnungen ruhen auf der Offshore-Windenergie. Darauf setzen derzeit viele, doch noch weht der junge Branche der Wind vor allem ins Gesicht.

anneMarie.struss@weser-kurier.de

Häfen wieder auf Rekordkurs

Wirtschaftssenator Günthner: Die Folgen der globalen Wirtschaftskrise sind endgültig überwunden

Nach zwei Krisenjahren melden die bremischen Häfen wieder Umschlagsrekorde. Der gesamte Güterumschlag legte 2011 um 18 Prozent auf 81,3 Millionen Tonnen zu. Auf dem Autoterminal Bremerhaven wurde die alte Rekordmarke von zwei Millionen Fahrzeugen wieder erreicht, und auch im Containerumschlag wird mit 5,9 Millionen Standardcontainern (TEU) bis Ende des Jahres ein neuer Rekord erwartet. Die Erträge blieben aber noch weit hinter dem Ergebnis von 2008 zurück.

VON ANNEMARIE STRUSS-V. POELLNITZ

Bremen. Ende des Jahres rücken Wirtschafts- und Häfenszenator, das städtische Umschlagsunternehmen BLG und die Hafenmanagementgesellschaft Bremenports traditionell Bilanz. Mit dabei ist auch die Bremische Hafenvorwaltung als Branchenmetzwerk. In diesem Jahr gab es überwiegend erlöstreue Geschäfte. Die bremischen Häfen konnten gegenüber dem Vorjahr um 18 Prozent zulegen, mit einem Gesamtumschlag von 81,3 Millionen Tonnen (nach 68,9 Millionen Tonnen im Vorjahr). Damit wurde selbst das bisherige Rekordjahr 2008 (74,5 Millionen Tonnen) um neun Prozent übertriften.

„Mit diesem erstrahligen Ergebnis haben unsere Häfen einen neuen historischen Umschlagsrekord erzielt“, sagte Wirtschafts- und Häfenszenator Martin Günthner. „Die Folgen der globalen Wirtschaftskrise sind damit endgültig überwunden.“ Der Umschlagsrekord mache deutlich, dass auch künftig in die Leistungsfähigkeit der Häfen investiert werden müsse. Als einen Schwerpunkt nannte Günthner die Beschäftigung von Engpässen bei der Hafenseitenbahn. Insgesamt 23 Millionen Euro wolle Bremen in den nächsten Jahren in die Erhaltung der Häfen investieren, sagte Bremenports-Chef Holger Bank. Die Zeit von Großinvestitionen wie dem Ausbau des Containerterminals 4 (CT4) und

der Kalschleuse sei allerdings vorbei.

Das nächste Großprojekt, der Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB) soll privat finanziert werden, denn das Haushaltsnotlagenland Bremen kann das nicht mehr stemmen. Die Ausschreibungsunterlagen wurden versandt. Noch bis Ende Februar können Bewerber ihre Gebote abgeben. Über die Zahl der ernsthaften Interessenten wolle Bank keine Angaben machen, es seien unter zehn. Nach Informationen dieser Zeitung sind es unter fünf, darunter die BLG, gemeinsam mit dem Bauunternehmer Hochtief. Auch dem Papenburg-Bauunternehmer Basis werden Anfrühen nachgesagt, möglicherweise gemeinsam mit dem Umschlagsunternehmen Jan Müller aus Seaca. Offiziell hat bisher nur die BLG ihren Hut in den Ring geworfen.

Als problematisch gilt die Finanzierung des OTB ohne öffentliche Gelder, vor allem vor dem Hintergrund großer Unsicherheiten über den Zäunplan für die Umsetzung der Energieumwandlung. Mehrere Unternehmen wie der niederländische Netzbetreiber TenneT und der Energieerzeuger EWE haben öffentlich Zweifel geäußert, ob das geplante Tempo für Bau und Netzanschluss der

Windparks in der Nordsee durchgehalten werden könne. Damit blieben große Unsicherheiten für den wirtschaftlichen Betrieb des OTB. Bank ist dennoch überzeugt, dass es eine private Lösung für den Bau des Terminals geben werde. „Die Verträge werden Ende 2012, spätestens Anfang 2013 unterschrieben“, sagte er gestarr. Ähnlich optimistisch äußerte sich Wirtschaftsminister Günthner.

Ertrag bleibt noch zurück

Wenn sich BLG-Chef Detthold Aden seine Umschlagszahlen in den Bereichen Container, Automobile und Kontraktlogistik (dazu zählen unter anderem das Tiefbau-Hochregallager und die Autoteilelogistik) ansieht, kann er weitgehend zufrieden sein. Lediglich im Neufahrer Hafen blieb der Umschlag hinter den Erwartungen zurück. Die 208 Beschäftigten dort würden trotzdem gehalten, so Aden. Sie würden flexibel eingesetzt, die Lagerhallen rüchmend für die anpassende Autoteilelogistik genutzt. Weniger rekordverdächtig sind allerdings die Erträge. Bei Umschlag, die mit 5,9 Millionen Containern und zwei Millionen Fahrzeugen über den alten Re-

kordmarken von 2008 liegen und Umsatzerlösen, die erstmals die Milliardenmarke knacken, bleibt vor Steuern mit gut 40 Millionen Euro nur halb so viel übrig wie 2008 (84 Millionen Euro).

Das Geschäft ist schwieriger geworden. Im Automobilumschlag haben sich die Gewichte verschoben: 75 Prozent der Fahrzeuge gehen in den Export, nur 25 Prozent werden nach Deutschland eingeführt. Die BLG verdient aber vor allem an den Importfahrzeugen, weil die in der eigenen Autowerkstatt nachgearbeitet und für den europäischen Markt umgerüstet werden. Die Exportfahrzeuge werden aus Schiff gefahren. Das bringt wenig in die Kasse.

Bessere Ertragschancen sieht die BLG im Ausland und hat unter anderem ihre Kooperation mit dem russischen Partner Fesco weiter aus. „Wir erwarten für den russischen Automobilmarkt ein deutliches Wachstum“, so Aden. Sie würden flexibel angepasst, die Lagerhallen rüchmend für die anpassende Autoteilelogistik genutzt. Weniger rekordverdächtig sind allerdings die Erträge. Bei Umschlag, die mit 5,9 Millionen Containern und zwei Millionen Fahrzeugen über den alten Re-

Das meiste Geld erwirtschaftet auch in diesem Jahr die BLG-Containerverkehr Europa. Der Containerverkehr ist überraschend schnell aus der Krise gekommen. Da die Boedter aber massenhaft neue Schiffe bestellt haben, drohen Überkapazitäten die Preise zu verderben. Deshalb ist der Markt stark in Bewegung geraten. Große Reedereien disponieren ihre Schiffe um, neue Allianzen entstehen. Aden geht davon aus, dass Europa mit der Präsenz in den drei Hauptstandorten Hamburg, Bremerhaven und ab August auch Wilhelmshaven im nächsten Jahr trotzdem weiter zulegen kann. Insgesamt ist er verhalten optimistisch: „Auch wenn der Binnenmarkt 2012 schwächeln sollte, wird die BLG zumindest im Ausland weiter wachsen.“



BLG-Chef Detthold Aden (vorn) und der Präsident der Bremischen Hafenvorwaltung, Hans-Joachim Schmittler, gestern bei der Vorstellung der Hafenbilanz im Rathaus. FOTO: FRANK KOCH

Was Autofahrer von Ameisen lernen können

Auf den Straßen der Insekten gibt es keine Staus / Forscher erklären die Ursachen

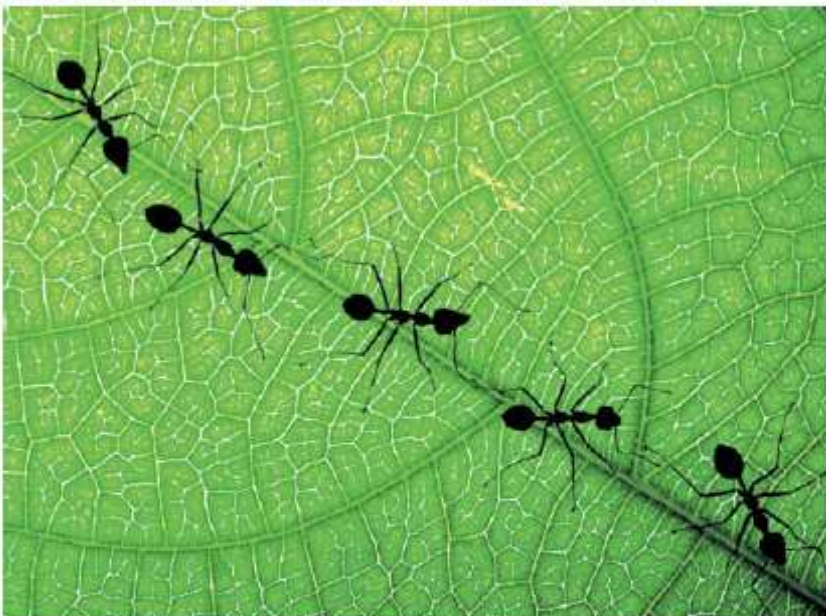
Jeder Autofahrer kennt das Problem: Eben noch fließt der Verkehr flüssig, doch plötzlich steht man im Stau. Solche Situationen kosten Zeit, Nerven und vor allem Geld. Den volkswirtschaftlichen Schaden, der durch Staus entsteht, beziffert der Verkehrswissenschaftler Professor Karl-Hans Harbig von der Universität Münster auf mehr als 100 Milliarden Euro jährlich. Wie Forscher herausgefunden haben, stecken Ameisen auf ihren Straßen vor ähnlichen Herausforderungen wie Autofahrer. Im Gegensatz zum Menschen bewältigen die Tiere diese jedoch problemlos.

VON FRANKA BITOMSKY

Bremen. Viele Staus entstehen nicht durch Unfälle, Baustellen, Ampeln oder Fahrbahnverengungen, sondern ganz einfach aus dem Nichts. Der Experte Dirk Helbing ist diesem Phänomen in einem Beitrag für das „Physik Journal“ auf den Grund gegangen. Die Ursache sind demnach kleine Unregelmäßigkeiten im Verkehrsfluss. Die drei Grundzutaten dafür sind ein hohes Verkehrsaufkommen, örtliche Besonderheiten in der Fahrbahn und Störungen im Verkehrsfluss, etwa durch häufige Spurwechsel oder zu geringe Abstände.

Mit einem Experiment konnte eine japanische Forschergruppe um Yuki Sugiyama nachweisen, dass schon kleine Unstimmigkeiten – zum Beispiel durch das Bedienen des Radios – ausreichen, um den Verkehr ins Stocken zu bringen. Sugiyamas Ergebnisse zeigen, dass zu dichtes Auffahren dazu führt, dass man ruckelnd bremsen und anschließend rasch wieder beschleunigen muss. Der nachfolgende Fahrer muss schon stärker bremsen, und so breitet sich die entstandene Stop-and-go-Welle mit einer Geschwindigkeit von 30 Kilometern pro Stunde gegen die Fahrtrichtung aus. Wenn sich nur wenige Autofahrer auf der Strecke befinden oder die Abstände zwischen ihnen groß genug sind, läuft der Verkehr dennoch flüssig weiter. Bei einem hohen Verkehrsdichte, hoher Geschwindigkeit oder zu geringen Abständen zwischen den Fahrzeugen kann sich jedoch ein Stau entwickeln.

In dieser Hinsicht haben Ameisen Autofahrern einiges voraus: So dicht pendelt der Verkehr auf den Ameisenstraßen auch sein mag – Staus gibt es dort nicht. Dabei zeigt sich bei näherer Betrachtung, dass Ameisen mit ähnlichen Problemen umgehen müssen wie Menschen. So müssen Straßen angelegt und instand gehalten werden. Ameisenstraßen können nicht belie-



Ameisen verhalten sich so, dass auf ihren Straßen ein störungsfreier Verkehrsfluss gewährleistet ist.

FOTO: MAAO

big erweitert werden, um mehr Platz zu schaffen, da dies Ressourcen und Arbeitskraft verbrauchen würde, die an anderen Orten dringender benötigt werden.

Keine Drängler

In den vergangenen Jahren sind unterschiedliche Forschergruppen der Frage nachgegangen, wie die Tiere ihr effizientes Verkehrssystem organisieren. Sie alle sind zu demselben verblüffenden Ergebnis gelangt: Ameisen erleben niemals Staus, weil ihr oberstes Ziel nicht das individuelle Vorkommen, sondern ein funktionierendes Verkehrssystem ist. Auf Ameisenstraßen gibt

es keine Drängler oder Spurwechsler, und das Reißverschluss-System funktioniert perfekt. Eine Forschergruppe um Austy Dus-sinuar konnte beobachten, dass sich eine Ameise, wenn sie zu einer Gruppe von Artgenossen aufschließt, hinter diesen einordnet und ihr Tempo anpasst. Versuche dieser Forschergruppe zeigten außerdem, dass Ameisen auf engen Straßen kleine Kolonnen mit mehreren Tieren bilden, sogenannte Cluster. Dadurch wird die Zahl der Zusammenstöße zwischen einzeln, sich entgegengerichteten Tieren verringert und Zeit gespart. So kann selbst über eine Brücke, auf der höchstens zwei Tieren

nebeneinander laufen können, ebenso viel Nahrung transportiert werden wie auf einer deutlich breiteren.

Die Botschaft solcher Forschungsergebnisse ist eindeutig: Ein störungsfreies Verkehrssystem kann durch rücksichtsvolles und vorausschauendes Fahren erreicht werden. Dichtes Auffahren, Drängeln und rücksichtsloses Überholen verlangsamen die Fahrzeit kaum, kosten aber alle Beteiligten Nerven, sind eine Gefahrquelle und Ursache von Staus, die eigentlich keiner will. Gedrängt ist ein kollektives Verkehrsverständnis. Eine Ameise machen vor, wie es gehen kann.

