

Jahresexkursion der VSVI-Bezirksgruppe Südthüringen 2013

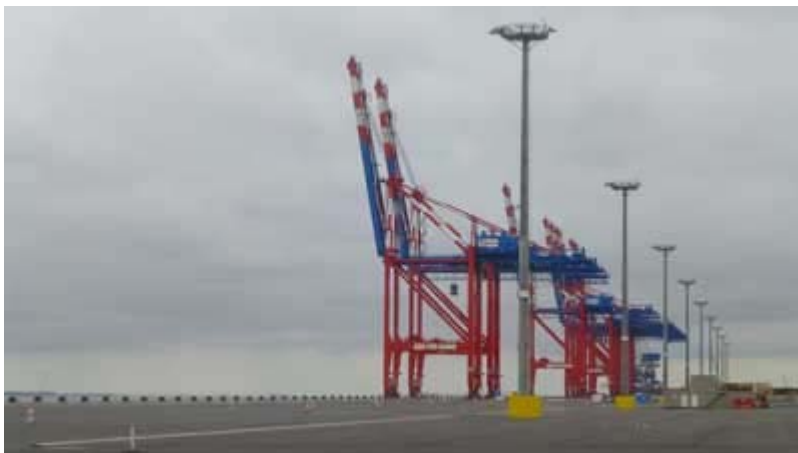
Die Jahresexkursion führte in diesem Jahr nach Norden in einen relativ eng begrenzten Raum zwischen Bremen und Wilhelmshaven und bot viele Kontraste, die im Thüringer Bereich so nicht zu finden sind.



Exkursionsteilnehmer



Konstruktion der Kaibefestigung



die z.Z. größten Entladekräne für Containerschiffe

Allerdings betätigte sich auch das Wetter an diesen Unterschieden, denn wir mussten innerhalb weniger Stunden zwischen Göttingen und Bremerhaven eine Abkühlung von 24 auf 12 °C hinnehmen. Mit der Zunahme der Schiffsgrößen im 19. Jhd. konnte der im Binnenland liegende Bremer Hafen mit der technischen Entwicklung nicht mehr standhalten und so kaufte sich die Stadt das Gebiet des heutigen Bremerhaven und etablierte dort den neuen Tiefseehafen. Die erste Station unserer Tour war dann auch die erst 1827 gegründete Stadt an der Wesermündung, die sich nun auch Windstadt nennt und 2005 den Titel „Stadt der Wissenschaften“ erhielt. Die Nutzung der erneuerbaren Energiequellen ist längst das Gebot der Stunde geworden, vor allem seit die 2011 in Kraft getretene Novelle des EEG auch für die Windenergie richtungsweisend ist. Derzeit werden 8 % des jährlichen Energiebedarfes durch die Windkraftwerke gedeckt und bis 2020 sollen es sogar 25 % sein. Die Bremerhavener Gesellschaft für Investitionsförderung und Stadtentwicklung GmbH (BIS) vermittelte für uns eine ausgesprochen interessante Führung. 1980 erfolgten erstmals großtechnische Versuche zur Windenergiegewinnung und seit 2001 wurden in Bremerhaven gezielt passende Rahmenbedingungen für Windkraftanlagen im Meer, sogenannte Offshore-Windparks, geschaffen. In der Zwischenzeit haben sich auf einem großen und vielfach dem Wasser abgerungenen Areal fast 300 Firmen angesiedelt, die sich dieser Form der Energiegewinnung in Forschung, Entwicklung, Ausbildung und Qualifizierung von Mitarbeitern widmen. Insgesamt konnten dadurch bisher 3000 neue Arbeitsplätze geschaffen werden. Mit dem Bau des neuen Labradorhafens liegen nun auch die erforderlichen Bedingungen für die Verschiffung von schweren Bauteilen vor. Ein ganz wesentlicher Faktor ist die Herstellung der großen und schweren Bauteile vor Ort, weil damit die vielen unlösbaren Transportprobleme aus dem Binnenland umgangen werden. Wie rasant die Entwicklung auf diesem noch jungen Sektor der Energiegewinnung ist, war an Hand der notwendigen Erneuerungen und Verbesserungen der anfangs an Land errichteten Anlagen zu sehen, die bereits nach etwas mehr als zehn Jahren einer Überholung oder Verbesserung bedurften. Die ständige Vergrößerung der Rotorblätter von beispielsweise 25 auf mittlerweile im Test befindliche 93 m mussten zwangsläufig auch die Anforderungen sowohl an die Statik als auch vor allem die Gründung nach sich ziehen. Im Gegensatz zu vielen Gründungen von Großbrücken im Meer durch an Land vorbereitete riesige Betonwannen (Brücke über den Großen Belt und Öresundbrücke) sieht die neue Technologie die Einrüttelung der 900 t schweren Stahlfundamente mit 4 runden Stützen bis 18 m tief in den Untergrund vor. Auch für die Weiterentwicklung der Gondeln, also dem Bereich des Anschlusses der Rotorblätter, musste deshalb ein gesonderter Prüfstand entwickelt werden. Die größten Firmen AREVA Wind GmbH und REpower Systems in Bremerhaven wollen jährlich mindestens 200 Anlagen herstellen. Hinsichtlich der Installation der Anlagen sind die HOCHTIEF Solutions AG und die Global Tech I Offshore Wind derzeit führend. Auf dem Gebiet der Forschungen dominiert das Fraunhofer-Institut für Windenergie und Energiesystemtechnik (IWES). In der Nordsee sind im deutschen Raum 110 Standorte für Windparks ausgewiesen. Was die Akzeptanz der Windkraftanlagen seitens der Bevölkerung anbelangt, so ist man zumindest im Nordseebereich im Vorteil, weil ihre örtliche Lage so gewählt werden konnte, dass sie von Land und auch den Inseln aus nicht gesehen werden können. Hieraus entwickelte sich in der Zwischenzeit jedoch ein deutlicher Nachteil sowohl der Kosten als auch des längeren Stromtransportes. Auf Grund des daraus resultierenden Stromverlustes wird ein Teil der gewonnenen Energie schon gleich wieder vernichtet. An Land versucht man durch technische Neuerungen sogar die Gleichstromtechnik für sehr große Entfernungen hinsichtlich des Stromtransportes wieder zu aktivieren. Nach der Fertigstellung muss man sich vorwiegend um die Unterhaltung der Anlagen, mehr aber noch um das Exportgeschäft kümmern. Die Wettbewerbsfähigkeit wird dann vor allem die Logistik bezüglich der Verschiffung der Anlagen vor große Herausforderungen stellen. Der Optimismus in dieser Branche wird durch den Bau eines zusätzlichen Offshore-Terminals hervorgehoben, das 2016 in Betrieb gehen soll. Zwischenzeitlich war in der Presse aber auch schon von einem starken Dämpfer zu lesen, weil vor allem die Kosten für die aufwendigen Fundamente draußen im Meer zu teuer sind. Deshalb bleibt

vorerst die Frage nach Riesengewinn oder Millionengrab unbeantwortet? Wer mehr Zeit hat als wir, kann die Info-Tour auch mit dem Boot durchführen oder im modernen Stadtzentrum zusätzlich das Klimahaus besichtigen. Hier wird der Besucher virtuell auf dem 8. Breitengrad um die Welt geführt. Am Abend folgte noch eine Führung durch die wunderschöne Altstadt von Bremen, die traditionell am „Roland“ beginnt. Er war der Neffe von Karl dem Großen, der im Kampf angeblich gegen die Sarazenen im 8. Jhd. gefallen war. Daraus entstand im 11. Jhd. in Frankreich die Rolandsage, nach der keine Stadt untergeht, in der der Roland steht. Ab 1352 trat Bremen der Hanse bei. Der architektonisch reizvolle mittelalterliche Marktplatz, der auf der Liste des UNESCO-Welterbes steht, muss vor der Bombardierung noch sehenswerter gewesen sein, aber mit viel Liebe zum Detail wurden danach fast alle Wunden dieser 1200 Jahre alten Stadt am Wattenmeer wieder geheilt. Hinter dem Roland steht das imposante Rathaus mit der vorgeblendeten Renaissancesfassade und seitlich davon natürlich das etwas kleingeratene Denkmal für die Bremer Stadtmusikanten. In diesem Gebäude befindet sich unten der uralte Ratskeller und darüber die riesige Rathauhalle und die Güldenkammer als Sitzungsraum, die allerdings zu diesem späten Zeitpunkt nicht mehr zu besichtigen waren. Seitlich davon steht der doppeltürmige St.-Petri-Dom. Das Haus der Kaufleute entstand nach dem Krieg in alter Pracht. Ein architektonischer Genuss ist die Fußgängergasse Böttcherstraße. Der Erfinder des entkoffinierten Kaffees und Kunstmäzen Ludwig Roselius kaufte vor etwa 100 Jahren diesen maroden Altstadtbereich und ließ ihn in den 20-er Jahren von Künstlern und Kunsthandwerker in der Backsteinbauweise mit expressionistischem Zierrat renovieren. Unweit davon zieht sich die „Schachte“ am Weserufer entlang, die seit dem Mittelalter ein befestigtes Kaigelände war. Ein kurzes Stück weseraufwärts befindet sich östlich der St. Johannes-Kirche (mit Johannesbrotbaum) das ältere Stadtviertel Schnoor. Der zweite Tag führte uns nach Wilhelmshaven. Seit 2008 ist dort der Jade-Weser-Port als größter Tiefseehafen Deutschland als Gemeinschaftsprogramm des Landes Niedersachsen und der Stadt Wilhelmshaven vorwiegend als Containerterminal für 1 Mrd. Euro entstanden. Mit der immensen Fahrwassertiefe von 18 m stellt dieser Hafen das ideale Drehkreuz für die so genannten Short-Sea- und Feeder-Verbindungen nach Skandinavien, Großbritannien und dem gesamten Ostseeraum dar. Die neu geschaffene Fläche von 360 Hektar wurde durch Aufspülen und Schütten von 46 Mill. m³ Sand erreicht. Beeindruckend sind die Dimensionen der Kaje von 1725 und 1200 m Länge. An das von der EUROGATE Container Wilhelmshaven betriebene Terminal schließt sich die 160 Hektar große Logistikzone an. Integriert wurden neben einem Autobahnanschluss des GVZ zur A 29 auch eine 16-gleisige Vorstellgruppe und ein sechsgleisiges KV-Terminal mit 5 Umschlagbrücken für den Weitertransport auf dem Schienenweg. Obwohl das gewaltige Objekt energetisch dem neuesten Stand auch hinsichtlich des Energiebedarfes entspricht, wurden zusätzlich 2 Blockheizkraftwerke benötigt. Zum Be- und Entladen der Containerschiffe stehen acht 1.750 t schwere Post-Panama-Entladebrücken der Firma ZPMC aus Shanghai zur Verfügung, die eine Höhe von 83 m (aufgeklappt 126 m) und eine Länge von 63 m erreichen sowie 120 t Tragkraft besitzen, ferner sechzehn 400 t schwere Ladebrücken der Fa. Künz aus Österreich mit 360 ° drehbarer Kanzel und 46 t Tragkraft. Außerdem verfügt das Terminal noch über gummbereifte Ladevorrichtungen, die Container auf 2 Ebenen transportieren können. Die Be- bzw. Entladezeit eines Containerschiffes soll maximal 26 Stunden betragen. Für künftige Erweiterungen werden noch Reserveflächen vorgehalten. Die Stellfläche reicht für 14.000 Container und Schiffslängen bis 430 Meter der Emma-Maersk-Klasse. Die neue Generation der Containerschiffe weist eine Kapazität von 18.000 TEU auf. Der sich zwischenzeitlich in der Erweiterung befindliche Nord-Ostseekanal erfährt dadurch eine große Aufwertung. Die Einweihung des Containerhafens erfolgte etwas verspätet am 21. September 2012, aber leider erreichte die Auslastung bisher nur knapp 15 % der geplanten Jahreskapazität von 2,7 Mill. TEU (20 Fuß Standard-Container- Äquivalent). Noch hat also Rotterdam die Nase weit vorn. Droht hier möglicherweise ein zweites Millionengrab? Am Nachmittag unternahmen wir vom Helgoland-Kai aus noch eine 90-minütige Schiffstour durch den Jadebusen bis zum großen Containerterminal, vorbei auch an den vielen Schiffen der

Kriegsmarine. Zum Abschluss konnten wir das sehr schön angelegte Meeresaquarium Wilhelmshaven besichtigen. Der Tag wurde in Bremen mit dem Musical „Die rote Mühle“ im „Fritz“ beschlossen. Bevor wir uns wieder in Richtung Thüringen bewegten, bekamen wir durch Herrn Mey vom VSVI Bremen noch eine einstündige Führung durch die „Überseestadt Bremen“. Es handelt sich hierbei um den Bereich des ehemaligen Industriefengeländes von Bremen. Die vorhandenen Speicher bzw. anderen Hafenanlagen wurden unter weitgehender Beibehaltung der äußeren Hülle in attraktive Wohn- und Geschäftshäuser umgebaut und zusätzlich durch moderne Neubauten ergänzt. Dabei gelang ein ziemlich übergangsloser Anschluss an die schon bestehende Stadt. Der letzte und entspannende Aufenthalt führte uns in den Vogelpark Walsrode. Nun spielte zum Ausklang der 3 interessanten Tage auch das Wetter in dieser landschaftlich reizvollen Gegend wieder mit. Wilfried Schellenberger