



HAFENKIEKER

Supertrawler „Margiris“ löscht in Bremerhaven

Einer der größten Fischtrawler weltweit, die „Margiris“ (KL 855) hat am Mittwoch an der Labradorkaje im Fischereihafen festgemacht, wo bei Doggerbank Seefischerei die Entladung von palettiertem Frostfisch erfolgt. Das bei Umweltverbänden nicht ganz unumstrittene Fabrikschiff gehört zur niederländischen Parlevliet & Van der Plas Gruppe und ist derzeit unter litauischer Flagge für deren Tochterunternehmen Atlantic High Sea Fishing eingetragen.

Das 143 Meter lange Schiff fährt seit 2006 für Parlevliet. 2012 wurde es als „Abel Tasman“ für einen Einsatz in australischen Gewässern vorbereitet. Doch die geplanten Fangreisen des von Kritikern sogenannten „Supertrawlers“ für einen Ertrag von bis zu 18000 Tonnen Makrelen sorgte bei Umweltverbänden für starke Proteste, so dass das australische Parlament die Fanggenehmigung wieder entzog. Zunächst wollte man die Ergebnisse von Untersuchungen zum Einsatz derartiger „Supertrawler“ in australischen Gewässern abwarten. Daraufhin wurde der Fischtrawler nach einer mehrmonatigen Auftriebszeit wieder abgezogen und unter dem Namen „Margiris“ auf die Atlantic High Sea Fishing Company übertragen.

Ende 2014 veröffentlichte nun die australische Regierung einen wissenschaftlichen Bericht, wonach „Supertrawler“, die in Australischen Gewässern fischen, nicht länger als 130 Meter lang sein dürfen. Wie Parlevliet & van der Plas mitteilte, wurde dem Unternehmen eine Lizenz zur nachhaltigen Befischung pelagischer Fischbestände in südostaustralischen Gewässern erteilt. Hierzu kommt der 95 Meter lange Fischtrawler „Geelong Star“ (Ex-„Dirk Dirk“, ROS 7) zum Einsatz, in einem Joint Venture von Parlevliet und Seafish Tasmania. (ce)

SCHIFFS-MELDUNGEN

Ankünfte

Bremerhaven

26. 2.: Maersk Norwich, sgp, v. Rotterdam, St. Louis Express, USA, v. Antwerpen, Supreme Ace, pan, v. Zeebrügge, Maersk Lanco, hkg, v. Tilbury, Nyk Meteor, pan, v. Antwerpen, Antwerp Trader, mlt, v. Antwerpen, Nektan, nld, v. Ridham, Grete Sibum, cyp, v. Hamburg, Dornbusch, deu, v. Ahus, Lysvik Seaways, nis, v. Halden, City Of Barcelona, iom, v. Malmö, Maren Maersk, dis, v. Rotterdam, Neuenfelde, atg, v. Wilhelmshaven, Robert, cyp, v. Hamburg, Maersk Flensburg, cyp, v. Kristiansand, MSC Tamara, pan, v. Antwerpen, Em Ithaki, lbr, v. Rotterdam, Svendborg Strait, pmd, v. Rotterdam, Sonderborg Strait, atg, v. Hamburg, Jessica B., atg, v. Aarhus, SeaLand Meteor, hkg, v. Newark.

Erwartete Schiffe

Bremerhaven

27. 2.: Integrity, USA, v. Antwerpen, Amerdijk, lbr, v. Hamburg, OOCL Mexico, lbr, v. Antwerpen, Derby D, lbr, v. Rotterdam, Figaro, swe, v. Charleston, Isar Highway, cyp, v. Uusikaupunki, Majestic Maersk, dis, v. Aarhus, Anina, gbr, v. Hamburg, MSC Lieselotte, pan, v. Kotka, Heide, deu, v. Hamburg, MSC Iris, pan, v. Antwerpen, 28. 2.: MSC Ilona, deu, v. See, Maersk Brooklyn, dis, v. See, Maersk Kure, grc, v. See, Petkum, atg, v. See, Allise P, lbr, v. Antwerpen, MSC Krystal, pan, v. See, Helmut, cyp, v. See, Autoprogess, pmd, v. Immingham, Tosca, sgp, v. Zeebrügge, CSCC Europe, bhs, v. Immingham, Maersk Edmonton, mhl, v. Wilhelmshaven, Maersk Niagara, hkg, v. See, Maersk Eindhoven, mhl, v. See, OOCL Belgium, hkg, v. Antwerpen.



Über den Offshore Terminal Bremerhaven (OTB), gelb markiert im Geestebogen (rechts), sollen Windkraft-Komponenten aus den Produktionswerken im südlichen Fischereihafen (links) verschifft werden. Grafik Bremenports

Streitfall im Blexer Bogen

Weserwind-Insolvenz nährt Zweifel am Offshore Terminal – Was Gegner und Befürworter zu sagen haben

VON WOLFGANG EHRECKE UND KLAUS MÜNDELEIN

FISCHEREIHAFEN. Als Tor zu den Windparks in Nord- und Ostsee soll der künftige Offshore Terminal Bremerhaven (OTB) im Blexer Bogen dienen. Doch der Umschlagpunkt für Windkraft-Komponenten ist in den Augen der Kritiker entbehrlich. Mit Blick etwa auf die Insolvenz des Fundamentbauers Weserwind halten sie die aktuellen Umschlagmöglichkeiten für ausreichend. Ein Überblick über das Für und Wider des Projekts.

Die Energiewende: Die Bundesregierung hat ihre Ausbauziele für Windkraft auf hoher See vergangenes Jahr reduziert. Bis zum Jahr 2020 sollen statt 10 nur 6,5 Gigawatt Leistung aufgebaut sein, bis 2030 15 statt 25 Gigawatt. Zurzeit sind nach Angaben des Branchen-Netzwerkes Windenergieagentur WAB rund 800 Megawatt Leistung auf See installiert.

Das Projekt: Mit 25 Hektar hat der OTB die Fläche von 35 Fußballfeldern. Für den Umschlag von 100 bis 160 Windenergieanlagen jährlich soll der Terminal eine 500 Meter lange, für super-schwere Lasten verstärkte Kaje bekommen, an der bei 14,1 Meter Wassertiefe (tideunabhängig) zwei bis drei Errichterschiffe liegen können. Baukosten: etwa 180 Millionen Euro. Geplant wird der OTB von der Hafengesellschaft Bremenports. „Mit dem Planfeststellungsbeschluss wird im Herbst gerechnet, womöglich zum 1. Oktober“, sagt Jens Tittmann, Sprecher des Umweltressorts, das das Rechtsverfahren leitet.

Die Branche: Nach der politischen Debatte um die Zukunft der Ökostromförderung vor zwei Jahren blieben neue Aufträge lange Zeit aus. Die Bremerhavener Produktionsbetriebe mussten Leiharbeiter entlassen und teilweise Kurzarbeit einführen. Mittlerweile haben die Turbinenbauer neue Aufträge: Areva baut Anlagen für den Ostsee-Windpark Wikinger, Senvion verkündete Anfang der Woche, das Unternehmen werde 18



Foto Scheer

Windenergieanlagen für den Nordsee-Windpark Nordergründe liefern. Ronny Meyer (Foto), Geschäftsführer der WAB, sagt mit Blick auf den OTB: „Die Offshore-Windenergie braucht leistungsfähige Häfen – und zwar dort, wo die Industrie sitzt.“

Die Regierung: „Der Senat hat gut daran getan, die Offshore-Windenergie über ein Jahrzehnt zu fördern“, sagt Jens Böhrnsen (SPD, Foto), Regierungschef des

Landes Bremen. Er meint das Miteinander von Forschungsinstituten, Produktions- und Logistikbetrieben, die sich mit der Windkraft auf hoher See befassen. Der OTB sei ein unverzichtbarer Bestandteil, um vom Gelingen der Energiewende im Land Bremen maximal zu profitieren – daran ändere auch die Weserwind-Insolvenz nichts. Das erste Mal seit Jahrzehnten habe Bremerhaven durch die Offshore-Industrie einen wachsenden Arbeitsmarkt, hebt Stadtverordneter und Bürgerschaftsmitglied Frank Willmann (Grüne) hervor. „Unsere Aufgabe ist es, mit einer optimalen Infrastruktur die Voraussetzung dafür zu schaffen, dass sich weitere Unternehmen ansiedeln und viele Arbeitsplätze entstehen“, ergänzt Hafensenator Martin Günthner (SPD).



Foto Scheschonka

Das Stadtoberhaupt: „Wir brauchen den OTB für die weitere Entwicklung der Seestadt als Knotenpunkt der Produktion für die Offshore-Windenergie-Branche“, betont Oberbürgermeister Melf Grantz (SPD, Foto). Die neuen Aufträge der Turbinenbauer zeigten, „dass die Beschlüsse zur Änderung des Gesetzes für Erneuerbare Energien den Investoren Planungssicherheit geben und damit auch Aufträge, Arbeit und Arbeitsplätze für Bremerhaven bringen“.



Foto Scheer

Die Opposition: Auch Paul Bödeker, CDU-Fraktionschef in der Stadtverordnetenversammlung, setzt auf den OTB, bedauert allerdings, dass die Regierung mit dem Plan gescheitert sei, das Projekt privat finanzieren zu lassen. Kritik gab es 2014 auch vom CDU-nahen Wirtschaftsrat, der mit



Rund 50 Millionen Euro sind seit 2002 im südlichen Fischereihafen in den Ausbau bestehender und die Erschließung neuer Gebiete investiert worden, berichtet die Wirtschaftsförderungsgesellschaft BIS. 2017 soll die neue südliche Umgehungsstraße des Areal fertig sein. Luftfoto Scheer

Blick auf das Vorhaben vor einer „Investitionsruine“ warnte. Claudia Bernhard (Foto), arbeitsmarktpolitische Sprecherin der Fraktion Die Linke in der Bürgerschaft, rät angesichts der reduzierten Offshore-Ausbauziele zur Prüfung der OTB-Pläne: „Mit kurzfristigen Gewinnspekulationen und innerdeutscher Standortkonkurrenz machen wir die Offshore-Industrie kaputt“, sagt Bernhard. „Wir brauchen endlich eine nationale Koordination bei der Infrastruktur und eine verlässliche Arbeitssituation für die Beschäftigten.“



Foto Ballo

Die Umweltschützer: Der Stellenwert von Offshore-Windenergie für die Energiewende habe sich aufgrund von Technik- und Kostenrisiken und guter Alternativen wie Solarstrom und Onshore-Windkraft verringert, sagt Martin Rode (Foto), Geschäftsführer des Landesverbandes des Bundes für Umwelt und Naturschutz. Er empfiehlt eine Denkpause: „Offshore-Umschlagkapazitäten in Bremerhaven, Cuxhaven, aber auch im leerstehenden Jade-Weser-Port sind nicht ausgelastet.“ In dieser Situation kostbare Steuermillionen einzusetzen, um 25 Hektar wertvolles Weserwasser vor Bremerhaven in einen Hafen umzuwandeln, sei nicht mehr zu rechtfertigen. „Warum will man unbedingt in das drittgrößte Säbelschnäbler-Rastgebiet der Welt eine Umschlagplattform bauen, deren Aufgaben jetzt schon von bestehenden Hafenanlagen erfüllt werden?“, fragt Sönke Hofmann, Landes-Geschäftsführer des Naturschutzbundes.



Foto dpa

Die Flieger: Lläuft das Projekt

OTB nach Plan, wird der Flughafen Luneort im Frühjahr 2016 geschlossen. Dort soll die Trasse von den Produktionswerken zur OTB-Kaje verlaufen. Für die Flieger-Vereine ist das bitter. Die aktuellen Offshore-Umschlagkapazitäten in Bremerhaven reichen aus, schätzt Markus Brandes (Foto), Vorsitzender des Aero-Clubs Bremerhaven. Brandes, der als Hafenhilse arbeitet, hält überdies die Handhabung der Errichterschiffe im Tiden- und Schwellbereich des Blexer Bogens für wesentlich schwieriger als am CT1 oder im Kaiserhafen, wo die Windkraft-Komponenten bisher geladen wurden. Der Aero-Club erwägt den Wechsel zum Flugplatz in Nordholz. Dorthin will der Ostfriesische Flug-Dienst (OFD) Ende März 2016 umziehen. „Wir fliegen seit 40 Jahren von Bremerhaven nach Helgoland – mit dem Service hier sind wir sehr zufrieden, und unsere Kunden auch“, sagt OFD-Verkaufsleiter Reinhold Beekhuis. „Da geht man natürlich nicht gerne weg.“ 12000 Passagiere und 40000 Pakete befördere sein Unternehmen pro Jahr auf der Helgolandlinie. „Ein schönes Fleckchen Erde – für uns ist Luneort das Filettstück unter den Flughäfen“, bedauert Peter Jark, Vorsitzender des Motorsegler- und Segelflug-Clubs. Der Club bereitet sich auf einen Wechsel auf den Grasplatz in Blexen vor.

Die Wirtschaftsförderer: „Viele europäische Staaten setzen auf die Offshore-Windenergie – der Markt wächst“, sagt Nils Schnorrenberger (Foto), Chef der Wirtschaftsförderungsgesellschaft BIS. Dies berücksichtige das Forschungsgutachten, das die OTB-Planer in Auftrag gegeben hätten. „Denn von Bremerhaven aus können wir auch Projekte in Gewässern der Nachbarstaaten bedienen.“ Der deutsche Markt allein sei kein Maßstab. Dadurch, dass alle wichtigen Bauteile für die Offshore-Windenergieanlagen in der Seestadt gefertigt werden könnten, gebe es keinen „Komponenten-Tourismus“ wie in anderen Häfen, zu denen einzelne Anlagenteile aus ganz Europa herangekarrt würden. „Auf diese Weise klappt es mit der geforderten Senkung der Kosten für die Offshore-Windenergie nicht.“ Die Weserwind-Insolvenz stelle den OTB nicht infrage. „Es gibt mehrere Interessenten für das Betriebsgelände“, sagt Schnorrenberger.

Die Wirtschaftsförderer: „Viele europäische Staaten setzen auf die Offshore-Windenergie – der Markt wächst“, sagt Nils Schnorrenberger (Foto), Chef der Wirtschaftsförderungsgesellschaft BIS. Dies berücksichtige das Forschungsgutachten, das die OTB-Planer in Auftrag gegeben hätten. „Denn von Bremerhaven aus können wir auch Projekte in Gewässern der Nachbarstaaten bedienen.“ Der deutsche Markt allein sei kein Maßstab. Dadurch, dass alle wichtigen Bauteile für die Offshore-Windenergieanlagen in der Seestadt gefertigt werden könnten, gebe es keinen „Komponenten-Tourismus“ wie in anderen Häfen, zu denen einzelne Anlagenteile aus ganz Europa herangekarrt würden. „Auf diese Weise klappt es mit der geforderten Senkung der Kosten für die Offshore-Windenergie nicht.“ Die Weserwind-Insolvenz stelle den OTB nicht infrage. „Es gibt mehrere Interessenten für das Betriebsgelände“, sagt Schnorrenberger.

Die Wirtschaftsförderer: „Viele europäische Staaten setzen auf die Offshore-Windenergie – der Markt wächst“, sagt Nils Schnorrenberger (Foto), Chef der Wirtschaftsförderungsgesellschaft BIS. Dies berücksichtige das Forschungsgutachten, das die OTB-Planer in Auftrag gegeben hätten. „Denn von Bremerhaven aus können wir auch Projekte in Gewässern der Nachbarstaaten bedienen.“ Der deutsche Markt allein sei kein Maßstab. Dadurch, dass alle wichtigen Bauteile für die Offshore-Windenergieanlagen in der Seestadt gefertigt werden könnten, gebe es keinen „Komponenten-Tourismus“ wie in anderen Häfen, zu denen einzelne Anlagenteile aus ganz Europa herangekarrt würden. „Auf diese Weise klappt es mit der geforderten Senkung der Kosten für die Offshore-Windenergie nicht.“ Die Weserwind-Insolvenz stelle den OTB nicht infrage. „Es gibt mehrere Interessenten für das Betriebsgelände“, sagt Schnorrenberger.

Die Wirtschaftsförderer: „Viele europäische Staaten setzen auf die Offshore-Windenergie – der Markt wächst“, sagt Nils Schnorrenberger (Foto), Chef der Wirtschaftsförderungsgesellschaft BIS. Dies berücksichtige das Forschungsgutachten, das die OTB-Planer in Auftrag gegeben hätten. „Denn von Bremerhaven aus können wir auch Projekte in Gewässern der Nachbarstaaten bedienen.“ Der deutsche Markt allein sei kein Maßstab. Dadurch, dass alle wichtigen Bauteile für die Offshore-Windenergieanlagen in der Seestadt gefertigt werden könnten, gebe es keinen „Komponenten-Tourismus“ wie in anderen Häfen, zu denen einzelne Anlagenteile aus ganz Europa herangekarrt würden. „Auf diese Weise klappt es mit der geforderten Senkung der Kosten für die Offshore-Windenergie nicht.“ Die Weserwind-Insolvenz stelle den OTB nicht infrage. „Es gibt mehrere Interessenten für das Betriebsgelände“, sagt Schnorrenberger.

Die Wirtschaftsförderer: „Viele europäische Staaten setzen auf die Offshore-Windenergie – der Markt wächst“, sagt Nils Schnorrenberger (Foto), Chef der Wirtschaftsförderungsgesellschaft BIS. Dies berücksichtige das Forschungsgutachten, das die OTB-Planer in Auftrag gegeben hätten. „Denn von Bremerhaven aus können wir auch Projekte in Gewässern der Nachbarstaaten bedienen.“ Der deutsche Markt allein sei kein Maßstab. Dadurch, dass alle wichtigen Bauteile für die Offshore-Windenergieanlagen in der Seestadt gefertigt werden könnten, gebe es keinen „Komponenten-Tourismus“ wie in anderen Häfen, zu denen einzelne Anlagenteile aus ganz Europa herangekarrt würden. „Auf diese Weise klappt es mit der geforderten Senkung der Kosten für die Offshore-Windenergie nicht.“ Die Weserwind-Insolvenz stelle den OTB nicht infrage. „Es gibt mehrere Interessenten für das Betriebsgelände“, sagt Schnorrenberger.

Die Wirtschaftsförderer: „Viele europäische Staaten setzen auf die Offshore-Windenergie – der Markt wächst“, sagt Nils Schnorrenberger (Foto), Chef der Wirtschaftsförderungsgesellschaft BIS. Dies berücksichtige das Forschungsgutachten, das die OTB-Planer in Auftrag gegeben hätten. „Denn von Bremerhaven aus können wir auch Projekte in Gewässern der Nachbarstaaten bedienen.“ Der deutsche Markt allein sei kein Maßstab. Dadurch, dass alle wichtigen Bauteile für die Offshore-Windenergieanlagen in der Seestadt gefertigt werden könnten, gebe es keinen „Komponenten-Tourismus“ wie in anderen Häfen, zu denen einzelne Anlagenteile aus ganz Europa herangekarrt würden. „Auf diese Weise klappt es mit der geforderten Senkung der Kosten für die Offshore-Windenergie nicht.“ Die Weserwind-Insolvenz stelle den OTB nicht infrage. „Es gibt mehrere Interessenten für das Betriebsgelände“, sagt Schnorrenberger.

Die Wirtschaftsförderer: „Viele europäische Staaten setzen auf die Offshore-Windenergie – der Markt wächst“, sagt Nils Schnorrenberger (Foto), Chef der Wirtschaftsförderungsgesellschaft BIS. Dies berücksichtige das Forschungsgutachten, das die OTB-Planer in Auftrag gegeben hätten. „Denn von Bremerhaven aus können wir auch Projekte in Gewässern der Nachbarstaaten bedienen.“ Der deutsche Markt allein sei kein Maßstab. Dadurch, dass alle wichtigen Bauteile für die Offshore-Windenergieanlagen in der Seestadt gefertigt werden könnten, gebe es keinen „Komponenten-Tourismus“ wie in anderen Häfen, zu denen einzelne Anlagenteile aus ganz Europa herangekarrt würden. „Auf diese Weise klappt es mit der geforderten Senkung der Kosten für die Offshore-Windenergie nicht.“ Die Weserwind-Insolvenz stelle den OTB nicht infrage. „Es gibt mehrere Interessenten für das Betriebsgelände“, sagt Schnorrenberger.

Die Wirtschaftsförderer: „Viele europäische Staaten setzen auf die Offshore-Windenergie – der Markt wächst“, sagt Nils Schnorrenberger (Foto), Chef der Wirtschaftsförderungsgesellschaft BIS. Dies berücksichtige das Forschungsgutachten, das die OTB-Planer in Auftrag gegeben hätten. „Denn von Bremerhaven aus können wir auch Projekte in Gewässern der Nachbarstaaten bedienen.“ Der deutsche Markt allein sei kein Maßstab. Dadurch, dass alle wichtigen Bauteile für die Offshore-Windenergieanlagen in der Seestadt gefertigt werden könnten, gebe es keinen „Komponenten-Tourismus“ wie in anderen Häfen, zu denen einzelne Anlagenteile aus ganz Europa herangekarrt würden. „Auf diese Weise klappt es mit der geforderten Senkung der Kosten für die Offshore-Windenergie nicht.“ Die Weserwind-Insolvenz stelle den OTB nicht infrage. „Es gibt mehrere Interessenten für das Betriebsgelände“, sagt Schnorrenberger.

Weitere Stellfläche für die Autoflut

BREMERHAVEN. Um der Automobilflut im Hafen Herr zu werden, will das Land am Osthafen eine Brache in eine zusätzliche Aufstellfläche für den boomenden Autoumschlag herrichten. Hafensenator Martin Günthner (SPD) will dafür 1,5 Millionen Euro investieren.

Mit 2,27 Millionen Fahrzeugen gingen im vergangenen Jahr so viele Autos wie noch nie über die Rampen der Transporter. Diese Zahl wurde am Donnerstag nun auch offiziell als Jahresbilanz für 2014 veröffentlicht. Inzwischen wird es immer schwieriger, diese Menge an Fahrzeugen zügig und wirtschaftlich zu verladen. Dazu sind kajennahe Vorstau- und Umschlagflächen erforderlich.

Brache am Osthafen

Die Südkaje des Osthafens (alte Erzkaje) hat bislang nur eine schmale Arbeitsfläche, die lediglich über eine lange Brücke erreichbar ist. An diese Fläche grenzt aber noch eine Brache. Sie hat die Form eines Dreiecks, ist 2,4 Hektar groß, befindet sich ziemlich genau gegenüber dem Nordtor der Lloyd Werft und wird von der Brückenstraße und der Straße Am Erzhafen begrenzt.

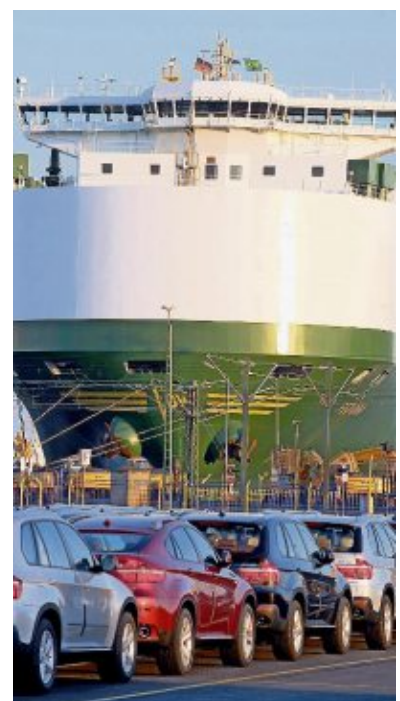
Der bisherige Engpass, den die lange Brücke über die Bahnleihe entlang der Straße Am Erzhafen bildet, soll durch die zusätzliche Staufläche entschärft werden. Das Areal, das fast so groß wie vier Fußballplätze ist, kann als längerfristiger Parkplatz als auch als Vorstaufläche für das Beladen der Schiffe genutzt werden. Die BLG soll die Fläche nachher mit einem Belag befestigen und für den Anschluss an die anderen Hafengebiete sorgen.

Offizielle Hafensbilanz 2014

Während der Hafensenator diese Pläne in der kommenden Woche den politischen Gremien präsentieren will, stellte er am Donnerstag die offiziellen Hafenzahlen für das Jahr 2014 vor. „Die Häfen haben im schwierigen konjunkturellen Umfeld 2014 Kurs gehalten“, sagte er.

Im Dezember vergangenen Jahres hatten die Statistiker lediglich eine Schätzung vorgelegt – jetzt folgten genaue Zahlen. „2014 wurden bei uns 2,27 Millionen Fahrzeuge umgeschlagen“, berichtete der Senator. Das waren 4,2 Prozent mehr als im Vorjahr (2,2 Millionen Einheiten). Mittelfristig erwartet Günthner weiter steigende Umschlagzahlen im größten Autohafen Europas: „Damit ist eine erneute Zunahme der Transporte auf der Schiene verbunden. Wir reagieren darauf mit dem aktuellen Ausbau unserer Infrastruktur im Bereich der Gleisanlagen im Überseehafen.“

Beim Umschlag von Containern behauptete sich die Stromkaje 2014 auf hohem Niveau. Der Umschlag belief sich auf 5,79 Millionen Standardcontainer (TEU). Im Vorjahr waren es 5,8 Millionen TEU, ein leichtes Minus von 0,6 Prozent. (mue)



Kajennahe Flächen für den Autoumschlag werden knapp – und allzu lange Wege durch den Hafen sollten die Neuwagen nicht zurücklegen, bevor sie an die Kunden ausgeliefert werden. Foto Scheer