

## Traditionsschiffer senden SOS

Dachverband stellt Forderungen

VON JOACHIM MANGLER

**Rostock.** Die Gemeinsame Kommission für historische Wasserfahrzeuge (GSHW), der Dachverband der deutschen Traditionsschiffe, hat kurz vor Beginn der Rostocker Hanse Sail auf die massive Gefährdung durch eine geplante Verordnung des Bundesverkehrsministeriums hingewiesen. Mit der Verordnung sollen die Sicherheitsstandards der teils mehr als 100 Jahre alten Schiffe an die Maßstäbe der Berufsschiffahrt angepasst werden. Dazu gehören neben baulichen Veränderungen auch die Ausbildung des meist ehrenamtlich arbeitenden Personals, sagte der GSHW-Vorsitzende Jan-Matthias Westermann am Donnerstag in Rostock. Die Veränderungen seien für Eigner mit so hohen Kosten verbunden, dass befürchtet werde, viele müssten ihr kostspieliges Hobby aufgeben. „Das maritime Erbe ist in großer Gefahr“, sagte Westermann.

Eine der zentralen Forderungen des Dachverbands sei die Einrichtung verschiedener Fahrgebiete und verschiedener Schiffsklassen. Die neue Verordnung sehe dagegen vor, die Schiffe beim Transport von Personen gleichzustellen. „Es werden alle über einen Kamm geschert“, sagte GSHW-Vize Nikolaus Kern. „Irgendwann einmal wird es noch Museumsschiffe geben, die an der Pier liegen, aber nur noch sehr wenige Schiffe, die unter deutscher Flagge auf der Nord- und Ostsee unterwegs sind.“

Laut GSHW gibt es noch 110 deutsche Traditionsschiffe, die über ein entsprechendes Sicherheitszeugnis verfügen. Kern geht davon aus, dass mindestens 60 bis 70 Prozent durch die Neuordnung akut gefährdet sind und innerhalb der kommenden fünf Jahre von der Szene verschwinden könnten. Wichtigstes Kriterium sei dabei die Personalsituation: Vor allem den Betreibervereinen würden künftig die Menschen fehlen. Denn auch die Leute, die nur wenige Tage in der Saison an Bord sind, bräuchten Zeugnisse ihrer Seefahrtauglichkeit. Wenn die Besatzungen aus hauptberuflich Tätigen zusammengesetzt werden, müssten künftige Passagierpreise wie auf einem Kreuzfahrtschiff zahlen, sagte Kern. Nach Gesprächen mit dem Ministerium in Berlin gebe es die mündliche Zusage für Fördermittel in Höhe von 20 Millionen Euro für notwendige Umbauten. Es gebe aber noch keine endgültige Zusage. Zudem ging Westermann davon aus, dass 50 Millionen Euro nötig sind. Er machte am Beispiel der Ankerketten die Probleme deutlich: Künftig sollen die Traditionsschiffe 100 Meter lange Ketten haben. Die meisten alten Schiffe könnten eine solche Last aber nicht problemlos aufnehmen.

## Kreative Tage für Logistik 4.0

**Bremen.** Die von der Metropolregion Nordwest geförderten Logistik-Lotsen laden bis Oktober zu den „Kreativen Tagen“ der Logistik ein. Grundsätzliches Ziel des im vergangenen Jahr gegründeten Vereins ist es, durch Innovations- und Weiterbildungsprojekte die Bremer Logistik voran- und Praxis und Wissenschaft stärker zusammenzubringen. „Leinen los – agil, innovativ und schnell, will die Digitale Welle erfolgreich reiten will, sollte diese Kompetenzen trainieren“, sagt Sven Hermann, Vorstandsvorsitzender des Vereins. Dafür gelte es, neue Methoden und andere Formen der Kommunikation zu nutzen. „Wer anders sein will, sollte von anderen lernen wollen. Dafür bringen wir in diesem Programm explizit Kreativbranche und Logistikwirtschaft zusammen.“ Die „Kreativen Tage“ der Logistik werden mit von der Co-Werkstatt Kalle, der Kompletten Palette, den Digilabs der Wirtschaftsförderung Bremen, der BLG Logistics Group, dem Bremer Institut für Produktion und Logistik (Biba) und dem Institut für Informationsmanagement Bremen veranstaltet. „Innovative Orte und kreative Coaches wie Immo Wischhusen, Veteran des deutschen Hip-Hops, und Andrea Kuhfuß, Kultur- und Innovationsmanagerin, setzen gemeinsam mit den Teilnehmern Kurs in Richtung Logistik 4.0“, sagt Hermann. Innerhalb des mehrtägigen Weiterbildungsangebots für Fach- und Führungskräfte werden Schwerpunkte wie Customer Journeys, Sprachkreativität und Storytelling, digitale Transformationskompetenz, Scrum und Design Thinking, E-Learning und Geschäftsmodellentwicklung interaktiv bearbeitet. Anmeldung und Veranstaltungsdetails gibt es im Internet unter [www.logistiklotsen.de](http://www.logistiklotsen.de). PHA

## Rostocker Hafen auf Kurs

**Rostock.** Nach der zweitbesten Umschlagbilanz seiner Geschichte im vergangenen Jahr hat der Rostocker Seehafen im ersten Halbjahr 2017 das hohe Niveau halten können. Insgesamt wurden 13,9 Millionen Tonnen umgeschlagen, wie die Hafen-Geschäftsführer Jens Scharner und Gernot Tesch am Donnerstag berichteten. PHA

REDAKTION HAFEN  
Telefon 0421/36713440  
Fax 0421/36713441  
Mail: [hafen@weser-kurier.de](mailto:hafen@weser-kurier.de)

# 1400 Hektar Natur zum Ausgleich

## Bremenports veranstaltet einen Fahrradtag zum Erkunden der Hafens-Kompensationsfläche Luneplate



Bei der Ausgleichsfläche auf der Luneplate in Bremerhaven für die Erweiterung von Containerterminals handelt es sich um das größte ökologische Schutzgebiet in Bremen.

FOTO: DPA

VON PETER HANUSCHKE

**Bremen.** Eigentlich entwickelt, unterhält und erweitert Bremenports die maritime Infrastruktur. Aber die stadtbremische Hafengesellschaft kann noch mehr: Sie kümmert sich um den ökologischen Ausgleich von Hafenbauprojekten und das schon seit 15 Jahren. So ist unter anderem über die Jahre das größte Naturschutzgebiet im Land Bremen entstanden – die 1400 Hektar große Luneplate.

Schon in den 1990er-Jahren wurden auf der Luneplate erste Kompensationsmaßnahmen für den Hafenbau umgesetzt – geregelt in der Umweltschutzgesetzgebung nach deutschem und europäischem Recht. So entstand im Außendeichsgelände auf der Tegeler Plate eine weitläufige Ausgleichsfläche. Dort wurden die Eingriffe in den Naturhaushalt kompensiert, die mit dem Bau vom Container-Terminal CT 3 verbunden waren. In den vergangenen Jahren wurde der Ausbau unter der Regie von Bremenports dann erheblich ausgeweitet.

Vor Bremenports wurde die Hafeningenieurgesellschaft als Tochter der Hanseatischen Bremischen Hafenamt aus gesteuert. Dass diese Aufgabe von dieser Behörde auf eine privatrechtlich organisierte Gesellschaft übertragen wurde, deren einziger Gesellschafter die Freie Hansestadt Bremen war und ist, resultiert sicherlich aus einem Trend, der alle Jahre wieder wellenartig auftaucht: staatlich durchgeführte Aufgaben der operativen Ebene ausgliedern, sagt Holger Bruns, Sprecher von Bremenports. In der Regel soll dadurch gespart werden. Andersherum gebe es auch immer wieder politische Debatten, solche Ausgliederungen rückgängig zu machen. „Über eine Zurückführung von Bremenports wurde aber noch nie diskutiert“, sagt Bruns. Dieser Weg habe sich bewährt.

Vor der Gründung ermittelte die Unternehmensberatung Roland Berger 2001 in einer Studie Ertragspotenziale von jährlich 25,6 Millionen D-Mark. Diese resultieren aus deutlich weniger Personal- und Sachkosten sowie einem wachsenden Umsatz. Bremenports sollte demnach als sogenannte Eigen-gesellschaft nach privatwirtschaftlichen Prinzipien agieren. Als Bremenports 2002 an den Start ging, sagte der damalige Geschäftsführer Jürgen Holtermann, dass man mit der neuen Gesellschaft wesentlich flexibler sei man auch in der Lage, sogenanntes Drittgeschäft zu akquirieren, um hier innerhalb der Sanierung des Landes Bremen Eigenbeiträge zu erwirtschaften.

„Die mit der damaligen Ausgliederung verbundenen Erwartungen haben sich voll erfüllt“, sagt Wirtschafts- und Hafensena-tor Martin Günthner (SPD). Bremenports betreibt ein effizientes Hafenmanagement und stelle den Unterhalt der bremischen Hafenanlagen und ihre wirtschaftliche Nutzbarkeit sicher – rund um die Uhr. Bremenports sei somit ein Garant des Erhalts der Wett-

bewerbsfähigkeit der bremischen Häfen und leiste einen wertvollen Dienst für die gesamte bremische Hafenwirtschaft und den Wirtschaftsstandort Deutschland.

Etwa vier Millionen Euro Umsatz jährlich mache Bremenports mit diesem Drittgeschäft, was einem Anteil von etwa zehn Prozent am Gesamtvolumen entspricht, sagt Rüdiger Staats von Bremenports. Bremenports als Beratungs- und Ingenieurgesellschaft werde inzwischen weltweit nachgefragt. Geht es um den Aufbau oder die Optimierung von maritimer Infrastruktur – ob in Vietnam, Indien, Kapverden, Indonesien. „Wir erwirtschaften so jedes Jahr ein sechsstelliges Ergebnis, und dieses Geld fließt in den Bremer Haushalt“, hatte Bremenports-Geschäftsführer Robert Howe 2014 zum Drittgeschäft gesagt, als das Unternehmen damit beauftragt wurde, Untersuchungen für die Machbarkeit eines Großhafen-Baus auf Island vorzunehmen.

Dass Bremenports nicht nur für die Instandhaltung von Infrastruktur, sondern auch für Kompensationsmaßnahmen Millionenbeträge aufwenden muss, zeigt sich am Beispiel Container-Terminal 4 - „die bedeutendste Hafenbaumaßnahme, die auf der Luneplate ökologisch kompensiert wurde“, sagt Staats. „Bei der nördlichen Erweiterung des Containerhafens gingen im vergangenen Jahrzehnt mehr als 100 Hektar wertvolle Naturlandschaft verloren. Ohne unsere aufwendigen Kompensationsmaßnahmen auf der Luneplate hätte es keinen Planfest-

stellungsbeschluss für CT 4 gegeben.“ Die mit CT 4 verbundenen Kompensationskosten lagen bei etwa 49 Millionen Euro.

Aus Anlass des 15-jährigen Bestehens der Hafengesellschaft lädt Bremenports nun für Sonntag, 20. August, in den Süden Bremerhavens ein, um beim „Fahrradtag auf der Luneplate“ den Lebens- und Rückzugsraum für seltene Tier- und Pflanzenarten zu erkunden.

Wo früher intensiv Landwirtschaft betrieben wurde, sind heute Marschgrünland, Wattflächen und Tidepolder zu finden. Am Fahrradtag, der von 10 bis 16 Uhr veranstaltet wird, gibt es fünf Stationen mit verschiedenen Aktionen und Informationen über das Naturschutzgebiet: In kurzen Vorträgen informieren Biologen, Landschaftsarchitekten, Landwirte und Bremenports-Experten über die Kompensationsmaßnahmen, Entwicklungsziele, Schutzbestimmungen und vor allem über die – häufig auf der Roten Liste stehenden – Tier- und Pflanzenarten.

Die Luneplate kann am Aktionstag auf direktem Weg per Rad oder mit einem Shuttle-Bus erreicht werden. Die Busse fahren vom Parkplatz am Baumarkt Hornbach (Seeborg 6) zur Deichplattform am ehemaligen Lunesiel (Linie 1) beziehungsweise zum Parkplatz an der alten Hofstelle (Linie 2). Fahrräder können mitgenommen werden. Bis zum Festplatz an der alten Hofstelle sind es vom ehemaligen Lunesiel etwa sechs Kilometer zu Fuß oder mit dem Rad.

Die Luneplate kann am Aktionstag auf direktem Weg per Rad oder mit einem Shuttle-Bus erreicht werden. Die Busse fahren vom Parkplatz am Baumarkt Hornbach (Seeborg 6) zur Deichplattform am ehemaligen Lunesiel (Linie 1) beziehungsweise zum Parkplatz an der alten Hofstelle (Linie 2). Fahrräder können mitgenommen werden. Bis zum Festplatz an der alten Hofstelle sind es vom ehemaligen Lunesiel etwa sechs Kilometer zu Fuß oder mit dem Rad.

Die Luneplate kann am Aktionstag auf direktem Weg per Rad oder mit einem Shuttle-Bus erreicht werden. Die Busse fahren vom Parkplatz am Baumarkt Hornbach (Seeborg 6) zur Deichplattform am ehemaligen Lunesiel (Linie 1) beziehungsweise zum Parkplatz an der alten Hofstelle (Linie 2). Fahrräder können mitgenommen werden. Bis zum Festplatz an der alten Hofstelle sind es vom ehemaligen Lunesiel etwa sechs Kilometer zu Fuß oder mit dem Rad.

Die Luneplate kann am Aktionstag auf direktem Weg per Rad oder mit einem Shuttle-Bus erreicht werden. Die Busse fahren vom Parkplatz am Baumarkt Hornbach (Seeborg 6) zur Deichplattform am ehemaligen Lunesiel (Linie 1) beziehungsweise zum Parkplatz an der alten Hofstelle (Linie 2). Fahrräder können mitgenommen werden. Bis zum Festplatz an der alten Hofstelle sind es vom ehemaligen Lunesiel etwa sechs Kilometer zu Fuß oder mit dem Rad.

## Der unzuverlässige Fluss

Die Elbe soll in Ostdeutschland schleunigst der Binnenschiffahrt angepasst werden – Umweltschützer schlagen Alarm

VON VIOLETTA KUHN

**Dresden.** Die Elbe ist ein launischer Fluss. Mal erlaubt sie, dass Güterschiffe Ladung auf ihr hin- und herschippeln. Doch oft macht sie ihnen an vielen Stellen jede Fahrt unmöglich. Für Unternehmen, die die Elbe als Transportweg brauchen, ist der 1100 Kilometer lange Fluss ein extrem unberechenbarer Geschäftspartner. „Das Problem sind die Wasserstände, die das Jahr über keine kontinuierliche Fahrt zulassen“, sagt René Oloff, der den Hamburger Standort der Deutschen Binnen-Reederei leitet. „Das unterbricht den Service. Die Kunden wollen aber das ganze Jahr über beliefert werden.“

Die drei Siemens-Werke in Görlitz, Dresden und Erfurt, wo Turbinen, Transformatoren und Generatoren hergestellt werden, sind auf den Fluss angewiesen. Manche Maschinen könnten nur über den Wasserweg transportiert werden, weil sie zu groß und zu schwer für Schiene oder Straße seien, heißt es hier. „Wenn die Elbe längere Zeit nicht schiffbar ist, kann daraus Lieferverzögerungen entstehen.“ Die Menge der auf der Elbe verschifften Güter hat sich – wohl auch deshalb – auf einem sehr niedrigen Niveau eingependelt. Das Wasser- und Schifffahrtsamt in Magdeburg zählte im vergangenen Jahr gerade einmal 0,35 Millionen Tonnen Waren, der zweitniedrigste Wert seit 1997. Zum Vergleich: Im Elbegebiet, zu dem auch die angrenzenden Kanäle gehören, waren es knapp 18 Millionen Tonnen.

Nun gibt es für die Wirtschaft neue Hoffnung, dass der Fluss bald für den Güterverkehr gezähmt wird. Grund ist das Gesamt-

konzept Elbe, ein Papier, das Naturschützer und Vertreter der Schifffahrt dreieinhalb Jahre lang gemeinsam ausgehandelt haben. Es wurde im Januar beschlossen und sieht vor, die Elbe künftig mehr als elf Monate im Jahr für Schiffe befahrbar zu machen – mit einer durchschnittlich 1,40 Meter tiefen Fahrrinne. Bedingung: Dafür nötige Maßnahmen dürfen der Natur nicht schaden. Im Juni hat sich dazu auch der Bundestag geäußert. Ein seit 2002 geltender Ausbaustopp ist seitdem faktisch aufgehoben. „Dadurch entsteht jetzt die Möglichkeit, die Elbe wieder anzupassen“, sagt Stefan Kunze, Vorsitzender des Vereins Elbe-Allianz. Derzeit seien eigentlich schon 95 Prozent des Flusses für Schiffe in Ordnung. Aber fünf Prozent müssten „angepackt“ werden, sagt

Kunze. Er vertritt im Hauptberuf die Interessen des Hamburger Hafens in Ostdeutschland. Der Hafen ist immer daran interessiert, die Zu- und Abfahrtswege für die Millionen Frachtkontainer zu verbessern – auch auf einer Binnenwasserstraße wie der Elbe.

Zwei Knackpunkte macht Kunze aus. Einer ist die Strecke zwischen Elster- und Saalemündung, die an den Städten Wittenberg, Dessau und Roßlau vorbeiführt. Dem Elektronischen Wasserstraßen Informationssystem Elwis zufolge lag die Fahrrinntiefe hier im vergangenen Jahr an 285 Tagen unter 2,02 Meter – diese Tiefe brauchen Schiffe für den Transport von Massengütern. An 98 Tagen war die Rinne nicht einmal 1,40 Meter tief. „Das ist der kritischste Bereich“,

sagt Kunze. „Wir haben Erosion, die Elbe gräbt sich ein.“ Andersorts entstünden dadurch Sandbänke, die für Schiffe unüberwindliche Hindernisse sein können. Weiter flussabwärts bereite die sogenannte Reststrecke bei Dömitz in Mecklenburg-Vorpommern mit Sandbänken Probleme. Was also kann getan werden, damit diese Engpässe verschwinden? „Es geht nicht darum, die Fahrrinne auszubaggern“, sagt Kunze. „Es geht darum, behutsam etwas zu machen.“ Staustufen seien ohnehin keine Option. Aber man könne Buhnen bauen, kleine Landzungen, die vom Ufer aus ins Wasser ragen. Sie erhöhen die Fließgeschwindigkeit, Sediment wird abgetragen und die Fahrrinne wird tiefer.

Doch das gibt Umweltschützern Anlass zu Kritik. Mit der Forderung, schnell neue Buhnen zu planen, verlasse man den Rahmen des ausgehandelten Konzepts, sagt Iris Brunar vom BUND. Zuerst müsse geprüft werden, ob eine weitere Vertiefung möglich sei – und dabei auch der ökologische Zustand der Elbe verbessert werden. Schon jetzt seien die Elbauen extrem trocken. Neue Buhnen könnten das Problem verschärfen. Und ob so wirklich mehr Güter aufs Wasser kommen? Brunar bezweifelt das. „Seit dem Hochwasser 2013 führt die Elbe fast durchgehend Niedrigwasser“, sagt sie. Dabei sei der Ausbauzustand noch nie so weit gewesen wie jetzt. Es fehle schlicht Wasser. „Die Elbe wird immer unzuverlässiger“, sagt sie. Wenn der Fluss weiter ausgebaut werde, gerate der mit Abstand wichtigste Wirtschaftsfaktor der Region in Gefahr: der Naturtourismus mit dem Elberadweg.

Die Elbe gilt als launischer Fluss. Mal erlaubt sie, dass Güterschiffe Ladung auf ihr hin- und herschippeln. Mal macht sie ihnen jede Fahrt unmöglich.

FOTO: JENS WOLF

