

Die Sanierung des Containerterminals ist eines der größten Vorhaben der nächsten Dekade für den Hafen in Bremerhaven.

Bremenports

Agil wie ein Sportboot

Die bremischen Häfen stehen vor der größten Investitionsoffensive des Bundes seit Beginn der Bundesrepublik. Bremenports-Geschäftsführer Robert Howe ordnet die Finanzspritze ein und erklärt, was die Bremer aktuell sonst noch beschäftigt.

SUT: Rund 1,35 Milliarden Euro aus dem Verteidigungshaushalt sollen in die Hafeninfrastruktur in Bremerhaven fließen. Kam diese Meldung im November für Sie überraschend?

Robert Howe: Das war ein Quantensprung, wir hätten nicht erwartet, dass ein so großes Volumen in Aussicht gestellt wird, um die Dual-Use-Funktion des Hafens in Bremerhaven in eine neue Zeitenwende zu bringen. Wir haben uns sehr gefreut, weil wir schon seit Jahrzehnten darüber reden, dass alle See- und Binnenwasserhäfen in Deutschland eine viel zu geringe finanzielle Beteiligung des Bundes erfahren haben – und wir werden auch künftig mit den anderen Häfen für mehr Haushaltsmittel werben. Mit dem Hauptbetreiber im Hafen, der BLG Logistics Group, erstellen wir nun eine Prioritätenliste mit Infra- und Suprastrukturprojekten, die damit in den nächsten sechs Jahren finanziert werden könnten. Das ist zeitlich eine Herausforderung. Wir sind mit dem Bund im Gespräch, wie die Genehmigungsprozesse beschleunigt und Ausgleichsmaßnahmen verlagert werden können. Die aktuelle Förderung ist jedenfalls ein Riesenerfolg, der die Bedeutung der Seehäfen wahrnehmbar macht.

SUT: Welche Projekte sollen unter anderem konkret damit umgesetzt werden?

Howe: Noch ist das nicht abschließend konkretisiert – dazu werden in Kürze entsprechende Gespräche zwischen dem Land Bremen und dem Verteidigungsministerium stattfinden. Aber

das finanziell umfangreichste Projekt dürfte die Erneuerung der schwerlastfähigen Kaje entlang der Containerterminals CT1 bis CT3a sein – ein Projekt mit Dual-Use-Funktion: für den konventionellen Umschlag von Containern, aber eben auch von militärischen Gütern. Ein weiteres wesentliches Infrastrukturprojekt wäre auch aus verteidigungspolitischer Sicht der Ersatz der havarierten Drehbrücke, um die Columbusinsel anzubinden, die einerseits für die Kreuzfahrt, andererseits aber auch für Truppenbewegungen zentral ist. Darüber hinaus könnte in Sachen Verkehrsanbindung mit einer neuen Straße ein Ringchluss geschaffen werden, wodurch der Hafen noch besser an den Hafentunnel angeschlossen wird, sodass auch militärische die Güter auf der Straße schneller abfließen können. Aus meiner Sicht wären das zentrale Anliegen auch aus verteidigungspolitischer Sicht. Aber wie gesagt: Die konkreten Gespräche dazu werden erst in den nächsten Tagen oder Wochen starten.

SUT: Wie lief das Geschäftsjahr 2025 für Bremenports?

Howe: Zum Ende des dritten Quartals lagen wir bei 4,1 Millionen Containern (in TEU), zum Jahresende 2025 – noch liegen uns die konkreten Zahlen nicht vor – werden wir wahrscheinlich bei fünf Millionen gelandet sein. Wir sind sehr zufrieden, das Durchschreiten der Talsohle erfolgte schon vor zwei Jahren: Wir hatten im vorletzten Jahr ein Steigerungspotenzial, in 2025 verzeichneten wir noch mal eine deutliche Steigerung, im Contai-





nerbereich knapp über zehn Prozent. Wir erwarten für dieses Jahr wieder eine deutliche Steigerung. Die Seeverkehrsprognose für 2040 werden wir voraussichtlich schon zehn Jahre früher erreichen. Unser Vorteil sind die kurzen Wege zwischen einer überschaubaren Anzahl von Playern mit der Senatorin, dem Bürgermeister, den CEOs der Betreiberunternehmen, dem Hafenkapitän und uns. Wir sind in diesem Sinne kein Dickschiff, sondern ein agiles Sportboot.

SUT: Können Sie ein Update für das Hafengrundstück Steubenstraße 5 geben?

Howe: Wir werten aktuell die eingegangenen Angebote für die Gesamtvermarktung aus, im Januar finden die Vorstellungen und Verhandlungen statt. Wir wollen im 1. Quartal verbindliche Verträge schließen, sodass wir Ende März den neuen Nutzer dieses Grundstücks veröffentlichen können.

SUT: Welche Rolle spielt der Kombinierte Verkehr für Bremenports?

Howe: Über 50 Prozent der Container gehen auf die Bahn, das ist Weltrekord: Es gibt keinen Welthafen, der prozentual mehr Container auf die Schiene setzt. Im Juni 2025 ging ein neues KV-Terminal bei Eurogate in Betrieb, ein zweites ist just im Bau – und ein drittes ist in Planung, das in den nächsten drei bis vier Jahren im zentralen Containerhafen umgesetzt werden soll. All das stärkt den Hochleistungsverkehr über die Bahn. Darüber hinaus haben wir im vergangenen Jahr angefangen, die Vorstellkapazitäten des Bahnhof Speckenbüttel, der quasi das Einfallstor für die bremischen Häfen ist, zu erweitern. Dort werden wir sieben neue Gleise errichten und außerdem soll der Bahnhof



Bremenports

Robert Howe leitet als Geschäftsführer die Geschicke von Bremenports.

komplett digitalisiert werden. Für 2027 plant die Deutsche Bahn zudem, die Strecke Bremen – Bremerhaven mit in den Hochleistungskorridor zu überführen. Dadurch rechnen wir mit einer Erhöhung der Kapazitäten um bis zu 30 Prozent, die wir auf die Bahn bringen können. Das wird zudem ein weiterer, deutlicher Schritt in Richtung Dekarbonisierung der Häfen sein.

SUT: Bremenports will bis 2035 CO₂-neutral sein. Was sehen Ihre nächsten Schritte in Richtung Nachhaltigkeit aus?

Howe: In der aktuellen, geopolitischen Situation tritt das Thema Klimaschutz oft in den Hintergrund. Nicht bei uns, wir hatten schon immer eine stringente Strategie dafür: So werden wir dieses Jahr die ersten fünf Landstromanlagen in Betrieb nehmen und planen schon eine weitere Ausbau-

phase. Darüber hinaus sind wir mit den großen Betreibern dabei, anhand des „digitalen Zwillings“, den wir für unsere Häfen erstellt haben, zu analysieren, wo weiter dekarbonisiert werden kann. Die ersten Projekte sind etwa im Bereich der Energieerzeugung im Hafen in Planung. Die so mit Wind, Solar oder auf andere Art gewonnenen Energien sollen direkt vor Ort den Betrieben zur Verfügung stehen.

SUT: Der geplante Energyport wird also weiterhin verfolgt?

Howe: Ja, wir halten daran fest, den südlichen Fischereihafen in eine neue Zeit zu überführen und beschäftigten uns dort weiter damit, einen Hafen für Offshore-Windkraftanlagen sowie neue Energieträger wie Wasserstoff oder auch E-Fuels entstehen zu lassen. Gegenwärtig sind wir dabei, ein Kompensationsflächen-Konzept dafür zu entwickeln – bis Ende des Jahres werden wir der Politik ein entsprechendes Konzeptpapier vorlegen. Das ursprüngliche Offshore-Terminal in Bremerhaven ist gescheitert, aber mit der Energyport-Idee haben wir gute Möglichkeiten, da sich die Rahmenbedingungen geändert haben: Man hat erkannt, dass man für die neuen Energieträger auch neue, zusätzliche Umschlagseinrichtungen braucht.

SUT: Wie läuft es bei der Modernisierung der Baggerflotte?

Howe: Wir haben uns letztes Jahr von Altgeräten getrennt und diese unter anderem nach Polen verkauft. Ab Sommer planen wir ein Erneuerungskonzept in zwei Phasen und hoffen dabei auch auf Bundesmittel.

SUT: Der Neubau der Nordmole an der Geestemündung startete bereits im Herbst 2025 – wie sieht hier der weitere Zeitplan aus?

Howe: Wir werden demnächst mit den Rammarbeiten beginnen, bis Ende 2027 soll die Fertigstellung erfolgen. Viele Bremerhavener freuen sich auf den Aufbau des Molenturms, der spätestens in der zweiten Hälfte des kommenden Jahres erfolgen soll. Das Projekt wird die Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrtzufahrt verbessern und gleichzeitig die Uferbereiche besser schützen.

Das Gespräch führte Susanne Löw.

Bremenports im Profil

- » Mitarbeitende: 436
- » Arbeitsteilung zwischen den „Zwillingshäfen“ Bremen und Bremerhaven
- » Bremerhaven: Abfertigung von Containerschiffen, Auto-Carriern und Kühlschiffen (über 80 Prozent des Frachtaufkommens der gesamten Hafengruppe); Entwicklung als Standort für die Offshore-Windenergieindustrie
- » Bremen: Umschlag und Handling von konventionellem Stück-, Schwergut und Massengut inklusive Projektladungen, Holz, Holzprodukten, Stahl(erzeugnissen), loser Ware wie Erz, Kohle und Getreide
- » Bremerhaven Cruise Port: Passagierterminal für Kreuzfahrtschiffe mit Empfangshalle für rund 4.000 Passagiere, drei Teleskop-Passagierbrücken und rund 1.000 Meter langer, jüngst erneuerter Kaje für bis zu vier Kreuzfahrtschiffe (2025: circa 290.000 Passagiere und insgesamt 100 Schiffsankünfte und -abfahrten)