

Die Mühlen der Ebene

Von Joerg Helge Wagner

Landstromversorgung - schon mal davon gehört? Für alle, die weder Kapitän noch Kafenbetreiber oder Umwelt- politiker sind: Hinter der drögen Vokabel verbirgt sich eines der heißesten Themen, das Hafensstädte anfassend können. Es liegt mitten im Spannungsfeld zwischen Ökologie und Ökonomie, es betrifft Emissionen und Investitionen oder schlicht: Gesundheit und Geld.

Im Kern geht es darum, dass große Schiffe ihre Motoren auch dann nicht abstellen können, wenn sie an der Kaje festgemacht haben. Sie müssen weiterlaufen, um die Generatoren für den immensen laufenden Strombedarf der dicken Pötte anzutreiben - was natürlich die Luft im Hafen und in den angrenzenden Quartieren erheblich belastet. Wenn das so ist, haben sich die Grünen gefragt, warum versorgt man die Schiffe dann nicht einfach von Land aus, legt sie nicht bloß an die Leine, sondern auch an die Steckdose? Landstromversorgung eben, eine saubere Sache. Solange der Saft nicht aus einem Kern- oder Kohlekraftwerk käme, bliebe auch die grüne Seele schadlos.

Leider nein, erklärt Stefan Woltering, Geschäftsführer der landeseigenen Hafengesellschaft bremenports und seines Zeichens Baingenieur. Das Problem sind die schieren Dimensionen der modernen Containerschiffe und der Terminals, an denen sie be- und entladen werden. "Wenn man fünf Kilometer verlängert sind, können dort bis zu zehn Großcontainerschiffe gleichzeitig abgefertigt werden. Für deren Stromversorgung von Land aus müsste allerdings ein eigenes Kraftwerk gebaut werden", macht Woltering jenen Grünen klar, die im Wahlkampf noch vehement gegen den Bau eines modernen Kohlekraftwerks in Bremen gestritten haben.

"Krotensschutz" im Hafen

Und es kommt noch dicker: Der Großteil des benötigten Stroms dient nicht etwa der Kühlung von Containern mit verderblicher Ware oder gar der Beleuchtung - er fließt quasi in die Tanks, die Bunker der Schiffe fassen. "Deren teurerer Treibstoff ist so dickflüssig, dass er konstant auf 30 Grad erwärmt werden muss, um überhaupt pumpbar zu sein", erläutert der Ingenieur in einem der Workshops. Treibstoff heizen, um Motoren laufen zu lassen, die eben diese Heizung mit antreiben - der ultimative grüne Abraum!

Doch nicht nur deshalb plädiert Woltering dafür, die Lösung statt an Land eher auf der anderen Seite zu suchen: an Bord. Technisch seien Einbau und Betrieb von Kleinkraftwerken auf Großschiffen kein Problem, versichert der Ingenieur. Die bräuchlichen natürlich auch Diesel, Palmöl oder Holzpellets, wären aber dank der möglichen Kraft-Wärme-Kopplung viel effektiver als ein Kraftwerk an Land: Die Abwärme würde eben zum Beheizen der Treibstoffbunker genutzt statt zu verpuffen.

Vor allem aber hat Woltering die Kostenfrage im Blick: Wer müsste denn das Kraftwerk für die Landstromversorgung bezahlen? "Die Kafenbetreiber würden sofort versuchen, die Kosten auf die öffentliche Hand - also Bremen - abzuwälzen", ist sich Woltering sicher. BLG, Eurogate und Co. sind nämlich Geschäftspartner. Allein die BLG will in diesem Jahr in Bremen 700 neue Jobs schaffen. Verhandlungen über Kostenbeteiligungen oder gar -übernahmen würden sicher zu keiner schnellen Lösung führen.

Sollen die Grünen also in der für sie so wichtigen Emissionsfrage das Heft aus der Hand geben und auf das ökologische Gewissen der Schiffseigner vertrauen - obwohl man immerhin das Umwelt- und das Finanz-

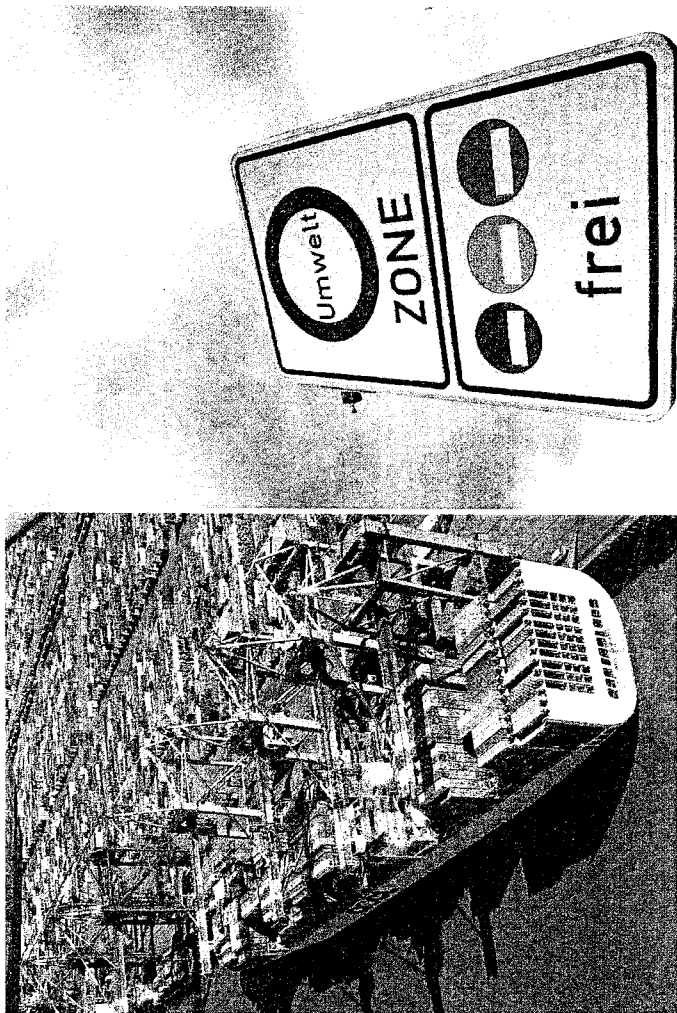
„Opposition ist Mist, lasst das die anderen machen. Wir wollen regieren“, befand Franz Münterfering, als er sich 2004 um den SPD-Vorsitz bewarb. Einmal - oder wieder - an der Regierungsmacht beteiligt, sind Politiker aber noch lange nicht am Ziel: Nun prallen ihre Forderungen aus Oppositionszeiten auf „Sachzwänge“ und Koalitionspartner. Man trägt Verantwortung und wird verantwortlich gemacht. Eine Realität, der sich die Bremer Grünen jüngst auf ihrem Perspektivkongress gestellt haben.

den Gipfelielen Solidarität und Sanierung gegenüber. Zuweilen tun das aber auch jene, welche sie mutmaßlich ins Amt gewählt haben oder ihr vermeintlich nahe stehen. So zitiert die links-alternative „faz“ fast schon genüsslich den Landesvorsitzenden des BUND, der der rot-grünen Regierung bescheinigt, sie würde beim Naturschutz „zu viel mit angezogener Handbremse“ arbeiten. Bei näherem Hinsehen wird dann zwar unter dem Strich mehr gelobt als getadelt, aber die Schlagzeile lautet: „BUND: Grüne stehen auf der Bremse“ - als ob sie im Rathaus der Senorpartner wären, der auch noch alle umkräftigen Juniors abblocken würde.

Solche Vorwürfe aus den Reihen der eigenen Klientel treffen die grünen Verantwortungskritiker tief. Im Stakkato trägt Reinhard Bau-Verkehr-Europa, die bereits gesetzten Akzente vor: Weser-Kraftwerk statt Kohlekraftwerk, Ökostromversorgung der Verwaltung, Energie-Pass, Tempolimit auf der Autobahn, Anstellung von Unternehmen der Windenergie in Bremerhaven, Ökologi-

Das werden viele gerne hören - und die Sendarn beim Wort nehmen: Die Bürger auf Amtern und Zulassungsstellen, die Vertreter von Wirtschaft und Verbänden, aber auch der Dienstleistungsanspruch herangezogen wird. Polizeibeamte, Betriebsmitarbeiter, Kammerpräsidenten - sie alle stehen im Linnert bei ihrer Hauptaufgabe. „Der Senat muss die Dienstleistungsqualität des Staates steigern!“

Bei den vielen gemeinhin - und die Sendarn beim Wort nehmen: Die Bürger auf Amtern und Zulassungsstellen, die Vertreter von Wirtschaft und Verbänden, aber auch der Dienstleistungsanspruch herangezogen wird. Polizeibeamte, Betriebsmitarbeiter, Kammerpräsidenten - sie alle stehen im Linnert bei ihrer Hauptaufgabe. „Der Senat muss die Dienstleistungsqualität des Staates steigern!“



Wirtschaftsmacht und Wunschnpolitik: Dem Thema „Häfen und Ökologie“ nähern sich die Grünen mit großer Vorsicht; beim Vorzeige-Projekt Umweltzone mussten auf Wunsch der Unternehmen Kompromisse gemacht werden. FOTOS: BREMENPORTS DPA

sierung des Beschaffungswesens. Und es geht noch so viel zu tun: S-Bahn-Projekt, Radwege-Ausbau, Baumschutz, verschärfte ökologische Kriterien in der Landesbaubildung...

Dass man manches nicht einfach ohne Mitsprache der heimischen Wirtschaft durchsetzen kann - siehe Umweltzone - ficht offenbar viele Parteigänger nicht an: Man ist enttäuscht, dass die reine Lehre nach einem Jahr nicht zu hundert Prozent in Politik umgesetzt worden ist. Doch der Mann, der vor kurzen noch Hochstraßen und Parkhäuser die Wirtschaftsmetropole Bremen nicht zu erobern wollte, macht auch klar, dass er die Wirtschaftsmetropole Bremen nicht zu einem Groß-Göttingen oder Groß-Münster transformieren will. Kleinkunst, Kopfstreitplakate, Kneipen-Perspektive für eine Stadt, die laut Demografiebericht bis 2020 noch leicht wachsen wird und dabei vor allem die „kreative Klasse“ anziehen soll.

„Kreative Klasse“ anziehen soll. Das ist auch innovativ. Außerdem kann, betont Klaus Sondergeld, Geschäftsführer der Bremen Marketing GmbH (BMG). Und vor den mitregierenden Grünen plädiert er leidenschaftlich dafür, Bremen in seiner Vielfalt anzunehmen - es also auch die sechstgrößte deutsche Industriemetropole zu akzeptieren.

Identität und Image

„Eigenständigkeit ist kein Wert an sich - sie muss sich immer wieder neu vermitteln“, hatte Linnert da schon postuliert. Das muss natürlich vor allem nach außen - Richtung Berlin, München, Stuttgart - geschehen. Zuhilfenahme, mit denen man dies leisten kann, gibt es. „Deutschlandweit hängen 180.000 Jobs allein an den Bremer Häfen“, rechnet bremenports-Mann Woltering vor. An den Kafen jage ein Rekordumschlag den nächsten, allein bei den Containern habe es aktuell im Vergleich zum Vorjahresquartal eine Steigerung um 14 Prozent gegeben.

Aber offenbar haben nicht nur manche Grüne Probleme damit, die besondere Rolle und das durchaus beachtliche Gewicht Bremens zu verinnerlichen. Bétrégt nach dem, was für sie am ehesten bremische Identität ist, nannten in einer Umfrage der Universität die meisten Bürger die Weser - und hatten dabei deren Erholungs- und Freizeitwert im Blick. In der Gruppe der Nicht-Bremer landete die Weser als Imageträger hinter Stadtmusikanten, Werder und Alstädter. Zwar erst auf Rang vier - aber die Auswärtigen assoziierten Bremens Lebensader vor allem mit „Häfen“ und „Wirtschaft“.

BMG-Chef Sondergeld hält indes gar nichts davon, Bremen eine „Marke“ auszustampeln: „Damit propagiert man Einfall statt Vielfalt.“ Auch die Frage „Wo macht den Unterschied?“ hält er - bezogen auf Städte - für falsch. Für ihn muss es lauten: „Wo bieten wir genauso viel wie unsere Mitbewerber - oder sogar mehr?“. Es scheint, dass zumindest die führenden Bremer Grünen dieser Frage nicht ausweichen wollen.