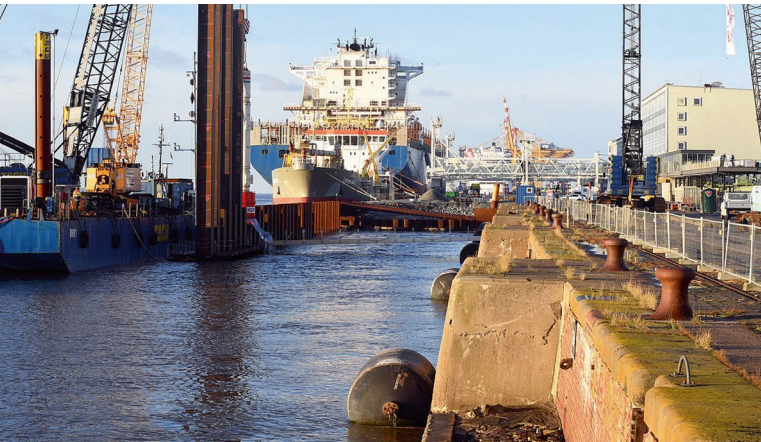


Umbruch mitgestalten

Die Hafenmanagementgesellschaft bremenports treibt ihre Projekte in den Häfen Bremen und Bremerhaven auch im Jahr 2024 voran. Im Gespräch mit Geschäftsführer Robert Howe erfuh SUT mehr darüber, wie man in den Bremischen Häfen langfristig nachhaltig wirtschaften möchte.



bremenports/Scheer

Das Erneuerungsprojekt Columbuskaje steuert in diesem Jahr auf die letzten Meter zu.

Während die Umschlagsmengen im Breakbulk-Bereich zunahmen, verzeichnete der Hafenstandort Bremerhaven, wie auch andere nordwest-europäische Häfen, einen Rückgang im Container- und Automobilumschlag. Auch wenn die gesamten Umschlagsmengen im Jahr 2023 damit abnahmen, wurden die Projekte an den Standorten Bremen und Bremerhaven unbeirrt vorangetrieben. Mit dem Nachhaltigkeits-Team möchte man bei bremenports auch im Jahr 2024 Klimaverantwortung übernehmen, indem langfristige Projekte in den Häfen intern entwickelt, betrieben und unterhalten werden. Eine Einstellung, die auch auf dem diesjährigen Neujahrsempfang der Bremischen Häfen in Berlin deutlich wurde. Trotz mannigfaltiger Herausforderungen, denen sich die Häfen derzeit stellen müssen, steht für bremenports-Geschäftsführer Robert Howe und sein Team fest, dass nur die konsequente Weiterentwicklung nachhaltiger Projekte die deutschen Häfen vorantreiben kann. Im SUT-Interview mit Howe wurde deutlich: In den Bremischen Häfen befindet man sich in einem Transformationsprozess, der von klaren Zielen bestimmt ist.

SUT: Herr Howe, wie im vergangenen Jahr verfolgen Sie auch heute ambitioniert Ihre Ziele im Hafen. Wie nehmen Sie diese Zeit des Umbruchs wahr und mit welchen Entwicklungen kann man in Bremen und Bremerhaven rechnen?

Robert Howe: Im Jahr 2023 waren wir mit unglaublich viel Arbeit beschäftigt, mit der uns der Bremer Senat beauftragt hatte. Es hat uns gefreut, dass im Frühjahr des letzten Jahres noch viele Beschlüsse zu wesentlichen Infrastrukturmaßnahmen

gefasst wurden, darunter zum Beispiel die Hafenentwicklung für den Containerterminal sowie die Planungen zum Energy-Port und den Import von neuen Energieträgern. Energie wird ein großes Thema im Hafen werden. Schaut man sich zum Beispiel die prognostizierten Wasserstoff-Bedarfe der Zukunft an, ist klar, dass nur gut ein Drittel der Gesamtmenge in Deutschland produziert werden kann. Zwei Drittel müssen importiert werden und dabei werden die Häfen in Zukunft die Schlüsselrolle spielen. Auch die geplanten Ausbauziele im Off-shore-Bereich machen deutlich: Ohne ausreichende Umschlagkapazitäten in den Häfen wird das nicht zu erreichen sein. Darüber hinaus verfolgen wir derzeit noch andere große Projekte, beispielsweise die langfristige Modernisierung unserer Schiffsflotte. Auch unsere eigene Baggereiflotte werden wir sukzessive erneuern. In diesem Kontext muss man auch feststellen, dass das Großprojekt Landstrom für Seeschiffe weiter vorangetrieben wird. Wir können daher sagen, dass wir im Jahr 2023 viel zu tun hatten und so ist es auch im Jahr 2024.

SUT: Das klingt in der Tat nach viel Arbeit. Letztes Jahr zählten Sie noch rund 400 Mitarbeiter und Auszubildende in Ihrem Unternehmen. Wie groß ist das Team von bremenports heute?

Robert Howe: Mittlerweile zählen wir rund 450 Mitarbeiter und Auszubildende. In den letzten zehn Jahren verzeichnen wir mit unseren wachsenden Aufgaben auch ein deutliches Wachstum im Team. Diese Entwicklung ist unter anderem auf ein Insourcing-Programm zurückzuführen, das wir im Bereich der Hafeneisenbahn und -infrastruktur haben. Vor ein paar Jahren haben wir einige Leistungen, die wir zuvor ausgelagert haben,

wiedereingelagert – ein Trend, der dazu geführt hat, dass wir allein in diesem Geschäftsbereich eine Abteilung von ehemals zehn Mitarbeitern auf 25 Mitarbeiter aufgestockt haben. Die Wiedereinlagerung trägt auch dazu bei, dass unsere eigene Kompetenz und Fachlichkeit in diesen spezifischen Bereichen geschärft werden. Gerade bei der

Schaffung von Infrastruktur und digitalen Prozessen für die Bahn werden wir auch weiterhin einige Großprojekte verfolgen. Im Jahr 2023 haben wir beispielsweise unser sogenanntes Prinno-System, ein Dispositionsprogramm für die ein- und ausgehenden Züge, in Betrieb genommen. Für den Überseehafen Bremerhaven planen wir die Inbetriebnahme noch in diesem Quartal.

SUT: Im Vorjahr arbeiteten Sie neben der Optimierung der Hafenbahn zudem an der Erneuerung der 800 Meter langen Columbuskaje, die als Anlegestelle für Ihre Kreuzfahrtschiffe dient. Können Sie mir einen Einblick in den aktuellen Projektstand geben?





(v.l.) bremenports-Geschäftsführer Robert Howe und Bremens Staatsrat Kai Stührenberg auf dem Neujahrsempfang.

Robert Howe: Die Erneuerung der Columbuskaje liegt im Plan, den letzten Abschnitt werden wir in diesem Jahr fertigstellen. Zudem haben wir zum Januar 2025 mittels einer europaweiten Ausschreibung den Kreuzfahrt-Betreiber Global Ports Holding für uns gewonnen. Wir freuen uns sehr auf die Zusammenarbeit mit diesem neuen, international tätigen und sehr erfahrenen Kreuzfahrt-Terminalbetreiber und gehen davon aus, dass wir gemeinsam die Erfolgsgeschichte an der Columbuskaje fortschreiben können: Im Jahr 2023 zählten wir mit über 320.000 Passagieren in Bremerhaven das beste Ergebnis, das wir je hatten. Diese Zahlen haben uns darin bestätigt, dass sich die Investitionen in diesem Bereich als richtige Entscheidung erwiesen haben und wir sind optimistisch, dass wir in Bremerhaven bis zu 400.000 Gäste etablieren können.

SUT: Bieten Sie im Kreuzfahrtbereich bereits Landstromlösungen an?

Robert Howe: Bisher noch nicht, aber in diesem Jahr werden wir die ersten Großanlagen für Seeschiffe in Betrieb nehmen. Zu Anfang werden wir den Anschluss für Containerschiffe anbieten und haben in der Hinsicht auch bereits entsprechende Vereinbarungen mit der Großreederei MSC geschlossen. Nach dem Abschluss der Wasserbauarbeiten für die Columbuskaje wollen wir zur Kreuzfahrtsaison 2025 auch dort Landstromlösungen für Kreuzfahrtschiffe anbieten.

SUT: Zudem gab es Überlegungen hinsichtlich der Entstehung eines CO₂-Terminals in den Bremischen Häfen. Wird dieses Projekt weiterhin verfolgt?

Robert Howe: Ja, ganz konkret. Im Januar haben wir die Lesefassung einer entsprechenden Entscheidungsvorlage zum Umschlag von CO₂ im Stadtgebiet Bremen an unser Fachressort übergeben. Derzeit finden bereits konkrete Gespräche mit entsprechenden Investoren und Betreibern der Anlagen statt. Daher erwarte ich, dass wir in den kommenden Monaten auch eine öffentliche Diskussion darüber führen werden, wann, in welchem Umfang und mit welchen infrastrukturellen Maßnahmen wir ein solches CO₂-Terminal umsetzen können. Um zukünftig auch CO₂ exportieren zu dürfen, folgen jedoch noch weitere Schritte, Prüfungen und politische Entscheidungen. Das kann noch etwas Zeit in Anspruch nehmen, aber wir setzen uns aktiv mit diesem Vorhaben auseinander. Parallel dazu laufen bei uns gemeinsam mit den Unternehmen des Hafens die strategischen Vorbereitungen, um ein äußerst ambitioniertes Ziel zu erreichen: Ab 2038 soll der Überseehafen komplett CO₂-betrieben werden.

SUT: Gibt es unter den vielen Projekten, die Sie vorantreiben, eines von übergeordneter Bedeutung für Sie?

Robert Howe: Wir sind mit Blick auf die weiterhin immer größer werdenden Containerschiffe für den Seeverkehr in Bremerhaven darauf angewiesen, dass die Außenweser angepasst wird. Dabei geht es allerdings „nur“ um eine vergleichsweise marginale Anpassung der Fahrrinne in der Nordseemündung – nicht um eine großflächige Vertiefung des Flusses. Dass wir bei Weitem nicht so intensiv wie andernorts geplant eingreifen müssen, liegt daran, dass die Weser ein anderes Wasserregime hat als zum Beispiel die Elbe. Die Weser ist der einzige Fluss in Deutschland, der vor allem Ebbstrom-bestimmt ist, was bedeutet, dass bei Ebbe mehr Wasser aus dem Fluss herausgespült wird, als bei Flut wieder hineinkommt. Aus diesem Grund ist auch die Sedimentfracht wesentlich geringer, als dies zum Beispiel bei der Elbe, Ems und Jade der Fall ist. Letztlich geht es bei der Außenweservertiefung darum, den Standort Bremerhaven zukunftssicher aufzustellen, um weiterhin allen Containerschiffen unabhängig von ihrer Größe das Anlaufen unseres Hafens zu ermöglichen. Dass wir das mit einem relativ geringen Eingriff in die Außenweser erreichen können, und so im Containerbereich auch in Zukunft dieselben Anlaufkonditionen wie etwa in Antwerpen anbieten können, ist ein echter Vorteil. Daher werden wir auch in diesem Jahr auf verschiedensten Veranstaltungen immer wieder deutlich machen, dass die Außenweser das nachhaltigste Projekt ist, das wir haben, wenn wir über den containerisierten Seeverkehr Deutschlands reden.

Sarah Kuhn

Anzeige

www.schrammgroup.de

Am Südufer | 25541 Brunsbüttel
Tel. +49 (4852) 83 01-0

SCHRAMM group GmbH & Co. KG

H. SCHRAMM
Towage

NAVCONSULT

SCHRAMM
Ports & Logistics

BRUNSBÜTTEL PORTS
PORT & LOGISTICS

RENSBURG PORT
PORT & LOGISTICS

GLÜCKSTADT PORT
PORT & LOGISTICS

SCHRAMM
Ports & Logistics SWEDEN



- **Schlepper und maritime Dienstleistungen**
Europaweite Verschleppungen und Seetransporte mit eigenen Schleppern und Pontons, Bergungen
- **Häfen, Logistik und Agentur**
Universalhäfen mit trimodaler Verkehrsanbindung. Umschlag, Transport, Lagerung, Komplettlösungen
- **Offshore Consulting**
Logistikkonzepte für Offshore-Windparks, Bauaufsichten, Barge- und Tow master, Supercargo, Operation
- **Engineering und Schiffbau**
Von der Idee bis zur Turn-Key-Lösung