

„Hafen ist kein Ort für politische Spielchen“

Was die Politik laut BHV-Vorstandsmitglied Christoph Bruns für die norddeutschen Häfen anpacken muss



Christoph K. Bruns (56) ist Präsidiumsmitglied der Bremischen Hafenvertretung (BHV). Er ist vereidigter Sachverständiger und Geschäftsführender Gesellschafter der Mund+Bruns-Gruppe. Bruns ist verheiratet und hat drei Kinder.

Herr Bruns, wieso wird die Hafenwirtschaft in Deutschland eher stiefmütterlich behandelt – was ist Ihre persönliche Ansicht?

Christoph K. Bruns: Alle sollten verstehen, dass Deutschland als exportorientiertes Land stark von seinen Häfen abhängt. Dennoch habe ich den Eindruck, dass diese Bedeutung weder von unserer Bundesregierung, noch von den meisten Mitbürgern wirklich wahrgenommen wird. Egal, ob es um Breakbulk, massenhaftes Stückgut, Container, Tankladungen, oder Schüttgüter geht – die Häfen sind zentral für unsere Wirtschaft. Leider scheint dies die Politik zu ignorieren, obwohl Olaf Scholz als ehemaliger Hamburger Bürgermeister um diese Bedeutung wissen müsste. Das ist aus meiner Sicht nicht nur Politikversagen.

Sondern?

Ein Problem ist sicherlich, dass wir die Häfen seit dem 11. September 2001 durch den Sicherheitskodex ISPS für die Öffentlichkeit abgesperrt haben. Zum einen konnte plötzlich niemand mehr mal eben Hafenuft schnuppern, um Schiffe zu beobachten. Die Häfen waren Tabuzonen und verschwanden aus dem gesellschaftlichen Blick. Zum anderen zog Deutschland pflichtbewusst Zäune mit Stacheldraht, während andere Länder Europas hier in den ersten Jahren pragmatisch blieben. Dieses typische „over-engineering“ hat mit dazu beigetragen, die Häfen von den Menschen zu entfremden.

Dabei wurschtelt in Deutschland jeder Hafen weiterhin für sich allein.

Das muss sich umgehend ändern. In den letzten Legislaturperioden hatten wir nur Bundesverkehrsminister aus dem Süden der Republik, die offensichtlich wenig bis gar kein Interesse an den Häfen zeigten. Wie bereits gesagt, selbst Olaf Scholz hat hier nichts Wesentliches bewegt. Jeder Hafenstandort und jeder Hafen wirtschaften weiter für sich, und die internationalen Reedereien spielen sie gegeneinander aus. Es fehlt einfach an einem politischen Bekenntnis für die Häfen. Dies scheint derzeit nicht opportun zu sein.

Und die Mitbewerber in den Niederlanden und Belgien marschieren einfach weiter.

Es geht nicht nur um Belgien und die Niederlande, sondern um alle europäischen Hafenstandorte, die mit uns im Wettbewerb stehen. Als Lösung wurde der Begriff „Norddeutsche Hafenkooperation“ erfunden. Diese undefinierte Kooperation ist bis heute politisch in und zwischen den Landesparlamenten nicht durchsetzbar und sollte dann über den Umweg der teilstaatlichen Hafenbetriebe „irgendwie umgesetzt“ werden. Aber dazu folgendes Beispiel: Obwohl Bremen etwas über 50 Prozent an der BLG hält, muss diese wie ein Privatunternehmen agieren, um im Wettbewerb überhaupt mithalten zu können. Der politische Auftrag an die BLG, eine „wie auch immer geartete“ Hafenkooperation mit Hamburg, also zwischen HHLA



Brun kritisiert, dass einige Bremer Bremerhaven immer noch als Werkbank Bremens sehen. Das verkenne die Bedeutung, die die Seestadt für das Bundesland hat. FOTO: BREMENPORTS/SCHIEER

und Eurogate umzusetzen, war aufgrund beiderseitigen wirtschaftlichen Desinteresses von vornherein zum Scheitern verurteilt. Bei der „Norddeutschen Hafenkooperation“ ist zumindest bis heute bis auf viel heiße Luft nichts zustande gekommen.

Und in Bremen selbst?

Leider sehen einige Bremer Bremerhaven immer noch als Werkbank der Stadt Bremen. Das zeigt, wie schwierig Kooperationen schon innerhalb des kleinsten Bundeslandes sind. Heute jedoch findet dort der Großteil des Umschlags und der Hafendarbeit statt, während dies in Bremen aus verschiedenen Gründen nicht mehr möglich ist. Ich bin der Letzte, der mehr Staatslenkung einfordert, aber wir müssen uns in Deutschland ent-

scheiden, ob wir wollen, dass unsere Produkte über deutsche oder über andere europäische Häfen transportiert werden. Bei dieser Entscheidung kann sich keine Landesregierung und keine Bundesregierung durchmogeln. Egal wie diese Entscheidung aussieht, die Folgen sollten mit Würde getragen werden. Dabei muss die Politik auch die etwa 80.000 Arbeitsplätze, deren Kaufkraft und deren Beiträge in die Sozialkassen, die allein im Land Bremen und „umzu“ direkt und indirekt an den staatlichen, aber auch privaten Häfen hängen, berücksichtigen.

Sie als Bremische Hafenvertretung wollen nun mit einer Messe das Thema Logistik und Häfen voranbringen.

Wir freuen uns, dass wir verschiedene Ak-

teure, vor allem die senatorischen Stellen, die Messegesellschaft und Bremenports, aber auch die Initiative Stadtbremische Häfen, die Handelskammer und die vielen anderen unglaublich aktiven Unternehmen, Verbände und Personen davon überzeugen konnten, die Messe Logistic Connect in Bremen umzusetzen. Dies ist jedoch nur ein Auftakt, um die Stärken der norddeutschen Häfen bekannter zu machen. Ob die Messe zukünftig nur in Bremen stattfindet oder zwischen den Hafenstandorten wechselt, wird sich zeigen. Wichtig ist, dass wir „norddeutsch“ denken.

Wie viel weniger Tradition ist hilfreich?

Die maritime Wirtschaft hängt, trotz ihres innovativen technischen Know-hows und ihrer Weltoffenheit, stark an traditionellen Strukturen. Aussagen wie „Das haben wir immer so gemacht“ sind häufig. Veränderungen sind jedoch notwendig, um junge Menschen für die Branche zu begeistern. Das war auch in der BHV so, als bremisches Unternehmen, welches in der maritimen Wirtschaft tätig ist, hatte man schon aus traditionellen Gründen einfach Mitglied in der BHV zu sein. Als ich der BHV beitrug, hatten viele kleinere Unternehmen und Mittelständler, wie auch ich das Gefühl, mit unseren Themen von der BHV nicht wahr- oder ernstgenommen zu werden. Deshalb stellte ich mich zur Wahl und arbeite nun im Vorstand mit meinen Kollegen an Veränderungen. So haben wir das Amt des Präsidenten abgeschafft, die Aufgaben auf die Vorstandsmitglieder verteilt und Arbeitsgruppen zu Themen wie Digitalisierung und Nachwuchsgewinnung ins Leben gerufen. Außerdem haben wir mit Petra Lüdeke eine kompetente Geschäftsführerin mit einem vorwiegend weiblichen Team. In einer männerdominierten Branche ist dies aus meiner Sicht ein wichtiges Signal.

Wie sieht es mit der Logistikmesse aus?

Es brauchte erst mal Zeit, um der ausrichtenden Messegesellschaft M3B, aber auch den politischen Entscheidungsträgern zu erklären, dass es uns bei dem Grundthema der Messe um „Breakbulk und Projektlogistik“ geht – also um großes, schweres, sperriges oder massenhaftes Stückgut, welches nicht in Standardcontainer passt und konventionell verladen werden muss. Die Organisation und Umsetzung ist klassische Hafendarbeit, die an Hafenterminals, bei Projektspediteuren, bei Stauerereien, bei Tallyleuten, aber auch bei Versicherungen und Behörden in Bremen und Bremerhaven, aber auch in ganz Norddeutschland viele qualifizierte Arbeitsplätze sichert. Das darzustellen, ist der Auftakt der Messe. Wir werden sehen, wie sie sich entwickelt.

Was wünschen Sie sich für die Zukunft?

Politische Entscheidungen zu Hafenthemen sollten künftig von Fachleuten beraten werden. Beispielsweise war die Planung des Schwerlastterminals in Bremerhaven unsinnig, da sie sich ausschließlich auf Windkraftteile konzentrierte. Ein konventioneller Hafen muss immer für alle Produkte, Waren und Lasten nutzbar sein. Es ist ein Ort, an dem Menschen arbeiten, und kein kleinkariertes Podium für Spielchen und Fantasien aus der politischen Farbpalette.

Das Gespräch führte Florian Schwiegershausen.

Quelle: WESER KURIER vom 13.01.2025