

Von Krise keine Spur: Im Ölhafen läuft's wie geschmiert

Der Seehafen ist eine wirtschaftliche Hauptschlagader der Stadt. Die OZ blickt hinter seine Kulissen und trifft Menschen an den Kaikanten.

Seehafen Öl beherrscht unser Leben — das steht für Günter Fett (57) fest. Der Geschäftsführer der Seehafen Rostock Umschlaggesellschaft und der „Grosstanklager-Ölhafen Rostock GmbH“ (GÖR) sagt: „Wir brauchen es nicht nur beim Tanken und Heizen. Auch Kugelschreiber, Farbe, Kleidungsfasern und pharmazeutische Artikel entstehen aus Öl.“ Durch die Adern des Rostocker Hafens fließt tonnenweise schwarzes Gold. In 80 Kilometern Pipeline. „Der Ölhafen befindet sich momentan in einer sehr guten Konjunktur“, verkündet Fett. Von der Wirtschaftskrise sei die GÖR nicht betroffen. Im Gegenteil: Sie konnte im Jahr 2008 einen Gesamtumschlag von fünf Millionen Tonnen verbuchen — so viel wie seit Mitte der 90er Jahre nicht mehr. Momentan dominiere durch den kalten Winter besonders die starke Diesel- und Heizöl-Nachfrage das Geschäft, sagt er. Um dem nachzukommen, seien im Februar zwei zusätzliche Mitarbeiter eingestellt worden. Obwohl täglich Tonnen von Öl im Hafen ankommen, haben die 50 Mitarbeiter selten direkten Kontakt zur Flüssigkeit. „Hier läuft fast alles über Technik“, sagt Jürgen Maerz (Schichtleiter, 58) und zeigt auf einen Bildschirm. Er überwacht die Be- und Entladung an den Stationen. „Bei uns wird rund um die Uhr gearbeitet“, erklärt der Geschäftsführer. An einem der Liegeplätze ist gerade ein neuer Tanker angekommen. Aus Valletta, Malta. Mit großen Füllarmen wird nun das Produkt aus dem Tanker gesaugt. Schon fließen Rohöl oder -benzin, Biodiesel oder Ethanol über die Pipelines in die Tanks. Jedes Produkt in ein separates Rohr. Zur gleichen Zeit herrscht an der Tankstation Andrang. Lkw laden Kraftstoffe. „Ich bin heute schon das dritte Mal hier und tanke Diesel und Super“, sagt Tankwagenfahrer Thomas Vahst (43). Der Rostocker Ölhafen ist der größte an der Ostseeküste zwischen Hamburg und Danzig, sagt Günter Fett. Tankstellen und Unternehmen im Umkreis von 150 Kilometern werden mit Ölprodukten versorgt. Außerdem laufen zwei Pipelines nach Schwedt in Brandenburg und Böhlen bei Leipzig. Pipelines seien heutzutage das sicherste Transportmittel, berichtet Fett. 30 Prozent der Ware würden exportiert, der Rest importiert. Der Ölhafen schlägt vorwiegend Fertigware um, produziert aber auch selbst. „Das ist eine Besonderheit. Wir stellen Bunker her, das ist Kraftstoff, den die Schiffe tanken“, erzählt Fett. Als schwimmende Tankstelle bringt das Schiff den Bunker in andere Häfen. Dort können die Frachter damit betankt werden. Nach Lübeck, Kiel und bis nach Kopenhagen wird das Produkt geliefert.

„Wir haben ausgezeichnete logistische Möglichkeiten und eine Vielfalt an Waren, die wir umschlagen“, sagt der Geschäftsführer. Der derzeit steigende Umschlag könne noch vervielfacht werden, glaubt er. Die Kapazität des Hafens würde einen Jahresumschlag von zehn Millionen Tonnen ermöglichen. Allerdings erfordere die Branche Flexibilität. „Wir suchen immer neue Marktnischen.“ Beispielsweise habe die Ansiedlung der Firma Bio Petrol Rostock, die Biodiesel herstellt, auf dem Hafengelände im Jahr 2006 fünf Prozent mehr Umschlag gebracht.

Während die Wirtschaftskrise die GÖR kaum beeinflusse, hänge das Unternehmen von anderen Mechanismen wie dem Dollar- und Euro-Stand sowie dem internationalen Ölpreis ab. Und wenn die Ölreserven weltweit irgendwann erschöpft sind? Fett: „Vor 60 Jahren wurde schon behauptet, dass das Öl heute alle sein würde. Noch reicht es für viele Jahre. Was danach kommt, weiß keiner.“

Info: Ein Filmbeitrag über den Ölhafen läuft heute ab 18 Uhr auf TV Rostock.

/OZ/MANTEL/TITEL vom 02.04.2009 12:00

Trotz Krise: Rostocker Ölhafen boomt

Rostock (OZ/VW) Von Konjunkturkrise ist im Rostocker Ölhafen nichts zu spüren. Im Gegenteil: Die „Grosstanklager Ölhafen Rostock GmbH“ (GÖR) kam 2008 auf einen Gesamtumschlag von 5 Millionen Tonnen — so viel wie seit Mitte der 90er Jahre nicht mehr, berichtete Geschäftsführer Günter Fett. Momentan belebt die starke Diesel- und Heizöl-Nachfrage durch den kalten Winter das Geschäft. Im Februar stellte die GÖR zusätzliche Mitarbeiter ein. Der Ölhafen ist der größte an der deutschen Ostseeküste, so Fett. Von Rostock aus werden Tankstellen und Unternehmen im Umkreis von 150 Kilometern mit Benzin, Diesel, Heizöl oder Ethanol versorgt. Außerdem befördern zwei Pipelines Ölprodukte nach Schwedt und Böhlen bei Leipzig.

VIRGINIE WOLFRAM

Ruhe vor den schwarzen Bergen

Der Seehafen ist eine wirtschaftliche Hauptschlagader der Stadt. Die OZ blickt mit einer Serie hinter seine Kulissen und besucht die Menschen an den Kaikanten.

Seehafen Ruhig schlagen kleine Wellen an die Kaikante. Kein Schiff in Sicht, auch die Kräne ruhen am Pier III bei der Bulk Terminal Rostock GmbH, nur hin und wieder rollt ein Radlader über den Asphalt und reinigt die Liegeplätze. Seit aus dem Kohlekraftwerk keine Wolken mehr aufsteigen, ist es auf dem Gelände des Tochterunternehmens der Seehafen Rostock Umschlagsgesellschaft ruhiger geworden. Dafür türmen sich die zwölf Meter hohen schwarzen Berge, etwa 300 000 Tonnen, die überwiegend aus Russland per Schiff kommen. Die Transportbänder stehen still. „In der Zeit, wo im Kraftwerk die planmäßige Revision durchgeführt wird, laufen keine Schiffe mit Kohle ein. Ende Mai beginnen wir wieder mit dem Kohleumschlag, dann soll das Kraftwerk auch wieder laufen“, sagt Geschäftsführer Wolfgang Schumacher. Von einer Krise aber will Schumacher nicht sprechen. „Das holen wir schnell wieder rein. Das wussten wir ja vorher.“ Die Bulk Terminal Rostock GmbH ist der Hauptlieferant des 500-MW-Steinkohlekraftwerkes. Etwa 1,4 Millionen Tonnen Steinkohle wurden 2008 an den Liegeplätzen 21 bis 24 der Bulk Terminal Rostock umgeschlagen, eine Million Tonnen Kohle finden ihren Weg direkt über Transportbänder ins Kohlekraftwerk. Neben Kohle schlägt das Unternehmen noch weitere Schüttgüter um. Darunter vor allem Dolomit, Vorprodukt zur Herstellung von Düngemitteln, aber auch Erz, Torf und Baustoffe. Gesamtumschlag im vergangenen Jahr: 1,9 Millionen Tonnen. Hinsichtlich der Wirtschaftskrise rechnet Schumacher 2009 allerdings mit leichten Einschnitten. „Wir wollen aber keine Panik machen. Noch läuft alles planmäßig. Allerdings sehen wir ein gewisses Gefahrenpotenzial beim Erz-Absatz. Die Stahlindustrie hat 50 Prozent Einbußen bei der Herstellung. Darauf müssen wir uns auch einstellen“, sagt Schumacher.

Gerade der Schüttgutbereich sei von der Wirtschaftskrise derzeit nicht so stark betroffen wie andere, bestätigte auch der Sprecher der Hafen-Entwicklungsgesellschaft, Christian Hardt mit Blick auf das erste Quartal 2009. Während sich im Rekordjahr 2008 der Seehafen Rostock in der Schüttgut-Sparte noch um 800 000 Tonnen auf 5,9 Millionen Umschlagsvolumen steigern konnte, müsse man nun allerdings erst einmal mit dem Ende des Aufstiegstrends rechnen. „Allgemein ist der Umschlag im Rostocker Hafen derzeit rückläufig“, erzählt Hardt der OZ. Noch seien die Auswirkungen aber nicht absehbar. Gerade beim rollenden Verkehr und im Bereich der Fährfracht mache sich die Wirtschaftskrise bemerkbar. Zahlen jedoch könne er noch nicht nennen.

BIANCA HANNIG

Rostock Trimodal GmbH

Unternehmen besteht aus drei Firmen

Die Rostock Trimodal GmbH (RTM) wurde 2003 gegründet. Die Gesellschaft ist ein Gemeinschaftsunternehmen der Seehafen Rostock Umschlagsgesellschaft — Beteiligungsholding, die 65 Prozent am Unternehmen hält, 25 Prozent entfallen auf den Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr und zehn Prozent des Unternehmens besitzt die Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock. RTM betreibt den Terminal für den Kombinierten Ladungsverkehr dicht bei Pier 1, wo Linien- und Fährschiffe verschiedener Reedereien an- und ablegen. Die Nähe zu den Liegeplätzen und die Abstimmung des Zugverkehrs mit den Schiffsliegezeiten ermöglichen eine kurze Hafendurchlaufzeit. Sie bieten damit optimale Voraussetzungen zur Optimierung der Logistikkette.

Roter Ferrari bewegt tonnenschwere Trailer

Der Seehafen ist die wirtschaftliche Schlagader Rostocks. Die OZ blickt hinter die Kulissen und besucht Menschen an der Kaikante.

Seehafen Die „Merchant“ der Reederei Scandlines wartet am Pier 1 auf Ladung für Hanko (Finnland). Johann Pittner dirigiert Eckhard Langhoff in dem roten Reachstacker. Mit diesem Riesengerät hebt Langhoff Trailer vom Zug. Bevor sie an Bord rollen, werden sie für kurze Zeit auf den 237 Stellflächen der Firma Rostock Trimodal (RTM) zwischengeparkt. Pittner leitet den Terminal für den Kombinierten Ladungsverkehr (KLV), der von Rostock Trimodal betrieben wird. 25 mit Trailern beladene Züge werden hier wöchentlich abgefertigt. Sie verkehren zwischen dem Seehafen und Verona in Italien (12), Duisburg/Hamburg (6), Basel (5) in der Schweiz und Wels (2) in Österreich. „Topverbindungen“, bewertet RTM-Geschäftsführerin Gudrun Schümann die Relation Zug-Schiff. Die Hälfte des Stauraums in den Reederei-Liniendiensten sei mit RTM-Trailern belegt, verdeutlicht sie die Dimension.

Pittner weist den Fahrer des 80 Tonnen schweren Reachstackers ein. Nur eine Stunde braucht Eckhard Langhoff, bis er die 30 Trailer mit seiner von Ferrari gebauten Maschine vom Zug geholt hat. Ein Truck reiht sie danach auf den Stellplätzen auf. Langhoffs Ferrari ist enorm wendig, aber deutlich langsamer als die roten Flitzer der Formel 1. „Der Reachstacker kann 45 Tonnen heben“, erklärt Pittner stolz, als hätte er das Gerät gebaut. Die 35 Tonnen wiegenden Trailer hebt der Reachstacker spielend. Was in den rollenden Containern transportiert wird, interessiert kaum, sagt der 60-jährige Terminalleiter. Wichtig sei das Gewicht des Trailers, sein Zustand und die ordnungsgemäße Beschriftung. „Wir öffnen Trailer nur, wenn die Plane Risse hat, Zollschnüre nicht durchgezogen sind oder Ladung durch die Plane ragt.“ Schäden dieser Art zu regeln, gehört zu Pittners Aufgaben wie auch die Absprachen mit Kunden. Er arbeitet seit 43 Jahren im Seehafen, hat sich vom Hafenfacharbeiter über den Industriemeister zum Ökonom hochgearbeitet. „Wir sind froh, dass wir ihn haben“, sagt anerkennend seine Chefin. „Ich will mindestens 45 Jahre im Hafen schaffen“, sagt Pittner schmunzelnd. Also noch gut 24 Monate.

„Die Ganzzüge, die wir abfertigen, kommen von unseren Großkunden Hangartner und Schenker aus Deutschland sowie von Lkw-Walter aus Österreich“, erzählt Schümann. Mit einem erneuten Umschlagszuwachs rechnet sie für das krisengebeutelte 2008 nicht. Im Gegenteil. Die Geschäftsführerin erwartet 20 bis 30 Prozent weniger Ladung. Für die 20

Mitarbeiter bedeutet das schon jetzt Kurzarbeit. „Aber wir sind guter Hoffnung, dass uns die Krise nicht noch härter trifft.“ Ihren Optimismus zieht Gudrun Schümann daraus, dass nicht Auto-Ersatzteile das Gros der Ladungen ausmachen. Sie sind breit gestreut von Papier über Holz bis Konsumgüter. Schümann: „Ab Herbst geht es wieder aufwärts.“ RTM ist von der globalen Krise nicht gelähmt. Denn: Die Stellplätze werden knapp. „In vier bis fünf Jahren wollen wir zwei weitere Gleise mit zwei Portalkranen gebaut haben“, blickt Gudrun Schümann voraus. Angepeilt werden bis zu 160 000 Ladeeinheiten im Jahr. Auf den zwei 550 Meter langen Gleisen und dem von 600 Metern sind jetzt maximal 85 000 Ladeeinheiten möglich. Gudrun Schümann erwartet neue Kunden: „Polen und Tschechien werden mehr Güter nach Skandinavien transportieren.“

Von der Schiene rollen die Güter direkt aufs Schiff

1994 startete im Seehafen Rostock der Kombinierte Ladungsverkehr. Er verbindet verschiedene Verkehrsträger. So kommen mit dem Zug Trailer im Seehafen an, werden dort von der Schiene geladen und dann auf das Schiff befördert. Die Verlagerung der transportierten Güter von der Straße auf die Schiene und dann aufs Schiff „funktioniert top und entlastet die Straßen“, hebt Gudrun Schümann, Geschäftsführerin von Rostock Trimodal (RTM), den ökologischen Vorteil des Kombinierten Ladungsverkehrs hervor. Ein weiterer ist der schnelle Transport der Güter. 24 Stunden braucht beispielsweise ein Direktzug von Verona und weniger als 24 Stunden von Basel bis vor die Kaikante am Pier 1.

Im vorigen Jahr hat RTM 69 053 Ladeeinheiten mit fast 1,5 Millionen Tonnen umgeschlagen. Das war eine Steigerung zu 2007 von 14 Prozent. Im Krisenjahr 2008 wird allerdings ein Rückgang um 20 bis 30 Prozent erwartet.

Gudrun Schümann (54) hat ihr Studium der Seeverkehrswirtschaft in Rostock als Ingenieur-Ökonom abgeschlossen. Die gebürtige Rostockerin arbeitete danach bei der Deutschen Seereederei als Fahrtgebietsleiterin für Südamerika. Ab 2001 war Gudrun Schümann in der Seehafen Rostock Umschlagsgesellschaft verantwortlich für das Marketing. Seit 2003 ist die Mutter eines erwachsenen Sohnes Geschäftsführerin von Rostock Trimodal. Die Firma ist ein Tochterunternehmen der Umschlagsgesellschaft Rostock. RTM betreibt den Terminal für Kombinierten Ladungsverkehr.

Info: Sehen Sie heute ab 18 Uhr auch einen Beitrag auf TV-Rostock.

INGRID FEUERSTEIN