

Fit für die Zukunft

Mit einer langen Reihe an abgeschlossenen wie geplanten Projekten startet SUT in das Interview mit Robert Howe, Geschäftsführer der Bremenports GmbH & Co. KG. Meilensteine wurden dabei vor allem im Infrastrukturbereich erzielt. Auch in den kommenden Jahren gibt es viel zu tun.



Bremenports GmbH & Co. KG

Die geplante Sanierung der Containerkaje zählt zu Bremenports größten Projekten der kommenden Jahre.

SUT: Herr Howe, rückblickend hat das Jahr 2024 aus der Sicht vieler Unternehmen im Bereich Hafenwirtschaft, Transport und Logistik wohl mehr Tiefen als Höhen gehabt. Wie würden Sie für Bremenports die vergangenen zwölf Monate bewerten?

Robert Howe: Ich blicke eigentlich sehr zufrieden zurück. Wir haben in den bremischen Häfen mehrere größere und viele kleinere Maßnahmen umsetzen können, parallel dazu laufen zahlreiche Planungen für zukünftige Projekte. Auch für die nächsten Jahre haben wir also reichlich zu tun. Klar sind wir als öffentliche Hafenmanagementgesellschaft letztlich bei der Finanzierung von Hafenprojekten auch von den Landeshaushalten abhängig – und die haben in Bremen durchaus auch Tiefen. Das hat zur Folge, dass sich manche Großprojekte, die wir für die Weiterentwicklung der Infrastruktur benötigen, nicht ad hoc realisieren lassen – aber insgesamt muss man sagen: Es konnte einiges für und in den bremischen Häfen erreicht werden und auch in den nächsten Jahren stehen dort viele spannende Projekte an.

SUT: Zuerst zu den Projekten, die Sie in den vergangenen Monaten abschließen konnten. Unter anderem wurde im November nach drei geplanten Jahren Bauzeit die um 20 Meter weiter in den Strom versetzte neue Columbuskaje in Bremerhaven eröffnet. Welche konkreten Vorteile ergeben sich durch den erfolgreichen Projektabschluss?

Robert Howe: Die Columbuskaje war tatsächlich eine wirklich

große, nicht alltägliche Baumaßnahme, die wir nicht nur „in time“, also genau in der ursprünglich veranschlagten Zeit, sondern vor allem auch „in budget“ umsetzen konnten. Und das, obwohl uns während der Bauzeit Krisen wie Corona oder der russische Angriffskrieg gegen die Ukraine ereilt haben. Heute eine öffentliche Baumaßnahme in dieser Größenordnung – knapp 80 Millionen Euro – zu finden, die am Ende nicht teurer wird oder länger dauert, ist in Deutschland gar nicht so einfach. Deshalb bin ich durchaus ein bisschen stolz darauf, dass das Bremenports-Team dies gemeinsam mit den beteiligten Partnerfirmen hinbekommen hat. Für den in Bremerhaven boomenden Kreuzfahrtbereich – erst 2023 konnte an der Columbuskaje mit 320.000 Passagierabfertigungen ein neuer Allzeitrekord erreicht werden – ist die neue Kaje und ihre „Möblierung“ ein echter Fortschritt. Kreuzfahrende können jetzt über drei neue Passagierbrücken bequem und geschützt bei Wind und Wetter an Bord kommen, während die neuen Kajenanlagen „unten drunter“ nicht nur schön aussehen, sondern nun völlig einschränkungsfrei für Bunkervorgänge und Ähnliches genutzt werden können. Das war früher, etwa bei herausfordernden Wetterlagen, nicht immer der Fall. Seit Januar übernimmt mit der Global Ports Holding (GPH) auch noch ein neuer international überaus erfahrener Kreuzfahrtterminal-Betreiber die Anlage in Bremerhaven. Alles zusammen wird dem Boom des Kreuzfahrtgeschäfts in Bremerhaven mittelfristig noch einmal zusätzlich Schub geben, da bin ich sicher.

SUT: Welche weiteren Ziele konnten Sie im Jahr 2024 erreichen?

Robert Howe: Erst einmal konnten wir unser alljährliches Hauptziel erreichen: Den Hafen 24 Stunden an 365 Tagen in Betrieb zu halten. Daran haben auch in diesem Jahr viele Menschen mit Leidenschaft gearbeitet – von unserem Hafentaucher-Team bis hin zu den Crews in den Werkstätten und auf unseren Peilereibooten oder den Arbeitsschiffen der Baggerei. Darüber hinaus konnten wir beispielsweise das Planfeststellungsverfahren für den Neubau der Nordmole, der in diesem Jahr starten wird, und auch viele innovative Projekte auf die Beine stellen: Angefangen damit, dass wir mit unserem Nachhaltigkeitskongress EnvoConnect zum zweiten Mal ordentlich Strahlkraft entwickeln konnten, über die gemeinsame Entwicklung unserer Smartport-Strategie zusammen mit der Hafenwirtschaft bis hin zu der – ebenfalls gemeinsamen Arbeit – im Rahmen unseres Projekts „CO₂ neutraler Überseehafen“, der bis 2035 Realität werden soll. Darüber hinaus waren wir mit zahlreichen Planungen beschäftigt, die nun in den nächsten Monaten in die Schlussphase gehen: In Kürze werden wir beispielsweise die Entwurfsplanung für die Sanierung und Ertüchtigung der Containerkaje vorstellen, außerdem gehen die Planungen



für den EnergyPort in die finale Phase und darüber hinaus haben wir im Auftrag des Senats die Planungen für die neue Drehbrücke zwischen „Festland“ und Columbusinsel sowie die Modernisierung unserer Baggereiflotte weiter vorantreiben können. Das alles ist allerdings nur ein kleiner Ausschnitt aus unserem Arbeitsprogramm des Jahres 2024: langweilig war und wird es uns in den bremischen Häfen nicht.

SUT: Auch die Entstehung der 230 Meter langen Schwerlastkaje im Kalihafen ist eine äußerst positive Nachricht. Im vergangenen Oktober erfolgte der „erste Rammschlag“ für das Bauprojekt. Mit welcher Transformation des bestehenden Angebots ist hier zu rechnen und warum haben Sie gerade das Thema Schwerlast an der Kaikante vorangetrieben?

Robert Howe: Um die letzte Frage zuerst zu beantworten: Weil die Unternehmen – die sich übrigens auch finanziell an der Baumaßnahme im Kalihafen beteiligen – deutlichen Bedarf dafür haben. Schwerlast, Breakbulk, High & Heavy haben in der Stadt Bremen nicht nur eine große Tradition, sondern hier ist rund um das Thema jede Menge Know-how vorhanden – und das eben nicht nur links der Weser in Bremens Neustädter Hafen, dem europaweit größten Breakbulk-Hafen. Tatsächlich mag es selbst bei den Bremerinnen und Bremern etwas in Vergessenheit geraten sein, aber die Häfen sind nach wie vor ein absolut unverzichtbarer Teil der wirtschaftlichen Basis der Stadt. Ich freue mich auch daher sehr, dass wir im Kalihafen die neue Kaje bauen dürfen. Natürlich achten wir dabei streng auf den Lärmschutz. Aber dass man bei den mittlerweile abgeschlossenen Rammarbeiten mal wieder buchstäblich hören konnte, wo das Herz der Stadt schlägt – nämlich in den Häfen – fand ich auch einen ganz schönen Nebeneffekt. Hier passt vielleicht auch ein kleiner Werblock für alle, die Bremen einmal in Sachen Breakbulk auf die Zähne fühlen möchten: Im März starten wir gemeinsam mit der BHV (Bremischen Hafenvertretung) und der Messe Bremen erstmals die LogisticsConnect, eine Konferenzmesse, die sich rund um das Thema Schwerlast, Breakbulk und Projektladung dreht: Seien Sie gern dabei!

SUT: Das Thema Wasserstoff hat sich bei Bremenports bereits seit Längerem auf verschiedene Weisen manifestiert. Darunter fällt das Projekt „sH2unter@ports“, in dem der Fokus auf einen Antrieb mit Wasserstoff für Rangierloks gelegt wird. Sind Sie

von der H2-Alternative weiterhin überzeugt und wie sehen hier die Pläne für 2025 aus?

Robert Howe: Das war tatsächlich ein tolles Projekt mit gleich zwei interessanten Ergebnissen. Erstens haben wir nun Klarheit: Ein Betrieb der Hafeneisenbahn mit Wasserstoff ist generell möglich. Und zweitens hat sich sogar noch eine zweite Erkenntnis ergeben: Zumindest in Bremerhaven lässt sich und das weitaus einfacher als in Hamburg auch über einen elektrischen Betrieb nachdenken, da wir hier schon einen sehr hohen Elektrifizierungsgrad über den Gleisen haben und sozusagen nur „die letzte Meile“ mit Batterietechnik überbrückt werden muss. Wir werden beide Ansätze im nächsten Jahr noch einmal genauer untersuchen – für unser Ziel des CO₂-neutralen Überseehafens hat das Ergebnis des Projekts in jedem Fall eindeutig Rückenwind ergeben.

SUT: Für jedes Jahr plant Bremenports mehrere Investitionen in beide Hafenstandorte. Welche sind aus Ihrer Sicht die Wichtigsten für das Jahr 2025, die Sie hier gerne nennen würden?

Robert Howe: Zwei Projekte haben sich erst vor einigen Tagen ergeben: Wir haben das „Go“ der Politik für den Neubau einer Kaje auf dem Gelände der Lloyd-Werft erhalten, durch die letztlich der geplante Bau von Offshore-Konverterplattformen durch die Werft ermöglicht wird. Das würde über Jahre zahlreiche Arbeitsplätze garantieren und schaffen und ist schon daher ein wichtiges Projekt. Zweitens haben wir grünes Licht für die Erweiterung und Digitalisierung des Hafeneisenbahnhofs Speckenbüttel, dem Ein- und Ausfahrtstor in den Überseehafen Bremerhaven, erhalten. Dort werden unter anderem die gut 500 Ganzzüge, die jede Woche in und aus den Häfen fahren, zusammengestellt – und die Nutzung der Hafeneisenbahn steigt weiter: Mittlerweile kommen und gehen mehr als 50 Prozent der gesamten Container im Hafen-Hinterlandverkehr klimaschonend über die Schiene, bei den Automobilen sind es sogar mehr als 80 Prozent. Und dann wäre da noch das für die nächsten Jahre für das ganze Land wohl wichtigste Projekt: Die geplante Sanierung der Containerkaje, genauer der Containerterminals 1 bis 3a auf einer Länge von fast drei Kilometern. Das wird die Zukunftsinvestition in die bremischen Häfen des nächsten Jahrzehnts und ist letztlich unumgänglich, wenn wir weiterhin langfristig im Wettbewerb bestehen wollen.

Sarah Kuhn

Anzeige

LÖSUNGEN FÜR DIE HAFENWIRTSCHAFT.

dbh

dbh bietet ein großes Portfolio an Software-Lösungen im Hafenbereich an: für Binnen- und Seehäfen, für Verlager, Reedereien und Industrieunternehmen.

Haben wir Ihr Interesse geweckt?

Nehmen Sie direkt Kontakt mit uns auf oder besuchen Sie uns auf der LogisticsConnect 2025 in Bremen.

