

Zuschuss für saubere Motoren

Branche fordert mehr Anreize

VON HANS-CHRISTIAN WÖSTE

Leer. Die Schifffahrtsbranche setzt immer stärker auf umweltfreundliche Treibstoffe wie Flüssig-Erdgas (LNG), wünscht sich aber stärkere finanzielle Unterstützung. Vom Jahr 2020 an sollen weltweit bereits 1000 Schiffe den umweltfreundlichen Treibstoff nutzen, wie Schifffahrtsexperte Achim Wehrmann vom Bundesverkehrsministerium schätzt. Derzeit sind 80 dieser LNG-Schiffe unterwegs, die mit Flüssig-Erdgas fahren. In deutschen Häfen sind LNG-Schiffe derzeit aber noch die Ausnahme.

Reedereien und Werften planen zwar Neu- oder Umbauten. Der Verband Deutscher Reeder und die maritime Wirtschaft fordern aber auch Anreize, um den LNG-Schiffbau anzukurbeln. Denn Nachrüstung oder Neubau sind sehr aufwendig und die Kosten sollen um 20 bis 30 Prozent höher liegen als bei herkömmlichen Motoren. Die Bundesregierung plant momentan ein Förderprogramm, um die LNG-Nachfrage zu steigern und Anreize für den Aufbau einer Versorgungsinfrastruktur in See- und Binnenhäfen zu schaffen.

Ungeklärt sind zudem noch weitere Fragen bezüglich der Umwelt: Denn umstrittene Erdgas-Fördermethoden wie Fracking oder das Entweichen von klimaschädlichem Methan gas können die Treibhausgasbilanz von LNG deutlich verschlechtern. Beim Fracking werden Gesteinsschichten mithilfe von Chemikalien aufgebrochen, um anschließend Erdgas oder Öl zu gewinnen.

Flüssig-Erdgas sei allgemein nur ein Übergangsbrennstoff, sagte Verkehrsexperte Dietmar Oeliger vom Umweltverband Nabu am Donnerstag im ostfriesischen Leer: „Da gibt es noch viel Forschungs- und Entwicklungsbedarf.“

Auch mehrere Passagierschiffe, die mit Flüssig-Erdgas fahren, sind bereits im Einsatz. So lässt beispielsweise die Fjord Line auf ihrer Fährstrecke vom dänischen Hirtshals ins norwegische Langesund zwei LNG-Schiffe verkehren. Die Reederei gibt an, dass ihre Schiffe den CO₂-Ausstoß um 92 Prozent reduzieren würden.

Fincantieri-Gruppe statt Meyer-Werft

Triest. Die zur amerikanischen Norwegian Cruise Line Holding gehörende Kreuzfahrtsreederei Norwegian Cruise Line bekommt zwischen 2022 und 2025 vier Neubauten von der italienischen Fincantieri-Werftengruppe. Wie Norwegian Cruise Line mitteilt, handelt es sich dabei um eine komplett neue Schiffsklasse, die mit 3300 Passagieren kleiner ist als die aktuellen Schiffe der Breakaway-Plus-Klasse, die Platz für bis zu 4200 Passagiere bieten. Bisher ließ Norwegian Cruise Line ihre Schiffe immer auf der Papeburger Meyer-Werft bauen, so wurden dort in den vergangenen 18 Jahren elf Schiffe gefertigt. Die Meyer-Werft liefert für ihren langjährigen Kunden noch in diesem Frühjahr die „Norwegian Joy“ aus. 2018 und 2019 folgen dann noch zwei weitere Schiffe der „Breakaway-Plus-Klasse“. ECK

Streik in Spaniens Häfen verschoben

Madrid. Der drohende Streik in Spaniens Häfen ist vorerst verschoben. Wie die spanische Tageszeitung „El País“ schreibt, hatten die großen Gewerkschaften mehr als 6000 Hafenarbeiter dazu aufgerufen, die Arbeit niederzulegen. Geplant waren die Streiks in den Docks aller spanischen Häfen am 20. Februar, am 22. und am 24. Februar. Immer zur ungeraden Stunde wollten sie ihre Arbeit unterbrechen. Der Grund dafür ist ein Urteil des Europäischen Gerichtshofs. Es zwingt Spaniens Regierung zu einer Reform des Hafenarbeitergesetzes. Das alte Gesetz hatte möglichen Wettbewerb bisher eingeschränkt. Die Arbeiter fürchten, dass ihnen durch das neue Gesetz Lohnneinbußen drohen. Doch Madrid hatte die Reform vorerst verschoben, daher liegt der Streik nur vorübergehend auf Eis. SHA

Fördergelder für neue Hafentechnologie

Berlin/Bremen. Aus Berlin gibt es Fördergelder für innovative Hafentechnologien. An diesem Freitag wird Enak Ferlemann, parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), einen entsprechenden Förderbescheid übergeben. Dabei geht es um das gemeinsame Projekt des Terminalbetreibers Eurogate und des Bremer Forschungsinstituts BIBA. Mithilfe der Forschungserkenntnisse sollen die Umschlagleistung gesteigert und die Stapeldichte optimiert werden. Die Gelder für dieses Projekt stammen beim Bundesministerium aus dem Förderprogramm für Innovative Hafentechnologien (IHATEC). SHA



Der Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven kommt immer mehr ins Laufen. Bremens Logistiker sind mit der Anbindung zufrieden – wenn alles nach Plan läuft bis 2022.

FOTO: STUDIO B BREMEN

Es fährt ein Zug zum Jade-Weser-Port

Bremens Logistiker sind optimistisch, was die momentane Entwicklung des Tiefwasserhafens angeht

VON FLORIAN SCHWIEGERSHAUSEN

Wilhelmshaven/Bremen. Als das Bundesverwaltungsgericht vergangene Woche sein Urteil zur Elbvertiefung verkündet hat, sind anschließend gleich wieder alte Wunden aufgebrochen. Erst war es der Geschäftsführer der Handelskammer Hamburg, Hans-Jörg Schmidt-Trenz. Als er die Notwendigkeit der Elbvertiefung betonte, sprach er von „schlechten Hinterlandanbindungen“ in Wilhelmshaven beim Jade-Weser-Port. Postwendend meldete sich Niedersachsens Wirtschaftsminister Olaf Lies (SPD) zu Wort, ein gebürtiger Wilhelmshavener. Er entgegnete: „Eine solche Haltung ist nicht nur schlicht falsch, sondern verhindert auch zukunftsweisende Entscheidungen für die Zukunft der Hafenwirtschaft in Norddeutschland – jenseits von immer neuen Fahrrinnenanpassungen.“

Doch wie steht es um die Entwicklung des Jade-Weser-Ports, an dem das Land Bremen beteiligt ist? Er sei auf einem guten Weg, wie es von Bremens Logistikunternehmen heißt. So sieht es auch Oliver Oestreich, der Vorsitzende vom Verein Bremer Spediteure und einer der Geschäftsführer beim Bremer Logistikdienstleister Leschaco. Er sagte dem WESER-KURIER: „Die Hinterlandanbindung ist für die jetzigen Mengen und für die Auslegung des Hafens mit 2,7 Millionen Standardcontainern (TEU) aus heutiger Sicht ausreichend.“ Es sei seiner Meinung nach jedoch für die weitere Entwicklung unabdingbar, dass neben der sogenannten 2M-Allianz, der Zusammenarbeit der Reedereien Maersk und MSC, auch andere Allianzen ihre Dienste über den Hafen anbieten. Oestreich ergänzte: „Die Speditionen benötigen ein größeres Angebot an Abfahrten, um ihren Beitrag leisten zu können, die Größenordnung von einer Millio-

nen TEUS Umschlag zu erreichen, was eine Verdoppelung der heutigen Mengen wäre.“

Natürlich seien nach Ansicht des Vereinsvorsitzenden die umgeschlagenen Mengen bestimmt nicht dort, wo sich die Verantwortlichen es wünschen. „Der Verein Bremer Spediteure befürwortet jedoch uneingeschränkt den Jade-Weser-Port. Wir halten es volkswirtschaftlich für außerordentlich wichtig, einen Tiefwasserhafen zu haben, der ohne Beschränkung die Generation der Ultra Large Container Vessels abfertigen kann.“ Die Anbindung des Hafens per Lkw über die A29 sei schon jetzt optimal. Sie endet 100 Meter vor dem Terminal. Ein Lkw, der sich in München auf die Autobahn gemacht habe, müsse bis zum Terminal in Bremen nur einmal an der Ampel halten, sofern diese auf Rot steht.

Fortschritt auch auf der Schiene

Aber auch auf der Schiene tut sich was. Oestreich sagte dazu: „Die heutige Anbindung per Bahn ist gut, und sie wird sehr gut sein, wenn die vollständige Elektrifizierung voll-

zogen sein wird.“ Die nächste Stufe dafür ist ab März dran. Von da an wird auf der Strecke zwischen Varel und Sande gebuddelt. Das allerdings werden die Anwohner in Wilhelmshaven und umzu noch zu spüren kriegen. Denn bis 2020 wird dann an jedem Wochenende kein Zug mehr fahren, sondern nur ein Ersatzbus. Dies wird voraussichtlich bis zum Jahr 2020 der Fall sein.

Bei den Arbeiten wird der Schienenuntergrund verstärkt, damit die Waggons mehr Ladung befördern können. Außerdem soll hinterher eine Geschwindigkeit von bis zu 120 Stundenkilometern möglich sein. Niedersachsens Wirtschaftsminister Olaf Lies sagte dem WESER-KURIER bezüglich der weiteren Elektrifizierung: „Dies wird in den nächsten Jahren geschehen und 2022 abgeschlossen sein. Damit wird die Anbindung des Hafens noch weiter optimiert. Trotzdem gilt schon jetzt: Container können problemlos über die Schiene ins Hinterland.“

Vor einer Woche sprach Lies noch von einer „Hamburger Hafenkirchturnpolitik“. Er erläuterte: „Man muss in Hamburg end-

lich einsehen, dass Wilhelmshaven dem Hamburger Hafen nicht das Wasser abgraben will, soll und kann. Wilhelmshaven ist eine überaus sinnvolle Ergänzung für Bremerhaven und vor allem für Hamburg zu einer nationalen Lösung – aber natürlich kein Ersatz.“ Dabei habe eine kluge Zusammenarbeit der norddeutschen Häfen Priorität. Auch wenn die Elbe ausgebagert sei, würden die großen Containerschiffe trotzdem nicht problemlos nach Hamburg hineinkommen, weil die Elbe auch zu schmal sei. „Wir müssen uns gemeinsam aufstellen, um insgesamt mehr Container nach Deutschland zu holen“, ergänzte Lies.

„Gelebte Kooperation“

Was die Zusammenarbeit angeht, erklärte Bremens Wirtschaftssenator Martin Günthner (SPD): „Der Jade-Weser-Port als Gemeinschaftsprojekt der Länder Niedersachsen und Bremen ist der beste Beweis für Kooperation im Hafensbereich. Und einen wesentlichen Beitrag leisten die Hafenunternehmen über lokale, regionale und nationale Grenzen hinweg. Unternehmen wie die BLG oder Eurogate gehen ihren Geschäften in vielen Häfen erfolgreich nach. Das ist gelebte Kooperation.“

Die Pläne für eine zweite Ausbaustufe seien auf dem Weg, erläuterte Olaf Lies: „2016 und 2017 sind die Jahre, in denen die bisher größte Menge an Containerriesen die Fahrt aufnimmt.“ Sobald eine jährliche Umschlagsmenge von einer Millionen TEU greifbar sei, wolle man damit beginnen. Laut Lies sollen die Menschen in zehn Jahren über den Jade-Weser-Port sagen: „Läuft! Und vielleicht ergänzend: Nur gut, dass sie rechtzeitig die Planung der zweiten Ausbaustufe begonnen haben.“ Die aktuellen Umschlagszahlen werden Ende Februar bekannt gegeben.



Ein altes Archivfoto mit einem Probesteg: Für die Zusammenstellung der Züge auf dem Hafengelände gibt es eine Vorstellung mit 16 Gleisen auf Vollzuglänge. Verbindungen nach Maersk bei Hamburg oder zum Binnenhafen nach Duisburg sind möglich. FOTO: FR

Hemelingens Schleuse macht glücklich

VON VOLKER KÖLLING

Bremen. Deutschlands Motorbootfahrer haben die Hemelinger Sportbootschleuse am Weserwehr zur zweitbesten Schleuse Deutschlands gewählt. Der Preis des Deutschen Motoryachtverbands (DMYV) geht jährlich an die Anlagen, die sich mit ihrer Mannschaft besonders durch Service und Freundlichkeit auszeichnen. Bei der Preisverleihung ging es auch um die „Schwarzfahrer“: Eigner, die ohne Verbandszugehörigkeit und damit verbundene Entgelte Schleusen in ganz Deutschland nutzen.

Michael Brassat hat es mit seiner Motorjacht „Jette“ in der vergangenen Saison erlebt, wie sehr die Männer oben im Schleusenturm mitdenken: „Da kamen wir etwas zu spät und die kleine Kammer war gerade zu. Über Funk rief uns die Schleuse an und riet uns, doch eben rüber in die große Kammer zu fahren. Das gehe dann schneller. So etwas erleben Sie so nicht oft an deutschen Schleusen.“

Der Vorsitzende des Landesverbandes Motorbootsport Bremen (LMB) ist, um sich zu bedanken, mit dem Preis dafür bei drei Grad minus auf den Schleusenturm geklettert. Das muss Brassat, der auch im Referat Marketing und Messen des DMYV mitarbeitet, als Bootsfahrer auch bei 25 Grad plus im Sommer nie: Die sogenannte Kleinschiffahrtsschleuse in Hemelingen funktioniert vollautomatisch und kinderleicht. Von Berg Richtung Tal geht es rechts ran an einen Wartebereich mit einem Knopf. Einmal drücken und die Schleuse öffnet sich. Drinnen lässt es sich bequem an einem Schwimmsteg fest-

machen. Noch ein Zug an einem Schalter und die Tür geht zu. Die Schleusung über maximal sechseinhalb Meter Höhenunterschied beginnt. Beim Wechsel auf grünes Licht kann man rausfahren und hat nach Brassats Erfahrungen im Mittel etwa eine halbe Stunde für die Schleusung gebraucht.

„Die im Sommer fast tagtäglich bei uns durchfahren, kennen das natürlich aus dem Effeff. Das geht 24 Stunden, die ganze Nacht. Wer unsicher ist, kann uns aber auch über UKW-Kanal 20 anrufen“, erläutert Schleusenschichtleiter Jacob Berend vom Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Bremen (WSA). Und sein vorgesetzter Kollege Herbert Weber erzählt von einem Schweizer, den sie so schon weiter die Weser hinuntergebracht haben: „Von unseren ausländischen Gästen ist mancher erstaunt, dass er für die Schleusung nichts bezahlen muss.“

Bei dem Thema geht Michael Brassat als DMYV-Vertreter ins Detail: Der Deutsche Segler-Verband zahlen aus Mitgliedsbeiträgen durchaus Summen zwischen 40000 und 60000 Euro jährlich an den Bund für die freie Benutzung der Bundeswasserstraßen und ihrer Einrichtungen. Tatsächlich kostenfrei sei die Schleusenbenutzung demnach nicht.

„Aber diese Zahlungen sind davon abhängig, dass die Vereine in den Verbänden bleiben und die Mitglieder in den Vereinen.“ Er nimmt Bremen als Beispiel: In seinem LMB seien 1400 Motorbootfahrer aus 33 Mitgliedsvereinen organisiert. Daneben gebe es aber sicherlich noch einmal 1400 Motorbootfahrer in vereinsfreien Marinas: „Die nutzen die Leistungen der Dachverbände,

ohne in angeschlossenen Vereinen zu sein. Wegen dieser Entwicklung haben wir heute die Diskussion einer Bootsmaut, wie sie Verkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) offenbar gerne einführen möchte.“ Wer als Mitglied in einem nicht am Verband angeschlossenen Verein sei, könne freilich nichts dafür, dass ihn dieser zum „Schwarzfahrer“ mache.

Rund 4000 geschleuste Sportboote

Einzelzahlungen für jede Schleusung würden inzwischen ja durchaus diskutiert, so Brassat. Berthold Reemts als zuständiger Leiter des WSA-Außenbezirks Habenhausen schüttelt dazu nur den Kopf und erzählt von der Arbeitsverdichtung heute und warum es jetzt schon mitunter nicht auf jeden Funk-

anruf oben aus dem Schleusenturm sofort eine Antwort gibt: „Die Kollegen bedienen und überwachen von hier aus auch noch die automatische Schleuse in Oldenburg. Wenn es dort mal brennt, kann man sich hier erst einmal um nicht mehr allzu viel kümmern.“ Der Job der Schleusenwärter in Zahlen: 8500 geschleuste Binnenschiffe jährlich plus geschätzten 4000 Sportbooten in Bremen, plus 5000 Schiffen in Oldenburg.

Angesichts dieser Zahlen sei es nahezu unmöglich, alle auf dem Wasser vom Berufsschiff über bis zum privaten Bootseigner immer zufriedenzustellen, räumt Berthold Reemts ein. Umso mehr freut ihn der Preis: „Bei uns hat die Berufsschiffahrt ganz klar Vorrang. Aber wir hier versuchen mit dem ganzen Team, auch eine gute Dienstleistung für den Wassersport zu erbringen.“ Heißt konkret: Wo es denn irgendwie geht, dürfen die kleinen Sportboote zu den großen Binnenschiffen in die Kammer. Geschwaderfahrten von Vereinen, bitten die Herren der Schleuse, möglichst ein paar Tage vorher für die bessere Planung anzukündigen. Und von Helmut Weber gibt es nach der Überreichung der Auszeichnung dann auch noch einen Appell an Michael Brassat und seine Motorbootfahrer: „Als Nächstes sollten Sportbootfahrer untereinander wieder ein bisschen Rücksicht lernen. Wir stehen hier oft kopfschüttelnd auf dem Turm, wenn da ein Kollege die Schleuse wieder direkt vor seinem Kollegen zudrückt und der dann anderthalb Stunden warten muss.“ Denn ist die Schleuse einmal in Gange, können selbst die Herren oben im Turm im normalen Betrieb nichts mehr rückgängig machen.



Unkomplizierte Abfertigung an der Hemelinger Sportbootschleuse. FOTO: FRANK THOMAS KOCH