

Die Profis von der Kaimauer

Die Schramm-Gruppe betreibt in Brunsbüttel Deutschlands größten Privathafen

Das Herz der
Industrie



Teil 6 unserer Serie zum Chemcoastpark

Vor etwas mehr als 40 Jahren ist in Brunsbüttel der Grundstein für ein Industriegebiet auf beiden Seiten der Elbe gelegt worden. Heute ist es das größte zusammenhängende Industriegebiet des Landes. Wir stellen in loser Reihenfolge vor, welche Unternehmen dort ihren Geschäften nachgehen.

Von Stefan Carl

Brunsbüttel – Ob Kohle, Kupfererz, Windkraftanlagen oder Flüssiggas: In den Brunsbütteler Häfen gibt es so gut wie nichts, was dort nicht gelöscht oder verladen werden könnte. Deutschlands größter Privathafen schlägt jährlich doppelt so viele Waren um wie der Kieler Hafen und ist breiter aufgestellt als der große Bruder an der Elbe, der Hamburger Hafen.

Die Anfänge

Seit 1967 machen in Brunsbüttel Schiffe fest, um ihre Güter zu löschen und neue Waren in ihren Bäuchen verschwinden zu lassen. „Der Grund, warum in Brunsbüttel überhaupt ein Hafen gebaut wurde, ist die Raffinerie Heide. Sie brauchte einen tideunabhängigen Elbehafen, um größere Rohöltonnagen empfangen zu können“, sagt Frank Schnabel, Geschäftsführer bei Brunsbüttel Ports und damit der Herr über alle 16 Häfen der Schramm Gruppe.

Heute gibt es zwei Rohöl- und einen Gaslöscharm. „Einmal die Woche wird Rohöl gelöscht, ein bis zweimal im Monat Gas“, sagt Schnabel. Geliefert werde in Schiffen, deren Größe variere. „Die größten Öltanker bringen es auf eine Länge von 350 Meter“, sagt Schnabel und macht deutlich, dass die 35 Kilometer entfernte Raffinerie vor den Toren Heides „für uns bis heute einer der wesentlichen Kunden ist“.

Drei Häfen

In Brunsbüttel werden drei Häfen betrieben: Elbehafen, Ölhafen und der Hafen Ostermoor. Der Elbehafen ist der größte davon. Es handelt sich um einen sogenannten Universalhafen, der laut Schnabel überwiegend als überregionaler Transithafen genutzt wird. „Dort schlagen wir die größten Mengen um, da herrscht der meiste Betrieb.“ Mengengäßig sei das Hamburger Unternehmen Arubis im Bereich Massengut der dickste Fisch im Kundenbecken.

Der Elbehafen – das ist ein Eigenname, weshalb er als einziger so heißt, obschon es weitere Häfen an der Elbe gibt – ist unter anderem ein Empfangshafen für Kupfererz. „Die Erze kommen per Seeschiff nach Brunsbüttel. Wir löschen die Ladung und veredeln sie in unserer Halle, indem wir sie zum Beispiel mischen“, sagt Schnabel. Die fertige Mischung werde dann mit zur Firmengruppe gehörenden Binnenschiffen täglich nach Hamburg gefahren. „Bis zum Ofen des Werkes. Erst da endet dann unsere Aufgabe. Das, was wir machen, geht also weit über das hinaus, was man im Allgemeinen mit dem Begriff Hafen verbindet. Wir bieten Kontraktlogistik von A bis Z.“ Zwei Binnenschiffe seien ausschließlich wegen der Arubis-Aufträge im Einsatz. Außerdem zählen noch diverse Schlepper dazu, die die großen Schiffe festmachen.

Der Hafen Ostermoor ist noch heute vielen Brunsbüttelern als Landeshafen bekannt. Denn so hieß der Hafen bis zu seiner Privatisierung 1999. Seitdem gehört er der Schramm-Gruppe und wird

in erster Linie von den im Chemcoastpark angesiedelten Werken Yara, Covestro und Total genutzt.

Den Ölhafen – der Name legt es schon nahe – wird exklusiv von der Raffinerie in Hemmingstedt genutzt, laut Schnabel vorwiegend für den Export ihrer Produkte.

Der Umschlag

Drei große Umschlagbereiche bietet Brunsbüttel Ports: Massengüter wie Baustoffe, Kupfererz, Kohle, Gleisschotter und Tausalz. „Davon haben wir zur Saison 30 000 Tonnen liegen, mit denen wir Straßenmeistereien versorgen“, sagt Schnabel. Zum Bereich Stückgut gehören Windkraftanlagen, Container, Maschinenteile, Fass und Sackwaren sowie Rundholz und Betonfertigteile. Komplettiert wird der Umschlag durch Flüssiggüter wie Rohöl, Flüssiggas, Chemikalien und Mineralölprodukte.

„Als Universalhafen machen wir alles, während andere Häfen wie zum Beispiel Kiel stark auf Kreuzfahrer setzen“, sagt Schnabel und bietet einen interessanten Vergleich: „Die Kieler schlagen 6,5 Millionen Tonnen im Jahr um, wir 13 Millionen. Wir sind also deutlich umschlagstärker, aber vielleicht nicht so sexy wie Kiel mit seinen Kreuzfahrern.“ Das ändere jedoch nichts daran, dass Brunsbüttel ein breit aufgestellter Hafen sei – auch im Vergleich mit dem Jadeport an der Weser und dem Hamburger Hafen, die sich auf Container spezialisiert hätten. „Wir dagegen haben keinen Schwerpunkt, sondern arbeiten flexibel. Unsere Mitarbeiter springen von Schiff zu Schiff, von Produkt zu Produkt. Sie sind in der Lage, Kohle ebenso zu löschen wie Windmühlen. Und diese Vielseitigkeit ist es, die uns von anderen Häfen unterscheidet.“

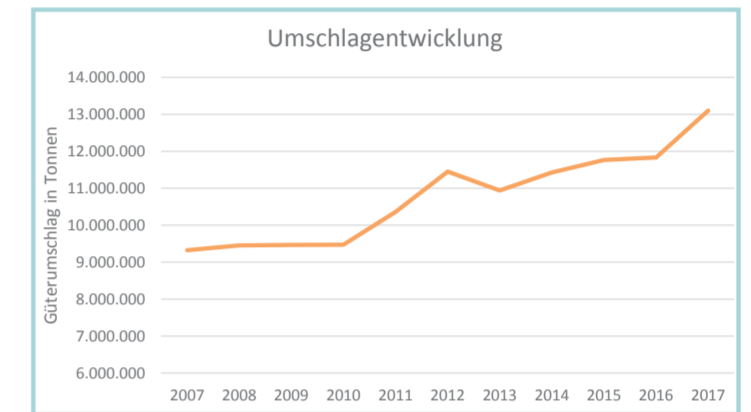
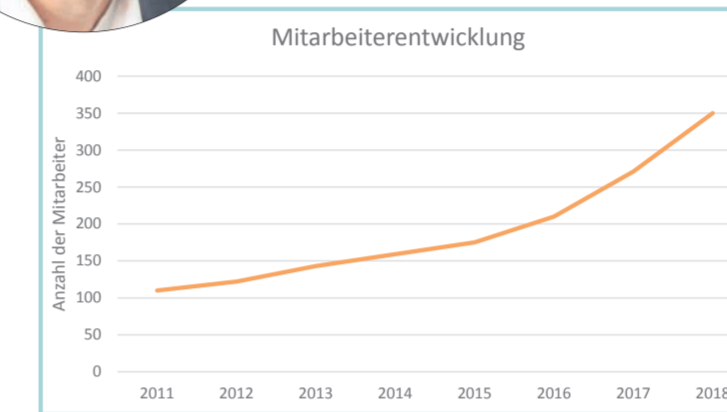
Die Mitarbeiter

Die Schramm-Gruppe beschäftigt im Hafenbereich 350 Mitarbeiter, insgesamt mehr als 400. In den deutschen Terminals der 16 zur Gruppe gehörenden Häfen arbeiten 290 Mitarbeiter, die meisten Stellen, nämlich 220, sind in Brunsbüttel angesiedelt. „Wir haben aber kein reines Standortkonzept, sondern einige unserer Mitarbeiter pendeln und arbeiten mal in Brunsbüttel, mal in Hamburg“, sagt Schnabel. Das gelte insbesondere für Kranfahrer, die besondere Fähigkeiten haben müssen.

Es sind mindestens 20 Auszubildende bei Brunsbüttel Ports in der Lehre, in der Spitze geht die Zahl rauf bis 30. „Wir haben im Hafen extrem viele Berufsbilder und bilden nicht zuletzt wegen des Fachkräftemangels selbst aus. Dabei ist die Schramm-Gruppe zu gewissen Konzessionen bereit. „Wir nehmen zum Beispiel Handwerker, die vielleicht noch nicht das haben, was wir brauchen, und qualifizieren sie dann entsprechend. In der Industrie sind die geforderten Qualifikationen klar, wir aber sind in der Lage, Kompromisse zu machen“.

Das beste Beispiel seien die Kranfahrer. Die finde Schnabel in Dithmarschen nicht, und die aus Hamburg würden nicht nach Brunsbüttel wechseln wollen. „Also bilden wir selbst aus. Die Voraussetzungen sind diese: keine Höhenangst, ein Gefühl für den Umgang mit so einem großen Gerät, Einschätzungsvermögen. Oft sind das Experten für Großgeräte, die beispielsweise aus der Landwirtschaft kommen. Die Schulbildung ist dagegen nicht alles entscheidend.“ Um alle Möglichkeiten auszuschöpfen, hat der Hafen seine eigene Berufsmesse namens Azubi Ahoi, einen außerschulischen Lernort und engagiert sich in Schulprojekten. „Wichtig für alle, die zu uns kommen, ist, dass sie Leidenschaft für das Thema Hafen mitbringen. Denn wir arbeiten 24 Stunden an sieben Tagen die Woche und bei jedem Wetter.“

Es werde den Mitarbeitern im Gegenzug für die ihnen abverlangte Flexibilität einiges geboten: kostenlose Massagen durch einen professionellen Anbieter, der dreimal die Woche im Hafen präsent



Der Hafen Ostermoor war bis zur Übernahme durch die Schramm-Gruppe als Landeshafen bekannt. Hier löschen in erster Linie Schiffe ihre Ladung, die sie von Yara, Covestro oder Total in Empfang nehmen. Die Grafiken unter dem Bild zeigen, wie sich der Umschlag und die Zahl der Mitarbeiter in den vergangenen Jahren entwickelt haben. Kleines Bild: Frank Schnabel. Fotos/Grafiken: Brunsbüttel Ports

ist: Dienstfahrzeuge, die ähnlich wie Dienstautos mit der Ein-Prozent-Regelung versteuert werden, was den Kauf eines E-Bikes interessant mache. Da passt es gut, dass die Schramm-Gruppe über einen eigenen Fahrradladen verfügt. „Außerdem stehen den Kollegen immer frisches Obst und Wasser kostenlos zur Verfügung. Einmal im Jahr bieten wir einen Gesundheitstag mit Apotheken, Krankenkassen und Berufsgenossenschaft an, ebenso eine kostenlose Grippeimpfung“, listet Frank Schnabel auf.

Europas jedoch unterschiedlich ausgelegt. „Deutschland will da immer gern Vorreiter sein. Das ist auch okay, aber im Wettbewerb ein Nachteil.“

Energie

Während der Gasverbrauch bei Brunsbüttel Ports überschaubar sei, ist der Strombedarf laut Schnabel relativ groß. Dies liege nicht zuletzt an den strombetriebenen Kränen und den großen beleuchteten Lagerflächen. Unser Energiebedarf ist aber nichts im Vergleich zu Industrieunternehmen und zu

Vor- und Nachteile im CCP

Als Vorteil nennt Frank Schnabel die Nähe zu den Kunden, seien die Häfen doch eng mit der Industrie verbunden. Einen richtigen Nachteil sehe er nicht, wohl aber Optimierungsbedarf bei der Infrastruktur. „Wir brauchen ein zweites Bahngleis und die Elektrifizierung der Bahn, denn wir wollen im Rahmen des trimodularen Geschäfts, also der Verbindung von Schiene, Straße und Wasser, mehr Waren auf die Schiene bringen. „Deshalb kämpfen wir weiter für die Zweigleisigkeit“, sagt Schnabel auch in seiner Funktion als Sprecher der Werkleiterrunde. Das Zeitfenster, um den Bahnausbau als vordringlichen Bedarf im Bundesverkehrswegeplan unterzubekommen, hatte sich eigentlich schon geschlossen. „Aber nun haben wir eine neue Regierung und gute Chancen, das Thema beim neuen Verkehrsminister zu platzieren. Ministerpräsident Daniel Günther hat uns seine Unterstützung dabei zugesagt.“



Verladung von Windmühlenkomponenten (links und Mitte) sowie von Schüttgut, in diesem Fall Kupfererz.

sionen bereit. „Wir nehmen zum Beispiel Handwerker, die vielleicht noch nicht das haben, was wir brauchen, und qualifizieren sie dann entsprechend. In der Industrie sind die geforderten Qualifikationen klar, wir aber sind in der Lage, Kompromisse zu machen“.

Das beste Beispiel seien die Kranfahrer. Die finde Schnabel in Dithmarschen nicht, und die aus Hamburg würden nicht nach Brunsbüttel wechseln wollen. „Also bilden wir selbst aus. Die Voraussetzungen sind diese: keine Höhenangst, ein Gefühl für den Umgang mit so einem großen Gerät, Einschätzungsvermögen. Oft sind das Experten für Großgeräte, die beispielsweise aus der Landwirtschaft kommen. Die Schulbildung ist dagegen nicht alles entscheidend.“ Um alle Möglichkeiten auszuschöpfen, hat der Hafen seine eigene Berufsmesse namens Azubi Ahoi, einen außerschulischen Lernort und engagiert sich in Schulprojekten. „Wichtig für alle, die zu uns kommen, ist, dass sie Leidenschaft für das Thema Hafen mitbringen. Denn wir arbeiten 24 Stunden an sieben Tagen die Woche und bei jedem Wetter.“

Es werde den Mitarbeitern im Gegenzug für die ihnen abverlangte Flexibilität einiges geboten: kostenlose Massagen durch einen professionellen Anbieter, der dreimal die Woche im Hafen präsent

Sicherheit

Wegen Gefahrgütern wie Propangas ist der Brunsbütteler Elbehafen als sogenannter Störfallbetrieb eingestuft. „Wir löschen nicht viele Gefahrgüter, aber unterliegen extrem hohen Auflagen und sind so ähnlich eingestuft wie ein Chemiebetrieb. Dementsprechend pflege Brunsbüttel Ports Pläne zur Gefahrenabwehr, zur Brandbekämpfung, zur Alarmierung es würden Schutzzeiträume betrieben und die Sicherheit auf allen Flächen gegen Verunreinigungen gewährleistet.“

„Wir haben einen Vertrag mit der Stadt Brunsbüttel und freuen uns, dass auf der Südküste eine neue Feuerwache gebaut wird. Dann sind wir noch dichter dran als bisher.“ Brunsbüttel Ports beschäftigt zudem einen eigenen Sicherheitsinspektor.

Die hohen Sicherheitsanforderungen werden laut Schnabel von Brunsbüttel Ports erfüllt. Nach 9/11, den Anschlägen in New York und Washington, haben zudem die USA in jedem Hafen, in dem ihre Schiffe festmachen, einen besonderen Sicherheitsbereich eingefordert. „Damit wollen die Amerikaner sicherstellen, dass nicht irgendein Schiff für einen Anschlag aufmunitioniert wird.“ Der International Ship and Port Facility Security Code, abgekürzt ISPS, würde innerhalb

dem kein Kostenpunkt, der im Wettbewerb schadet. „Zudem haben wir einen guten Vertrag mit den Stadtwerken Brunsbüttel“, freut sich Schnabel.

Investitionen

Da sich die drei Brunsbütteler Häfen in Privathand befinden, kommen sie nicht in den Genuss öffentlicher Fördermittel. „Wenn im Kieler Hafen gebaut werden soll, dann ruft der Hafenchef beim Oberbürgermeister oder im Ministerium an, und es gibt eine wie auch immer geartete öffentliche Finanzierung. Wir als größter deutscher Privathafen bekommen eine solche Förderung nicht, sondern müssen alles selbst investieren“, sagt Schnabel. Zu sanieren sei immer etwas, beispielsweise die Spundwände. Das sei bautechnisch anspruchsvoll und dementsprechend teuer: „200 Meter Spundwand kosten 15 Millionen Euro. Alle paar Jahre ist ein Abschnitt an der Reihe.“

Darüber hinaus wurden vor vier Jahren fünf Millionen Euro in den Neubau von Hallen und Büro gesteckt. Muss ein neuer Kran her, schlägt das mit sechs bis sieben Millionen Euro zu Buche, ebenso sei ständig bei Schiffen, Staplern und Radladern zu investieren. „Das braucht alles relativ viel Geld, das wir erst einmal erwirtschaften müssen.“ Als nächstes sei ein weiterer Spundwandabschnitt geplant.

Diese Berufe gibt es im Hafen:

- Kranführer
- Gerätefahrer
- Fachkraft für Hafenlogistik
- Mitarbeiter im Hafenumschlag
- Fachkraft Kohlelogistik
- Vormann
- Leiter Umschlag
- Leiter Umschlagsplanung
- Hafenkapitän
- Binnenschiffer
- Schiffsmechaniker
- Hafensicherheitsinspektor
- Fachkraft Hafenaufsicht
- Festmacher
- Elektroniker für Betriebstechnik
- Land- und Baumaschinenmechaniker
- Kranschlosser
- Anlagenfahrer
- Disposition
- Waagepersonal
- Schiffsfahrtskaufmann
- Kaufmann für Büromanagement
- Industriekaufmann
- Fachinformatiker
- Bauzeichner (Hochbau)
- diverse Ingenieurbereiche



Baustelle Elbehafen in den 1960er-Jahren.