

SCHWIERIGER START ZU LANG ANHALTENDEM ERFOLG



Vor 50 Jahren begann Bremerhavens Aufstieg zu einem internationalen bedeutenden Hafenstandort. Am 10. Februar 1968 fuhr Hafensenator Dr. Georg Bortscheller nördlich der Nordschleuse mit einem Raupenbagger vor, um so symbolisch den Bau des Containerterminals Bremerhaven zu starten.

Nur knapp zwei Jahre nachdem im Jahr 1966 der erste Container im Bremer Überseehafen abgeladen worden war, bereitete sich Bremerhaven auf die Revolution im Transportwesen vor, die mit dem Siegeszug des Containers einherging. (1)

Hafensenator Dr. Georg Bortscheller, Spitzname „Container-Schorsch“, hatte die rasante Veränderung im Seetransportwesen frühzeitig erkannt. Die Nähe des Hafens zum Offenen Meer sollte ein wesentliches Kriterium für den Erfolg eines Hafens sein. Die herkömmlichen Hafenanlagen im Kaiserhafen oder an der Columbuskaje waren für den Containerumschlag nicht geeignet. Deshalb entschied die Hafendeputation 1967, den Schwerpunkt der Investitionen von Bremen nach Bremerhaven zu legen und eine 750 m lange Seekaje nördlich der Nordschleuse zu bauen.

Ein solches Projekt am offenen Gezeitenstrom war in der Welt ohne Vorbild. Die geplante Kaje musste ganz andere Lasten verkraften können

als bislang für Passagierverkehr und Stückgutumschlag gebaute Kajen. Man entschied sich für die von Prof. Dr. Walter Hansen vom Franziskus-Institut in Hannover entworfene Konstruktion. Diese sah eine überbaute Böschung in der Höhe des Landschutzdeiches vor, sodass Sturmfluten das anschließende Gelände nicht überschwemmen würden. Unter der auf mehr als 40 m langen Stelzen stehende Kajenkante waren zur Wasserseite Wellenklammern ausgebildet. Sie sollten den Wellenschlag, insbesondere bei Sturm, auffangen.

Größte Probleme bereitete der schlickige Boden. Die Rammpfähle waren schwer im Lot zu halten und hatten häufig nicht die erforderliche Standfestigkeit. Bodenaustauschversuche brachten auch nicht den gewünschten Erfolg. Ende 1969 stand fest, dass 13 Millionen Mark buchstäblich im Schlick versackt waren, da es der beauftragten Firmengruppe nicht gelang, die langen Pfähle im Untergrund festzubekommen.

Im Senat mobilisierte man zusätzliche Millionen, beauftragte 1970 die Arbeitsgemeinschaft Holzmann/Rogge und übertrug dem damals fast 80jährigen Erbauer der Nordschleuse, Prof. Dr. Ing. Arnold Agatz, die Gesamtleitung. Mit der Neuaufstellung wurden die bautechnischen Probleme gelöst, das Pech aber blieb: Das Premierenschiff, die „Encounter Bay“, knickte der Hubinsel, die an der Baustelle vor dem zweiten Liegeplatz platziert war, am 23. April 1970 die Beine ab. Trotzdem gelang es, die Anlage fristgerecht fertigzustellen.

Am 14. September 1971 konnte der Präsident des Senats, Bürgermeister Hans Koschnick, das „Containerkreuz Bremerhaven“ seiner Bestimmung übergeben. Die Anlage umfasste die 750 Meter lange Stromkaje mit den entsprechenden Umschlagseinrichtungen. Zwischen Strom- und Hafenkaje ergab sich eine Ausstellfläche von über 750 000 Quadratmetern für die Behälter, die von den inzwischen acht auf Bremerhaven fahrenden Containerdiensten angelandet wurden. Bahn- und Straßenanschlüsse standen für schnellen Weitertransport zur Verfügung, sodass die Anlage mit Recht als Containerkreuz bezeichnet werden konnte. Auf ihr wurden 1971 bereits an die 300.000 Einheiten TEU (Twenty foot Equivalent Unit) umgeschlagen.

Für die Fertigstellung des Container-Terminals waren erhebliche Investitionen nötig. Der Senat finanzierte den Bau mit 208 Millionen Mark, die Bremer Lagerhaus-Gesellschaft als Betreiberin beteiligte sich mit knapp 69 Millionen Mark.

Mit der Entscheidung für den Bau eines Containerterminals wurde der Grundstock für eine bis heute anhaltende Erfolgsgeschichte gelegt. Nach insgesamt sechs Ausbaustufen ist die Hafenanlage auf rund fünf Kilometer Kajenlänge und mehr als drei Millionen m² Aufstell- und Verkehrsfläche gewachsen. Sie bietet 14 Liegeplätze für Großcontainerschiffe und 90 Anschlüsse für Kühlcontainer.

Den Betrieb haben eng kooperierende Unternehmen übernommen. Im Norden arbeitet das North Sea Terminal Bremerhaven (NTB), Den mittleren Teil betreibt Eurogate, im Süden der Anlage befindet sich da MSC Gate.

In den vergangenen Jahren sind am Containerterminal durchschnittlich rund 5,5 Mio TEU umgeschlagen worden. Nach einer aktuellen Aufstellung von Lloyds List ist Bremerhaven damit in Europa die Nummer vier und weltweit die Nummer 26 unter den Containerhäfen.

(1) Die historische Darstellung ist dem Buch „Bremerhaven in zwei Jahrhunderten III. Band“ entnommen. Nordwestdeutsche Verlagsgesellschaft m.b.H. Bremerhaven

Quelle und Foto: bremenports