



Reizklima

Windparks auf See liefern sauberen Strom – und gefährden Seevögel. Gibt es einen Ausweg aus dem grünen Dilemma? **Seite 14**

Dossier // 9

Eurogate testet in Bremerhaven den vollautomatisierten Containerumschlag. Er dürfte die Arbeit im Hafen gravierend verändern.

VON ROBERT OTTO-MOOG

Am 5. Mai 1966 bricht im Bremer Überseehafen eine neue Zeit für Schauerleute, Kaiarbeiter, Schutenkapitäne und Stauer an. Um kurz vor sechs setzt der Kran der „Fairland“ eine Blechkiste auf den Boden. Es ist das erste Mal, dass ein Containerschiff in Deutschland festmacht – und der Startschuss für einen radikalen Wandel der Hafendarbeit.

Wenn Johann B. (Name geändert) an seinen Arbeitsplatz im Wilhelmshavener Jade-Weser-Port kommt, erinnert nichts mehr an die Zeit vor der Containerrevolution. Seinen Job verrichtet er im Sitzen 15 Meter hoch über dem Hafen. B. fährt sogenannte Van Carrier für Eurogate. Er pickt mit seinem Fahrzeug die Kisten auf, die riesige Brücken zuvor von den Schiffen geholt haben, und fährt sie an ihren Lagerplatz. In Wilhelmshaven arbeiten 400 Angestellte für Eurogate, im Land Bremen sind es deutlich mehr, zum Großteil im Containerumschlag.

Doch ihnen droht eine ähnliche Revolution, wie den Schauerleuten von einst. „Meinen Job“, sagt B., „kann auch eine Maschine machen. Vielleicht noch nicht so effizient, aber bei der aktuellen Entwicklung dauert auch das nicht mehr lang.“

Die Entwicklung, von der er spricht, können die Wilhelmshavener Van Carrier-Fahrer jeden Tag beobachten. Denn ihr Arbeitgeber testet seit März 2017 zusammen mit dem Bremer Institut für Produktion und Logistik (BI-BA) am Jade-Weser-Port einen vollautomatisierten Containerumschlag. Noch bis Ende Februar läuft das Projekt mit dem Namen „Strategy“. Nicht wenige in Bremerhaven und Wilhelmshaven fürchten deshalb um ihre Arbeitsplätze.

„Eurogate nimmt eine bestehende Technologie und baut sie auf automatisierten Betrieb um“, sagt Klaus Holoher, Professor für Europäische Verkehrswirtschaft und Hafenmanagement an der Jade Hochschule in Elsfleth. Das finnische Unternehmen Kalmar, das die Technik für den Versuch liefert, hat vier Van Carrier für Eurogate gebaut, die ohne Fahrer unterwegs sind. Anders als in den automatisierten Terminals in Hamburg-Altenwerder oder in Rotterdam, wo gänzlich neue Technik zum Einsatz kommt, könnten die bestehenden Eurogate-Standorte so verhältnismäßig einfach umgerüstet werden. „Wenn die Van Carrier funktionsfähig getestet sind, kann man das leicht übertragen“, sagt Holoher. Bei gut ausgelasteten Terminals rentiere sich die Investition. Genau so eines betreibt Eurogate in Bremerhaven.

„Wenn das Projekt funktioniert, dann betrifft das weit mehr als einfach nur Wilhelmshaven“, sagt auch Christian Schadow, als Gewerkschaftssekretär bei Verdi zuständig für Häfen. An zwölf Standorten ist Eurogate weltweit tätig. An den Terminals in Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven beschäftigte das Unternehmen 2017 insgesamt 2300 gewerbliche Mitarbeiter. Die Hälfte fährt Van Carrier, schätzt Schadow. Dass eine mögliche Automatisierung Stellen kosten wird, ist kein Geheimnis. Schadow sagt: „Arbeit wird es weiter geben. Die sieht dann aber anders aus.“ Der Bereich Ladungssicherung beispielsweise lasse sich nicht automatisieren.

Trotzdem sei Strategy für die Gewerkschaft ein Startschuss für Tarifverhandlungen mit Eurogate gewesen. „Und die haben wir Ende 2018 erfolgreich abgeschlossen“, sagt Schadow. Die wichtigsten Punkte: Kündigungsschutz bis 2025 und Anspruch auf



Rivale Roboter

Qualifizierung. Neu entstehende Jobs sollen von Hafearbeitern besetzt werden, die bereits im Unternehmen sind.

Doch noch ist unklar, ob das überhaupt geht. Das zeigt ein Blick in die Niederlande, wo mit dem Rotterdam World Gateway (RWG) ein vollautomatisiertes Containerterminal existiert. Dort werden die Brücken aus dem Büro ferngesteuert, den Transport übernehmen sogenannte AGVs (Automated Guided Vehicles). Am RWG arbeiten lediglich 180 Mitarbeiter, nach Angaben des Terminalbetreibers werden für den Alltagsbetrieb zehn bis 15 Personen gebraucht. „Unsere Mitarbeitenden sind hauptsächlich Informatiker“, sagte ein Manager nach der Eröffnung 2015. RWG, sei ein IT-Unternehmen. Keine rosige Aussicht für Hafearbeiter.

Eurogate äußert sich zum Thema Automatisierung nicht mehr – „aufgrund vieler Fehlinterpretationen und einiger Beiträge mit tendenziösem Charakter über unser Pilotprojekt“, heißt es auf Anfrage. Nach dem Projekt werde man entscheiden, „welches unserer Terminals gegebenenfalls zuerst teil-automatisiert wird“.

Noch im Spätsommer war ein Fernseherteam von „Radio Bremen“ auf der Testfläche. „Der Containerhafen der Zukunft ist vollautomatisiert“, sagte damals Jarkko Mäkiranta den Journalisten. Der Finne arbeitet für den Hersteller Kalmar, der die Wilhelmshavener Van Carrier entwickelt hat. „Wir sind Vorreiter in dieser Technologie“, sagt er. Einige Geräte sind schon länger im Einsatz, etwa in Los Angeles.

Eurogate ächzt unter den Personalkosten. Automatisierte Van Carrier wären günstiger

Johann B. verdient nach eigener Aussage zwischen 3200 und 3800 Euro netto im Monat, in Bremerhaven wird noch mehr gezahlt. Einige der Hafearbeiter kommen nach eigenen Aussagen auf 5000 Euro netto, je nach Sonderschichten und Überstunden. Mehr als die Hälfte des Umsatzes von fast 610 Millionen Euro, den Eurogate 2017 gemacht hat, haben Personalkosten aufgefressen.

„Der Vorteil ist, dass wir in der Lage sind, die Kosten dramatisch zu reduzieren“, sagte denn auch Rüdiger Schulz, Projektleiter von Strategy zu „Radio Bremen“. „Wir sind mit der Anlage dann auf jeden Fall besser wettbewerbsfähig als vorher.“ Wissenschaftler Holoher sieht noch einen weiteren Punkt, der für den Einsatz von Robotern spricht: den Fachkräftemangel. Mitarbeiter werden älter, die Terminals sollen wachsen. „Man müsste also mehr Mitarbeiter ausbilden – und die findet man nicht so einfach.“

Das Eurogate-Projekt wird vom Bundesverkehrsministerium gefördert. Fast 19 Millionen Euro kostet der

Versuch, 51 Prozent davon übernimmt der Bund. Doch nicht nur bei Automatisierungsbestrebungen unterstützt der Bund die Terminalbetreiber. Johann B. und seine Kollegen wurden über das Arbeitsamt zu Hafenfacharbeitern ausgebildet. „Das hat natürlich einen Beigeschmack, wenn mit staatlichen Mitteln Fahrer ausgebildet werden und dann möglicherweise durch Automatisierung ersetzt werden sollen“, sagt Holoher.

Doch die Automatisierung ist gewollt, nicht nur vom Bund. „Nieder-

Auch die Container in Wilhelmshaven könnten künftig von **fahrerlosen Wagen** durch den Hafen transportiert werden. Dieser hier kommt vom finnischen Hersteller Kalmar und ist in Los Angeles im Einsatz.

sachsen begrüßt ausdrücklich solche innovativen Digitalisierungsprojekte am Jade-Weser-Port“, sagt Laura Gosciejewicz, Sprecherin des Landeswirtschaftsministeriums. Die Automatisierung verspreche erhebliche Entwicklungspotenziale. Ähnlich äußert sich das Bremer Hafenressort. „Der Test in Wilhelmshaven ist nichts, wovor irgendjemand an der deutschen Küste Befürchtungen haben sollte“, sagt Sprecher Sebastian Rösener. Mit Blick in die Zukunft könne es „gar keine andere, als eine offene und grundlegend positive Haltung zur weiteren Automatisierung geben“.

„Die Frage ist nur, ob das in 20, zehn oder vielleicht schon in sieben Jahren passiert“

Auch andere Hürden könnten bald fallen, etwa die rechtliche Vorgabe, dass Mensch und Maschine im Hafen nicht autonom nebeneinander arbeiten dürfen. „Im Rahmen der vom Bund geförderten Projekte wird daran gearbeitet, diese Trennung aufzuheben, so wie es ja schon im Fabrikationsbereich der Fall ist“, sagt Gewerkschafter Schadow. Startschwierigkeiten, mit denen etwa das neue Terminal in Rotterdam zu kämpfen hat, dürften sich angesichts der technischen Fortschritte auch bald erledigen. „Die Maschinen werden auch weiterhin besser“, sagt Schadow.

Klaus Holoher bemüht dafür ein Beispiel aus seinem Spezialgebiet. „Beim Autoumschlag galt immer die Regel: Ein Auto hat einen Fahrer, zwei Autos haben zwei Fahrer. Aber es ist gar nicht abwegig, dass Autos bald automatisch aus dem Schiff fahren und einparken. Die Technik ist vorhanden“, sagt er. „Die Automatisierung wird kommen. Die Frage ist nur, ob das in 20, zehn oder vielleicht schon in sieben Jahren passiert.“



Corporate Happiness® ist bei Döpker nicht nur Fassade.

Döpker als Arbeitgeber.

Als erfahrenes Bauunternehmen wissen wir eines sehr genau: Attraktive Oberflächen sind schön und gut – aber wahre Werte werden von tragfähigen internen Strukturen bestimmt. Und da dies für Gebäude ebenso gilt wie für Arbeitgeber, haben wir alle gemeinsam nicht nur ein Leitbild mit Vision, Mission und Werten entwickelt, sondern sogar drei Corporate Happiness® Botschafter bei uns etabliert. Für gute Laune, die von innen kommt.

Erfahren Sie mehr unter:
karriere.team-doecker.de

ALFRED
DÖPKER
BAUUNTERNEHMEN

Zentrale Oldenburg
Eckernstraße 62 · 26125 Oldenburg
Telefon 0441 / 9 39 91-0

Niederlassung Bremen · Speicher 1
Konsul-Smidt-Straße 8e · 28217 Bremen
Telefon 0421 / 33 63 66-0

info@team-doecker.de · www.team-doecker.de

BAU
Unternehmen
des Jahres 2018