

# HEK 2035

Wir wollen die Häfen effizienter und kundenfreundlicher machen. Dabei stehen die Themen Wettbewerbsfähigkeit, Anbindungsqualität, Klimaneutralität, Digitalisierung und Automatisierung im Zentrum. So generieren wir neues Wachstum und sichern dauerhaft gute Beschäftigung. Dazu nehmen wir die Wünsche der Hafenwirtschaft auf und entwickeln das Hafenkonzept im engen Dialog mit den verschiedensten Beteiligten der Hafen- und Logistikwirtschaft. Die Botschaft des Papiers ist klar: Gemeinsam werden wir die Zukunft der bremischen Häfen gestalten.

# Die Häfen sind das ökonomische Rückgrat unseres Landes. Wir wollen sie effizienter und kundenfreundlicher machen.

DR. CLAUDIA SCHILLING  
Senatorin für Wissenschaft und Häfen  
der Freien Hansestadt Bremen



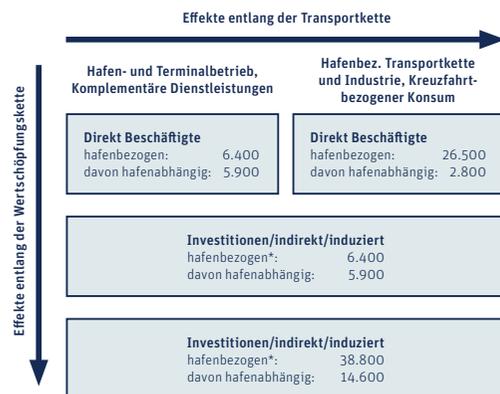
#ausgeHEKt

→2

# VOLKSWIRTSCHAFT- LICHE BEDEUTUNG DER BREMISCHEN HÄFEN

Die bremischen Häfen sind zentraler Bestandteil der maritimen Wirtschaft und von herausragender Bedeutung für das Bundesland Bremen, das Bundesgebiet und als internationales Drehkreuz im Hinterland- und Transshipmentverkehr auch für andere europäische Staaten. Daneben generiert die hafenzugehörige Bremer Wirtschaft eine hohe Wertschöpfung, die wiederum mit einer Vielzahl gut qualifizierter Arbeitsplätze in der Region und bundesweit verbunden ist.

Diese volkswirtschaftlichen Effekte der bremischen Häfen in den Jahren 2019/2020 wurden vom Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) untersucht.<sup>19</sup> Die zugrunde gelegte Ermittlungsmethodik weicht von der bislang verwendeten ab, eine Erläuterung findet sich im Anhang (vgl. Anhang 3 – Beschäftigungseffekte der bremischen Häfen – Ermittlungsmethodik).



\*Es wurden nur hafenzugehörige Effekte entlang der Wertschöpfungskette betrachtet.

**Abb. 1:** Regionalwirtschaftliche Effekte der bremischen Häfen im Bundesland Bremen 2019

Quelle: Beschäftigungseffekte der bremischen Häfen für das Jahr 2019/2020, Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik, Bremen, 2021, S. 26

Die bremischen Häfen sicherten im Jahr 2019 im Bundesland Bremen insgesamt rd. 39.000 Arbeitsplätze. Die direkte Beschäftigung des Hafen- und Terminalbetriebs und der komplementären Dienstleistungen bildeten mit insgesamt rd. 6.400 Beschäftigten nur den kleineren Teil ab. Besonders die direkten Effekte der hafenzugehörigen Transportkette und Industrie tragen mit rd. 26.500 Beschäftigten zum Gesamtergebnis bei.

Die direkt hafenzugehörige Beschäftigung in Bremen, auf deren Grundlage die regionalwirtschaftlichen Effekte in einer mehrstufigen Methodik kalkuliert werden (vgl. Anhang 3 – Beschäftigungseffekte der bremischen Häfen – Ermittlungsmethodik), stellt sich wie folgt dar<sup>20</sup> (siehe Abb.2).

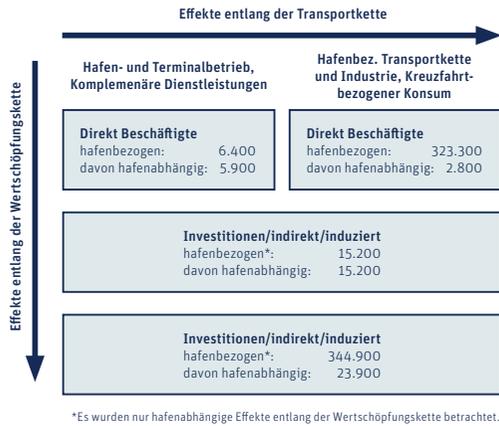
Bereiche der hafenzugehörigen Wirtschaft	Mit Bezug zu den bremischen Häfen Beschäftigte (Anzahl)	davon abhängig von den bremischen Häfen Beschäftigte (Anzahl)
Terminalbetrieb	3.550	3.410
Komplementäre Hafendienstleistung	2.810	2.490
Hafenbezogene Transportkette	5.380	1.810
Hafenbezogene Industrie	21.050	890
Kreuzfahrtbezogener Konsum	70	70
<b>Hafenbezogene Wirtschaft gesamt</b>	<b>32.860</b>	<b>8.670</b>

**Abb. 2:** Eigene Darstellung als Auszug aus „Direkt hafenzugehörige Wertschöpfung und Beschäftigung im Bundesland Bremen 2019“

Quelle: Beschäftigungseffekte der bremischen Häfen für das Jahr 2019/2020, Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik, Bremen, 2021, S. 18

<sup>19</sup> Beschäftigungseffekte der bremischen Häfen für das Jahr 2019/2020, Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik, Bremen, 2021

<sup>20</sup> Die Zahlen sind gegenüber der Verwendung in der vorgenannten Übersicht nicht gerundet.



**Abb. 3:** Gesamtwirtschaftliche Effekte der bremischen Häfen in Deutschland 2019  
Quelle: Beschäftigungseffekte der bremischen Häfen für das Jahr 2019/ 2020, Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik, Bremen, 2021, S. 27

Das ISL schätzt, dass aufgrund der Covid-19-Pandemie die Zahl der Beschäftigungsverhältnisse, die durch die bremischen Häfen im Land Bremen gesichert werden, im Jahr 2020 leicht gesunken ist. Die direkt hafenbezogene Beschäftigung ging um rd. 3,3 Prozent auf rd. 31.800 Arbeitsplätze zurück. Mit der Erholung des Umschlaggeschäfts im Jahr 2021 und den folgenden Jahren wird davon ausgegangen, dass auch das Beschäftigungsvolumen wieder zunimmt.<sup>21</sup>

Die gesamte volkswirtschaftliche Bedeutung der bremischen Häfen wird deutlich, wenn deren Funktion als Zugang zu den Weltmärkten für deutsche ex- und importierende Unternehmen berücksichtigt wird. Die Gateway-Funktion der bremischen Häfen sichert bundesweit rd. 345.000 Industriearbeitsplätze, wobei von rd. 323.300 direkt Beschäftigten der hafenbezogenen Transportkette und -Industrie nur rd. 26.500 auf Unternehmen in Bremen entfallen.

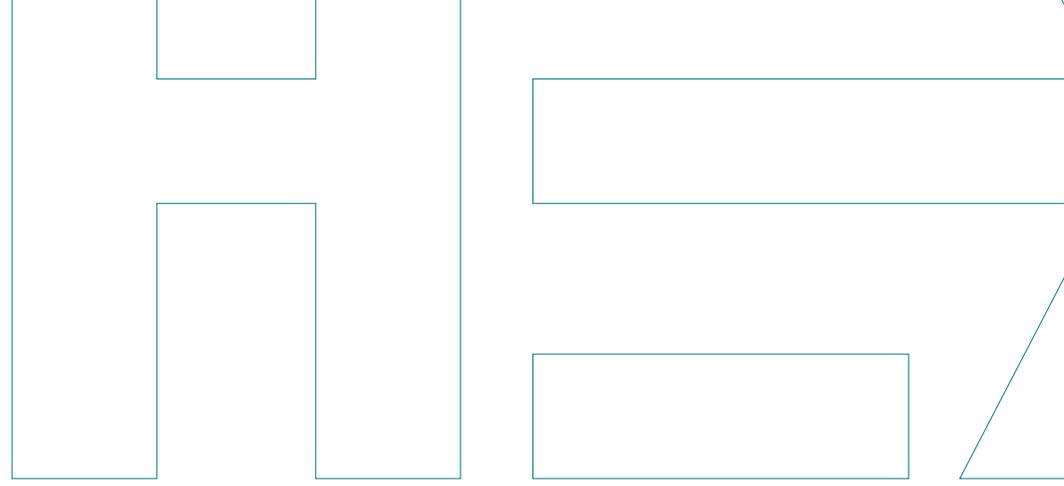
Die überregionalen Effekte in der hafenbezogenen Industrie ergeben sich aus den Exporten über die bremischen Häfen nach Gütergruppen sowie der durchschnittlichen Beschäftigungsintensität dieser Produkte. Die Bedeutung Bremerhavens für den Automobilexport und die damit verbundene Teilelogistik schlägt sich auch in der regionalen Struktur der Beschäftigungswirkung nieder.

Über die Hälfte der durch die bremischen Häfen gesicherten deutschen Arbeitsplätze entfallen auf die Bundesländer Bayern und Baden-Württemberg.

21 Ebenso können andere nationale oder internationale Entwicklungen mit Einflussnahme auf die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zu einer Veränderung der Beschäftigung auch in den bremischen Häfen führen. Diese Effekte sind in den vorliegenden Daten aber noch nicht abgebildet.

22 Betrachtet man das Verhältnis zwischen dem Gesamteffekt und dem Initialeffekt der hafenabhängigen Effekte der fünf Segmente (vgl. Anhang 3 – Beschäftigungseffekte der bremischen Häfen – Ermittlungsmethodik), lassen sich Multiplikatoren ableiten (Gesamteffekt hafenabhängig: Initialeffekt hafenabhängig = Multiplikator)

23 Zu erklären sind die marginalen Differenzen, die zwischen den Darstellungen der Multiplikatoren und den hafenabhängigen Beschäftigten in Bremen bzw. bundesweit ergeben. Sie resultieren aus drei Vereinfachungen:  
1. Der Initialeffekt beinhaltet neben den direkt hafenabhängigen Beschäftigten auch die Arbeitsplätze, die durch die Investitionen der hafenabhängigen Unternehmen bei anderen Unternehmen generiert werden; in der regionalwirtschaftlichen Betrachtung ist dieser zusätzliche Effekt so marginal, dass es bei den 8.700 Beschäftigten als Initialeffekt bleibt; in der gesamtwirtschaftlichen Betrachtung kommen zu den 8.700 direkt hafenabhängigen Beschäftigten noch einmal 200 Beschäftigte durch die bundesweite Investitionswirkung dazu, sodass hier der Initialeffekt bei 8.900 Beschäftigten liegt.  
2. Die Multiplikatoren sind in der Darstellung gerundet. Sie lauten im Falle der regionalwirtschaftlichen Beschäftigung tatsächlich 1,6724 und im Falle der gesamtwirtschaftlichen Betrachtung tatsächlich 2,6798.  
3. Die Gesamtsummen der Beschäftigten sind ebenfalls gerundet und betragen exakt 14.550 Beschäftigte (regionalwirtschaftlich) und 23.850 (gesamtwirtschaftlich). Regionalwirtschaftliche Effekte (Beschäftigung):  $8.700 + 0 = 8.700$ ;  $8.700 * 1,6724 = 14.549,88$ ; Gesamtwirtschaftliche Effekte (Beschäftigung):  $8.700 + 200 = 8.900$ ;  $8.900 * 2,6798 = 23.850,22$



Bundesweit sind negative wirtschaftliche Effekte durch die Covid-19-Pandemie entstanden. Im Bundesgebiet ermittelt das ISL für das Jahr 2020 einen Beschäftigungsrückgang in den produzierenden und verarbeitenden Wirtschaftsbereichen von rd. 2,5 Prozent. In der für die bremischen Häfen besonders bedeutsamen Automobilindustrie lag er bei rd. 2,8 Prozent. Daher schätzen die Gutachter, dass gegenüber dem Jahr 2019 die durch die bremischen Häfen insgesamt gesicherte Zahl der Beschäftigungsverhältnisse um ungefähr 10.000 gesunken ist.

Es konnten zudem Multiplikatoren herausgearbeitet werden, die die regional- bzw. gesamtwirtschaftlichen Wirkungen der ökonomischen Aktivitäten der hafenabhängigen Wirtschaft in Bremen beschreiben.<sup>22</sup> Dies lässt sich sowohl für den Umsatz und die Wertschöpfung als auch für die Beschäftigungseffekte der bremischen Häfen durchführen und sowohl für Bremen als auch für das gesamte Bundesgebiet ermitteln.



**Abb. 4:** Multiplikatorenwirkungen der hafenabhängigen Wirtschaft Bremens<sup>23</sup>  
Quelle: Beschäftigungseffekte der bremischen Häfen für das Jahr 2019/2020, Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik, Bremen, 2021, S. 25

# 2035

# HAFEN ENTWICKLUNGS KONZEPT → 2035



---

## DIE BREMISCHEN HÄFEN IM ÜBERBLICK

- 20** 3.1 Zwei Häfen – eine Gruppe
- 21** 3.2 Funktionale und regionale Gliederung
  - Bremerhaven
  - Bremen-Nord
  - Bremen-Stadt
- 31** 3.2.2 Binnenschifffahrt
- 32** 3.2.3 Hafennahe Logistikzentren
  - Bremerhaven
  - Bremen
- 36** 3.2.4 Tourismus, städtebauliche Entwicklung
  - Bremerhaven
  - Bremen



→3

# DIE BREMISCHEN HÄFEN IM ÜBERBLICK

## →3.1 Zwei Häfen – eine Gruppe

Die bremischen Häfen zählen zu den wichtigsten Universalhäfen Europas. In Bremen und Bremerhaven arbeiten Terminals mit nahezu jeder Art von Ladung.

Das maritime Logistikzentrum Bremen/Bremerhaven bietet viele Vorteile: Unmittelbare Nähe zum seeschifftiefen Wasser, beste Übersee- und Hinterlandverbindungen, hohes logistisches Know-how, hervorragende Infrastruktur, hochqualifizierte und motivierte Fachkräfte sowie zahlreiche Forschungseinrichtungen, Fach- und Weiterbildungsangebote. Auch die kurzen Wege zwischen Politik, Verwaltung und maritimer Wirtschaft sind ein Standortvorteil. Garant für den Erfolg und charakteristisches Merkmal der Zwillingshäfen ist ihre ausgeprägte Arbeitsteilung. Ebenso ist das nachhaltige Handeln im Rahmen der greenports-Strategie ein Standortvorteil.

In Bremerhaven werden Containerschiffe der jüngsten Generation, Auto-Carrier und Kreuzfahrtschiffe abgefertigt. Der Standort erzielte 2021 rd. 81 Prozent (2020: rd. 84 Prozent) des Frachtaufkommens der gesamten Hafengruppe. Mit dem Columbusbahnhof steht ein modernes und leistungsfähiges Kreuzfahrtterminal zur Verfügung, das ein konstantes Wachstum an Kreuzfahrtschiffsanläufen verzeichnen kann. Andere Nutzungen wie Lebensmittelverarbeitung, Freizeitschiffahrt, Wohnen, Arbeiten und Erholung bieten zusätzliche Perspektiven in einigen bremischen Hafengebieten.

Bremen-Stadt ist auf den Umschlag von konventionellem Stück- und Schwergut – darunter Projektladung, Stahl und Stahlerzeugnisse, Holz und Holzprodukte – sowie auf das Handling von Massengütern wie Erze, Kohle und Getreide spezialisiert. Ebenfalls sind Kaffee, Getreide und Fischmehl maßgeblich an den Umschlagmengen beteiligt. Zudem erleben neue Nutzungen wie Wohnen, Arbeiten und Freizeit-/Tourismus beispielsweise in der Überseestadt alte, nicht mehr für Umschlag und Lagerhaltung genutzte Hafengebiete. Über ein leistungsfähiges Netzwerk aus unterschiedlichen Logistikdienstleistern bieten die bremischen Häfen zudem vielfältige Mehrwertdienstleistungen rund um die Hafelogistik an. Die wichtigsten Leistungen im Überblick:

- Containerumschlag inklusive diverser Dienstleistungen, z.B. Container-Leasing, -Packing, und -Reparatur, Depothaltung und Organisation von Hinterlandtransporten,
- Organisation und Durchführung von Vor- und Nachläufen im Containerverkehr,
- Automobilumschlag mit sämtlichen vor- und nachgelagerten Dienstleistungen,
- Nicht-containerisierter Stückgut- und Ro/Ro-Umschlag,
- Umschlag, Lagerung und Handling von Früchten,
- Schwergutumschlag, z.B. Windenergieanlagenteile,
- Massengutumschlag, z.B. Erze, Kohle, Koks, Düngemittel, Rohöl, Mineralöl, Getreide, Ölfrüchte und Futtermittel,
- Lagerung und Umschlag von Nahrungs- und Genussmitteln, z.B. Kaffee, Kakao, Tee, Tabak, Gewürze und weitere Naturprodukte,
- Kontrakt- und Projektlogistik.

### Stromkaje / Containerterminal

Kajenlänge	4.920 m
Gesamtfläche*	rd. 3.000.000 m <sup>2</sup>
gedeckte Lagerfläche	30.000 m <sup>2</sup>
Kühlfläche	8.000 m <sup>2</sup>
Wassertiefe	bis 15 m
Liegeplätze für Großcontainerschiffe	14
jährliche Schiffsanläufe	2.400

\*entspricht 400 Fußballfeldern



Abb. 5: Stromkaje / Containerterminal Bremerhaven  
Quelle: bremenports

## →3.2 Funktionale und regionale Gliederung

### 3.2.1 Umschlag, Produktion und Werften

#### BREMERHAVEN

Bremerhaven liegt nur 32 Seemeilen<sup>24</sup> von der offenen See entfernt und hat sich auf die Abfertigung von Container- und Ro/Ro-Schiffen spezialisiert. Ein wesentlicher Erfolg des Standortes sind die see- und hinterlandseitige Erreichbarkeit des Hafens, der zuverlässige Betrieb der Hafenanlagen sowie leistungsstarke Hafendienstleister und Umschlagsunternehmen.

#### Stromkaje/Containerterminal

Der Containerterminal an der knapp fünf Kilometer langen Stromkaje zählt zu den größten zusammenhängenden Anlagen seiner Art, in Deutschland liegt der Standort auf Rang 2 und in Europa auf Rang 6 (Stand: Jahr 2021).

Im mittleren Teil des Containerterminals betreibt die Eurogate Containerterminal Bremerhaven GmbH (Eurogate) einen Multi-User-Terminal für eine Vielzahl von Reedereikunden und bietet alle Leistungen rund um den Container aus einer Hand an. Eurogate wurde 1999 gegründet, das Unternehmen zählt zu den führenden Terminalbetreibern Europas.

Im Süden des Containerterminals führt das Gemeinschaftsunternehmen MSC Gate Bremerhaven GmbH & Co. KG (MSC Gate) den Betrieb und bedient dort u.a. Schiffe der Mediterranean Shipping Company, der mit einer Kapazität von 4.284 Millionen TEU größten Containerreederei der Welt (Stand: Januar 2022). Partner des MSC Gate sind MSC und Eurogate.

Im Norden arbeitet das Gemeinschaftsunternehmen North Sea Terminal Bremerhaven GmbH & Co. (NTB). NTB fertigt dort u.a. Schiffe der dänischen Maersk Line ab, die mit einer Kapazität von 4.282 Millionen TEU die zweitgrößte Containerreederei der Welt ist (Stand: Januar 2022). Partner des NTB sind Eurogate und APM Terminals, eine Schwestergesellschaft der Maersk Line im APM-Konzern.

Die beiden Gemeinschaftsunternehmen korrespondieren mit dem Bestreben der Reedereien, sich weltweit Terminalkapazitäten zu sichern, um ihre global angelegten Fahrpläne zuverlässig einhalten zu können. Für den Containerterminal Bremerhaven bedeutet das Engagement der beiden Reedereien die sichere Auslastung der Kapazitäten.

Die seit Sommer 2019 eingesetzten MSC-Megamax-Einheiten laufen regelmäßig die Stromkaje an. Diese Giganten sind rd. 400 Meter lang, 61,5 Meter breit und verfügen über eine Stellplatzkapazität von bis zu 23.800 TEU.

<sup>24</sup> Entsprechend 59 Kilometern

## Kaiserhafen II und III, Nord- und Osthafen / Automobil-, High & Heavy- sowie Multifunktionsterminal

### Automobil- und High & Heavy-Terminal

Die Hafenanlagen am Kaiserhafen II und III sowie am Nord- und Osthafen bilden das Zentrum des Automobil- und High & Heavy-Umschlags. In den vergangenen Jahren entwickelte sich Bremerhaven zu einer Automobil- und High & Heavy-Drehscheibe ersten Ranges. In Spitzenjahren werden mehr als zwei Millionen Fahrzeuge und mehr als eine Million Tonnen High & Heavy-Güter umgeschlagen.

Heute werden Fahrzeuge europäischer Hersteller von Bremerhaven in die USA, nach Ostasien und Nahost verschifft. Die Importe kommen überwiegend aus Japan, Korea und den USA. Deutsche Automobilhersteller leiten ihre Exporte über Bremerhaven. Diese Fahrzeuge erreichen Bremerhaven überwiegend auf der Schiene, wobei 2021 rd. 7.900 (2020: rd. 8.300) Züge abgefertigt wurden. Durch Produktionsverlagerungen in die USA werden jedes Jahr zudem mehr als 100.000 Fahrzeuge deutscher Hersteller über Bremerhaven nach Europa importiert. Zusätzlich zum Im- und Export ist Bremerhaven auch ein bedeutender Transshipment-Hafen: Fahrzeuge, für die Bremerhaven nicht Zielhafen ist, werden hier von den Übersee-Autoschiffen gelöscht und anschließend mit kleineren Feeder-Schiffen weitertransportiert. Ein wichtiges Signal für den Standort ist das neu gegründete Joint Venture der BLG mit dem viertgrößten Car-Carrier Hyundai Glovis, wodurch Bremerhaven zum europäischen Reederei-Hub wird.

Zum Autoterminal gehören drei Autotechnikzentren. Hier werden mehrere Hunderttausend Fahrzeuge im Jahr bearbeitet.

Das zweite wichtige Standbein ist der Bereich High& Heavy. Hiermit werden große, schwere und sperrige Fahrzeuge oder auch im Hafen vorgestaute Roll-Trailer bezeichnet. Beispiele sind Lokomotiven, Yachten, Lkw, Busse, Mährescher und Baumaschinen. Zu den Dienstleistungen zählt das Be- und Entladen sowie die Lagerung und Auslieferung.

Was den Auto- und High& Heavy-Terminal Bremerhaven in besonderer Weise auszeichnet, ist sein komplexes Leistungsspektrum. Vier Faktoren sind dabei ausschlaggebend: hohe Qualität, durchgängige Logistik, gute Verkehrsanbindungen und umfassender Service. Die Qualität der gesamten Leistungskette ist zertifiziert.

### Multifunktionsterminal ABC-Halbinsel

Zwischen Kaiserhafen II und III liegt der Multifunktionsterminal ABC-Halbinsel. Für den Umschlag und die Lagerung von Pkw oder bis zu 1.000 Tonnen schweren Großkomponenten für Offshore-Windenergieanlagen stehen auf diesem Terminal rd. 100.000 Quadratmeter Fläche zur Verfügung. Ergänzt wird das Serviceangebot durch Leistungen wie Verpackungsplanung, Montageassistenz, Qualitätssicherung und Containerhandling. Zur Fläche auf dem Gelände des BLG Autoterminal Bremerhaven zählen drei Schiffs Liegeplätze. Vor der Schwerlastplatte können sich Errichterschiffe „aufjacken“.

### Automobil- und High & Heavy-Terminal

Kajenlänge	3.920 m
Wassertiefe	bis 11 m
Gesamtfläche	2.470.000 m <sup>2</sup>
Stellplätze für Pkw	90.500
Liegeplätze für Auto- bzw. Ro/Ro-Carrier	18
jährliche Schiffsanläufe	1.500

### Multifunktionsterminal ABC-Halbinsel

Kajenlänge*	850 m
Gesamtfläche*	100.000 m <sup>2</sup>
Wassertiefe	bis 10,5 m
Stellplätze für Pkw oder Offshore-Komponenten, Schwerlastplatte, 3 Liegeplätze für Auto-Carrier oder Offshore-Errichterschiffe	

\*innerhalb des Autoterminals



Abb. 6: Kaiserhafen II und III, Nord- und Osthafen / Automobil-, High & Heavy- sowie Multifunktionsterminal  
Quelle: bremenports

## Verbindungshafen, Columbuskaje/ Frucht- und Projektgüterumschlag, Tanklager

### Frucht- und Projektgüterterminals

Am Verbindungshafen und an der Columbuskaje stehen zwei Fruchtterminals zur Verfügung. Dort werden jährlich mehr als 230.000 Tonnen temperaturgeführte Güter umgeschlagen. Seit Jahrzehnten bietet das Unternehmen Heuer Logistics GmbH & Co. KG Produzenten und Empfängern die gesamte Servicepalette rund um den Umgang mit Früchten – von der Ankunft des Schiffes über den Umschlag und die klimaführte Lagerung bis zu Qualitätskontrollen, Zollabfertigung und termingerechter Belieferung des Groß- und Einzelhandels. Dafür stehen an zwei Terminals mit insgesamt 1.200 Meter Kajenlänge, entsprechend vier Schiffs-liegeplätzen, rd. 150.000 Quadratmeter Fläche bereit. Eine Vielzahl an Dienstleistungen rund um General Cargo, Projektladungen, Schwer- und Trockengut sowie Container rundet das Leistungsspektrum ab. Im Trocken- und Schwergutbereich werden jährlich rund 150.000 Tonnen u.a. mit Projektladung, Holz oder Stahl abgewickelt. Aufgrund der guten Anbindung der Terminals können die Liefer- und Ladeverkehre auf unterschiedlichen Verkehrsträgern erfolgen.

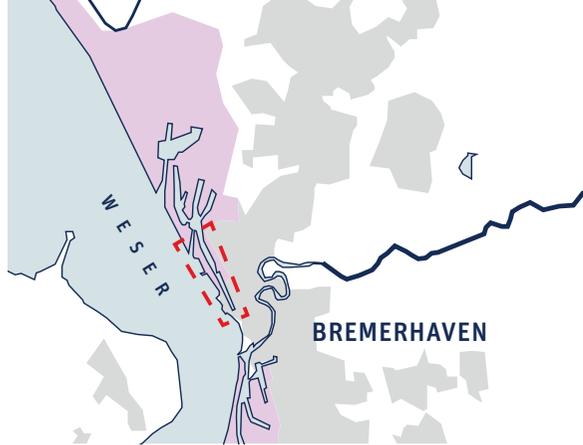


Abb. 7:  
Verbindungshafen, Columbuskaje/  
Frucht-Projektgüterumschlag, Tanklager  
Quelle: bremenports

### Tanklager

Bereits seit 1928 existiert auf der Columbusinsel im Überseehafen ein Tanklager. In den 1960er Jahren wurde die Anlage, die heute von der Unabhängige Tanklogistik GmbH betrieben wird, auf ihre heutige Größe ausgebaut. Das Tanklager besteht aus 14 Tanks mit einem Fassungsvermögen von rd. 100.000 Kubikmetern. Auf dem Areal werden fünf Grundsorten von Mineralölprodukten gelagert und mit einer Mischanlage gemischt. Das Unternehmen UTG betreibt Tank- und Entsorgungsschiffe, seit 2009 ist eine Aufbereitungsanlage für Bilgen- und Slop-Öle in Betrieb.

### Frucht- und Projektgüterterminals

Kajenlänge	1.200 m
Wassertiefe	bis 11,3 m
Gesamtfläche	rund 150.000 m <sup>2</sup>
davon überdacht	rund 47.000 m <sup>2</sup>
2 Kühlhäuser	2.500 + 28.000 m <sup>2</sup>
20.000 Palettenstellplätze für Klimalagerung, 96 Kühlcontainer-Anschlüsse, 4 Schiffs-liegeplätze	

### Tanklager

Kajenlänge	225 m
Wassertiefe	11,0 m
Fläche	rund 21.000 m <sup>2</sup>
14 Tanks, Gesamtlagerkapazität	100.000 m <sup>3</sup>

## Kaiserhafen I und III, Verbindungshafen/Werften

### Lloyd Werft Bremerhaven AG

Seit mehr als 160 Jahren befindet sich die Lloyd-Werft Bremerhaven AG (heute: GmbH) im Überseehafen auf der Landzunge zwischen dem Kaiserhafen III und Verbindungshafen. Kernkompetenzen sind der Um- und Neubau von Passagierschiffen, Prototypen und exklusiven Mega-Yachten. Das Unternehmen bietet zwei Trocken-, zwei Schwimmdocks, die von der German Dry Docks betrieben werden, ein weit gefächertes Angebot von Kajen- und Schwimmkränen, moderne Werkstätten und leistungsfähige Kajen. Damit können Schiffe bis zu 110.000 Bruttoregistertonnen (BRT), 330 Meter Länge und 11,50 Meter Tiefgang gedockt werden.

Im Jahr 2020 kam es pandemiebedingt zu einem Einbruch in der Kreuzfahrtbranche, der die Werft in Schwierigkeiten brachte. Anfang 2022 musste die Lloyd-Werft Insolvenz anmelden. Im März 2022 wurde die Werft vom Bremerhavener Stahlbauunternehmer Rönner gemeinsam mit dem Bremer Bauunternehmer Kurt Zech gekauft.

### Motorenwerke Bremerhaven AG

Die MWB Motorenwerke Bremerhaven AG bietet seit mehr als 60 Jahren Serviceleistungen für Schiffs- und Stationär-Motoren aller Typen und Bauarten, Blockheizkraftwerke, Stromerzeugungsaggregate sowie Abgasreinigungs- und kraftstoffsparende Systeme für Schiffe. Ihre Kompetenz, modernste Fertigungstechnologien und zertifizierte Arbeitsweisen sichern den Kunden optimale Ergebnisse. Die MWB verfügt über zwei Schwimmdocks, die von der German Dry Docks betrieben werden.

### Bredo Dry Docks GmbH

In den vergangenen Jahren wurden schrittweise die Werften BREDO Dockgesellschaft, German Dry Docks AG aus Bremerhaven und die Mützelfeldt-werft aus Cuxhaven zur BREDO DRY DOCKS GmbH zusammenggeführt. Der Prozess wurde 2020 abgeschlossen. Die Betriebsstätte mit Kajen, Kranen und insgesamt fünf Docks, davon vier Schwimm- und zwei Trockendocks, liegt im Kaiserhafen. Im Kerngeschäft konzentriert sich das Unternehmen auf Schiffsreparaturen, Schiffsumbauten, Reparaturen von Haupt- und Hilfsantrieben sowie von Komponenten des Schiffsbetriebes im 24 Stunden-Service.

### Lloyd Werft Bremerhaven AG

Kajenlänge	1.400 m
Wassertiefe	bis 12,5 m
Fläche	260.000 m <sup>2</sup>

### Motorenwerke Bremerhaven AG

Kajenlänge	1.000 m
Wassertiefe	bis 10,5 m
Fläche	97.000 m <sup>2</sup>

### Bredo Dry Docks GmbH

Kajenlänge	1.600 m
Wassertiefe	bis 12,5 m
Fläche	357.000 m <sup>2</sup>
5 Docks (3 Schwimm- und 3 Trockendocks)	

## Fischereihafen II, Hafenkanal, Handelshafen, Schleusenhafen, Luneort- und Labradorhafen/ Offshore-Windenergieanlagen, Baustoffe, Werften

Der Fischereihafen zeichnet sich neben seiner Fokussierung auf die fisch- und lebensmittelverarbeitende Industrie insbesondere durch seine Funktion als Industriehafen aus. Die Kombination rückt den Standort in den Fokus von expansionswilligen Unternehmen aus dem Binnenland. Für den wasserseitigen Umschlag gewährleistet die Fischereihafen-Doppelschleuse den Zugang zu den tideunabhängigen Hafenbecken des Fischereihafens. Im Labradorhafen (Schwerlastkajen) und Luneorthafen (Baustoffe) findet heute wasserseitiger Umschlag statt. Im Fischereihafen II finden sich Liegeplätze für Industrie- und Serviceunternehmen, Reparatur- und Dockbetrieb sowie eine große Marina für die Sport- und Freizeitschifffahrt.

Inzwischen hat sich der Fischereihafen zu einem attraktiven Standort für die Wissenschaft entwickelt. Die dort ansässigen Forschungseinrichtungen gehören den Bereichen der Meereskunde, Klimaforschung, Hafenvirtschaft, Seeverkehr und Logistik, Windenergie, Lebensmittel- und Fischwirtschaft, sowie Fischereiökologie und See- fischerei an. Die Forschungs- und Entwicklungsmeile bildet gute Voraussetzungen für Synergien und Kooperationen zwischen Unternehmen und Wissenschaft. An der angrenzenden Kaje sind regelmäßig Forschungsschiffe zu Gast.

Teile der Kajen im Labradorhafen hat das Land Bremen bereits schwerlasttauglich ausgebaut, Flächen wurden aufgesandet und Gleisanlagen umgebaut.

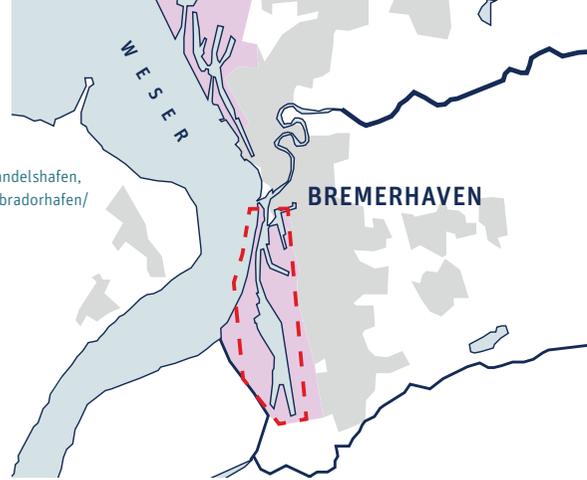


Abb. 8:  
Fischereihafen II, Hafenkanal, Handelshafen, Schleusenhafen, Luneort- und Labradorhafen/ Offshore-Windenergieanlagen, Baustoffe, Werften  
Quelle: bremenports

Fischereihafen II, Hafenkanal, Handelshafen, Schleusenhafen, Luneort- und Labradorhafen	
Kajenlänge	rund 5.000 m
Fläche	4.700.000 m <sup>2</sup>
Wassertiefe	bis 8,1 m
Tiefkühlkapazitäten	500.000 m <sup>3</sup>

Einst als größter europäischer Fischereihafen bekannt, findet sich heute auf dem Areal im Süden Bremerhavens heute ein breit gefächertes Branchenmix. Das insgesamt rund 4,7 Millionen Quadratmeter große multifunktionale Areal Fischereihafen ist eines der größten Gewerbegebiete im Land Bremen. Im Fischereihafen ist ein Cluster der Fisch- und Lebensmittelindustrie zuhause, das die gesamte Wertschöpfungskette der Branche umfasst. Ansässig sind Großunternehmen und Mittelständler, Verpackungs- und Lagerbetriebe sowie auf Kühltransporte spezialisierte Expeditionen und große Kühlhauskapazitäten. Der Fischereihafen zählt zu den bedeutendsten deutschen Standorten für Frische- und Tiefkühlkost.

In dem heterogen strukturierten Gewerbegebiet sind die Akteure:innen exzellent miteinander vernetzt. Mit der Fischereihafen-Betriebsgesellschaft mbH (FBG) haben die Unternehmen seit 1896 einen zentralen Ansprechpartner, der ihnen in allen wirtschaftlichen, administrativen und technischen Standortfragen behilflich ist.

## BREMEN-Nord

### Farge/Kraftwerk, Vegesack/Automobilterminal, Werft

#### Kraftwerk Farge

Das 1924 in Betrieb genommene Kraftwerk in Farge wird seit 1969 mit Steinkohle betrieben. Das Kraftwerk gehört heute zur Onyx Power Group und verfügt über einen Block mit 350 Megawatt Leistung zur Stromversorgung von rund 2,2 Millionen Menschen. Mit einem aktuellen Wirkungsgrad von 43 Prozent zählt das Kraftwerk zu den effizientesten Steinkohlekraftwerken Europas. Ein Großteil der Steinkohle erreicht das Kraftwerk seit Frühjahr 2013 auf der Schiene, Transporte per Binnenschiff aus Nordenham zur Gewährleistung der Versorgungssicherheit werden ergänzend durchgeführt.

Im Herbst 2022 sollte die Kohleverstromung eingestellt werden. Die Onyx Power Group plante die thermische Verwertung von Altholz. Mit der Kraftwerksmodernisierung können im signifikanten Umfang CO<sub>2</sub>-Emissionen eingespart werden. Aufgrund der im Winter 2022/2023 drohenden Energiekrise bleibt das Kraftwerk jedoch bis auf weiteres am Netz, gemäß Aussage des Betreibers ist der Nachschub mit Kohle gesichert.

#### Hafengelände Bremen-Vegesack (ehem. Bremer Vulkan)

Das ehemalige Vulkan-Werftgelände in Bremen-Vegesack hat sich stark gewandelt. Der Schiffbau hat sich durch neu angesiedelte Unternehmen weiterentwickelt, zusätzlich findet auf dem Gelände Automobilumschlag statt. Die Fläche für den Automobilumschlag befindet sich auf dem westlichen Teil des Hafengebietes, umfasst rd. 160.000 Quadratmeter und wird durch das Unternehmen Egerland Car Terminal in Erbpacht bewirtschaftet. Der Betreiber kann die kompletten Terminal-, Transport- und Technische Serviceleistungen rund um die Im- und Exportfahrzeuglogistik anbieten. Die Kajenanlage kann von RoRo-Carriern angelaufen werden.

Östlich von dem Automobilterminal schließen sich Betriebe an, die im Schiffbau tätig sind. Auf dem Gelände haben sich u.a. die Unternehmen Fr. Lürssen und die Röner-Gruppe angesiedelt. Auf der 440.000 Quadratmeter großen Fläche gibt es auch Betriebe, die Schiffsteile herstellen, wie multiplex GmbH oder KUKA Systems. Ebenfalls haben sich auf dem Areal produzierendes Gewerbe und Handelsunternehmen angesiedelt, die keinen maritimen Bezug haben.

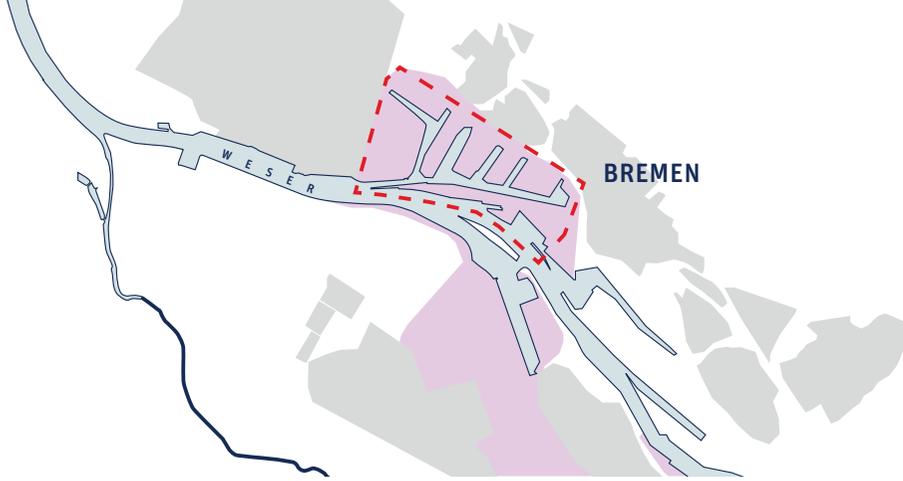
#### Kraftwerk Farge

Kajenlänge	300 m
Wassertiefe	8,7 m
Fläche	150.000 m <sup>2</sup>

#### Hafengelände Bremen-Vegesack

Kajenlänge	2.000 m
Wassertiefe	8 m
Fläche	600.000 m <sup>2</sup>

(ehem. Bremer Vulkan)



**Abb. 9:**  
Industriehafen, Kap-Horn-Hafen, Werfthafen,  
Osterort/Mittelsbürener Hafen  
Quelle: bremenports

## BREMEN-Stadt

Die Häfen in Bremen-Stadt bestechen durch ihre verkehrsgünstige Lage zu den Häfen in Bremerhaven, Hamburg und Wilhelmshaven. Die trimodale Anbindung und eine große Wertschöpfungstiefe durch Veredelung, Weiterverarbeitung und Verteilung der Güter ins Umland und zu Kunden im Binnenland sowie die Verpackung der Seeexportgüter zeichnen den Standort aus. Mit dem Ausbau der BAB A281 wird ein wichtiger Beitrag geleistet, die Hafenstandorte miteinander zu verbinden, somit werden sich neue Konnektivitätsansätze auch mit den maßgeblichen Gewerbestandorten rechts und links der Weser wie insbesondere dem Bremer Industrie-Park (BIP) und dem Güterverkehrszentrum Bremen (GVZ) ergeben. Gemeinsam mit der Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa sollen die hieraus zu erwartenden Entwicklungspotenziale und Synergien für die Wirtschafts- und Hafenstandorte im Rahmen der Erarbeitung einer Entwicklungsstrategie Zukunftsband BAB A281 geprüft, bewertet und darauf aufbauend konkrete Handlungskonzepte erarbeitet werden.

### Industriehafen, Kap-Horn-Hafen, Werfthafen

Die sieben Hafenbecken des Industriehafens liegen rechts der Weser und sind über die Oslebshäuser Schleuse mit dem Fluss verbunden. Die Grenze zur Weser bildet die Kap-Horn-Halbinsel. An den Kajen werden nahezu alle Arten von Seegütern geladen und gelöscht. Hierzu zählen Baustoffe, Holz und Mineralöl, Stahl und Stahlerzeugnisse, Container, Projektladung sowie Fahrzeug- und Anlagenteile. Im Industriehafen haben Unternehmen aus unterschiedlichen Branchen ihren Sitz.

Neben zahlreichen Umschlagsbetrieben sind Firmen des Speditions- und des produzierenden Gewerbes sowie der lebensmittelverarbeitenden Industrie im Industriehafen aktiv. Über den reinen Güterumschlag hinaus ist zudem eine Vielzahl von Dienstleistern präsent.

Eine besondere Rolle spielen Containerdienstleistungen. Sie reichen vom Ein- und Auspacken der Container über die Warenbehandlung mit Auszeichnung, Konfektionierung, Montage, Reparatur und Bestandsmanagement bis hin zu Leasing, Reinigung und Disposition. Zudem werden Spezialcontainer nach Kundenanforderungen gebaut und vermarktet. Darüber hinaus werden durch Unternehmen im Industriehafen in umfangreichem Maße Exportgüter für den Land- und Seetransport fachgerecht verpackt. Das Geschäftsfeld reicht von normalen Exportgütern bis hin zu kompletten Industrieanlagen. Die Vielfalt des Industriehafens schlägt sich nicht nur in der heterogenen Zusammensetzung der Unternehmen, sondern auch in der Eigentums-situation nieder. Etwa dreiviertel der Land- und ein kleiner Teil der Wasserflächen gehören privaten Eigentümern. Die restlichen Flächen stehen im Eigentum Bremens und sind zum größten Teil zum Erbbaurecht oder zur Miete überlassen.

Für die Binnenschifffahrt ist das Areal gleichzeitig der bedeutendste Umschlagsplatz in den bremischen Häfen: Gut ein Viertel aller per Binnenschiff an- und abtransportierten Güter werden hier umgeschlagen. Damit der Industriehafen auch künftig ein wichtiges Zentrum des Hafen- und Logistikgewerbes bleibt, ist die Oslebshäuser Schleuse saniert worden. Im Rahmen des Forschungsprojektes Tide2Use wurde ein KI<sup>26</sup> – unterstütztes Assistenzprogramm

26 Künstliche Intelligenz

entwickelt, um die Bewässerung des Hafenbeckens nachhaltig und ressourcenschonend durchzuführen. Mit der Realisierung der drei Landstromanschlüsse für Binnenschiffe am Kohlenhafen und der in Planung befindlich zwei Landstromanschlüsse im Hüttenhafen leistet Bremen einen weiteren Beitrag, das Klima zu schonen und die Luftqualität im Hafen- gebiet zu verbessern.

Außerhalb der Schleusenhäfen liegt der Werfthafen der ehemaligen AG Weser. Hier entstanden ein modernes Einkaufszentrum sowie ein neues Gewerbe- und Industriegebiet.

Der nördlich des Industriehafens gelegene Hafen Osterort/Mittelsbüren dient dem Stahlwerk der ArcelorMittal Bremen GmbH als Umschlagsplatz für Schüttgüter mit selbstentladenden Seeschiffen.

### Holz- und Fabrikenhafen, Getreidehafen

Der Holz- und Fabrikenhafen sowie der Getreidehafen sind Teil der Überseestadt und markieren das südlichste Seehafengebiet in Bremen. Die Rohstoffe Getreide, Kaffee, Kakao und maritime Proteine, die in diesem Areal umgeschlagen, zwischengelagert oder weiterverarbeitet werden, kommen per Schiff oder Bahn aus der ganzen Welt. Wegen seiner Lage am seeschifftiefen Wasser und seiner Nähe zur Innenstadt gilt der Holz- und Fabrikenhafen als ausgezeichnete Standort für Produktionsbetriebe und Dienstleistungsfirmen.

Der seeseitige Umschlag im Holz- und Fabrikenhafen erfolgt auf beiden Kajenseiten. Das Unternehmen J. Müller Weser GmbH & Co. KG erbringt umfassende Dienstleistungen für die Kaffee-, Kakao- und Agrarindustrie in Deutschland und Europa. Am trimodalen Container-Terminal werden Rohkaffee und Kakao-Container umgeschlagen, bearbeitet und schließlich auf Lkw, Bahn oder Binnenschiff verladen. Im Silo oder Flachlager können mehr als 90.000 Tonnen hochwertige Rohware gelagert werden. Darüber hinaus organisiert die Firma Rohwarenlogistik vom Seehafen bis zur Produktion, einschließlich Dokumenten- und Zollabwicklung sowie Container-Sendungsverfolgung. Neben einer Vielzahl im Holz- und Fabrikenhafen ansässiger weiterer Unternehmen zählt z.B. die Roland Mills United GmbH & Co. KG seit über 100 Jahren zu den führenden Produzenten von Getreidemahlerzeugnissen in Europa. Das Unternehmen verarbeitet jedes Jahr 350.000 Tonnen Weizen und Roggen und verfügt über Lagerkapazitäten für 70.000 Tonnen. Auch speziell auf Kundenwünsche zugeschnittene Mehle sowie weitere Mahlprodukte werden hergestellt. Im traditionsreichen Getreidehafen ist ebenfalls die J. Müller Weser GmbH & Co. KG ansässig, deren Schwerpunkt in Umschlag, Lagerung und Gesunderhaltung von Schütt- oder Massengütern aller Art, wie Getreide, Saaten, Futtermittel und Rohkaffee, liegt. Ein Umschlag der Waren erfolgt per LKW oder per Schiff. Die monumentale Getreideverkehrsanlage ist weit über die Hafengrenzen hinaus sichtbar und wird bis heute genutzt. Die Silozellen der Getreideverkehrsanlage haben ein Fassungsvermögen von 100.000 Tonnen.

### Industriehafen, Kap-Horn-Hafen, Werfthafen, Osterort / Mittelsbürener Hafen

Kajenlänge  
Wassertiefe  
Gesamtfläche

6.250 m  
bis 11,0 m  
rund 3.700.000 m<sup>2</sup>

### Holz- und Fabrikenhafen, Getreidehafen

Kajenlänge  
Wassertiefe  
Fläche

3.330 m  
bis 11,0 m (Getreidehafen)  
870.000 m<sup>2</sup>

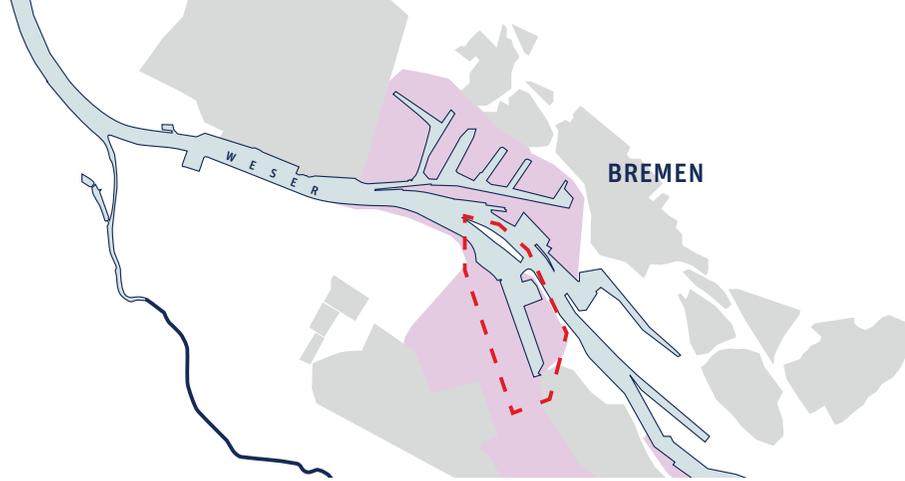


Abb. 10:  
Neustädter Hafen  
Quelle: bremenports

### Neustädter Hafen

Die von der BLG Cargo Logistics GmbH betriebenen Terminals am Neustädter Hafen sind auf den konventionellen Stückgutumschlag spezialisiert: Auf einer Fläche von 1.060.000 Quadratmetern werden Projektladung, Industrieanlagen, Stahlprodukte und Röhren sowie Forstprodukte wie z.B. Papier, Pappe, Zellulose, Sperr- und Schnitthölzer verladen und gelöscht. Die Kunden des Neustädter Hafens nutzen 800.000 Quadratmeter Frei- und 260.000 Quadratmeter Hallenfläche auch zur längerfristigen Zwischenlagerung ihrer Produkte. Die Anlagen erlauben die Montage von Großkomponenten am seeschifftiefen Wasser. Entscheidend für den Erfolg des Neustädter Hafens ist die Möglichkeit, alle Eigenschaften eines Universalhafens an einem Terminalkomplex zu vereinen. Hinzu kommt die hervorragende Verkehrsanbindung per Straße, Schiene und Wasserstraße. Ein weiterer Vorteil ist die direkte Anbindung an das Güterverkehrszentrum (GVZ), wo zahlreiche Spediteure und Logistikunternehmen angesiedelt sind.

Die Binnenschiffsanleger am Lankenauer Hafen dienen den Binnenschiffern als Übernachtungs- und Warteplätze. Sie verfügen über Wasser- und Landstromanschlüsse.

### Hohentorshafen

Der Hohentorshafen ist ein rd. 30 Hektar großes Areal auf der linken Weserseite, der heute ein traditionell gewachsenes, klassisches Gewerbegebiet mit heterogenem Branchenmix und Wasseranschluss darstellt. Die Tätigkeitsschwerpunkte der rd. 95 ansässigen Firmen umfassen den Handel und die Lagerung von Holz- und Metallprodukten sowie den Tief- und Wasserbau. Der Standort mit insgesamt rd. 850 Beschäftigten liegt zentral, auf der linken Weserseite, mit Anbindung an die Innenstadt und eigener Sportboot-Marina.<sup>27</sup>

#### Neustädter Hafen

Kajenlänge	2.400 m
Fläche	1.060.000 m <sup>2</sup>
Wassertiefe	bis 11,0 m (davon 260.000 m <sup>2</sup> Hallen)
Schiffsliegeplätze	10-14

<sup>27</sup> <https://www.wfb-bremen.de/de/page/grundstuecke-und-immobilien/gewerbeflaechen-bremen/hohentorshafen>, abgerufen am 14.07.2022

### Binnenschiffsliegeplätze Tiefer, Am Deich und Osterdeich

9 Binnenschiffsliegeplätze an Zugangsbrücken, Dalben und Pontons

Wassertiefe bis 3,0 m

### Hemelinger Hafen

Gesamtkajenlänge 2.600 m

Wassertiefe 3,5 m

Gesamtfläche 735.000 m<sup>2</sup>

## → 3.2.2 Binnenschifffahrt

Die Bedeutung der Binnenschifffahrt für die bremschen Häfen wird oftmals unterschätzt. Neben ihrer Funktion als zweitgrößter deutscher Seehafen sind Bremen und Bremerhaven gleichzeitig ein wichtiger nationaler Binnenhafenstandort.

### Binnenschiffsliegeplätze Tiefer, Am Deich und Osterdeich

In unmittelbarer Nähe zur Bremer Innenstadt gelegen befinden sich auf der linken und rechten Weserseite insgesamt drei Liegeplatzbereiche für Binnenschiffe. Die Liegeplätze dienen in erster Linie als Warte- und Übernachtungsplätze.

Im Bereich der Binnenschiffsliegeplätze Am Deich befindet sich eine Umschlagstelle des Unternehmens Beck & Co (InBev).

In den bremschen Häfen wurde in den vergangenen Jahren in Abstimmung mit dem Nutzerkreis Binnenschifffahrt unter Berücksichtigung der Belange der Hafenbehörde sowie der Liegeplatzauslastung eine Landstromversorgung geschaffen. An den drei Binnenschiffsliegeplätzen am Osterdeich sind Landstromanschlüsse<sup>28</sup> vorhanden, die sechs Liegeplätze Am Deich und Tiefer sind alle mit Wasser- und Stromanschlüssen ausgestattet.

<sup>28</sup> Jedoch keine Wasseranschlüsse

### Hemelinger Hafen

Der Weserhafen, oberhalb des Weserwehres gelegen, ist der einzige reine Binnenhafen in den bremschen Häfen und weist gut ein Viertel (Stand: Jahr 2021) aller Binnenschiffsanläufe in Bremen-Stadt auf. Das Areal teilt sich in die drei Hafenbecken Allerhafen im Norden sowie Werra- und Fuldahafen im Süden auf. Das Hafengebiet ist trimodal erschlossen und durch die Hemelinger Schleuse sind die Hafenbecken tidenundependant. Die Hauptumschlagsgüter der Binnenschiffe sind Massengüter wie Steine und Erden, feste mineralische Brennstoffe sowie Erze und Metallabfälle. Die drei Hafenbecken sind eingebettet in das 110 Hektar große Gewerbegebiet Hemelinger Hafen, in dem rd. 65 Unternehmen ansässig sind. Auf dem Areal ergibt sich eine Nutzungsstruktur aus Maschinenbau, Nahrungsmittelindustrie, Logistikbetrieben und Baustoffherstellung sowie Recyclingbetrieben. Die Binnenschiffer haben an den drei Liegeplätzen des Hafensareals eine Wasser- und Stromversorgung.

### → 3.2.3 Hafennahe Logistikzentren

Rund um Transport und Logistik weist die Wirtschaft im kleinsten Bundesland eine breit gefächerte Branchenmischung auf. Bremer Logistiker bieten ihren Kunden grenzüberschreitende Land- und Seetransporte sowie in der Kontraktlogistik ein umfangreiches Angebot an Dienstleistungen an. Schwerpunkte liegen in den Bereichen Nahrungs- und Genussmittel, Automotive, Holzprodukte, Konsumgüter sowie Luft- und Raumfahrt. Im Land Bremen gibt es eine Vielzahl von Gewerbegebieten, die für die lokale Logistik relevant sind. Einige der Gewerbegebiete besitzen noch perspektivische Flächen- und Ansiedlungspotenziale. Hier können ansässigen Unternehmen im Land Bremen Expansionsmöglichkeiten für ihre wirtschaftlichen Aktivitäten angeboten und Neuan siedlungen ermöglicht werden.

#### BREMERHAVEN

Die Kombination aus guter Infrastruktur und schneller Erreichbarkeit der Containerterminals, Automobilumschlaganlagen und High& Heavy-Terminals stellt einen Vorteil für die Industrie- und Gewerbeflächen, die an den Überseehafen und Fischereihafen angrenzen, dar.

#### LogInPort / Überseehafen

Der rund drei Millionen Quadratmeter große LogInPort umfasst die Gewerbe- und Industriegebiete Carl-Schurz-Gelände, Speckenbüttel und Weddewarden Ost. Er befindet sich im Norden der Stadt unmittelbar angrenzend an den Überseehafen, in direkter Nähe zum Container- und Automobilterminal. Seine Vorzüge sind die Anbindung

an die nur fünf Kilometer entfernte Autobahn BAB A27 und an die Gleise der Hafenbahn. Ebenfalls entfallen Genehmigungsverfahren für Sondertransporte, was für die vorhandenen Branchen wie Logistik, Transport, produzierendes und hafennahe Gewerbe einen Vorteil darstellt. Bei den Neuan siedlungen ist das badenwürttembergische Unternehmen Mafi & Trepel hervorzuheben. Es investiert in eine Montage-, Produktions-, sowie Auslieferungs-Immobilie. Die Flächen werden von der BIS Bremerhavener Gesellschaft für Investitionsförderung und Stadtentwicklung mbH (BIS) vermarktet.

#### Gewerbe- und Industriegebiete Bohmsiel, Riedemannstraße, Nördlicher und Südlicher Fischereihafen, Luneort/ Reithufer, Luneplate/Fischereihafen

Die Gewerbe- und Industriegebiete Bohmsiel, Riedemannstraße, Nördlicher und Südlicher Fischereihafen, Luneort und Luneplate liegen im Süden Bremerhavens unmittelbar angrenzend an den Fischereihafen.

Im rund 700.000 Quadratmeter großen Gewerbegebiet Bohmsiel haben sich neben einem großen Garten- und Baumarkt, Märkten rund ums Wohnen, einem Heizungs- und Sanitär-Fachmarkt und einem Lebensmittelmarkt auch kleine und mittlere Produktionsunternehmen angesiedelt. Das Gebiet zeichnet sich sowohl durch seine direkte Anbindung an den Fischereihafen als auch an die Autobahn BAB A27 aus.

Das rund 120.000 Quadratmeter große Gewerbegebiet Riedemannstraße befindet sich zwischen Handelshafen (Fischereihafen) und Geestemünde. Die lokal vorhandenen Branchen sind Schiffstechnik, Schiffsausrüstung, Isoliertechnik sowie Anlagenbau aus Stahl und Aluminium.

Das Gewerbegebiet Nördlicher Fischereihafen ist rd. 150.000 Quadratmeter groß und befindet sich zentral gelegen im Fischereihafen, in unmittelbarer Nähe zum Handelshafen und zum Tourismuszentrum Schaufenster Fischereihafen. Die vorhandenen Branchen sind Tourismus, Handwerk, Fischverarbeitung und Gastronomie.

Das rund 400.000 Quadratmeter große Gewerbegebiet Südlicher Fischereihafen liegt am seeschiff-tiefen Wasser des Labradorhafens (Fischereihafen). Ein Gleisanschluss ist vorhanden. Branchen sind Lebensmittelverarbeitung, Stahlbau und Baustoffe wie Fliesen und Holz.

Das Industriegebiet Luneort/Reithufer ist rd. 800.000 Quadratmeter groß und wurde zu einem Standort der Offshore Windenergiewirtschaft entwickelt. Die hafennahen Grundstücke sind für den Bau von Großanlagen geeignet. In unmittelbarer Nähe befindet sich der Labradorhafen, der teilweise schwerlastfähig ausgebaut ist.

Das rund 1,6 Millionen Quadratmeter große Industriegebiet Luneplate wird aufgesandtet, wobei der Schwerpunkt auf die Energiewirtschaft gelegt

wird. Das Gebiet zeichnet sich durch seine direkte Anbindung an den Fischereihafen, an die BAB A27 und darüber hinaus an den Wesertunnel aus.

Zusätzlich stehen auf dem Areal des zwischenzeitlich geschlossenen Regionalflughafens Luneort weitere 900.000 Quadratmeter zur Verfügung. Auf diesem Areal entwickelt die BIS das erste nachhaltige Gewerbe- und Industriegebiet dieser Größe in Deutschland. Das LuneDelta umfasst rd. 150.000 Quadratmeter Fläche, wovon 95.000 Quadratmeter als Gewerbeflächen vermarktet werden und der Rest als Landschaftsraum vorgesehen ist. In den kommenden Jahren wird das Gebiet bedarfsgerecht erschlossen. Ziel dieser Entwicklung ist ein nachhaltiges und CO<sub>2</sub>-neutrales Gewerbegebiet. Vorplanungen und Kompensationsmaßnahmen werden hier seit dem Jahr 2018 durchgeführt, die Kampfmittelräumung der gesamten Fläche ist weitestgehend abgeschlossen. Die Entwurfsplanungen für Verkehrs- und Freiflächen sowie Aufsandungen sind ebenfalls abgeschlossen worden. Aktuell findet die Erarbeitung der Festsetzung zum Bebauungsplan statt. Bestandteil des Gesamtkonzeptes des LuneDelta ist auch die Errichtung eines Gründerzentrums „Green Economy“ im Eingangsbereich des Gewerbegebietes, das als Pionierbau der nachhaltigen Quartiersplanung des LuneDelta wirken soll.

#### Gewerbe- und Industriegebiet LogInPort

Gesamtfläche

3.000.000 m<sup>2</sup>

Logistik, Transport, Produktion, hafennahe Gewerbe

#### Gewerbe- und Industriegebiete Bohmsiel, Riedemannstraße, Nördlicher/Südlicher Fischereihafen, Luneort, Luneplate/Fischereihafen

Gesamtfläche

3.800.000 m<sup>2</sup>

Großmärkte, Produktion, maritimer Handel und Zulieferer, Offshore-Windenergieanlagenbau, Fisch- und Lebensmittelverarbeitung

## BREMEN

Die hafennahen Logistikzentren in Bremen besitzen einen hohen Anteil an Unternehmen mit einem logistischen Bezug. Als Chance für die optimale Nutzung der Flächen der hafennahen Gewerbeflächen wird von der Wirtschaftsförderung Bremen in Zusammenarbeit mit den ansässigen Unternehmen geprüft, wie bestehende, bebaute Flächen modernisiert werden können, mit Schwerpunkten Nachhaltigkeit und Flächenaufwertung/-verbesserung.

### Güterverkehrszentrum (GVZ)

Das GVZ Bremen ist das erfolgreichste Projekt seiner Art in Deutschland und Europa und zählt zu den wichtigsten Gewerbestandorten in der Region. Es liegt im Schnittpunkt der Häfen Bremerhaven, Wilhelmshaven und Hamburg und ist darüber hinaus trimodal angebunden. Die ansässigen Unternehmen profitieren von der Nähe zum Bremer Flughafen. Die ausgeprägte Verkehrsinfrastruktur mit KV-Terminal und der extrem hohe Vernetzungsgrad bieten den ansässigen Unternehmen der Bereiche Logistik, Transport, Umschlag, Lagerung und Dienstleistung einen Wettbewerbsvorsprung.

Mit einer Gesamtfläche von rund 4,75 Millionen Quadratmeter, davon rund 1,3 Millionen Quadratmeter Hallenfläche für Logistik, Produktion und Großhandel, bietet das GVZ Bremen der Transport- und Speditionswirtschaft attraktive Flächen mit einem hohen Synergiepotenzial. Das Nutzungskonzept richtet sich darüber hinaus speziell an logistikintensive Produktions- und Großhandelsunternehmen aus dem Bereich der Nahrungs- und Genussmittelindustrie.

Seit 50 Jahren bedient Roland Umschlag die Nachfrage nach Kombinierten Verkehren. Wechselbrücken, Seecontainer, Sattelaufleger oder Schwergut werden von der Straße auf die Schiene umgeschlagen. Die deutschen Seeterminals Wilhelmshaven, Bremerhaven und Hamburg sind mit dem GVZ durch tägliche feste Shuttle-Zugverbindungen angebunden. Die täglichen Zugverbindungen sparen rund 500 Lkw-Transporte pro Tag.

### Hochregallager Bremen

Eines der größten Hochregallager Europas befindet sich im Neustädter Hafen und bietet eine Gesamtfläche von 230.000 Quadratmeter. Hier befinden sich drei fördertechnisch verbundene Hochregallagerblöcke mit insgesamt 200.000 Palettenstellplätzen sowie drei Multifunktionshallen mit einer Fläche von insgesamt 30.000 Quadratmeter. Im automatisierten Wareneingang werden täglich bis zu 50.000 Kartons von vier vollautomatisierten Palettierern bearbeitet, automatisch gewickelt und eingelagert.

## Güterverkehrszentrum (GVZ)

Fläche

**4.750.000 m<sup>2</sup> (davon 1.300.000 m<sup>2</sup> Hallen)**

Branchen

**Transport-, Speditions-/Logistikwirtschaft, Produktion, Großhandel**

## Hochregallager Bremen

Gesamtfläche

**230.000 m<sup>2</sup>**

Lagerkapazität

**200.000 Hochregal-Palettenstellplätze**

Lagerfläche überdacht

**90.000 m<sup>2</sup>**

Branchen

**Nonfood-Logistik**

## Bremer Industrie Park; Riedemannstraße/Reiherstraße

Gesamtfläche

**112.000m<sup>2</sup>**

Branche

**Logistik, Handel und Produktion**

## Bremer Industrie Park;

### Riedemannstraße/Reiherstraße

Der Bremer Industrie Park ist geprägt durch die Nähe zum Industriehafen. Die ansässigen Branchen können ihre Produkte über das Wasserstraßennetz und auf dem Seeweg empfangen und versenden. Das Areal ist über die Bundesautobahnen BAB A281 und A27 an die Hansalinie (A1) angeschlossen. Die Gesamtfläche umfasst 140.000 Quadratmeter und verfügt über freie Flächen in verschiedenen Größen. In dem Gewerbegebiet haben sich Unternehmen unterschiedlicher Größe und Branche angesiedelt.

Das gewachsene Gewerbegebiet Riedemannstraße/Reiherstraße umfasst 52.000 Quadratmeter, ist ebenfalls durch die Nähe zum Industriehafen geprägt und über die BAB A281/ A27 an die Hansalinie angeschlossen. Durch die Umschlagunternehmen im Industriehafen besteht ein Anschluss an das deutsche Wasserstraßennetz und nach Übersee. Das Gewerbegebiet ist voll erschlossen. Unbebaute, städtische Gewerbeflächen stehen nicht mehr zur Verfügung.

Seit dem Jahr 2021 ist im Zuge des Pilotprojektes gewerblicher Bestandsentwicklung ein Gewerbegebietsmanagement implementiert worden, um das Gewerbegebiet ganzheitlich für die Zukunft aufzuwerten. Hierfür werden in einem partizipativen Prozess gemeinsam mit den Unternehmen Entwicklungsziele und Handlungsfelder für das Gewerbegebiet eruiert, in einem Integrierten Standortkonzept verankert und umgesetzt.

### → 3.2.4 Tourismus, städtebauliche Entwicklung

In Bremen und Bremerhaven ist das maritime Ambiente allgegenwärtig. In den verschiedenen touristischen Hafengebieten haben Besucherinnen und Besucher die Möglichkeit, in die maritime Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft einzutauchen.

#### BREMERHAVEN

##### Alter Hafen, Neuer Hafen

Der Alte Hafen (1830) und der Neue Hafen (1852) sind die ältesten Häfen Bremerhavens. Der Alte Hafen wird seit 1966 als Museumshafen genutzt. Er ist die Keimzelle der touristischen Nutzung in zentraler Innenstadtlage Bremerhavens. In beiden Hafengebieten findet heute kein Umschlag mehr statt, stattdessen dominieren touristische Nutzungen. Am Alten Hafen finden sich das Deutsche Schifffahrtsmuseum, das Columbus-Center (Wohnen und Einkaufen) sowie das Mein Outlet & Shopping-Center, das Klimahaus und das SailCity-Hotel der Havenwelten. Der Neue Hafen wird vor allem als Liegeplatz für Traditionsschiffe und als Marina genutzt. Die Schleuse zum Neuen Hafen schafft den Zugang u.a. zur Marina und ermöglicht kleineren Schiffen eine direkte Verbindung zur Außenweser. Am Neuen Hafen befinden sich das Deutsche Auswandererhaus, mehrere Wohn- und Geschäftshäuser, die Lloyd-Marina und der Zoo am

Meer. Beide Häfen bilden gemeinsam das maritime Zentrum der Havenwelten. Die touristische und infrastrukturelle Entwicklung des Areals erfolgt durch die Bremerhavener Entwicklungsgesellschaft Alter/Neuer Hafen mbH & Co. KG (BEAN) sowie die Bremerhavener Gesellschaft für Investitionsförderung und Stadtentwicklung mbH (BIS).

##### Columbusinsel, Kreuzfahrtterminal CCCB

Einen wichtigen Beitrag zur wachsenden touristischen Attraktivität Bremerhavens leistet das Kreuzfahrtgeschäft. Dabei zählt das 2003 eingeweihte Kreuzfahrtterminal weltweit zu den modernsten und sichersten Passagierterminals. Bis zu vier Kreuzfahrtschiffe können an der insgesamt rund 1.000 Meter langen Kaje gleichzeitig abgefertigt werden. Großzügige Check-in- und Wartebereiche für rund 4.000 Passagiere, modernes Equipment für den Transport und die Verladung von Gepäck sowie witterungsunabhängige Passagierbrücken machen das Kreuzfahrtterminal zu einem touristischen Dienstleistungszentrum für Passagiere, Reedereien, Reiseveranstalter und Schiffsagenten. Ende 2021 wurde mit dem Neubau der Columbuskaje einschließlich der Aufstellung von drei neuen, technisch hochmodernen Passagierbrücken begonnen.

##### Alter Hafen, Neuer Hafen

Kajenlänge	3.280 m
Wassertiefe	bis 7,2 m
Gesamtfläche	300.000 m <sup>2</sup>

##### Columbusinsel, Kreuzfahrtterminal CCCB

Kajenlänge	500 m garantiert (1.000 m maximal)
Wassertiefe	9,3 m
Ausstattung	380 Parkplätze
Gesamtfläche	42.000m <sup>2</sup>

Fläche	3.000.000m <sup>2</sup>
Länge/Breite	3.500/1.000m
Gesamtzahl Liegeplätze	unbekannt

##### Fischereihafen I / Schauenster Fischereihafen

Kajenlänge	rd. 2.000 m
Gesamtfläche	300.00 0m <sup>2</sup>
Wassertiefe	bis 7,6 m

##### Sportboothäfen / Marinas

Gesamtzahl Liegeplätze	750
------------------------	-----

##### Fischereihafen I / Schauenster Fischereihafen

Aus alten Fabrikhallen und dem ehemaligen Fischbahnhof hat sich in den 1990er Jahren am Fischereihafen I das touristische Zentrum Schauenster Fischereihafen mit einer Kultur-, Kunst-, Restaurant- und Kneipenmeile entwickelt. An den Ufern des Fischereihafens I finden sich heute Liegeplätze für Forschungs- und Museumsschiffe. Die touristische und infrastrukturelle Entwicklung des Areals erfolgt durch die Fischereihafen-Betriebsgesellschaft mbH (FBG).

##### Sportboothäfen / Marinas

Als spürbar wachsendes touristisches Angebot hat sich in den letzten Jahren der Wassertourismus herauskristallisiert. In diesem Zusammenhang spielen attraktive und innenstadtnahe Liegemöglichkeiten für die Sportbootschifffahrt eine herausragende Rolle. In Bremerhaven finden sich Sportboothäfen bzw. Marinas im Neuen Hafen sowie im Fischereihafen – und dort im Hauptkanal, im Fischereihafen II sowie im Luneorthafen.

##### Europahafen, Weserbahnhof/Überseestadt

Fläche	3.000.000m <sup>2</sup>
Länge/Breite	3.500/1.000m

##### Sportboothäfen / Marinas

unbekannt

#### BREMEN

##### Europahafen, Weserbahnhof/Überseestadt

Das Gebiet der Bremer Überseestadt ist sechsmal so groß wie die historische Altstadt. Es misst rund 3 Millionen Quadratmeter und erstreckt sich über 3,5 Kilometer entlang der Weser zwischen Innenstadt und Getreideanlage. Hier wird seit 1998 ein großes Stadtentwicklungsprojekt realisiert. Die Umnutzung der alten Hafengebiete rechts der Weser hin zu einem modernen und pulsierenden Ortsteil in Innenstadtnähe schafft Raum für Gewerbe, Dienstleistung, Kultur, Freizeit und Wohnen. Moderne Architektur, beste Verkehrsanbindung und flexible Nutzungsmöglichkeiten sind die Basis für eine weitere positive Entwicklung der Bremer Überseestadt. Zuständig für die Entwicklung auf der Land- und Wasserseite, mit Ausnahme des Holz- und Fabrikenhafens, ist die Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa (SWAE). Mit der Geschäftsbesorgung ist die Wirtschaftsförderung Bremen GmbH (WFB) beauftragt. Bei der Entwicklung des an Hafengebiete angrenzenden Ortsteils wurde das „Bremer Modell“ entwickelt, mit dem Nutzungskonflikte zwischen Hafen- und Wohnungswirtschaft beigelegt werden konnten. An den zwei Binnenschiffsliegeplätzen am Weserbahnhof sind Landstromanschlüsse vorhanden.

##### Sportboothäfen / Marinas

Auch in Bremen finden sich in attraktiver Lage Liegemöglichkeiten für den wachsenden Wassertourismus. Die Sportboothäfen entlang der Weser und Lesum bieten Bootbesitzern eine Vielzahl an Marinas und Sportbootvereinen an Liegeplätzen. Der Museumshafen in Vegesack ist ein bedeutender Baustein für den örtlichen Tourismus in Bremen-Vegesack.