

bremenports

Bremen  Bremerhaven

:



vom **20.02.2023**

Auswertungszeitraum **02.02.2023 bis 20.02.2023**



**BREMEN
BREMERHAVEN**
ZWEI STÄDTE. EIN HAFEN.

Autor: Albert, Tim [tra/171]/ Gehrke, Jens [jg/29501]
Seite: 10

Nummer: 41
Auflage: 28.434 (gedruckt)¹ 28.173 (verkauft)¹
 37.176 (verbreitet)¹

Ressort: Bremerhaven
Mediengattung: Tageszeitung

Reichweite: 0,068 (in Mio.)²

¹ von PMG gewichtet 01/2023

² von PMG gewichtet 7/2022

Grüne Spitzen für neuen OTB

Omid Nouripour spricht sich für neuen Offshore-Schwerlasthafen in Bremerhaven aus

Die Pläne, in Bremerhaven doch noch einen Offshore-Schwerlasthafen zu errichten, bekommen Rückenwind aus der Bundespolitik. Er unterstütze das Vorhaben „auf jeden Fall“, sagte der Grünen-Bundenvorsitzende Omid Nouripour der NORDSEE-ZEITUNG am Mittwoch bei einem Besuch in der Seestadt.

von Tim Albert und

Die Erneuerbaren seien „die einzige Energieform, die unabhängig, günstig und sicher ist“, betonte Nouripour. Für den notwendigen Ausbau „müssen wir mit großer Geschwindigkeit an allen Schrauben drehen“. Dazu gehöre auch die Offshore-Windkraft. Diese biete „riesige Chancen für Bremerhaven, wenn die Infrastruktur geschaffen wird“. „Wir werden in den nächsten 20 Jahren 70 Gigawatt Leistung in die See stellen“, kündigte der grüne Spitzenpolitiker an. Wenn die Chancen dieser neuen Ausbauziele mutig ergriffen würden, dann werde „Bremerhaven eine zentrale Rolle beim Ausbau der Offshore-Windenergie spielen, das ist gar keine Frage“.

Die Stadt könne dabei auch von dem Umstand profitieren, dass es in Norddeutschland aufgrund des Ausbaus der erneuerbaren Energien in den vergangenen Jahren einen Energieüberschuss gebe, so Nouripour. Dadurch sei die Planungssicherheit für Unternehmen hier

schon jetzt höher als anderswo in Deutschland.

Dies sei „ein Standortfaktor, der gerade einer Hafenstadt wie Bremerhaven massiv nutzen kann“.

Schaefer ist voll des Lobes für Bremerhaven

Für Omid Nouripour ist es am Mittwoch der erste Besuch in Bremerhaven gewesen. Und der hatte ihn direkt an die Kante der Stromkaje geführt. Rund zwei Stunden besichtigte der Parteichef der Grünen zusammen mit Vertretern von Bremenports und der Wirtschaftsförderung BIS den Hafen - was er sah, hinterließ Eindruck. „Wir haben hier eine Herzkammer der Infrastruktur“, sagte Nouripour.

Der Grünen-Spitzenpolitiker sprach am Abend beim Neujahrsempfang der Grünen-Stadtverordnetenfraktion im Timeport II am Neuen Hafen. Dort waren rund 100 Gäste aus der Partei sowie aus verschiedenen Initiativen der Stadt zusammengekommen. Nouripour war dort als eine der „meistbeschäftigten Personen bundesweit“ vorgestellt worden.

Eine Woche zuvor hatte Nouripour Kiew besucht, am Wochenende noch den Landtagswahlkampf in Berlin unterstützt, nun war er in Bremerhaven. Vor Nouripour sprach noch Senatorin Maike Schaefer (Grüne). Sie hatten bei der Begrüßung ihre gemeinsame Verbin-

dung nach Hessen betont - Schaefer ist dort geboren, Nouripour hat dort seinen Wahlkreis. Nouripour lobte Schaefer später in seiner Rede: „Ohne dich hätte es das bundesweite 49-Euro-Ticket nicht gegeben.“ Schaefer hatte das unter anderem bei einer Konferenz der Verkehrsminister in Bremerhaven maßgeblich mit ausgehandelt.

Schaefer selbst wiederum war voll des Lobes für Bremerhaven. Keine andere Stadt verbinde so viele grüne Zukunftsthemen wie Klimaforschung, Wasserstoff und die Offshore-Windkraft. „Mir fällt immer das Wort Cluster zu Bremerhaven ein“, berichtet sie - sowohl in der Wissenschaft als auch in der zukunftsgerichteten Wirtschaft. Die Häfen blieben dabei die DNA. Sie berichtete, wie Familienangehörige von ihr vom Niedergang der Offshore-Industrie in Bremerhaven betroffen waren - der auch durch die ehemalige große Koalition in Berlin zu verantworten ist.

Schaefer erklärte, dass sie Bremerhaven sogar das „Kapern“ der „Schulschiff Deutschland“ inzwischen verzeihe, obwohl sie auf dem Schiff in Vegesack geheiratet habe.

Omid Nouripour,

Bundenvorsitzender der Grünen

„Bremerhaven wird eine zentrale Rolle beim Ausbau der Offshore-Windenergie spielen, das ist gar keine Frage.“

Wörter: 491

Urheberinformation: (c) Nordsee-Zeitung

Autor: Wessolowski, Maïke [wesx/50091]
Seite: 14

Nummer: 30
Auflage: 28.434 (gedruckt)¹ 28.173 (verkauft)¹
 37.176 (verbreitet)¹

Ressort: Bremerhaven
Mediengattung: Tageszeitung

Reichweite: 0,068 (in Mio.)²

¹ von PMG gewichtet 01/2023

² von PMG gewichtet 7/2022

Im Fähr-Streit gibt es jetzt einen Lösungsvorschlag

Dürfen Radfahrer und Taxis „Columbus Hopper“ nutzen? - Nach einem Ortstermin herrscht jetzt Klarheit

von
 Seit die Drehbrücke im Überseehafen Geschichte ist, fordern Politiker, Radverkehr auf der Fähre zur Columbusinsel zuzulassen. Sie sind verärgert, weil die Radfahrer - insbesondere Touristen, die den Weser-Radweg fahren, wegen des Verbots noch über Jahre in die Röhre gucken.

Beim Ortstermin mit Abgeordneten der Bremer Bürgerschaft, Vertretern von Bremenports und dem Fahrrad-Club ADFC wurden Lösungen gefunden. Angeregt hatten das Treffen die Bremerhavener Bürgerschaftsabgeordneten Jörg Zager (SPD) und Thorsten Raschen (CDU). Ingo Tebbe (Linke) sowie Maurice Müller und Dorothea Fensak von den Grünen schlossen sich an. Eva Göncke, Bremenports-Ingenieurin für Maschinen- und Stahlwasserbau, hat das Projekt „Columbus Hopper“ begleitet und räumt mit Missverständnissen auf:

1. Die Fähre „hoppt“ nur zur Seite, wenn Schiffe von der Nordschleuse in den Kaiserhafen fahren und zurück, sonst liegt sie fest wie eine Brücke. Das Ab- und wieder Anlegen dauert eine halbe Stunde. Fürs Frühjahr prognostiziert Bremenports wegen vieler Arbeiten in den Docks, dass der „Hopper“ mehr bewegt werden muss als bisher. Dann kann der Hafenverkehr die

Strecke nicht befahren.

2. Die „Fähre“ hat auch nicht immer geöffnet, nur Montag bis Donnerstag von 7.30 bis 15 Uhr und freitags von 7.30 bis 14 Uhr. Nachts und am Wochenende gibt es die Verbindung nicht. Und auch nur, wenn es - durch Corona oder andere Ausfälle - keinen Personalmangel gibt.

3. Die Gefahr liege nicht auf dem „Hopper“: Im Betrieb können es bis zu 180 Lastwagen pro Tag sein, die die Strecke nehmen, erklärt der Leiter des Hafensbetriebs, Henry Behrens. Die angrenzende Straße führt an einem Bremenports-Betriebsgelände vorbei und ist schmal und kurvig - deshalb wird der Verkehr mit einer Ampelschaltung im Einbahnsystem geregelt. Vor Ort stellen die Politiker am Freitag fest, dass weniger auf der Ersatzbrücke, sondern auf der die Straße dahinter das Problem liegt.

„Schilder werden schnell übersehen. Von den Weser-Radtouristen, die jährlich kommen, sind 60.000 ortsunkundig. Das in Kombination mit vielen ausländischen Lastwagenfahrern“, sieht ADFC-Sprecher Hans-Joachim Schmeck-Lindenau Gefahrenpotenzial. Thorsten Raschen schlug vor, die Radfahrer über einen Stich eines Hafensbetriebsgeländes zu führen, um sie von den Lastwa-

gen zu trennen. Doch auch dann müssten sich Radfahrer an unübersichtlichen Stellen in den Verkehr einordnen. Zum anderen sei es schwierig, die auf dem Gelände gelagerten Maschinen, Teile und Fahrzeuge vom Radverkehr zu trennen - hier lagert auch der rote Kopf des eingestürzten Molenturms.

„Ich würde mir wünschen, dass wir heute eine Lösung finden, sehe aber keine“, bedauert Schmeck-Lindenau und macht einen anderen Vorschlag - auch weil die stark eingeschränkten Fährzeiten viele Radfahrer frustriert zurücklassen würden.

Bis eine neue Brücke steht, könnten sechs Jahre vergehen. Der ADFC schlägt vor, die jetzige Umleitung (über Zolltor Roter Sand) als offizielle Route des Weser-Radwegs auszuweisen. Dann würden digitale Weg-Partner wie Komoot oder Weserradweg-Info die Route ändern. Dem Vorschlag wollen die Abgeordneten folgen.

Die Chancen, dass Taxis, die das Kreuzfahrtterminal anfahren, die Fähre nutzen dürfen, stehen nicht schlecht. Laut Zager werde das Anliegen noch geprüft. Es bleibe die Frage, ob die Fährbetriebszeiten zu den Schiffsankünften passen.

Fotograf: Ralf Masorat
Wörter: 486
Urheberinformation: (c) Nordsee-Zeitung

Seite: 2
Ressort: Stadt Bremerhaven
Mediengattung: Anzeigenblatt

Nummer: 5
Auflage: 110.000 (verbreitet)¹

¹ Verlag 10/2022

Bedrohung Holzbohrmuschel?

Experte ist sich sicher: Die Nordmole war für Tiere ein gefundenes Fressen

Jens Gehrke

Bremerhaven. Experte Dr. Johann Müller hat bestätigt, was vermutet wurde: Die Holzbohrmuschel hat eine wichtige Rolle bei der Havarie der Nordmole gespielt. Besteht auch eine Gefahr für andere Kajen oder Schiffe in unserer Stadt?

Dr. Johann Müller aus dem emsländischen Dörpen ist Experte für Holz und Holzschutz. In seinen Untersuchungen der Bremerhavener Nordmolen-Havarie stellte er fest: Die wurmförmige Holzbohrmuschel - auch als Schiffsbohrmuschel bekannt - beschädigte die Molenpfähle und spielte wohl eine entscheidende Rolle dafür, dass die Kaje zusammensackte. Denn die Mole ist gegründet auf Holzpfählen.

Gestiegene Temperaturen begünstigen Muschel

Bremenports hatte Müller ermöglicht, den freigelegten Holzunterbau der Mole zu begehen und stellte Untersuchungsergebnisse aus den Jahren 2011 bis 2016 zur Verfügung. Demnach begünstigen gestiegene Temperaturen und ein höherer Salzgehalt die Ausbreitung der Muscheln. Wenn also Wärme und Salz zusammenkämen, dann gehe es rund. „Somit darf davon ausgegangen werden, dass seit 1997 zumindest in den Jahren mit hohen Salzgehalten in den Sommermonaten Holzabbau durch die Bohrmuschel stattfand“, so Müller, der dazu in der Fachpublikation „Holz-Zentralblatt“ einen Artikel veröffentlichte.

Bremenports-Sprecher Holger Bruns macht deutlich, dass diese Erkenntnisse keine Überraschung sind, zumindest nicht so, wie es einige Medien dargestellt haben. Das Vorhandensein der Holzbohrmuschel, für die die Holzpfähle ein gefundenes Fressen seien, sei schon lange bekannt. In der Tat: Schon 2018 zitierte die NORDSEE-ZEITUNG Bremenports damit, dass die Bohrmuschel ein Grund dafür sei, warum die Nordmole abgängig und für den Publikumsverkehr gesperrt sei, neben Strömung und Wellengang, die dem Bauwerk seit 1914 zugesetzt hätten. Verwunderlich ist allerdings, dass der Bremenports-Chef Robert Howe in einer Sitzung des Hafenausschusses Anfang September 2022 sagte, dass der Grund für die Molen-Havarie wohl nie geklärt werden könne. Für den Experten Müller ist der Grund hingegen glasklar: die Holzbohrmuschel.

Bremenports teilte schon 2018 mit, dass die einst aus der Karibik eingeschleppte Bohrmuschel sich stark vermehre und im gesamten Hafengebiet selbst Kajen-Gründungspfosten aus Eiche durchlöchere. Bremenports-Sprecher Bruns gibt Entwarnung: Viele auf Holz gegründete Hafenanlagen gebe es nicht mehr. Zuletzt habe man die auf Pfählen gegründete Westkaje auf 500 Metern am Kaiserhafen bis 2020 erneuert. Bruns spricht aber nur für die Anlagen, die in der Verantwortung von Bremenports sind.

Wer dem Lauf der Geeste durch Bremerhaven folgt, sieht allerdings jede Menge auf Holz gegründete Kajen und Uferbefestigungen, für die die Stadt verantwortlich ist. Ob die Holzbohrmuschel auch in der Geeste vorkommt? „Dem Magistrat liegen derzeit keine Nachweise über ein Vorkommen der Holzbohrmuschel im Bereich der Geeste vor“, erklärt Markus Kamps von den Entsorgungsbetrieben Bremerhaven (EBB). Die Kajen an der Geeste müssen so oder so im großen Stil erneuert werden. Der Sanierungsplan soll 1. März vorgelegt werden. „An den Termin wollen wir uns halten“, sagt Kamps. Gesperrt sind demnach aktuell die Kaje Werftstraße, die Kaje Kapitänsviertel, die Kaje Rickmerskran, die Kaje Cityport, die Kaje Kanu-Verein Unterweser und die Kaje Weserterrassen.

Fragen zur „Seute Deern“

Die Holzbohrmuschel könnte laut Müller auch bei der Havarie der „Seute Deern“ (Baujahr 1919) eine Rolle gespielt haben, neben Witterung und Wellengang, die dem jahrzehntealten Holz zusetzten. Müller hält es für wahrscheinlich, dass das Schiff befallen war, was er schon im Jahr 2020 in einem Artikel des „Holz-Zentralblatts“ festhielt. Die „Seute Deern“, die 2019 gesunken war, war der einzige in Europa erhaltene (rein zivil genutzte) Fracht-Großsegler aus Holz.

Fotograf: www.imago-images.de
Wörter: 532
Urheberinformation: (c) Sonntagsjournal NZ

Seite: 14
Ressort: Wirtschaft
Mediengattung: Anzeigenblatt

Nummer: 5
Auflage: 110.000 (verbreitet) ¹

¹ Verlag 10/2022

Land baut neue Anlage für Lotsen

An der Nordschleuse entstehen zwei Beton-Pontons für 2,12 Millionen Euro

Bremerhaven. Im Vorhafen der Nordschleuse wird eine neue Ponton-Anlage für Lotsen-Versetzboote gebaut. Das hat der Bremer Senat beschlossen. Die neue Anlage besteht aus zwei Beton-Pontons sowie einer hochwassersicheren Gangway aus Aluminium. Die Kosten betragen laut Berechnungen der Hafengesellschaft Bremenports 2,12 Millionen Euro. „Für die Lotsen muss es bei jedem Wetter und zu jeder Tages- und Nachtzeit problemlos möglich sein muss, sicher auf die Versetzboote überzusteigen. Dafür wollen wir nun mit der neuen

Ponton-Anlage sorgen“, erläutert Häfensensorin Dr. Claudia Schilling (SPD). Bislang über Steigleitern Bislang müssen die Lotsen an der westlichen Kaje über Steigleitern und eine Treppe an oder von Bord gehen – insbesondere bei größeren Lotsenversetzbooten ist das vor allem bei ungünstigen Witterungsbedingungen oder bei Nacht schwierig. Ein Ausweichen auf andere mögliche Liegeplätze ist aufgrund der begrenzten Kapazitäten und der für einen wirtschaftlichen Lotsenbetrieb etablierten Abläufe nicht oder nur in

sehr begrenztem Umfang möglich. An den neuen Pontons können je zwei Lotsenversetzboote gleichzeitig anlegen. Die Pontons werden mit Stromversorgung und Beleuchtung ausgerüstet und erhalten jeweils einen Unterstand als Wetterschutz. Für die bauliche Umsetzung, die spätestens ab Ende Frühjahr beginnen soll, rechnet Bremenports mit einer Dauer von rund sechs Monaten. (sj)

Wörter: 191
Urheberinformation: (c) Sonntagsjournal NZ

Autor: Mündelein, Klaus [mue/90]
Seite: 9

Nummer: 32
Auflage: 28.434 (gedruckt)¹ 28.173 (verkauft)¹
 37.176 (verbreitet)¹

Ressort: Bremerhaven
Mediengattung: Tageszeitung

Reichweite: 0,068 (in Mio.)²

¹ von PMG gewichtet 01/2023

² von PMG gewichtet 7/2022

Umzug auf der Lloyd Werft

Senat und Werft verhandeln über Flächen - Mehr Platz für die neue Drehbrücke - Weitere Kaje für Labradorhafen

Für die Lloyd Werft werden die Karten im Kaiserhafen neu gemischt. Die Verhandlungen mit dem Hafenressort laufen auf Hochtouren. Wenn sie erfolgreich abgeschlossen werden, stehen für die Werft große Veränderungen an. Das sind die Pläne.

von

Derzeit lässt sich keiner genau in die Karten gucken. Werftbesitzer Thorsten Rönner will sich erst

zu den Details äußern, „wenn wir Klarheit haben“, wie er betont. Aber das Ressort hat jetzt auf Nachfrage der FDP-Bürgerschaftsfraktion die Pläne für die Lloyd Werft umrissen.

Westlich der Werft hat die Hafengesellschaft Bremenports ein Problem zu lösen. Sie muss nach der Havarie der Drehbrücke Ersatz schaffen, und der muss modernen Ansprüchen des Hafenvverkehrs entsprechen. Die Brücke soll wieder als Drehbrücke konzipiert werden, und sie soll auch wieder mit Gleisen für den Bahnverkehr ausgestattet werden. Das alles bedeutet: Sie braucht mehr Platz.

In diesem Zusammenhang ist Bremenports auf die Werftbesitzer zugegangen. Und zwar mit der Bitte, vom Nachbarn einige Flächen übernehmen zu können. „Flächenarrondierung“ nennt Torsten Heuss vom Hafenressort diese Aufgabe in einem Bericht. Darüber wird derzeit

gesprochen. Aber es geht noch um mehr.

Wenn die Werft an dieser Stelle Flächen abgeben sollte, muss sie das große Dock III an anderer Stelle unterbringen. Das würde ein echter XXL-Umzug. Aber wo soll die Reise hingehen? Das Ziel ist die Ostseite der Werft. Dort, wo vor gut drei Jahren die Kaje für 32,7 Millionen Euro erneuert worden ist. Das Ziel des Docks ist aber nicht genau dieser Kajeabschnitt, sondern etwas weiter südlich, wo es noch ziemlich marode aussieht.

Als die Kaje saniert wurde, sollte es schnell gehen. Es gab die Hoffnung, dass vom gewaltigen Schiffbauprogramm des damaligen Werftbesitzers, der Genting-Gruppe, etwas für die Lloyd Werft abfallen würde. Die Ausstattung der Schiffe sollte in

Bremerhaven erfolgen. Dafür brauchte man eine Kaje, die schwere Lasten und schwere Kräne tragen kann.

Das Land sparte, um Finanzziele zu erreichen

Außerdem fehlte Geld. Das Land sparte sich damals fast kaputt, um die Finanzziele zu erreichen. Investiert wurde damals ausgesprochen wenig. Deshalb wurde bei dem Senatsbeschluss Ende 2015 auch nur grünes Licht für einen ersten Teilabschnitt zur Kaje-Sanierung freigegeben.

Nun wird darüber gesprochen, den zweiten Bauabschnitt in Angriff zu nehmen. Hier könnte dann das Dock III unterkommen, quasi direkt hinter der Haustür zum Kaiserhafen, hinter der Kaiserschleuse. Hier können auch große Schiffe durchgeschleust werden, die dann problemlos und ohne viel Aufwand das Dock erreichen.

Geplant ist, die im ersten Bauabschnitt sanierte Kaje in gerader Linie zur Spitze der Halbinsel fortzuführen. Der bisherige Knick in der Kaje würde damit beseitigt, so dass sich das benachbarte Wendebecken etwas vergrößert.

Bislang wurden in den Jahren bis 2025 für die Kajensanierung Kosten in Höhe von 12 Millionen Euro ermittelt. Das Geld dürfte aber nur für die Planungen und die ersten Baumaßnahmen reichen. Die realistischen Preise sollen mit den weiteren Planergebnissen in der Mitte des Jahres vorgelegt werden.

Dann will das Ressort übrigens auch die Pläne für eine weitere neue Kaje vorlegen, diesmal im südlichen Fischereihafen. Es geht um die Westseite des Labradorhafens, direkt am ehemaligen Flugplatzgelände gegenüber der Bredow-Werft. Da, wo sich jetzt noch Böschungen befinden, soll dann eine richtige Kaje gebaut werden.

Fotograf: Arnd Hartmann
Wörter: 512
Urheberinformation: (c) Nordsee-Zeitung

Autor: Peter Hanuschke [tmt5qpiw1gfsn6jw0z40m]**Seite:** 15**Ressort:** WIRTSCHAFT**Ausgabe:** Hauptausgabe¹ von PMG gewichtet 01/2023² von PMG gewichtet 7/2022**Mediengattung:** Tageszeitung**Auflage:** 47.084 (gedruckt) ¹ 51.239 (verkauft) ¹
54.245 (verbreitet) ¹**Reichweite:** 0,158 (in Mio.) ²

Schiffsanlegemesssystem

Digitale Hilfe beim Anlegen

Wissing übergibt Förderbescheid

Bremerhaven. Wie können Schiffe in Bremerhaven unterstützt werden, um "sanft" an der Stromkaje anzulegen? Genau darauf soll das Digitalisierungsprojekt „Schiffsanlegemesssystem“ (Sams) eine Antwort geben. Wie das System funktioniert, das wird an diesem Freitag im Klimahaus vorgestellt. Erwartet werden zu diesem Termin Häfensensorin Claudia Schilling (SPD) und Volker Wissing (FDP), Bundesminister für Digitales und Verkehr, der einen Förderbescheid für dieses Projekt übergeben will. Die Projektleitung hat die stadtbremische Hafenmanagementgesellschaft Bremenports. Partner bei Sams sind das Bremer Institut für Produktion und Logistik und der Bremer Softwareentwickler Aimpulse. Sams ist nur eines von mehreren Digitalisierungsvorhaben in den bremischen Häfen. Ziel ist der sogenannte Smart Port mit einer Vielzahl an automatisierten Abläufen. Einen Überblick, welche Projekte in naher Zukunft realisiert und welche auf den Weg gebracht werden,

den gibt an diesem Freitag Bremenports-Chef Robert Howe.

Bremerhaven und das Revier der Außenweser verfügen beispielsweise bislang über keine nautische Terminalkoordination oder vergleichbare smarte Lösungen – ein Wettbewerbsnachteil gegenüber den europäischen Konkurrenzhäfen. Dieser Rückstand soll aufgeholt werden: Bremenports hat deshalb gemeinsam mit dem Terminalbetreiber Eurogate und dem Hamburg Vessel Coordination Center (HVCC) im vergangenen Jahr das Projekt „Digitale Außenweser“ gestartet. Man freue sich, für dieses ambitionierte Projekt mit HVCC einen kompetenten Partner gewonnen zu haben, der über umfangreiche Erfahrungen mit der Koordination von Schiffsanläufen in einem anspruchsvollen nautischen Bereich unter Beteiligung vieler Partner verfüge, sagte Howe im Mai. Zugleich sei die Zusammenarbeit mit HVCC ein Beispiel, wie sinnvolle Hafenkooperation gestaltet werden könne. HVCC ist ein

Joint Venture der Hamburger Hafen und Logistik AG und der Eurogate Container Terminal Hamburg GmbH.

Ziel des Projektes ist es, mit transparenter und fortlaufend aktualisierter Information die vorhandenen Terminalkapazitäten besser zu nutzen und Ressourcenplanung zu optimieren, Schiffsanläufe vorausschauend zu planen und so auch Treibstoffverbräuche zu senken. Darüber hinaus führt das allgemeine Schiffsgrößenwachstum im Containerverkehr häufig zu Schiffsanläufen mit Tiefgangeinschränkungen auf der Außenweser. Um enge Zeitfenster einhalten zu können, müssten Schiffe verschiedener Kunden bestmöglich zu koordiniert werden, um unwirtschaftliche Zeitverluste zu vermeiden, so Howe. Geplant ist, das Projekt „Digitale Außenweser“ bis zum Frühjahr 2023 abzuschließen und damit einen ersten Baustein für die Smart-Port-Orientierung der bremischen Häfen zu setzen.

Abbildung: Das „Schiffsanlegemesssystem“ wird an diesem Freitag vorgestellt. Auch Verkehrsminister Volker Wissing (FDP) wird dazu erwartet.**Fotograf:** Koall/dpa**Wörter:** 359

Autor: TWS Redaktion [redaktion/189614]
Seite: 19

Nummer: 36
Auflage: 28.434 (gedruckt) ¹ 28.173 (verkauft) ¹
37.176 (verbreitet) ¹

Ressort: Bremerhaven
Mediengattung: Tageszeitung

Reichweite: 0,068 (in Mio.) ²

¹ von PMG gewichtet 01/2023

² von PMG gewichtet 7/2022

Bremenports: Schleusensanierungen ein Schwerpunkt

Unternehmen kündigt für das laufende Jahr eine Reihe von Arbeiten im Hafen an - Auftakt am Tidesperrwerk an der Geeste

Mit einem vollen Auftragsbuch startet Bremenports in das Jahr 2023, wie das Unternehmen mitteilt. So stehen bei der Hafenerhaltung eine Reihe großer Sanierungsprojekte an.

Los geht es Ende Februar am *Geeste Tidesperrwerk*. Dort wird ein Stemmtor repariert, Dichtungsgummis müssen erneuert und Schütztafeln instandgesetzt werden. Für die Arbeiten wird der Sielzug Nord trockengelegt. Die Entwässerung der Geeste ist durch den zweiten Sielzug und die Schleuse gewährleistet.

Schweres Gerät kommt ab Mitte April an der *Kaiserschleuse* zum Einsatz. Dort werden dann am Binnenhaupt die Unterwasserlaufschienen und der Unterwagen ausgetauscht. Diese Arbeiten waren im Jahr 2019 bereits erfolgreich am Außenhaupt ausgeführt worden. Für den Austausch muss das Binnenhaupt trockengelegt werden. Für diese Arbeiten ist ein Zeitraum von zwei Monaten vorgesehen, an denen die Schleuse für die Schifffahrt gesperrt sein wird. Die

Erreichbarkeit des Kaiserhafens ist über die Nordschleuse sichergestellt.

Direkt im Anschluss wird ab Ende Juni die *Nordschleuse* gesperrt. Dort müssen am Binnenhaupt umfangreiche Sanierungsarbeiten an den Unterwagen vorgenommen werden. Diese Unterwagen müssen hohen Belastungen standhalten, da sie sich ständig unter Wasser befinden und im Schlick laufen. Nach zehn Jahren Dauerbelastung wird hier jetzt der Reserveunterwagen montiert. Während der Arbeiten wird die Schifffahrt über die sanierte Kaiserschleuse geleitet. Im September wird dieser dann instandgesetzte Unterwagen am Außenhaupt neu eingesetzt.

Und auch an der *Fischereihafendoppelschleuse* gibt es für eine Woche im September eine große Baumaßnahme. Wegen Ausspülungen an der Sohle muss dort der Beton repariert werden. Auch ein Wechsel des Unterwagens steht auf dem Arbeitsprogramm. Für die Arbeiten bleibt die große Kammer der Schleuse für die Schifffahrt gesperrt.

Die Kleinschifffahrt ist über die kleine Kammer gewährleistet.

„Diese großen Baumaßnahmen sind für die Hafenerhaltung eine große Herausforderung“, so Bremenports-Geschäftsführer Robert Howe. „Wir wollen mit umfangreichen Vorplanungen sicherstellen, dass die Einschränkungen für die Schifffahrt möglichst gering bleiben und die Häfen auch während dieser Arbeiten uneingeschränkt erreichbar bleiben.“

Soweit möglich und erforderlich werden die Arbeiten deshalb in 24-Stunden-Schichten durchgehend abgearbeitet. Die Hafenerwirtschaft ist bezüglich der Schifffahrtseinschränkungen bereits informiert. (pm/skw)

Robert Howe,
bremenports-Geschäftsführer

„Diese großen Baumaßnahmen sind für die Hafenerhaltung eine große Herausforderung.“

Wörter: 337

Urheberinformation: (c) Nordsee-Zeitung

Autor: TWS Redaktion [redaktion/189614]
Seite: 19

Nummer: 36
Auflage: 28.434 (gedruckt) ¹ 28.173 (verkauft) ¹
37.176 (verbreitet) ¹

Ressort: Bremerhaven
Mediengattung: Tageszeitung

Reichweite: 0,068 (in Mio.) ²

¹ von PMG gewichtet 01/2023

² von PMG gewichtet 7/2022

Gastvogelparadies

Führung auf der Luneplate

Ob Pfeifenten oder Nonnengänse: Auf der Luneplate gibt es viele Tausende Gastvögel zu sehen. Jetzt können sich Interessierte wieder durch das Gebiet führen lassen, das vielen Tieren einen Lebensraum bietet.

Es sind Abertausende von Gastvögeln, die sich derzeit auf der Luneplate tummeln. Das ist das Ergebnis der großen Kompensationsmaßnahme, die Bremenports vor einem guten Jahrzehnt in Bremerhavens Süden durchgeführt hat. Besonders eindrucksvoll hat sich die Anzahl der rastenden Pfeifenten entwickelt. Hier konnten kürzlich 18.500

Tiere gezählt werden. Dies unterstreicht die internationale Bedeutung der Luneplate für diese Vogelart. Beachtlich sind auch die knapp 4.000 Nonnengänse und die in gleicher Anzahl vorkommenden Kiebitze.

Insgesamt zeigen auch die gezählten 31.000 Gastvögel die internationale Bedeutung der Luneplate als Gastvogellebensraum an. Internationale Bedeutung liegt bei einer Population ab 20.000 Vögel vor.

Fünf Wanderungen sind geplant

Um die Besonderheiten des Lebensraums Luneplate deutlich zu machen,

veranstaltet Bremenports seit vielen Jahren geführte Spaziergänge über die Luneplate. Auch in diesem Jahr sind wieder fünf sonntägliche Wanderungen und eine Fahrradexkursion geplant.

Los geht es am Sonntag, 19. Februar. Interessierte treffen sich um 10 Uhr auf dem Parkplatz der ehemaligen Hofstelle von der Hellen, Luneplate 1. Empfohlen wird wetterfestes Schuhwerk und warme, regendichte Kleidung. Ein Fernglas kann nicht schaden. (pm/yvo)

Wörter: 203

Urheberinformation: (c) Nordsee-Zeitung

Seite: 2
 Ressort: Stadt Bremerhaven
 Mediengattung: Anzeigenblatt

Nummer: 6
 Auflage: 110.000 (verbreitet)¹

¹ Verlag 10/2022

Offshore-Terminal auf Stromkaje

Kajen-Neubau am Containerterminal: Auch der Windkraft-Umschlag wird geprüft

Klaus Mündelein

Überseehäfen. Bei den Planungen für den Neubau der Kajen am Containerterminal gibt es eine echte Überraschung. Es wird auch über einen schwerlasttauglichen Abschnitt im Süden der Stromkaje nachgedacht. Soll das der neue Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB) werden?

Der Bericht der NORDSEE-ZEITUNG vor gut drei Wochen über den Neubau der Kajen am Containerterminal hat im Senat für Druck auf dem Kessel gesorgt. Dabei geht es auch um die mögliche Verladung von Offshore-Windkraftanlagen am Containerterminal CT1. So steht es in der Vorlage für die Landesregierung.

Neue Spundwände vor der alten Kaje
 Statt der ursprünglich geplanten Ertüchtigung der vorhandenen Kajen sollen nun neue Spundwände vor die Terminals CT1 bis 3a gerammt werden. Das war das Ergebnis einer Variantenprüfung, die die Hafengesellschaft Bremenports in Auftrag gegeben hatte.

Ziel ist es, die Stromkaje so fit zu machen, dass sie die neue Generation von Containerbrücken aufnehmen kann. Die sind nicht nur groß, sondern können mit ihren Auslegern auch die heutigen Riesenschiffe überspannen und deren hinterste Containerreihen erreichen. Außerdem muss vor den Kajen die Wassertiefe für die Megaboxer erhöht werden.

Zehn Meter soll die Kaje samt Kranbahn nach außen in die Weser verschoben werden. Der Eingriff ins Fahrwasser, in die Liegewanne und die Wendestelle kann so gering gehalten werden. Hätte man die Kaje etwa 30 Meter nach draußen verschieben wollen, würde wohl die Verlegung der Fahrinne nötig sein. Da die an das Naturschutzgebiet Wattenmeer grenzt, wäre womöglich die Genehmigung verweigert worden. Rund 2.800 Meter ist die Stromkaje zwischen den Terminals CT1 bis 3a lang. Um die Störung des Containerumschlags so gering wie möglich zu halten, wird der

Bau der Kajen in sechs Abschnitten unterteilt von rund 500 Metern Länge. Im Gleichschritt mit der Kajenerneuerung werden die Betreiber ihre eigenen Anlagen auf den Terminals modernisieren. Es geht dabei nicht nur um neue Containerbrücken, sondern auch um Transport und Lagerung der Container mit neuen automatisierten Systemen. Der technische Fortschritt und der Wettbewerb setzen die Betriebe unter Druck. Die erste Investition in diesem Zusammenhang ist die neue Bahnanschlaganlage von Eurogate.

2026 könnte mit dem Bau angefangen werden. Das geht aber nur, wenn der Planfeststellungsbeschluss bis 2025 vorliegt. Der Preis ist enorm. Die Rede ist von einem höheren dreistelligen Millionenbetrag. Da die Kajenerneuerung sich über Jahre hinziehen wird, ist eine Kostenschätzung schwer. Nach Informationen der NORDSEE-ZEITUNG geht es um 560 Millionen Euro, die die öffentliche Hand aufbringen muss. Dazu kommen noch weitere Millionen, die die Hafenernehmer in Containerbrücken und andere moderne Umschlaggeräte investieren werden. Insgesamt ist von einer Milliarde Euro die Rede. Der Startschuss für die Neubauaktivitäten soll am CT1 fallen. Nun wird noch geprüft, was dort künftig stattfinden soll. Denkbar ist eine Abstellfläche für Leercontainer. Möglich ist aber auch eine Schwerlastfläche für den Umschlag von Offshore-Anlagen.

Wachsender Bedarf an Windparks auf hoher See

Durch die Energiewende wird der Bedarf an Windparks auf hoher See enorm steigen. Schon jetzt warnen Experten, dass die bisherigen Hafenkapazitäten nicht reichen. In früheren Zeiten, als der Offshore-Boom in Bremerhaven seinen ersten Höhepunkt erreicht hatte, wurden hier von Eurogate bereits Komponenten für Windkraftanlagen verladen.

Ein weiterer großer Vorteil: Mit dem Bau eines neuen Offshore-Terminals am

ehemaligen Flugplatzgelände ist der Senat Ende vergangenen Jahres vor Gericht gescheitert. Am CT1, also einer bestehenden Hafenanlage, könnte hingegen kein Naturschützer Einspruch erheben. Die Nutzung des CT1 als Offshore-Terminal müsste dann allerdings mit den Terminalbetreibern abgesprochen werden: Können sie angesichts sinkender Umschlagzahlen auf Kaje und Terminal verzichten?

Die Frage, ob man den Terminal nicht auch übergangsweise während der Neubauphase für den Containerumschlag benötigt, soll ebenfalls geprüft werden. Offensichtlich will das Hafenessort die Schwerlastkaje schneller umsetzen, und zwar ohne Planfeststellungsbeschluss. Das geht nur, wenn hier auf einen Neubau verzichtet und die vorhandene Kaje tatsächlich ertüchtigt werden kann.

Innerhalb der Koalition auf Landesebene gibt es aber unterschiedliche Auffassungen über eine Schwerlastkaje am CT1. Auf Druck der Grünen ist dieser Prüfauftrag in die Senatsvorlage geschrieben worden, betonte Robert Bücking (Grüne) im Landeshafenausschuss der Bürgerschaft. Hafensenatorin Claudia Schilling (SPD) stellte klar, dass es sich hier nicht um einen zweiten Anlauf für den OTB handele. „Wir wollen hier auf dem CT1 Container umschlagen.“ Ihre Offshore-Pläne werde sie zu gegebener Zeit vorstellen, sagte sie und spielte damit auf die Potenzialstudie für den Fischereihafen an, die sich mit den Chancen der Energiewende für Bremerhaven beschäftigt. CDU: Schnelle Alternative

Thorsten Raschen (CDU) begrüßte hingegen die Möglichkeit an der südlichen Stromkaje. Bremerhaven habe eine Chance, wenn schnell ein Terminal zum Verladen der Offshore-Komponenten zur Verfügung stehe. „Die Probleme mit dem OTB im Süden der Stadt sind ja nicht weg, wir können nicht wieder zehn Jahre vor Gericht zubringen“, warnte er.

Wörter: 751
Urheberinformation: (c) Sonntagsjournal NZ

© 2023 PMG Presse-Monitor GmbH & Co. KG

Bremenports will Rangierloks mit Wasserstoff betreiben

von [Andreas Lohse](#) | 13. Februar 2023 | [Forschung & Technik](#)



(Bremen) – Ein neues Projekt widmet sich der Aufgabe, Rangierlokomotiven in Bremischen und Hamburger Hafengebieten auf den Betrieb mit Wasserstoff umzustellen. Sechs Partner aus Wirtschaft und Wissenschaft wollen die Voraussetzungen und Anforderungen erforschen, die Bedingungen für die Betankung ermitteln sowie Sicherheits- und Rechtsfragen klären. Am Ende stehe nach Angaben von Bremens Hafenebetreiberin Bremenports GmbH „ein konkreter Umsetzungsplan“. Spätestens 2035 will man CO₂-neutral arbeiten.

Rangierloks im Hafen nicht elektrifizierbar

Während der Schienenpersonenverkehr bereits überwiegend elektrifiziert sei und mit Ökostrom betrieben würde, „können Rangierloks in Hafengebieten nicht durch Oberleitungen elektrifiziert werden“, so die Bremer Hafenbehörde. „Die leistungsstarken Rangierloks mit Batterien auszustatten, ist aufgrund ihres hohen Energiebedarfs nachteilig und aufgrund der verfügbaren Energiedichte, den Lebenszykluskosten und der Ladezyklen noch nicht möglich.“ Daher sei die Wasserstofftechnologie interessant für den Rangierbetrieb, weil die Loks mit grünem klimaneutralem Wasserstoff betankt werden könnten.

An dem Vorhaben mit dem etwas sperrigen Namen „sH₂unter@ports“ sind die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH, das Smart Mobility Institute an der Hochschule Bremerhaven, das Institut für Energie und Kreislaufwirtschaft an der Hochschule Bremen GmbH, Der Eisenbahnbauer Alstom, die Bremenports GmbH & Co. KG sowie die Hamburg Port Authority AöR beteiligt.

Die Ergebnisse der Untersuchungen sollen auf andere Häfen und Rangierbetriebe übertragbar sein. Das Forschungs- und Entwicklungsprojekt läuft vorerst bis zum 31. Mai 2024 und wird im Rahmen des Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr mit 1,2 Millionen Euro gefördert.

Foto

Die bremischen Häfen verfügen den Angaben zufolge über eine Schieneninfrastruktur mit einer Gleislänge von insgesamt 200 Kilometern. Mit Bahnhöfen in Bremerhaven, Bremen Grolland und Bremen Inlandshafen bildet die Bremische Hafeneisenbahn eine Schnittstelle zwischen Umschlagterminals und Hinterland. © Bremenports GmbH & Co. KG

Seite: 6 bis 6
Mediengattung: Zeitschrift/Magazin
Jahrgang: 2023

Nummer: 033
Auflage: 2.479 (gedruckt) ¹ 2.614 (verbreitet) ¹

¹ Verlag 01/2022

XXL-Passagierbrücke an der Kaje

Bremerhaven investiert 100 Millionen Euro in die Zukunft als Kreuzfahrtstandort

An der Columbuskaje in Bremerhaven läuft seit Anfang Januar der Aufbau der ersten von insgesamt drei neuen weißen Passagierbrücken für den Kreuzfahrtterminal. Im Auftrag der Hafengesellschaft Bremenports hat der spanische Engineering-Konzern Adelte die neuen Passagierbrücken in Barcelona entwickelt und vorgefertigt. Die ersten Teile wurden zwischenzeitlich per Lastwagen in Bremerhaven angeliefert und nun auf einer separaten Betriebsfläche der neuen Columbuskaje von Mitarbeitern des spanischen Unternehmens montiert. Diese Arbeiten sollen noch einige Wochen dauern, heißt es.

Die Installation der drei neuen Passagierbrücken wird den im November 2021 gestarteten Neubau der Columbuskaje ergänzen. Das Projekt wurde ursprünglich mit 80 Millionen Euro kalkuliert, aktuell geht die Hafengesellschaft allerdings bereits von Kosten in Höhe von 100 Millionen Euro aus.

„Die optisch attraktiven und technisch

hochmodernen Brücken sind sichtbarer Ausdruck, dass Bremerhaven der Kreuzfahrt beste Bedingungen bietet“, erklärt die Senatorin für Wissenschaft und Häfen, Dr. Claudia Schilling. „Das Jahr 2022 hat gezeigt, dass sich Bremerhaven als attraktiver Kreuzfahrtstandort etabliert hat. Ich möchte gerne, dass sich diese Entwicklung weiter fortsetzt“, betont die Senatorin. Laut Bremenports-Geschäftsführer Robert Howe werde der Zeitplan für den Neubau der Kaje punktgenau eingehalten. „Die Kooperation mit den beauftragten Unternehmen hat sich hervorragend bewährt. Deshalb kann der Aufbau der Brücken so erfolgen, dass die Kaje für die kommende Kreuzfahrtsaison bereits genutzt werden kann.“

So steht derzeit schon das Mittelteil der ersten zukünftig 56 Meter langen Passagierbrücke. Adelte wird diese Brücke bis April installieren, zwei weitere Brücken werden dann bis Herbst an der neuen Columbuskaje aufgebaut.

Die Kaje, über die die Kreuzfahrtschiffe abgefertigt werden, soll bis zum Herbst auf einer Länge von 620 Metern neu gebaut und dabei 20 Meter in die Weser verbreitert werden. Somit sind die neuen Passagierbrücken vom Typ Pegasus deutlich länger als die drei Brücken von Kocks. Diese wurden abgebrochen.

Die Bremerhavener Pegasus-Passagierbrücken sind mit 56 Metern die längsten, die jemals gebaut wurden. Sie bestehen aus zwei verglasten Tunnelabschnitten, einer Kabine und einem Gebäudeanschlussmodul. Die technisch anspruchsvolle Kabine kann die Bewegungen eines Kreuzfahrtschiffes beim Anlegen ausgleichen. Durch den voll verglasten Tunnel können die Kreuzfahrtgäste dann bei der Einschiffung einen Blick auf das Kreuzfahrtschiff und die Kaje genießen. n CE/tja

Wörter: 349

Autor: Schwan, Susanne [sus/120]

Seite: 13

Ressort: Bremerhaven

Mediengattung: Tageszeitung

¹ von PMG gewichtet 01/2023

² von PMG gewichtet 7/2022

Nummer: 41

Auflage: 28.434 (gedruckt) ¹ 28.173 (verkauft) ¹
37.176 (verbreitet) ¹

Reichweite: 0,068 (in Mio.) ²

Trillern für höhere Tariflöhne

Mehr als 500 Angestellte des öffentlichen Dienstes streiken für mehr Geld - Im Fahrrad-Korso bis zum Hauptbahnhof

Inflation, Ukrainekrieg, Energiekrise: Es geht über ihre Hutschnur. Tausende Beschäftigte im öffentlichen Dienst beklagen, dass sie finanziell nicht mehr hinkommen. Am Donnerstag haben etwa 500 gewerkschaftlich Organisierte stadtweit gestreikt.

von

Trillern für höhere Tarife: Das schrille Pfeif-Konzert schwillt stündlich an, je mehr Menschen anrücken. An acht Sammelpunkten in Bremerhaven hat die Gewerkschaft Verdi von morgens bis mittags ihre Protest-Kundgebungen platziert.

„Wir haben auf viel Resonanz gehofft, aber das schon morgens so viele zum Klinikum Rein-

kenheide kommen, überrascht mich“, betont Gewerkschaftssekretärin Jana Mehl. „Wir sind vor allem für die Menschen unterer und mittlerer Lohngruppen hier, die ihren Kühlschrank nicht mehr füllen können.“

Gut 250 beim Bund und bei der Kommune Beschäftigte sind früh um 9.30 Uhr am Eingang zur Klinik angerückt und machen ihrem Zorn, ihrer Solidarität und ihrer Forderung nach Anpassung der Tarif-Gehälter an die explodierenden Lebenshaltungskosten Luft.

Am Ende sind mehr als 500 Angestellte aller Lohngruppen im öffentlichen Dienst auf die Straße gegangen - „und beileibe nicht nur die, die in der Gewerkschaft sind“, bilanziert Verdi-Sprecherin Mareike de Jonge am Nachmittag.

Der Verdi-Warnstreik an diesem Tag ist die „Ouverture“ vor der nächsten Verhandlungsrunde der Arbeitgeber- und Arbeitnehmer-Verbände ab 22. Februar in Potsdam. „Ein starker Auftakt ist das hier in Bremerhaven“, betont Jana Mehl, schon auf dem Weg zur nächsten Station, vor der Weser-Elbe Sparkasse (Wespa) am Hauptbahnhof.

Mehr als 100 Fahrräder rollen im Corso die Voßstraße entlang heran, verstärken die bereits gut 100 dort Demonstrierenden.

Es ist ein „Auftakt“, der wohl weniger den Arbeitgebern als unmittelbar den Menschen in Stadt und Umland spürbar „wehtut“: Abgesehen von den teilweise geschlossenen Kitas, dem geschlossenen Bad 1 und der Bad-2-Sauna, den nicht überall geleerten öffentlichen Müllkübeln, den eingeschränkt arbeitenden Entsorgungsbetrieben waren am Donnerstag auch beide Bürgerbüros für den Kundenservice ganztägig geschlossen, bilanziert Magistratssprecherin Laura Bohlmann am Nachmittag.

„Auch die Führerscheinstelle blieb den ganzen Tag geschlossen. Darüber hinaus gab es aber keine überraschenden Schließungen öffentlicher Betriebe.“

Aus dem Zoo am Meer bilanziert Tierarzt Bastian Lange: „Einige unserer rund 40 Mitarbeitenden streiken auch, aber die Kasse ist besetzt, die Tiere werden versorgt.“ Dass die Beschäftigten für einen Inflationsausgleich kämpfen, „das kann ich natürlich nachvollziehen“. Gesetzlich verpflichtet sind die Beschäftigten nicht, vorher anzukündigen, ob und wann sie streiken. Wie viele von den rund 2.000 Beschäftigten am städtischen Klinikum gestreikt haben, vermochte Kliniksprecher Henning Meyer nicht zu beziffern, betonte auf Nachfrage aber: „Es ist eine Frage der Kollegialität. Die Dienstplan-Beauftragten aller Abteilungen haben versucht, das im Vorfeld so zu organisieren, dass die Versorgung und die Notfallversorgung der Patienten sichergestellt ist.“

Die Verhandlungen betreffen nicht nur die Tarifierhöhung um 10,5 Prozent, sondern auch die Forderung, Auszubildende nach dem erfolgreichen Abschluss unbefristet einzustellen. Der Appell stößt auf positive Resonanz:

„Wir sind ja froh über jeden unserer Auszubildenden in der Pflege, den wir halten können“, so Meyer, „jeder mit gutem Abschluss, der bleiben wollte, wurde bisher übernommen.“

Ohne öffentlich Beschäftigte läuft nichts. Dass ohne die kommunal Beschäftigten das alltägliche Leben nicht läuft, stellen die Demonstranten lautstark klar. „Wer kümmert sich um die Gesundheit, die Bildung, die Sicherheit, den Müll, die Schulsanierungen, die Flüchtlinge und die Grünanlagen?“, heizte Diane Lord - von Haus aus Programmiererin bei Bremenports - die Scharen an, die aus Hunderten Kehlen skandierten „der öffentliche Dienst“.

„Auch Besserverdienenden macht die finanzielle Belastung zu schaffen“, sagt die Gewerkschafterin, „die soziale Schere klafft immer weiter auseinander, das ist gefährlich.“

Von den Entlastungspaketen der Regierung „und den Steuerentlastungen profitieren vor allem die Gutverdiener“, wertet Martin Peter. Dem Verdi-Landesfachbereichsleiter, Sozialarbeiter von Beruf, platzt der Kragen: „Wer 1.500 Euro netto im Monat und Familie hat - Reinigungskräfte zum Beispiel -, kann diese Inflation nicht mehr auffangen. Unsere Minimalforderung sind 500 Euro monatlich mehr, die müssen ohnehin versteuert werden.“

Susanne Hyller von der Wespa stellt klar: „Etwa ein Drittel unserer rund 700 Angestellten arbeitet Teilzeit, die brauchen ganz dringend einen finanziellen Ausgleich für ihre enormen Kosten.“ Das Benzin für seine täglichen Fahrten aus Otterndorf zur Arbeit beim Magistrat muss er ja auch erst mal hinblättern, sagt Christian Antoni. „Wir wollen mit unserem Haus in eine grüne Zukunft starten, haben enorm in Türen, Fenster investiert, jetzt haut das mit meiner unteren Lohngruppe 5 alles nicht mehr

hin.“

Christian Antoni,
Landschaftsgärtner

„Heizöl, Strom, Grundsteuer, Benzin:
Dafür geht alles drauf, man kann in der

Freizeit fast nichts mehr unternehmen.“

QR-Code

Wie laut der

Warnstreik war,

erleben Sie in

unserem Video.

www.nordsee-zeitung.de/streik

Abbildung:

Foto: Schwan

Wörter:

737

Urheberinformation:

(c) Nordsee-Zeitung