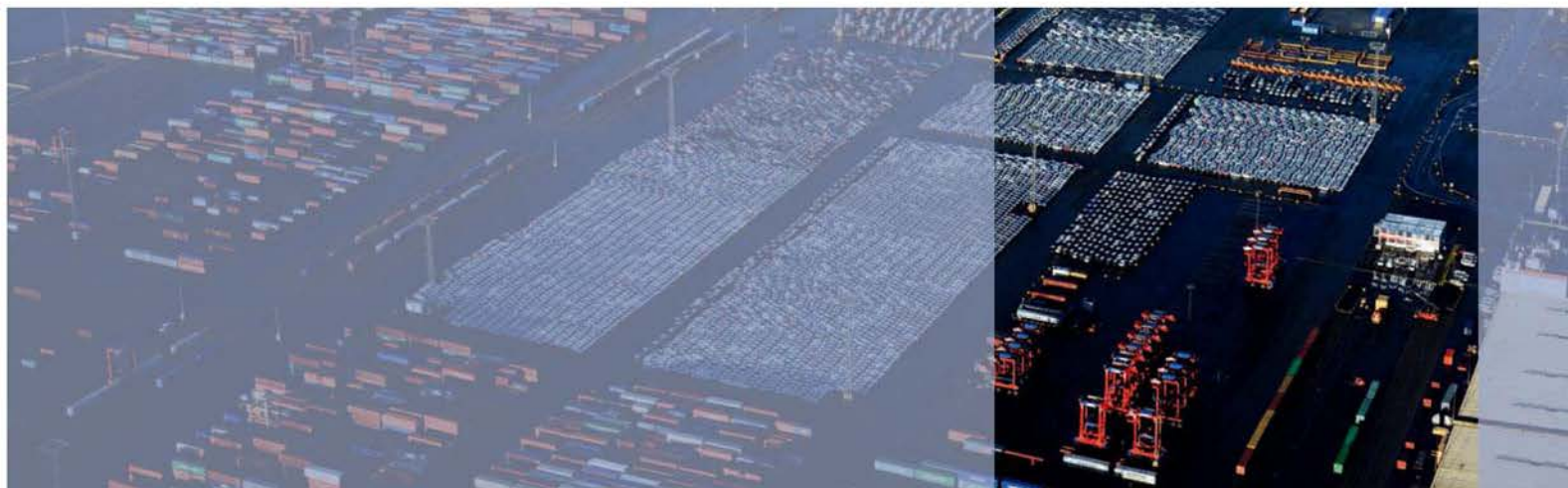




Fortschritt. Richtung. Zukunft.
Hafenkonzept 2020/25
Bremen/Bremerhaven



Der Senator für Wirtschaft,
Arbeit und Häfen

bremenports
:



Inhaltsverzeichnis

Vorwort	4
Zusammenfassung und Ausblick	6
1 Globale, nationale und regionale Entwicklungen	8
1.1 Globale Entwicklungen/Megatrends	9
1.2 Nationale und regionale Entwicklungen	11
1.2.1 Verkehrsprognosen	11
1.2.2 Offshore-Windenergie	12
2 Beschäftigungseffekte der bremischen Häfen	14
3 Die bremischen Häfen im Überblick	18
3.1 Zwei Häfen – eine Gruppe	19
3.2 Funktionale und regionale Gliederung	20
3.2.1 Umschlag, Produktion und Werften	20
3.2.2 Hafennahe Logistikzentren	33
3.2.3 Tourismus/Städtebauliche Entwicklung	38
4 Hafenbezogene Herausforderungen bis 2025	42
4.1 Hafenverkehre optimieren	45
4.2 Hafenbauprojekte realisieren	47
4.3 Effiziente und intelligente Nutzungsformen entwickeln	51
4.4 Loco-Quote/Wertschöpfung erhöhen, Marketing optimieren	55
4.5 Informations- und Kommunikationssysteme weiterentwickeln	57
5 Anbindung der Häfen	60
5.1 Bundes- und EU-Verkehrspolitik	61
5.2 Binnen- und Seeschifffahrt	63
5.3 Schienenverkehr	65
5.4 Straßenverkehr	68
5.5 Luftverkehr	72
6 Nachhaltigkeit, Klimawandel, Umweltschutz und der „ideale“ Hafen	74
6.1 Nachhaltigkeit	75
6.1.1 Ökonomie	78
6.1.2 Ökologie	79
6.1.3 Soziales	80
6.2 Klimawandel	82
6.3 Umweltschutz	84
6.3.1 Schiffsabfall	84
6.3.2 Schiffsabwasser	85
6.3.3 Umweltmonitoring	85
6.4 Der „ideale“ Hafen	86
7 Ordnungsrahmen, nautische Aufgaben, Gefahrenabwehr, Zoll	88
7.1 Organisation	89
7.2 Nautische Aufgaben	91
7.3 Port Security/Gefahrenabwehr	92
7.4 Zoll	94
8 Verkehrspolitik, Förderprogramme, Finanzierung, Kooperation norddeutsche Häfen	96
8.1 Europäische Verkehrspolitik	97
8.2 Förderprogramme und Finanzhilfen	97
8.3 Finanzierung der Häfen	99
8.4 Kooperation norddeutsche Häfen	99
9 Bremische Hafenentwicklung – von der Idee zum Projekt	104
Anhang	106
1 Häfen in Zahlen	107
2 Nutzungsformen	114
Impressum	122



Vorwort



Sie gehören zu den wichtigsten Aktivposten der Ökonomie im Land Bremen. Sie stärken die Wirtschaftskraft und das Steueraufkommen des Zwei-Städte-Staates. Und vor allem: Sie bieten vielen Tausend Menschen aus Bremen, Bremerhaven und Niedersachsen verlässliche Arbeit – unsere Zwillingshäfen sind ein Pfund, mit dem die Küste wuchern kann.

Doch die Konkurrenz schläft nicht. Die Herausforderungen müssen benannt und angenommen werden. Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen und die Hafengesellschaft bremenports haben deshalb ein Hafenkonzept erarbeitet, das den Blick auf den Zeitraum bis 2020/25 richtet.

Zum einen ist eine genaue Zustandsbeschreibung entstanden. Der Hafen wird ausführlich vorgestellt: seine Areale und Terminals, seine Leistungen als führendes Zentrum der Seegüterlogistik, seine volks- und regionalwirtschaftliche Bedeutung, seine Akteure, sein gesamtes Portfolio.

Zum anderen wird Handlungsbedarf definiert. Viel wurde bereits getan, doch viel bleibt weiterhin zu tun. Die To-do-Liste reicht von überfälligen Bundes- und Bahn-Investitionen in neue Verkehrswege im Hinterland der bremischen Häfen bis zum Bau des Bremerhavener Offshore-Terminals – eindeutig unser wichtigstes Hafenbauprojekt, an dem der Bremer Senat aus guten Gründen ohne Wenn und Aber festhält.

Unser Hafenleitbild orientiert sich nicht nur an Fragen von Infrastruktur und wirtschaftlicher Entwicklung. Neue Faktoren wie der vorausschauende Umgang mit den Ressourcen kommen hinzu. Der „ideale“ Hafen des Jahres 2025 darf nicht nur ein Hafen sein, der sein Wachstumspotenzial möglichst gut ausschöpft. Er muss auch – wesentlich stärker als heute – der ökologischen und sozialen Nachhaltigkeit verpflichtet sein.

In das Hafenkonzept sind viele Hinweise und Anregungen von außen eingeflossen. Damit sind wir unserem Anspruch gerecht geworden, einen öffentlichen Dialog über zentrale Themen einer nachhaltigen Hafenentwicklung auszulösen und externe Interessengruppen stärker einzubeziehen. Dieser Dialog soll fortgesetzt werden. Denn Hafenpolitik muss transparent sein – sie braucht Konsens für Planung und Projekte.

Martin Günthner

Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen
der Freien Hansestadt Bremen

Zusammenfassung und Ausblick



Häfen und Schifffahrt prägen die Entwicklung an der Weser schon seit Jahrhunderten. Der Aufstieg Bremens zur erfolg- und traditionsreichen Hanse- und Kaufmannsstadt wäre ohne sie nicht möglich gewesen. Heute zählen die bremischen Häfen zu den wichtigsten Universalhäfen Europas und bilden das Rückgrat einer maritimen Wirtschafts- und Logistiklandschaft, die die Ökonomie des kleinsten Bundeslandes prägt. Die große regional-wirtschaftliche Bedeutung der Häfen kommt darin zum Ausdruck, dass rund ein Fünftel der Beschäftigung, des Umsatzes und der Wertschöpfung Bremens auf die Häfen und die mit ihnen verknüpften Branchen entfallen.

Ziel bremischer Politik muss es daher sein, die ökonomische Schlüsselrolle der Häfen für das Land Bremen auch in den kommenden Jahren zu erhalten und auszubauen. Hierzu gilt es, im Rahmen einer konsequenten Investitions- und Instandhaltungsstrategie verschiedene, wichtige Projekte und Themenstellungen zu evaluieren und bedarfsgerecht umzusetzen. Der Identifizierung dieser Projekte und Themenstellungen soll das bremische Hafenkonzept 2020/25 dienen. Wesentliche Inhalte und Ziele des Konzeptes wurden im Zeitraum 2013/2014 in insgesamt drei Workshops erarbeitet. Um ein möglichst breites Meinungsbild einzuholen, waren u. a. Vertreter aus Politik, Wirtschaft, Unternehmen, Behörden und Verbänden eingeladen worden, sich aktiv an der Erarbeitung zu beteiligen. Hier die wichtigsten Herausforderungen, denen sich das Land Bremen in seiner Verantwortung für die Hafeninfrastruktur in den kommenden Jahren stellen muss:

Hafeneisenbahn und Straßenverkehre

Vor dem Hintergrund des prognostizierten Anstiegs des Seegüterumschlags und der hiermit einhergehenden Zunahme der Hafenbahnverkehre ist ein weiterer gezielter Ausbau der Hafeneisenbahninfrastruktur unumgänglich. Zum Zweck des Erhalts und des Ausbaus leistungsfähiger Straßenverbindungen in den Häfen ist beispielsweise eine gezielte Optimierung einzelner Knotenpunkte erforderlich.

Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)

Um die Ziele der nationalen Energiewende zu erreichen und logistische Prozesse der ortsansässigen Offshore-Windenergieanlagen-Produzenten zu optimieren, ist die Realisierung des Offshore-Terminals Bremerhaven (OTB) von herausragender Bedeutung.

Ersatz von Uferbauwerken

Weil sie ihre technische Lebensdauer erreicht haben und ihre weitere Nutzbarkeit gewährleistet sein muss, sind in den bremischen Häfen in den kommenden Jahren diverse Uferbauwerke zu ersetzen. Beispielhaft kann auf die 90 Jahre alte Columbuskaje in Bremerhaven verwiesen werden.



Nachhaltigkeit, Klimawandel und Umweltschutz

In der Auseinandersetzung mit den für die Häfen immer wichtigeren Themenstellungen Nachhaltigkeit, Klimawandel, Umweltschutz konnte die Vision eines „idealen“ Hafens entwickelt werden. Dieser zeichnet sich durch CO₂-Neutralität bzw. CO₂-Effizienz aus. Hinzu kommen Effizienz im technischen und organisatorischen Betrieb, transparente Informations- und Kommunikationsstrukturen, eine eigene „grüne“ Infrastruktur, Pro-Aktivität hinsichtlich Innovationen und nachhaltigem Wachstum sowie kontrollierte Ressourcenverbräuche. Auf dem Weg zum „idealen“ Hafen wird dem Energieträger Flüssigerdgas (LNG) besondere Bedeutung zukommen.

Hafenhinterlandanbindungen

Der Ausbau der Hafenhinterlandanbindungen liegt weit überwiegend in der Verantwortung des Bundes. Unabhängig davon stellt die konsequente Verfolgung dieser Projekte für das Bundesland Bremen ein existenzielles Thema dar. Für die Bewältigung des stetig steigenden Verkehrsaufkommens im Hafenhinterland sind Anpassungsmaßnahmen an Straßen, Schienen und Wasserstraßen unumgänglich. Gleichzeitig muss deutlich stärker als bisher darauf geachtet werden, dass die Verkehre möglichst leise, sauber und effizient abgewickelt werden und die Bevölkerung vor ihren negativen Auswirkungen geschützt wird.

Hafenkooperationen

Auch wenn die fünf norddeutschen Bundesländer ihre Hafenangelegenheiten grundsätzlich in Eigenregie erledigen, besteht eine Vielzahl von Kooperationsmöglichkeiten, die es zu verstetigen und auszubauen gilt. Als Beispiele können die Errichtung des JadeWeserPorts in Wilhelmshaven, ein konsequenter Erfahrungsaustausch auf den Gebieten der Hafenplanung, des Hafenbaus und der Hafenunterhaltung sowie die gemeinsame Vermarktung der Standorte unter der Dachmarke GERMAN PORTS genannt werden.

Als weitere Herausforderungen, die teilweise nur gemeinsam mit anderen Akteuren bewältigt werden können, sind herauszustellen:

- Entwicklung von effizienten und intelligenten Nutzungsformen,
- Erhöhung der Loco-Quote/Wertschöpfung Optimierung des Marketings und
- Weiterentwicklung von Informations- und Kommunikationssystemen.



Globale, nationale und regionale Entwicklungen



Globale Entwicklungen/Megatrends

Renommierte Beratungsgesellschaften und Institute¹ sagen bis zum Jahr 2030 diverse globale Entwicklungen bzw. Megatrends voraus, die Einfluss auf die Entwicklung der lokalen Hafen- und Logistikwirtschaft im Land Bremen haben können. Die Fachwelt geht davon aus, dass sich die ökonomischen Schwerpunkte nach Asien verschieben werden. Sämtliche Zukunftsszenarien sehen die USA, China und Indien als die drei künftig größten Volkswirtschaften der Welt. Die Experten prognostizieren weiterhin ein überproportional hohes Wachstum des seegebundenen Handels. Der intraregionale Warenfluss in Asien wird sich aufgrund der Verschiebungen innerhalb der Weltwirtschaft stark erhöhen.

Gleichzeitig beschleunigt der globale Bevölkerungsanstieg den Trend zu „Megacities“. In diesen Riesenstädten mit jeweils mehr als 10 Millionen Einwohnern werden bis 2025 etwa 10 Prozent der Weltbevölkerung leben. Die globale Logistik wird durch die Versorgung der Ballungsräume vor neue Herausforderungen gestellt. Aber nicht nur das Bevölkerungswachstum, sondern auch das Entstehen einer immer breiteren – und zunehmend kaufkräftigen – Mittelschicht in den Schwellenländern wird die weltweiten Logistikketten vor neue Herausforderungen stellen. Die Nachfrage nach Gebrauchsgütern, Luxusartikeln und Genussmitteln wird insbesondere in Asien tendenziell stark zunehmen. Gleichzeitig wird das veränderte Kaufverhalten zu einem noch stärkeren Warenaustausch zwischen Europa, Nordamerika und Asien führen.

Zudem wird bis zum Jahr 2030 eine Erhöhung des weltweiten Energiebedarfs um 40 Prozent erwartet. Die Nachfrage nach konventionellen Energieressourcen wie Öl, Gas und Kohle wird deutlich steigen – mit direkten Folgen für die Produktion und den Transport dieser Güter. Die Experten erwarten einen Anstieg des Ölpreises. Gleichzeitig wird die Nutzung alternativer Energien erheblich zunehmen.

Die Fachwelt geht davon aus, dass neue Schiffstypen mit immer größerer Ladungskapazität – sogenannte Megacarrier – gebaut werden, um das steigende Ladungsaufkommen möglichst energieeffizient bewältigen zu können. Die Organisatoren der Lieferkette werden die Energie- und Emissionskosten bei den logistischen Prozessen künftig verstärkt in Betracht ziehen müssen. Die Minimierung des Energieverbrauchs und der Gesamtkosten sowie die Geschwindigkeit des Transports werden dabei zu Hauptkriterien. Gleichzeitig werden steigende Preise für fossile Kraftstoffe den Anreiz erhöhen, die Entwicklung neuer Antriebssysteme und die Verwendung alternativer Kraftstoffe zu forcieren.

¹ Transportation & Logistics 2030, PricewaterhouseCoopers AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft/European Business School Supply chain Management Institut, Frankfurt am Main, 2009; Strategie 2030 – Maritime Wirtschaft und Transportlogistik, Berenberg Bank/HWWI Hamburgisches WeltWirtschaftsinstitut, Hamburg, 2006; Global Marine Trends 2030, Global Marine Fuel Trends, Lloyd's Register Group Limited et. al., London, 2013



Die alternativen Kraftstoffe bieten vielfältige Chancen, aber auch Herausforderungen für Häfen als zukünftige Standorte der Energieversorgung. Dem Handel mit verflüssigtem Erdgas (LNG) werden Wachstumsraten von jährlich bis zu 10 Prozent prognostiziert. Im Jahr 2040 soll bereits die Hälfte des gesamten Erdgashandels über LNG abgedeckt werden.

Einen weiteren Trend stellt die zunehmende kommerzielle Nutzung der Arktis und der arktischen Seewege dar. Der Rückgang der arktischen Eismassen bietet der Schifffahrt und der Rohstoffindustrie neue Möglichkeiten. Dies wird zu einer Veränderung von Transportwegen und Handelsströmen führen. Auf der Northern Sea Route, dem Seeweg von Asien nach Europa entlang der sibirischen Küste, hat der Schiffsverkehr bereits zugenommen (jährlich etwa 50 Schiffsbewegungen von LNG-Tankern und Eisenerzfrachtern). Die auf dieser Route transportierte Menge erreichte 2010 ein Volumen von 1,26 Millionen Tonnen. Es existieren bereits Studien für einen Containerhaupthafen auf den Orkney-Inseln. Dieser Hafen würde die geografischen Vorteile, die sich aus der Befahrung der nördlichen Seeroute ergeben, nutzen und die Transportnetze in der Nord- und Ostsee beeinflussen.

Die Arktis ist auch für die Öl- und Gasexploration von Interesse, insbesondere das Nordpolarmeer und die See zwischen Grönland und Norwegen. In der Arktis befinden sich 20 Prozent der weltweit bekannten Gasvorkommen und etwa 28 Prozent aller global vermuteten Reserven. Für die Suche und Förderung werden umfangreiche Hafeninfrastrukturen benötigt. Die bremischen Häfen sollten versuchen, diese Entwicklungen für sich zu nutzen und daraus neue Projektansätze zu generieren.

Auch wenn heute noch nicht immer detailscharf zu erkennen ist, welche Auswirkungen die dargestellten globalen Entwicklungen und Megatrends auf die Entwicklung der regionalen Hafen- und Logistikwirtschaft im Land Bremen haben können, ist unstrittig, dass sie diese mittel- und langfristig in entscheidendem Maße mit beeinflussen werden.



Nationale und regionale Entwicklungen

Verkehrsprognosen

Im Jahr 2015 wird mit dem neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) eine aktuelle Grundlage für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes bis zum Jahr 2030 vorliegen. Als Grundlage für die Erarbeitung des neuen BVWP dienen die seit Sommer 2014 vorliegende *Strukturdatenprognose 2030*², die *Seeverkehrsprognose 2030*³ und die *Verkehrsverflechtungsprognose 2030*⁴.

Die Gutachter kommen in der *Strukturdatenprognose 2030* zu dem Ergebnis, dass das Arbeitskräftepotenzial in Deutschland langfristig nicht ausreichen wird, um angesichts des aktuellen Reallohnlevels die Nachfrage der Unternehmen zu befriedigen. Der demografische Wandel wird dabei zunehmend zu einem Faktor, der das deutsche Wirtschaftswachstum begrenzt. Die nationale Wirtschaftsentwicklung wiederum ist wesentlicher Treiber der Gesamtverkehrsentwicklung. Es wird herausgestellt, dass das deutsche Bruttoinlandsprodukt im Prognosezeitraum 2010 bis 2030 jahresdurchschnittlich um ca. 1 Prozent steigen wird. Regional können deutlich abweichende Wachstumsraten auftreten.

In der *Seeverkehrsprognose 2030* wurden 36 deutsche und europäische Seehäfen mit deutschlandrelevantem (Hinterland-)Verkehr analysiert. Das analysierbare Umschlagsvolumen der 36 betrachteten Seehäfen wird im Zeitraum 2010 bis 2030 von 438 Millionen Tonnen auf 712 Millionen Tonnen zunehmen, ein Plus von 63 Prozent bzw. jährlich 2,5 Prozent. Der Wachstumstrend bei den über deutsche und europäische Häfen umgeschlagenen Gütern wird sich damit weiter fortsetzen – jedoch mit geringerer Dynamik im Vergleich zu früheren Prognosen.

Für Bremerhaven wird im Jahre 2030 ein Gesamtumschlag von knapp 88 Millionen Tonnen (jährlich +3,3 Prozent) vorhergesagt, für Bremen-Stadt 16 Millionen Tonnen (jährlich +1,0 Prozent). Bremerhaven liegt nach dieser Prognose deutlich über der Wachstumsrate aller deutschen Seehäfen (jährlich +2,8 Prozent) und der deutschen Nordseehäfen (jährlich +3,0 Prozent). Der Marktanteil Bremerhavens wird sich daher um 2 Prozent erhöhen, während Bremen als viertgrößter Hafen durch ein relativ schwaches Wachstum knapp 2 Prozent Marktanteil verlieren wird. Hamburg und Bremerhaven bleiben weiterhin die Wachstumstreiber im deutschen Containerumschlag. Als Umschlagsvolumen werden für 2030 in Bremerhaven 9,9 Millionen TEU prognostiziert, was im Vergleich zum Basisjahr 2010 einer Verdoppelung entspricht (+104 Prozent). Für den JadeWeserPort in Wilhelmshaven wird ein Umschlag von 3,4 Millionen TEU vorhergesagt.

² Strukturdatenprognose 2030, Verkehrsverflechtungsprognose 2030 sowie Netzzumlegung auf die Verkehrsträger, Erstellung einer regionalisierten Strukturdatenprognose (Los 1), Ifo Institut Niederlassung Dresden im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, Dezember 2012, Hamburg & Dresden

³ Seeverkehrsprognose 2030, Verkehrsverflechtungsprognose 2030 sowie Netzzumlegung auf die Verkehrsträger Los 2 (Seeverkehrsprognose), MWV, Uniconsult, Fraunhofer CML, IHS im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, 9. Mai 2014, Berlin

⁴ Verkehrsverflechtungsprognose 2030, Zusammenfassung der Ergebnisse, BVU Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH et. al., 11. Juni 2014, Freiburg



Das deutschlandrelevante Seehafenhinterlandaufkommen der 36 betrachteten Seehäfen beträgt im Jahr 2030 462 Millionen Tonnen – gegenüber 304 Millionen Tonnen im Jahr 2010 eine deutliche Steigerung. Das Hinterlandaufkommen der deutschen Häfen wird mit 218 Millionen Tonnen prognostiziert. Im Containerverkehr geht die Prognose für 2030 davon aus, dass sich das Hinterlandaufkommen Bremerhavens im Vergleich zu 2010 in etwa verdoppeln wird (+103 Prozent). Der Anteil der bremischen Häfen am deutschlandrelevanten Verkehrsaufkommen der Seehäfen wird für das Jahr 2010 mit 29 Millionen Tonnen angegeben, was einem Marktanteil von 10 Prozent entspricht. Hier wird bis 2030 mit 52 Millionen Tonnen (Marktanteil 11 Prozent) gerechnet. Die bremischen Häfen werden nach Hamburg und Rotterdam zum drittwichtigsten Hinterlandhafen für die Wirtschafts- und Exportnation Deutschland. Die Bedeutung des Seehafenhinterlandverkehrs der Mittelmeerhäfen für die Bundesrepublik wird dagegen sehr gering bleiben.

Wie die *Verkehrsverflechtungsprognose 2030* darstellt, wird in Deutschland das Gütertransportaufkommen um 18 Prozent steigen, die Gütertransportleistung um 38 Prozent. Sowohl im Schienen- als auch im Straßengüterverkehr wachsen die Transportleistungen deutlich stärker als das gesamte Transportaufkommen, da sich die Tendenz zu über längere Distanzen laufenden Transporten fortsetzen wird. Die gegenüber der Straße etwas günstigere Entwicklung bei der Eisenbahn und beim Binnenschiff ist auf die Entwicklung des kombinierten Verkehrs, einschließlich des Containerhinterlandverkehrs, zurückzuführen. Die Eisenbahn wird im Jahre 2030 ein Drittel des Transportaufkommens und fast die Hälfte der Transportleistung im kombinierten Verkehr erbringen.

Am stärksten wächst der Güterverkehr – bedingt durch den Seehafenumschlag – in den Bundesländern Hamburg und Bremen. Die mittlere jährliche Wachstumsrate im Zeitraum 2010 bis 2030 beträgt in den beiden Stadtstaaten 2 Prozent, während für das gesamte Bundesgebiet nur eine Zunahme von 0,6 Prozent prognostiziert wird. Der deutschlandrelevante Seehafenhinterlandverkehr wird bis 2030 auf 441 Millionen Tonnen⁵ ansteigen. Sein Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen wird von etwa 8 Prozent (2010) auf etwa 10 Prozent (2030) zulegen. Der Seehafenhinterlandverkehr wird also deutlich stärker wachsen als der sonstige Güterverkehr. Innerhalb des Seehafenhinterlandverkehrs wächst der Containerverkehr mit 80 Prozent fast doppelt so schnell wie der Verkehr mit den sonstigen Gütern (43 Prozent).

Offshore-Windenergie

Der seit Mitte der 1990er Jahre zunächst in europäischen, später auch in anderen Ländern erkennbare Trend zu einer Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien an der nationalen Stromversorgung hat durch die Nuklear-

⁵ Im Hinterlandverkehr der Fährhäfen wurden Bereinigungen vorgenommen, da Teile dieses Hinterlandverkehrs bereits im allgemeinen Straßenverkehr erfasst sind.

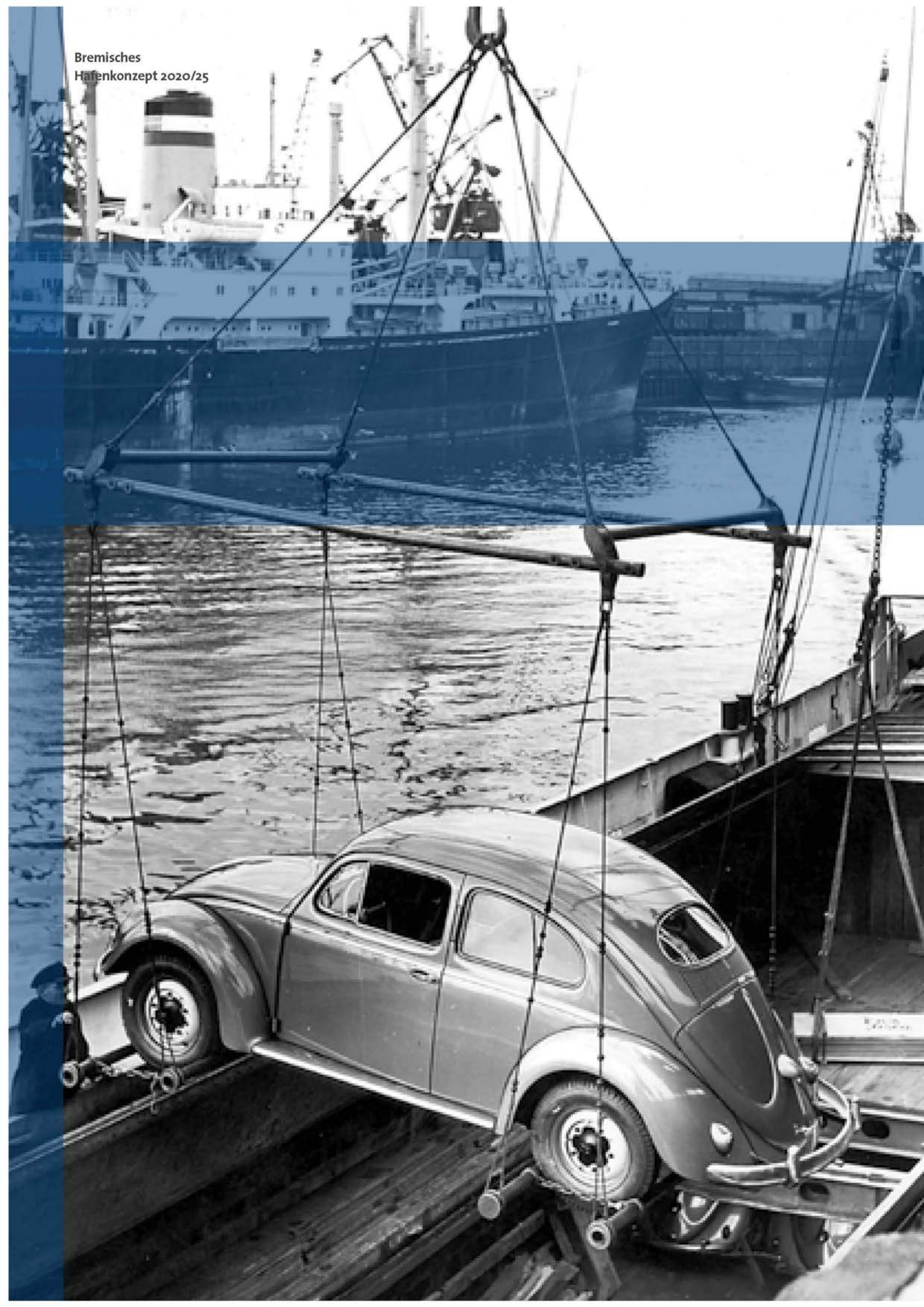


katastrophe von Fukushima im Jahr 2011 eine deutliche Beschleunigung erfahren. Hierbei spielt für Länder mit Meeresküsten der Ausbau der Offshore-Windenenergie eine zentrale Rolle. Waren im Jahr 2000 weltweit gerade einmal Offshore-Windenergie-Anlagen (OWEA) mit einer Leistung von 46 Megawatt installiert, speisten 2013 bereits OWEA mit einer installierten Leistung von 6 500 Megawatt ihren Strom ins Netz ein. Der Anteil der europäischen Länder hieran betrug 77 Prozent (5 000 MW), wobei auf Deutschland 8 Prozent (520 Megawatt) entfielen.

Die von der Bundesregierung beschlossene Energiewende wird Deutschlands Energieerzeugung grundlegend umgestalten. Durch einen Ausbau der erneuerbaren Energien sollen bis 2025 bis zu 45 Prozent und bis 2035 bis zu 60 Prozent des benötigten Stroms umweltfreundlich hergestellt werden. Ein Großteil des durch erneuerbare Energien erzeugten Stroms soll mit OWEA produziert werden. Das Erneuerbare-Energien-Gesetz 2014 (EEG 2014) stellt das wichtigste Ausbauinstrument dar. Es legt für alle Energieformen sogenannte Korridore fest. Die installierte Leistung der OWEA soll bis 2020 auf 6 500 Megawatt und bis 2030 auf 15 000 Megawatt wachsen, eine Steigerung gegenüber dem Jahr 2013 um den Faktor 12 (2020) bzw. 29 (2030). Die Offshore-Branche ist gleichzeitig ein wichtiger Arbeitgeber. Während heute deutschlandweit bereits rund 20 000 Beschäftigte in diesem Sektor tätig sind, könnte sich ihre Zahl bis 2020 um 50 Prozent auf dann 30 000 erhöhen. Voraussetzung dafür ist, dass weiter konsequent in die Offshore-Windenergie investiert wird. Aus Sicht der überwiegend mittelständisch geprägten Offshore-Branche sind hierfür in erster Linie verlässliche politische und rechtliche Rahmenbedingungen erforderlich.

Einen elementaren Baustein zum Erreichen des festgelegten nationalen Ausbauziels stellt die Realisierung von Infrastrukturanlagen für die Verladung von OWEA-Teilen in den norddeutschen Seehäfen dar. In den bremschen Häfen soll der geplante Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB) dazu einen substantiellen Beitrag leisten. Der Fortschreibung der Bedarfsanalyse für die Realisierung des OTB der PROGNO AG (2014)⁶ ist zu entnehmen, dass Bremerhaven weiterhin zu den führenden Industrie- und Hafenstandorten der deutschen und europäischen Offshore-Windindustrie zählt. Die Autoren arbeiteten heraus, dass der Ausbau der Offshore-Windenergie in Deutschland trotz zuletzt schwieriger rechtlicher Rahmenbedingungen weiter voranschreitet. Die neu formulierten Ausbauziele der Bundesregierung würden zwar die ursprünglich prognostizierten Errichtungsraten für die deutsche Nordsee senken, gleichzeitig zeige sich aber, dass andere Nordseeanrainerstaaten verstärkt auf den Ausbau der Offshore-Windindustrie setzen. Besonders der britische Markt berge in Reichweite Bremerhavens ein hohes Potenzial. Vor diesem Hintergrund bestätigt die PROGNO-Analyse, dass das für den OTB formulierte Umschlagsziel von jährlich 100 bis 160 OWEA realistisch und realisierbar ist.

⁶ Gutachterliche Stellungnahme Potenzialanalyse OTB unter Berücksichtigung der aktuellen wissenschaftlichen und politischen Diskussion, Prognos AG, März 2014, Bremen, unveröffentlicht



Beschäftigungseffekte der bremischen Häfen



Häfen und Schifffahrt prägen die Entwicklung an der Weser schon seit Jahrhunderten. Der Aufstieg Bremens zur erfolgreichen Hanse- und Kaufmannsstadt ist unmittelbar mit der maritimen Wirtschaft verbunden. Im Laufe der Zeit verlagerte sich das Zentrum des Umschlags mehrfach – zunächst von der Innenstadt nach Norden (Vegesack), dann zurück in neu angelegte, stadtbremische Hafenareale (Übersee- und Europahafen, Industriehafen, Neustädter Hafen) und schließlich in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts nach Bremerhaven. Die Hafenstadt an der Wesermündung war 1827 vom Bremer Bürgermeister Johann Smidt gegründet worden – eine Reaktion auf den versandenden Flusslauf und die immer größer werdenden Schiffe.

BEISPIEL: BREMISCHE LANDESVERFASSUNG

Gemäß Artikel 38 der Landesverfassung der Freien Hansestadt Bremen vom 21.10.1947 *hat die Wirtschaft dem Wohle des ganzen Volkes und der Befriedigung seines Bedarfs zu dienen. Die Wirtschaft der Freien Hansestadt Bremen ist ein Glied der einheitlichen deutschen Wirtschaft und hat in ihrem Rahmen die besondere Aufgabe, Seehandel, Seeschifffahrt und Seefischerei zu pflegen.*

Heute zählen die Häfen in Bremen und Bremerhaven zu den herausragenden Standorten maritimer Logistik in Deutschland und Europa. Die maritime Logistik ist eine boomende Wachstumsbranche, die traditionell einen Grundpfeiler der Volkswirtschaft im Land Bremen bildet. Außerordentliche öffentliche und private Investitionen haben die maritime Logistik in den vergangenen Jahrzehnten kontinuierlich weiterentwickelt und gefördert, so dass die bremischen Häfen heute innerhalb Deutschlands und Europas führende Positionen innehaben. Bremerhaven, der viertgrößte Container- und größte Automobilumschlagsplatz Europas, hat an dieser Entwicklung erheblichen Anteil.

Der Erfolg der bremischen Häfen sollte jedoch nicht ausschließlich an den erzielten Umschlagsmengen und den veröffentlichten Geschäftsergebnissen der ansässigen Hafen- und Logistikunternehmen gemessen werden. Die große Bedeutung der Häfen für den Bremer Wirtschaftsraum und ihre positiven Wirkungen auf den regionalen Arbeitsmarkt wurden zuletzt durch eine Untersuchung des ISL (2011)⁷ belegt.

⁷ Beschäftigungseffekte der Bremischen Häfen, Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik, ISL, Bremen, 2011



Laut ISL waren 2010 die Arbeitsplätze von rund 74 000 Beschäftigten direkt und indirekt von den bremischen Häfen abhängig. Bei etwa 57 000 Personen (77 Prozent) handelte es sich um eine direkte, bei etwa 17 000 Personen (23 Prozent) um eine indirekte Hafenabhängigkeit. Von den direkt hafenabhängig Beschäftigten entfielen rund 33 000 Personen (58 Prozent) auf den Kernbereich der Seeverkehrswirtschaft und rund 24 000 Personen (42 Prozent) auf die hafenbezogene Wirtschaft, d. h. auf im- und exportorientierte Industrieunternehmen sowie den Groß- und Einzelhandel.

Die herausragende regionalwirtschaftliche Bedeutung der hafenabhängigen Wirtschaft kommt darin zum Ausdruck, dass rund ein Fünftel der Beschäftigung, des Umsatzes und der Wertschöpfung im Land Bremen auf die Häfen und die hiermit verbundenen Branchen entfallen. Insgesamt entsprechen die rund 74 000 direkt und indirekt hafenabhängig Beschäftigten einem Anteil von 19 Prozent an der bremischen Gesamtbeschäftigung. Die hafenabhängig Beschäftigten erarbeiteten 2010 einen Umsatz von etwa 11,5 Milliarden Euro, was rund 22 Prozent des Gesamtumsatzes der bremischen Wirtschaft entsprach. Die Wertschöpfung der hafenabhängigen Wirtschaft belief sich 2010 auf rund 4,4 Milliarden Euro. Dies entsprach etwa 18 Prozent der gesamtwirtschaftlichen Bruttowertschöpfung des Landes Bremen von rund 25 Milliarden Euro.

Die direkt hafenabhängige Beschäftigung in der Kernbranche Seeverkehrswirtschaft ist im Zeitraum von 1996 bis 2010 um etwa 40 Prozent gewachsen. Im selben Zeitraum hat sich der Seegüterumschlag Bremens mehr als verdoppelt. Dieser Anstieg beruhte in erster Linie auf einem hohen Zuwachs im Stückgutbereich, der sich annähernd verdreifachte. Dabei fiel die Entwicklung beim containerisierten Stückgut und beim Umschlag von Automobilen besonders dynamisch aus. Das ISL geht davon aus, dass ein Drittel des gesamten Umschlagszuwachses direkte Arbeitsplatzwirkungen in der Seeverkehrswirtschaft generierte.

Bei der Ermittlung der Arbeitsplatzeffekte der hafenbezogenen Wirtschaft und der indirekt hafenabhängigen Beschäftigung hatte das ISL einen – im Vergleich zu vorangegangenen Studien – deutlich veränderten und vorsichtigeren Ansatz gewählt. Dies galt auch für die Ermittlung der Arbeitsplätze in der hafenbezogenen Industrie.



Im direkten Vergleich zwischen dem Hamburger Hafen und den bremischen Häfen erreichten die direkten und indirekten Beschäftigungseffekte – bezogen auf das jeweilige Umschlagsvolumen – eine vergleichbare Größenordnung. Der prozentuale Anteil der direkt hafenabhängig Beschäftigten fiel in Bremen höher aus als in Hamburg. Demgegenüber wurde für Hamburg ein höherer prozentualer Anteil von indirekten Beschäftigungseffekten ermittelt. Die prozentual höhere direkte Hafenabhängigkeit im Land Bremen ist auf die höhere Beschäftigungsintensität der bremischen Umschlagsstruktur zurückzuführen.

Wie groß die regionalwirtschaftliche Bedeutung der bremischen Häfen ist, zeigt der hohe Anteil der hafenabhängig Beschäftigten unter allen Erwerbstätigen. Während im Zwei-Städte-Staat fast jeder fünfte Arbeitsplatz von den Häfen abhing, war es in Hamburg nur jeder achte und in den niedersächsischen Hafenregionen sogar nur jede sechzehnte Stelle.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die direkte Beschäftigungswirkung der Häfen in Bremen und Bremerhaven – ebenso wie der Umschlag – in den vergangenen Jahren deutlich gestiegen ist.

Auch der im Herbst 2012 in Betrieb gegangene JadeWeserPort im niedersächsischen Wilhelmshaven wird in den nächsten Jahren spürbare regionalwirtschaftliche Effekte entfalten und neue Arbeitsplätze schaffen – eine Entwicklung, von der als Folge der regionalwirtschaftlichen Verflechtung auch das Bundesland Bremen profitieren wird. Die Arbeitsplatzeffekte werden sich aus dem Betrieb des Container-Terminals, aus Gewerbesiedlungen in der angrenzenden JadeWeserPort Logistics Zone sowie aus Drittbranchen ergeben, die mit der Containerlogistik verbundene Leistungen erbringen.

Es ist davon auszugehen, dass sich die Summe der mit dem Betrieb des JadeWeserPorts verbundenen Beschäftigungseffekte in einer vierstelligen Größenordnung bewegen wird. Allein das Personalkonzept des EUROGATE Container Terminals Wilhelmshaven sieht die Schaffung von rund 1000 Arbeitsplätzen vor.



Die bremischen Häfen im Überblick



Zwei Häfen – eine Gruppe

Die bremischen Häfen zählen zu den wichtigsten Universalhäfen Europas. An den Standorten Bremen und Bremerhaven arbeiten Terminals mit nahezu jeder Art von Ladung. Hierzu gehören Container und Autos, Stück- und Massengüter sowie Gefahrgüter und Projektladung, z. B. Windenergieanlagenteile.

Die Pfunde, mit denen das maritime Logistikzentrum Bremen/Bremerhaven im Umschlagssegment wuchern kann, sind vielfältig: unmittelbare Nähe zum seeschifftiefen Wasser, beste Übersee- und Hinterlandverbindungen, hohes logistisches Know-how, ausgeprägte kommunikations- und informationstechnologische Kompetenz, hervorragende Infrastruktur, hochqualifizierte und motivierte Fachkräfte sowie zahlreiche Forschungseinrichtungen, Fach- und Weiterbildungsangebote. Auch die kurzen Wege zwischen Politik, Verwaltung und maritimer Wirtschaft werden als Standortvorteil genannt. Garant für den Erfolg und charakteristisches Merkmal der Zwillingshäfen ist die ausgeprägte Arbeitsteilung.

In Bremerhaven werden riesige Containerschiffe und Auto-Carrier sowie Windkraftschiffe abgefertigt. Der Standort erzielt damit etwa 84 Prozent (2013) des Frachtaufkommens der gesamten Hafengruppe. An der Wesermündung werden seit einigen Jahren sämtliche Hafenfunktionen für die Offshore-Windenenergie-Industrie geboten. Mit dem Columbus Cruise Center Bremerhaven (CCCB) steht ein modernes und leistungsfähiges Kreuzfahrt-Terminal zur Verfügung. Andere Nutzungen – z. B. Lebensmittelverarbeitung, Forschung und Entwicklung, Wohnen, Freizeit und Tourismus – bieten unerschöpfliche zusätzliche Perspektiven für die bremischen Hafenareale.

Bremen-Stadt hingegen ist auf den Umschlag von konventionellem Stück- und Schwergut – darunter Projektladung, Stahl und Stahlerzeugnisse, Holz und Holzprodukte – sowie auf das Handling von Massengütern – z. B. Erze, Kohle und Getreide – spezialisiert. Auch hier beleben neue Nutzungen wie Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Tourismus in der Überseestadt alte, nicht mehr für Umschlag und Lagerhaltung genutzte Hafenareale.

Über ein leistungsfähiges Netzwerk aus unterschiedlichen Logistik-Dienstleistern bieten die bremischen Häfen zudem vielfältige Mehrwertdienstleistungen rund um die Hafenlogistik 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.

Funktionale und regionale Gliederung Umschlag, Produktion und Werften

Bremerhaven

STROMKAJE/CONTAINER- SOWIE OFFSHORE-TERMINAL

CONTAINER-TERMINAL

Kajenlänge: 4.920 m · Gesamtfläche: rund 3.000.000 m² (entspricht 400 Fußballfeldern)
gedeckte Lagerfläche: 30.000 m² · Kühlfläche: 8.000 m² · Wassertiefe: bis 15,0 m
Liegeplätze für Großcontainerschiffe: 14 · Jährliche Schiffsanläufe: 4.500

An der knapp fünf Kilometer langen Stromkaje schlägt das ökonomische Herz Bremerhavens. Der Container-Terminal zählt zu den größten zusammenhängenden Anlagen seiner Art, in Deutschland liegt der Standort seit Jahren unangefochten auf Rang 2 und in Europa auf Rang 4.

Im mittleren Teil des Container-Terminals betreibt die EUROGATE Container Terminal Bremerhaven GmbH (Eurogate) einen Multi-User-Terminal für eine Vielzahl von Reedereikunden und bietet alle Leistungen rund um den Container aus einer Hand an. Dazu zählen u. a. Containerdepot, Wartung und Reparatur, Anschlüsse für Kühl- und Tiefkühlcontainer, Containertransporte per Schiene, Straße und Wasserstraße sowie Logistikdienstleistungen für containerisierte Waren. Eurogate wurde 1999 als Gemeinschaftsunternehmen der BLG Logistics Group und des Hamburger Terminalbetreibers Eurokai gegründet. Das Unternehmen zählt heute zu den führenden Terminalbetreibern Europas.



Im Norden arbeitet das Gemeinschaftsunternehmen North Sea Terminal Bremerhaven GmbH & Co. (NTB). NTB fertigt dort überwiegend Schiffe der dänischen Maersk Line ab, die mit über 550 Einheiten die größte Containerreederei der Welt ist. Betreiberpartner in diesem Joint Venture sind Eurogate und APM Terminals, eine Schwestergesellschaft der Maersk Line im APM-Konzern.

Im Süden des Container-Terminals hat das Gemeinschaftsunternehmen MSC Gate Bremerhaven GmbH & Co. KG (MSC Gate) den Betrieb übernommen und bedient dort vorrangig die Schiffe der Mediterranean Shipping Company, der zweitgrößten Containerreederei der Welt. Betreiberpartner dieses Joint Ventures ist neben MSC wiederum Eurogate. Die beiden Joint Ventures korrespondieren mit dem Bestreben der Reedereien, sich weltweit Terminalkapazitäten zu sichern, um ihre global angelegten Fahrplan-Systeme zuverlässig einhalten zu können. Für den Container-Terminal Bremerhaven bedeutet das Engagement der beiden weltgrößten Reedereien eine sichere Auslastung der Kapazitäten.

Die seit Sommer 2013 eingesetzten Einheiten der Triple-E-Klasse von Maersk – die derzeit weltweit größten Containerschiffe – laufen regelmäßig den Bremerhavener Terminal an. Diese Giganten sind 400 Meter lang, 60 Meter breit und verfügen über eine Stellplatzkapazität von 18 000 TEU (Standardcontainer).

OFFSHORE-TERMINAL CT SÜD

Kajenlänge: 450 m (innerhalb des CT) Fläche: 250 000 m² (innerhalb des CT)

Wassertiefe: bis 14,6 m Liegeplätze für Offshore-Errichterschiffe: 2 Schwerlastplatte

Am Süden des Container-Terminals bietet Eurogate übergangsweise bis zur Realisierung des Offshore-Terminals Bremerhaven (OTB) zusätzlich zum Containerumschlag auch den Umschlag und die Lagerung von On- und Offshore-Windenergieanlagen an. Dafür stehen Liegeplätze an der Stromkaje und im Nordhafen zur Verfügung. Das „Auf-Jacken“ von Installationsschiffen an der Stromkaje ist möglich. Der Terminalabschnitt ist für die Lagerung und den Transport von Schwerlastkomponenten mit Gewichten von über 1 000 Tonnen geeignet, eine Schwerlastplatte erlaubt hohe punktuelle Lasten. Für den Umschlag werden speziell modifizierte Containerbrücken und mobile Großkräne eingesetzt. Der Transport erfolgt mit SPMTs⁸, Rolltrailern und sonstigem Spezialequipment.

⁸ Self-Propelled Modular Transporter sind fahrbare Plattformen mit eigenem Antrieb und mehreren Achs(lin)en. Sie ermöglichen den Transport von sehr großer und sperriger Ladung bzw. von Projektladung.



KAISERHAFEN II UND III, NORD- UND OSTHAFEN/AUTOMOBIL-, HIGH & HEAVY- SOWIE MULTIFUNKTIONSTERMINAL

AUTOMOBIL- UND HIGH & HEAVY-TERMINAL

Kajenlänge: 3 020 m Gesamtfläche: 240 000 m² Wassertiefe: bis 11 m
Stellplätze für Pkw: 90 500 Liegeplätze für Auto- bzw. Ro/Ro-Carrier: 12
Jährliche Schiffsanläufe: 1500

Die Hafenanlagen am Kaiserhafen II und III sowie am Nord- und Osthafen bilden das Zentrum des Automobil- und High & Heavy-Umschlags in den bremischen Häfen. In den vergangenen Jahren entwickelte sich Bremerhaven zu einer Automobil- und High & Heavy-Drehscheibe ersten Ranges. In Spitzenjahren werden über den Hafen an der Wesermündung 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 den Hafen überwiegend in Ganzzügen. Durch Produktionsverlagerungen in die USA werden jedes Jahr gleichzeitig 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 der Zielhafen ist, werden hier von den Übersee-Autoschiffen gelöscht und anschließend mit kleineren Feeder-Schiffen weitertransportiert.

Zum Auto-Terminal gehört weiterhin ein Autotechnikzentrum. Hier werden mehrere Hunderttausend Fahrzeuge im Jahr bearbeitet. Im Wesentlichen werden im Technikzentrum Auspack- und Reinigungsarbeiten, Vor-Auslieferungs-Inspektionen, Beseitigung von Transportschäden, technische Umrüstungen, Einbau von Zusatzausstattungen wie Sonnendächern, Navigationsgeräten und Klimaanlage sowie die Endfertigung von Sonderserien durchgeführt. 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, Mähdrescher 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. Es geht darum, Organisation, Steuerung und Kontrolle der gesamten Transportkette sowie alle dazugehörigen Dienstleistungen anzubieten. Die Qualität der gesamten Leistungskette ist zertifiziert.



MULTIFUNKTIONSTERMINAL ABC-HALBINSEL

Kajenlänge: 850 m (innerhalb des Autoterminals) Gesamtfläche: 100 000 m²
(innerhalb des Autoterminals) Wassertiefe: bis 10,5 m Liegeplätze für Auto- bzw.
Ro/Ro-Carrier oder Offshore-Errichterschiffe: 3 Stellplätze für Pkw oder Offshore-
Komponenten Schwerlastplatte

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 rund 100 000 Quadratmeter Fläche zur Verfügung. Ergänzt wird das Serviceangebot durch Leistungen wie Verpackungsplanung, Montageassistent, Qualitätssicherung und Containerhandling. Zur Fläche auf dem Gelände des BLG AutoTerminals Bremerhaven zählen drei Schiffsliegeplätze. Vor der Schwerlastplatte können sich Errichterschiffe „auf-jacken“.

VERBINDUNGSHAFEN, COLUMBUSKAJE/FRUCHT- UND PROJEKTGÜTERTERMINALS, TANKLAGER

FRUCHT- UND PROJEKTGÜTERTERMINALS

Kajenlänge: 1 200 m Gesamtfläche: 150 000 m² (davon überdacht: rund 47 000 m²)
Wassertiefe: bis 11,3 m Kühlhäuser: 2 (25 000+28 000 m²) Palettenstellplätze für
Klimalagerung: 20 000 Anschlüsse für Kühlcontainer: 90 Schiffsliegeplätze: 5
Jährliche Schiffsanläufe: 150

Etwa ein Fünftel aller in Deutschland verzehrten Bananen aus Übersee werden über Bremerhaven importiert. Hierfür stehen am Verbindungshafen und an der Columbuskaje zwei spezielle Frucht-Terminals zur Verfügung. Dort werden jährlich mehr als 220 000 Tonnen temperaturgeführte Güter umgeschlagen. Als Ort mit einer der größten Kühllhauskapazitäten Europas ist Bremerhaven für dieses Umschlagssegment bestens ausgestattet und fertigt sowohl moderne Kühlschiffe als auch per Kühlcontainer ankommende Früchte ab. 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 fachmännischen Umschlag und die klimageführte Lagerung bis hin zu Qualitätskontrollen, Zollabfertigung und termingerechter Belieferung des Groß- und Einzelhandels. Dafür stehen an den beiden Terminals mit insgesamt 1 200 Metern Kajenlänge, entsprechend fünf Schiffsliegeplätzen, rund 150 000 Quadratmeter Fläche bereit. Das Basisgeschäft bildet der



Umschlag von Bananen aus Süd- und Mittelamerika. Eine Vielzahl an Dienstleistungen rund um General Cargo, Projektladungen, Schwer- und Trockengut sowie Container runden das Leistungsspektrum von Heuer Logistics in Bremerhaven ab. Im Trocken- und Schwergutbereich werden jährlich rund 150 000 Tonnen u. a. mit Projektladung, Holz oder Stahl abgewickelt. Aufgrund der guten trimodalen Anbindung der Terminals können die Liefer- und Ladeverkehre auch per Bahn erfolgen. Insgesamt werden jährlich rund 150 Schiffe betreut und rund 10 000 Transporte organisiert.

TANKLAGER

Kajenlänge: 225 m Fläche: 21 000 m² Wassertiefe: 11,0 m Tanks: 14
Gesamtlagerkapazität: 100 000 m³

Bereits seit 1928 existiert auf der Columbusinsel im Überseehafen ein Tanklager. In den 1960er Jahren wurde die Anlage, die heute von der Bomin Tanklager Bremerhaven GmbH & Co. KG betrieben wird, auf ihre heutige Größe ausgebaut. Das Tanklager besteht aktuell aus 14 Tanks mit einem Fassungsvermögen von knapp 100 000 Kubikmetern. Auf dem Areal werden fünf Grundsorten von Mineralölprodukten gelagert und mit einer Mischanlage gemischt. Das Unternehmen Bomin betreibt Tank- und Entsorgungsschiffe. Seit 2009 ist eine Aufbereitungsanlage für Bilgen- und Slop-Öle in Betrieb. Die entstehenden Stoffe können dem Wirtschaftskreislauf wieder zur Verfügung gestellt werden. Seit 2011 gewinnt LNG, d. h. verflüssigtes Erdgas, als umweltfreundlicher Brennstoff für Schiffe zunehmend an Bedeutung. Vor diesem Hintergrund wird derzeit im Rahmen eines Joint Ventures zwischen den Unternehmen Bomin und Linde eine Erweiterung des Tanklagers um ein LNG-Auslieferungslager geplant. Experten erwarten, dass im Jahr 2015 in Nordwesteuropa etwa 70 Schiffe mit LNG betrieben werden. Laut einer Studie wird das Bedarfspotenzial für das Jahr 2020 bereits auf rund 4 Millionen Tonnen LNG geschätzt.

KAISERHAFEN I UND III, VERBINDUNGSHAFEN/WERFTEN

LLOYD WERFT BREMERHAVEN AG

Kajenlänge: 1400 m Fläche: 260 000 m² Wassertiefe: bis 12,5 m

Seit mehr als 100 Jahren befindet sich die Lloyd-Werft Bremerhaven AG im Überseehafen auf der Landzunge zwischen dem Kaiserhafen III und Verbindungshafen. Die Werft, die ursprünglich aus dem Norddeutschen



Lloyd (NDL) hervorging, stellt heute ein leistungsfähiges Schiffbauunternehmen dar und beschäftigt rund 350 Mitarbeiter. Infolge der Kooperation mit German Dry Docks sind insgesamt permanent zwischen 800 und 1200 Personen auf dem Gelände tätig. Kernkompetenzen sind die Reparatur und der Umbau von Kreuzfahrtschiffen, RoRo-Frachtern, Passagier- und Fährschiffen, Containerfrachtern, Öl-, Gas-, Chemie- und Produktentankern, Kühl- und Dockschiffen, Hubinseln, Kran-, Forschungs- und Spezialschiffen für den Offshore-Einsatz sowie die Ölbohrtechnik. Das Unternehmen bietet zwei Trocken-, zwei Schwimmdocks, die von der German Dry Docks betrieben werden, ein weit gefächertes Angebot von Kaje- und Schwimmkränen, moderne Werkstätten und leistungsfähige Kaje. Damit können Schiffe von bis zu 110 000 Bruttoregistertonnen (BRT), 330 Metern Länge und 11,50 Metern Tiefgang gedockt werden.

Die durch den Neubau der Kaiserschleuse verbesserte seewärtige Anbindung der Automobil- und Offshore-Terminals schafft gleichzeitig die Voraussetzung zur langfristigen Weiterentwicklung des Werftstandortes Bremerhaven. In diesem Zusammenhang ist die Lloyd-Werft bestrebt, neue Geschäftsfelder für die Reparatur und den Umbau größerer Schiffseinheiten zu akquirieren und hat dazu die Planung für die Anschaffung eines neuen Großdocks aufgenommen. Hierdurch werden auch auf Seiten des Landes Bremen weitere Infrastrukturplanungen und Investitionen angestoßen, die einen erheblichen Beitrag zum Erhalt und zur Stärkung der Wettbewerbs- und Zukunftsfähigkeit des Werftstandortes leisten können.

MOTORENWERKE BREMERHAVEN AG

Kajenlänge: 1000 m Fläche: 97000 m² Wassertiefe: bis 10,5 m

Die MWB Motorenwerke Bremerhaven AG bietet seit mehr als 50 Jahren Serviceleistungen für Schiffs- und Stationärmotoren aller Typen und Bauarten, Blockheizkraftwerke, Stromerzeugungsaggregate sowie Abgasreinigungs- und kraftstoffsparende Systeme für Schiffe. Rund 200 Mitarbeiter sorgen am Standort Bremerhaven für zukunftssichere Lösungen. 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.



GERMAN DRY DOCKS GMBH & CO. KG

Kajenlänge: 1600 m Fläche: 357 000 m² Wassertiefe: bis 12,5 m
Docks (4 Schwimm- und 2 Trockendocks)⁹: 6

Die Division Schiffstechnik der MWB Motorenwerke Bremerhaven AG und die Rickmers Lloyd Dockbetrieb GmbH & Co. KG haben sich Anfang 2013 zur German Dry Docks GmbH & Co. KG zusammengeschlossen. Die Betriebsstätte mit Pieranlagen, Kranen und insgesamt sechs Docks, davon vier Schwimm- und zwei Trockendocks, liegt im Kaiserhafen. Die German Dry Docks bietet High-End-Technologie sowie eine hohe Markt- und Kundenorientierung. Im Kerngeschäft konzentriert sich das Unternehmen auf Schiffsreparaturen, Schiffsumbauten, Reparaturen von Haupt- und Hilfsantrieben sowie von Komponenten des Schiffsbetriebes im 24-Stunden-Service.

FISCHEREIHAFEN II, HAFENKANAL, HANDELSHAFEN, SCHLEUSENHAFEN, LUNEORT-
UND LABRADORHAFEN/OFFSHORE-WINDENERGIEANLAGEN, BAUSTOFFE, WERFTEN

Gesamtkajenlänge: 5000 m Gesamtfläche: 4 700 000 m² Unternehmen: 400
Beschäftigte: 9 000 Wassertiefe: bis 8,1 m Tiefkühlkapazitäten: 500 000 m³

Einst als größter europäischer Fischereihafen bekannt, findet sich heute auf dem Areal im Süden Bremerhavens ein breit gefächelter Branchenmix, von blauer Biotechnologie über Offshore-Windenergie, Spedition und Logistik bis hin zur Lebensmittelindustrie und Fischverarbeitung. Das insgesamt rund 4 700 000 Quadratmeter große multifunktionale Areal Fischereihafen, in dem rund 400 Unternehmen mit 9 000 Beschäftigten tätig sind, ist eines der größten Gewerbegebiete im Land Bremen. Seine Wurzeln aus der Fischwirtschaft sind nach wie vor auf vielfältige Weise zu erkennen.

Zahlreiche Mittelständler verarbeiten hier neben anderen Produkten Frischfisch und Meeresfrüchte. Führende Großunternehmen wie Frozen Fish International GmbH, Deutsche See GmbH und FroSTA AG sind hier ebenso ansässig wie die Verwaltung der NORDSEE GmbH. Daneben haben sich auch Unternehmen der Logistikbranche angesiedelt, darunter Verpackungs- und Lagereibetriebe sowie auf Kühltransporte spezialisierte Speditionen. Der Fischereihafen, in dem die gesamte Wertschöpfungskette der Fischwirtschaft vertreten ist, zählt damit zu den bedeutendsten Standorten für Fischverarbeitung in Deutschland.

⁹ Alle Angaben: Lloyd-Werft Bremerhaven AG + MWB Motorenwerke Bremerhaven AG



In diesem heterogen strukturierten Gewerbegebiet sind die Akteure 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.

Auch der aufstrebenden Offshore-Windenergie-Industrie bietet der Fischereihafen mit seinen wassernahen Flächen optimale Bedingungen für die Verschiffung der großen und schweren Anlagenelemente. Teile der Kajen im Labradorhafen hat das Land Bremen bereits schwerlasttauglich ausgebaut, Flächen wurden aufgesandet und Gleisanlagen umgebaut. Anfang der 2010er Jahre weihte das Fraunhofer-Institut für Windenergie und Energiesystemtechnik (IWES) am Fischereihafen einen zweiten Teststand für Rotorblätter bis zu 90 Metern Länge ein.

Für den wasserseitigen Umschlag gewährleistet die Fischereihafen-Doppelschleuse den Zugang zu den tidefreien Becken des Fischereihafens. Im Labradorhafen (Schwerlastkajen für Offshore-Windenergieanlagenelemente) und Luneorthafen (Baustoffe) sowie im Handelshafen mit Hafenkanal (Massen- und Stückgut) findet heute wasserseitiger Umschlag statt. Obgleich die Umschlagsmengen nicht mit jenen im nördlich gelegenen Überseehafen vergleichbar sind, weisen sie eine große Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Bremerhaven auf. Viele der hier angesiedelten Unternehmen benötigen die logistische Anbindung an das seeschifftiefe Wasser, um die lokal produzierten Waren umschlagen zu können. Auch für die Forschungs- und Entwicklungsmeile im nördlichen Fischereihafen ist die Wasseranbindung von großer Bedeutung, da hier eine städtebauliche Re-Attraktivierung unter Einbeziehung der Kajen erfolgt.

Im Fischereihafen II finden sich heute Liegeplätze für Industrie- und Serviceunternehmen, Reparatur- und Dockbetriebe sowie eine große Marina für die Sport- und Freizeitschifffahrt. Die größten OWEA-Unternehmen im Fischereihafen sind AREVA Wind GmbH, Senvion SE und Weserwind GmbH Offshore Construction Georgsmarienhütte. Die Georg Grube GmbH nutzt den Luneorthafen für den Umschlag von Baustoffen. Im Handelshafen bzw. im Hafenkanal schlägt die HVG Service GmbH Massen- und Stückgüter um bzw. lagert sie. Die BREDO – Bremerhavener Dock GmbH mit ihren vier Schwimmdocks und einer eigenen Reparaturpier hat sich auf Verlängerungen, Umbauten, Umrüstungen, Instandhaltung und Reparaturen von Schiffen spezialisiert.



Bremen-Nord

FARGE/KRAFTWERK, VEGESACK/AUTOMOBILTERMINAL, OFFSHORE-WINDENERGIE, WERFT

KRAFTWERK FARGE

Kajenlänge: 300 m Fläche: 150 000 m² Wassertiefe: 8,7 m

Das bereits 1924 in Betrieb genommene Kraftwerk in Farge wird seit 1969 mit Steinkohle betrieben. Das Kraftwerk gehört heute zur GDF SUEZ Energie Deutschland AG und verfügt über einen Block mit 350 Megawatt Leistung zur Stromversorgung von rund 2,2 Millionen Menschen. Mit einem aktuellen Wirkungsgrad von 42,5 Prozent zählt das Kraftwerk zu den effizientesten Steinkohlekraftwerken in Europa. Ein Großteil der Steinkohle erreicht das Kraftwerk seit Frühjahr 2013 auf der Schiene, Transporte per Binnenschiffe aus Nordenham zur Gewährleistung der Versorgungssicherheit werden jedoch ergänzend durchgeführt.

AUTOMOBILTERMINAL VEGESACK

Kajenlänge: 330 m Fläche: 150 000 m² Wassertiefe: 8,1 m

Das Unternehmen WERNER EGERLAND Automobillogistik GmbH & Co. KG mit Sitz in Osnabrück existiert seit 60 Jahren und hat sich auf die Neu- und Gebrauchtfahrzeuglogistik sowie technische Dienstleistungen rund um das Automobil spezialisiert. Zu den größten Kunden zählen neben den Automobilherstellern und dem -handel auch die Vermiet- und Leasinggesellschaften. An elf Standorten im In- und Ausland werden jährlich 1,3 Millionen Fahrzeuge umgeschlagen. Auf dem Gelände der früheren Vulkan Werft in Vegesack bietet die EGERLAND Car Terminal GmbH & Co. KG komplette Terminal-, Transport- und technische Servicedienstleistungen rund um die Im- und Exportfahrzeuglogistik an. Die Kajenanlage kann von großen Autotransportschiffen angelaufen werden.

OFFSHORE-WINDENERGIE VEGESACK

Kajenlänge: 690 m Fläche: 140 000 m² Wassertiefe: 8,0 m

Die 1993 gegründete AMBAU GmbH stellt Stahlrohrtürme und Stahlfundamente für Windenergieanlagen her. Durch permanente Innovationen und Investitionen in die Fertigungstechnik und Kapazitätserweiterung



eroberte sich das Unternehmen eine führende Position als Lieferant für Energiekonzerne, Anlagenhersteller und Generalunternehmer. AMBAU bietet Produktlösungen für den On- und Offshore-Bereich aus einer Hand an: Gründungsstrukturen, Stahlrohrtürme, Einbauten, Sekundärstahl und Service. Zur Unternehmensgruppe mit insgesamt 850 Mitarbeitern zählen die AMBAU Personalservice GmbH und die AMBAU Windservice GmbH. Über die Kajenanlage an der Weser werden u. a. Turmsegmente für Offshore-Anlagen verschifft.

WERFT VEGESACK

Schwerpunkt: militärische Schnellboote und zivile Großyachten

Gesamtkajenlänge¹⁰: 1625 m **Gesamtfläche¹⁰:** 600 000 m² **Wassertiefe:** bis 8 m

Das Schiffbauunternehmen Fr. Lürssen Werft GmbH & Co. KG mit dem Hauptwerftstandort in Vegesack stellt einen wichtigen Teil der hafenaffinen, bremischen Wirtschaft dar. Die Arbeitsschwerpunkte der Werft lagen im Zeitraum 1875 bis 1945 auf Fischerei- und Fährschiffen, Sportbooten, Marineschiffen, Küstenwach- und Rettungsbooten. Nach dem zweiten Weltkrieg wurden vor allem Fischkutter, Handelsschiffe, Seenotkreuzer, Schnellboote und Marineschiffe gebaut. Das Unternehmen ist heute vor allem durch den Bau militärischer Schnellboote und ziviler Großyachten bekannt. Die Firmengruppe ist an insgesamt acht Standorten in Norddeutschland, allein vier davon im Norden Bremens, vertreten. Heute wird das Unternehmen in vierter Generation geführt und beschäftigt insgesamt rund 1400 Mitarbeiter.

Bremen

INDUSTRIEHAFEN, KAP-HORN-HAFEN, WERFTHAFEN, MITTELSBÜRENER HAFEN

Gesamtkajenlänge: 6250 m **Gesamtfläche:** rund 3 900 000 m² **Wassertiefe:** bis 11,0 m
(Osterort/Mittelsbürener Hafen und Industriehafen nach Anpassung)

Die sieben Hafenbecken des Industriehafens liegen rechts der Weser und sind über die Oslebshauser Schleuse mit dem Fluss verbunden. Die Grenze zur Weser bildet die schmale Kap-Horn-Halbinsel. Im Industriehafen arbeiten mehr als 50 Unternehmen auf einer Fläche von rund 3 900 000 Quadratmetern. Das Areal bietet rund 2400 direkte und rund 600 indirekte Arbeitsplätze und an den Kajen werden nahezu alle Arten von Seegütern

¹⁰ Angaben summiert für die Standorte Vegesack, Lemwerder, Aumund und Berne



geladen und gelöscht. Hierzu zählen Baustoffe, Holz und Mineralöl, Stahl und Stahlerzeugnisse, Container, Projektladung sowie Fahrzeug- und Anlagenteile. Mit einem geschätzten Jahresumsatz von 2,5 Milliarden Euro tragen die hafenaffinen Unternehmen hinter der Oslebshauser Schleuse erheblich zur Leistungsfähigkeit des Bundeslandes Bremen bei. 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 dabei 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 Eigentumssituation nieder. Etwa drei Viertel der Land- und ein kleiner Teil der Wasserflächen gehören privaten Eigentümern. Die restlichen Flächen stehen im Eigentum Bremens und sind zum größten Teil privaten Unternehmen zur Erbpacht oder Miete überlassen.

Der Industriehafen wird jährlich von rund 1 600 See- und 3 600 Binnenschiffen angelaufen. Für die Binnenschifffahrt ist das Areal gleichzeitig der bedeutendste Umschlagsplatz in den bremischen Häfen: Rund 30 Prozent aller per Binnenschiff an- und abtransportierten Güter werden hier umgeschlagen. Damit der Industriehafen auch künftig ein wichtiges Zentrum des hanseatischen Hafen- und Logistikgewerbes bleibt, hat bremenports bereits 2006 einen ambitionierten Masterplan erarbeitet. Er zeigt nicht nur Wachstumschancen und Optimierungspotenziale auf, sondern schlägt auch konkrete Maßnahmen zur weiteren Belebung des Wirtschaftszentrums vor. Dazu zählen bauliche Veränderungen ebenso wie die Stärkung von Dienstleistungsangeboten, der Ausbau kombinierter Verkehre oder die Bündelung von Marketingaktivitäten. Eine wichtige Hafeninfrastrukturmaßnahme stellt in diesem Zusammenhang die Vertiefung des Industriehafens um einen Meter (2010 bis 2015) dar.

Außerhalb der Schleusenhäfen liegt der Werfthafen der ehemaligen AG Weser. Auf diesem Areal entstand mit der Waterfront Bremen 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.



NEUSTÄDTER HAFEN

Kajenlänge: 2400 m **Fläche:** 1 060 000 m² (davon 260 000 m² Hallen)
Wassertiefe: bis 11,0 m **Schiffsliegeplätze:** 10–14

Von den Neustädter Häfen auf der linken Weserseite, die in den 1960er bis 1970er Jahren in Betrieb genommen wurden, sind nur das Becken II, der Lankenauer Hafen und das Wendebecken Neustadt verwirklicht worden. Auf dem rund 1 060 000 Quadratmeter großen Hafensareal wurden zunächst hauptsächlich Container umgeschlagen.

Die von der BLG Cargo Logistics GmbH betriebenen Terminals am Neustädter Hafen sind heute auf den konventionellen Stückgutumschlag spezialisiert: Projektladung, Industrieanlagen, Stahlprodukte und Röhren sowie Forstprodukte wie z. B. Papier, Pappe, Zellulose, Sperr- und Schnitthölzer werden hier 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 und damit die Optimierung der Vorläufe. Entscheidend für den Erfolg des Neustädter Hafens ist die Möglichkeit, alle Eigenschaften eines Universalhafens an einem Terminal-Komplex 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.

HOLZ- UND FABRIKENHAFEN, GETREIDEHAFEN

Gesamtkajenlänge: 3330 m **Gesamtfläche:** 870 000 m² **Wassertiefe:** bis 11,0 m

Der Holz- und Fabrikenhafen sowie der Getreidehafen sind Teil des Entwicklungsvorhabens Überseestadt. Die Rohstoffe Getreide, Kaffee, Kakao, Fischmehl, die im Bremer Holz- und Fabrikenhafen 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 ausgezeichneter Standort für Produktionsbetriebe, Unternehmen der regenerativen Energien und Dienstleistungsfirmen.



So erbringt etwa das Unternehmen J. MÜLLER Weser GmbH & Co. KG im Holz- und Fabrikenhafen 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 100 000 Tonnen hochwertiger 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 BREMER ROLANDMÜHLE Erling GmbH & Co. KG seit über 100 Jahren zu den führenden Produzenten von Getreidemahlerzeugnissen in Europa. 360 000 Tonnen Weizen und Roggen verarbeitet das Bremer Familienunternehmen jedes Jahr. Auch speziell auf Kundenwünsche zugeschnittene Mehle sowie weitere Mahlprodukte werden hergestellt. Weiterhin werden beispielsweise an den beiden Terminals der Hansakai Umschlagbetriebe GmbH & Co. KG Massen- und Stückgut, wie Kaffee, Wald- und Forstprodukte sowie Schwer- und Schüttgut geladen und gelöscht. Das Unternehmen bietet zudem vielfältige Logistikdienstleistungen, unter anderem die Lagerung und Reparatur von Leercontainern für Reedereien.

Im traditionsreichen Getreidehafen ist z. B. das Unternehmen D. Wandel GmbH & Co. KG ansässig, dessen Schwerpunkt in Umschlag, Lagerung und Gesunderhaltung von Schütt- oder Massengütern aller Art, wie Getreide, Saaten, Futtermittel und Rohkaffee, liegt. Die monumentale Getreideanlage ist weit über die Hafengrenzen hinaus sichtbar und die Getreidelager haben ein Fassungsvermögen von 135 000 Tonnen.

BINNENSCHIFFSLIEGEPLÄTZE TIEFER, AM DEICH UND OSTERDEICH

Gesamtuferlänge: 1200m Gesamtwasserfläche: 33 000 m² Wassertiefe: bis 3,0m
Binnenschiffsliegeplätze an Zugangsbrücken, Dalben und Pontons: 9

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



Die Bedeutung der Binnenschifffahrt für die bremischen Häfen wird oftmals unterschätzt. So ist beispielsweise wenig bekannt, dass Bremen und Bremerhaven neben ihrer Funktion als zweitgrößter deutscher Seehafen gleichzeitig Deutschlands siebtgrößter Binnenhafenstandort sind.

Die von Binnenschiffen genutzten Liegeplätze Am Deich und Osterdeich wurden 2013 umgebaut und auf die künftigen Bedarfe größerer Schiffseinheiten ausgerichtet. Außerdem wurden sie mit Strom- und Wasseranschlüssen versehen. Seit 2014 stehen in beiden Bereichen jeweils drei flexibel nutzbare Binnenschiffsliegeplätze einschließlich Landstrom- und Wasserversorgung zur Verfügung. Im Bereich der Binnenschiffsliegeplätze Am Deich befindet sich eine Umschlagstelle des Unternehmens Beck & Co (InBev).

HEMELINGER HAFEN

Gesamtkajenlänge: 2600 m **Gesamtfläche:** 735 000 m² **Wassertiefe:** 3,5 m

Oberhalb des Weserwehrs wurde ab 1968 als Reaktion auf den wachsenden Binnenschiffsverkehr der Weserhafen Hemelingen errichtet. Die Anlagen an der Mittelweser unterliegen nicht dem Tideeinfluss. In den drei Hafenbecken Aller-, Werra- und Fuldahafen werden hauptsächlich Schüttgüter wie Sand und Kies umgeschlagen. Stahl und Metalle sowie Schrott und recyclebare Güter, diverse Baustoffe und Kohle für das nahegelegene Kraftwerk Bremen-Hastedt kommen hinzu. An den Terminals stromauf des Weserwehres werden heute rund 20 Prozent des gesamten landbremischen Binnenschiffsumschlages abgewickelt.

Hafennahe Logistikzentren

Rund um Transport und Logistik weist die Wirtschaft im kleinsten Bundesland eine breit gefächerte Branchenumischung 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. Insgesamt stehen im Land Bremen rund 13 000 000 Quadratmeter Gewerbeflächen für logistische Dienstleistungen zur Verfügung. Damit ist Raum für weitere notwendige Erschließungen und Ansiedlungen vorhanden.



Bremerhaven

Die wichtigsten hafennahen Logistikzentren in Bremerhaven finden sich direkt angrenzend an den Überseehafen und den Fischereihafen.

LOGINPORT/ÜBERSEEHAFEN

Gesamtfläche: 3 000 000 m²

Branchen: Logistik, Transport, Produktion, hafennahes Gewerbe

Der rund 3 000 000 Quadratmeter große LoginPort umfasst die Gewerbe- und Industriegebiete Carl-Schurz-Gelände, Speckenbüttel und Weddewarden Ost. Es befindet sich im Norden der Stadt unmittelbar angrenzend an den Überseehafen, in direkter Nähe zum Container- und Auto-Terminal. Seine größten Vorzüge sind seine Anbindung an die nur fünf Kilometer entfernte Autobahn BAB A27 und an die Gleise der Hafenbahn. Die vorhandenen Branchen sind Logistik, Transport und hafennahes Gewerbe. Hier sind bereits namhafte Unternehmen, z.B. die Schnellecke Group, die Comet Feuerwerk GmbH und die Benthien Gruppe, sesshaft. Die Flächen werden von der BIS Bremerhavener Gesellschaft für Investitionsförderung und Stadtentwicklung mbH vermarktet.

BOHMSIEL, RIEDEMANNSTRASSE, NÖRDLICHER UND SÜDLICHER FISCHEREIHAFEN, LUNEORT, LUNEPLATE/FISCHEREIHAFEN

Gesamtfläche: 3 800 000 m²

Branchen: Großmärkte, Produktion, maritimer Handel und Zulieferer;
Offshore-Windenergieanlagebau, Fisch- und Lebensmittelverarbeitung

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 (Anschlussstellen in Nesse und Wulsdorf), B71n aus. Darüber hinaus ist es über den Wesertunnel an das Weser-Ems-Gebiet angebunden.



Das rund 120 000 Quadratmeter große Gewerbegebiet Riedemannstraße befindet sich zwischen dem Handelshafen (Fischereihafen) und der Stadtmitte. Die lokal vorhandenen Branchen sind Schiffstechnik, Schiffsausrüstung, Isoliertechnik, Anlagenbau aus Stahl und Aluminium sowie Offshore-Windenergieanlagenbau. Das Gewerbegebiet Nördlicher Fischereihafen ist rund 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 seeschifftiefen Wasser des Labradorhafens (Fischereihafen). Ein Gleisanschluss ist vorhanden. Die vorhandenen Branchen sind Lebensmittelverarbeitung, Stahlbau sowie Offshore-Windenergieanlagenbau.

Das Industriegebiet Luneort ist rund 800 000 Quadratmeter groß, wird von der Offshore-Windenergieindustrie genutzt und ist für den Bau von Großanlagen geeignet. Im Labradorhafen wurden auf der West- und Ostseite des Hafens Kafenabschnitte schwerlastfähig ausgebaut.

Das rund 1 600 000 Quadratmeter große Industriegebiet Luneplate wird für den Bau von Großanlagen aufgesandet, wobei der Schwerpunkt auf die Energiewirtschaft gelegt wird. Das Gebiet zeichnet sich durch seine direkte Anbindung sowohl an den Fischereihafen als auch an die BAB A27 und darüber hinaus an den Wesertunnel aus. Die vorhandenen Branchen sind Großanlagenbau, Offshore-Windenergieanlagenbau, Schwerlastgüter, Produktion und Zulieferer. Durch die Realisierung des Offshore-Terminals Bremerhaven (OTB) wird ein direkter Weserzugang am seeschifftiefen Wasser eingerichtet, was die Attraktivität des Industriegebietes weiter erhöht. Zusätzlich stehen auf dem Areal des zwischenzeitlich geschlossenen Regionalflughafens Luneort weitere 900 000 Quadratmeter unmittelbar an den OTB angrenzend als Gewerbe- und Entwicklungsflächen für die Hafenerweiterung im Süden des Fischereihafens zur Verfügung.



Bremen

GÜTERVERKEHRZENTRUM (GVZ)

Gesamtfläche: 4 750 000 m² (davon 1 300 000 m² Hallen) **Unternehmen:** 150
Beschäftigte: rund 8 000 **Branchen:** Transport-, Speditions-/Logistikwirtschaft,
Produktion, Großhandel

Das Güterverkehrszentrum Bremen (GVZ) besticht durch zahlreiche besondere Merkmale. Zum einen liegt es ideal im Schnittpunkt der Häfen Bremerhaven, Wilhelmshaven und Hamburg, zum anderen verfügt es über umfangreiche Flächen und ist darüber hinaus trimodal angebunden. Darüber hinaus profitieren ansässige Unternehmen von der Nähe zum Bremer Flughafen. 1985 schlossen sich sechs Bremer Logistikunternehmen in einem bundesweiten Pilotprojekt zusammen. Ihr Ziel war es, den Verkehrsträger Schiene verstärkt für den Güterverkehr zu nutzen. Anfangs kontrovers diskutiert, hat sich das GVZ Bremen mittlerweile zum erfolgreichsten Projekt seiner Art in Deutschland entwickelt. Mit 150 Unternehmen und 8000 Fachkräften ist das GVZ einer der wichtigsten Gewerbestandorte der Region.

Im Rahmen einer europaweiten GVZ-Vergleichsstudie belegte das GVZ unter über 70 untersuchten Standorten den zweiten, in Deutschland sogar den ersten Platz. Den großen Wettbewerbsvorsprung garantieren neben den umfangreichen Flächenoptionen für Unternehmen in den Bereichen Logistik, Transport, Umschlag, Lagerung und Dienstleistung nicht zuletzt die ausgeprägte Verkehrsinfrastruktur mit KLV-Terminal und der extrem hohe Vernetzungsgrad. Mit einer Gesamtfläche von rund 4 750 000 Quadratmetern, davon rund 1 300 000 Quadratmeter Hallenfläche für Logistik, Produktion und Großhandel, bietet das GVZ Bremen der Transport- und Speditionswirtschaft attraktive Flächen mit einem hohen Synergie-Potenzial. Das Nutzungskonzept richtet sich darüber hinaus speziell an logistikintensive Produktions- und Großhandelsunternehmen aus dem Bereich der Nahrungs- und Genussmittelindustrie. Herzstück des GVZ Bremen ist die Roland-Umschlaganlage für kombinierten Ladungsverkehr (KLV). Sie verbindet Straße, Schiene und Wasserweg. Außerdem wird die Anlage vom nahen Bremer Airport hervorragend ergänzt. Die Potenziale zu dem in unmittelbarer Nähe liegenden Neustädter Hafen sind bislang nicht optimal genutzt und daher für die Gesamtentwicklung des GVZ zu intensivieren. Hierbei ist insbesondere die Ausweitung der Umschlagsaktivitäten im Neustädter Hafen über das Stückgutsegment hinaus zu prüfen. Ergänzend sollten die Möglichkeiten für den Einsatz von Spezialfahrzeugen im Gesamtareal („Innovationszone Güterverkehr“) untersucht werden.



HOCHREGALLAGER BREMEN

Gesamtfläche: 230 000 m² Lagerkapazität: 200 000 Hochregal-Palettenstellplätze
Lagerfläche überdacht: 90 000 m² Branchen: Nonfood-Logistik

Die drei jeweils 42 Meter hohen, 146 Meter langen und 70 Meter breiten Blöcke des Hochregallagers überragen alle umliegenden Gebäude am GVZ Bremen. Hier betreibt die BLG Handelslogistik einen der modernsten und größten Logistik-Komplexe Europas exklusiv für die Nonfood-Logistik des Kunden Tchibo. Für die Übernahme des Onlinegeschäfts hat das Unternehmen den bestehenden Logistik-Komplex im laufenden Betrieb für rund 50 Millionen Euro erweitert sowie um zusätzliche Betriebsteile und Funktionen ergänzt. Auf einer Gesamtfläche von nun 230 000 Quadratmetern befinden sich drei förder technisch verbundene Hochregallagerblöcke mit insgesamt 200 000 Palettenstellplätzen, drei Multifunktionshallen mit einer Fläche von insgesamt 30 000 Quadratmetern sowie eine Flachhalle mit einer Fläche von 60 000 Quadratmetern. Die Versorgung des Lagerstandortes kann durch den direkten Zugang zum Neustädter Hafen zum großen Teil umweltgerecht über Binnenschiff und Bahn erfolgen.

Auch der Wareneingang erfolgt nach Möglichkeit per Bahn oder im kombinierten Verkehr. Im automatisierten Wareneingang für lose Ware können täglich über 50 000 Kartons von vollautomatischen Palettierern bearbeitet, anschließend automatisch gewickelt und über Elektrohängebahnen und Regalbediengeräte in die Hochregallagerblöcke eingelagert werden. Alle Prozesse werden über ein modernes Lagerverwaltungssystem abgebildet. Das liefert den Kunden und dem Unternehmen jederzeit eine umfassende Informationskette über sämtliche Warenbewegungen.

LOGISTIKZENTRUM FÜR DIE AUTOMOBILINDUSTRIE

Gesamtfläche: 250 000 m² (davon 110 000 m² überdacht) Branche: Autoteilelogistik

Das große Logistik Centrum (LC) der BLG am GVZ Bremen ist mit umfassenden Dienstleistungen für die Automobilindustrie befasst. Fahrzeugteile und Komponenten von Herstellern und rund 300 Zulieferern erreichen das Logistikzentrum per Bahn oder Lkw. Dort werden sie kontrolliert und artikelspezifisch eingelagert. Alle Teile sind für Montagelinien deutscher Hersteller in Übersee bestimmt. Nach Maßgabe der Produktionsstätten werden in Bremen die benötigten Teilesortimente zusammengestellt, in Container verpackt und in die jeweiligen Bestimmungsländer verschifft. Hauptziele sind Südafrika, Nord- und Südamerika sowie einige Länder in Asien.



In Bremen übernimmt der Logistiker aber auch Vormontagen von Baukomponenten, konserviert Rohbauteile und sorgt für die sachgerechte Aushärtung geklebter Karosserieteile. Das Prinzip der Montage in Übersee nutzen Automobilhersteller, um hohe Importzölle für Fertigfahrzeuge zu umgehen oder nationale Vorschriften in den Empfangsländern zur lokalen Wertschöpfung zu erfüllen. Die Montage wird der Nachfrage entsprechend gesteuert. Die logistischen Leistungspakete umfassen die Steuerung und Kontrolle aller Waren- und Datenströme. Komplett wird die Kette von der Beschaffung über Transporte bis hin zu wertsteigernden Leistungen abgedeckt. Dieses Prinzip wird permanent weiterentwickelt.

Dabei konfrontieren die Hersteller ihre Logistiker mit steigenden Anforderungen. Wird heute ein Auto noch aus mehreren Tausend Einzelteilen montiert, so werden es künftig wohl nur noch einige Hundert Komponenten sein, weil die Montage so wesentlich effizienter ist. Vormontagen und Komponentenfertigung liegen dann noch stärker bei Zulieferern und Logistikern. Mit der Auslagerung erreichen die Hersteller Produktivitäts- und Qualitätssteigerungen bei gleichzeitiger Kostensenkung. Sie können flexibler agieren. Eigene Logistik-Investitionen erübrigen sich, Lieferengpässe werden vermieden und Fixkosten in variable Kosten umgewandelt. Die Auslagerung der Logistik bewirkt eine Verschlinkung der Geschäftsvorgänge.

Tourismus/Städtebauliche Entwicklung

Bremerhaven

ALTER HAFEN, NEUER HAFEN

Kajenlänge: 3 280 m Gesamtfläche: 300 000 m² Wassertiefe: bis 7,2 m

Der Alte Hafen (1830) und der Neue Hafen (1852) sind die ältesten Häfen Bremerhavens. Beide waren bzw. sind über Schleusen und Vorhäfen an die Weser angebunden, wurden mehrfach erweitert und wieder verkleinert und unterlagen den unterschiedlichsten Nutzungen. Der Alte Hafen wird seit 1966 als Museumshafen genutzt und stellt damit die Keimzelle der touristischen Nutzung in zentraler Innenstadtlage Bremerhavens dar. In beiden Hafenarealen findet heute kein Umschlag mehr statt. Stattdessen dominieren touristische Nutzungen. Auf der Landseite am Alten Hafen finden sich heute das Deutsche Schiffahrtsmuseum, das Columbus-Center (Wohnen und Einkaufen) sowie das Einkaufszentrum Mediterraneo, 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 wurde 2005 durch ein neues Bauwerk ersetzt, um den Zugang zur neu errichteten Marina zu ermöglichen und somit eine Verbindung zwischen der touristischen Nutzung und der städtebaulichen Entwicklung am Ost- und Westufer des Neuen Hafens herzustellen. Auf der Landseite des Neuen Hafens finden sich heute 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

Kajenlänge: 500 m garantiert (1000 m max.) **Fläche:** 42 000 m²
Wassertiefe: 9,3 m **Ausstattung:** 380 Parkplätze, Bahnanschluss

Einen wichtigen Beitrag zur wachsenden touristischen Attraktivität Bremerhavens leistet das Kreuzfahrtgeschäft. Dabei zählt das Columbus Cruise Center Bremerhaven (CCCB) weltweit zu den modernsten und sichersten Passagier-Terminals. Bis zu vier Kreuzfahrtschiffe können an der insgesamt rund 1000 Meter langen Kaje gleichzeitig abgefertigt werden – unter Einhaltung höchster Sicherheits- und Qualitätsstandards. Großzügige Check-in- und Wartebereiche für rund 4000 Passagiere, modernes Equipment für den Transport und die Verladung von Gepäck sowie witterungsunabhängige Passagierbrücken machen das CCCB zu einem touristischen Dienstleistungszentrum für Passagiere, Reedereien, Reiseveranstalter und Schiffsagenten. Nach einem aufwändigen Umbau des vier Jahrzehnte alten Columbusbahnhofs wurde das neue Terminal 2003 eingeweiht. An der Columbuskaje starten und enden Kreuzfahrten nach Skandinavien, in die Nord- und Ostsee sowie ins Mittelmeer. Die Vermarktung des CCCB erfolgt durch die Columbus Cruise Center Bremerhaven GmbH.



FISCHEREIHAFEN I/SCHAUFENSTER FISCHEREIHAFEN

Kajenlänge: rund 2000 m Fläche: 300 000 m² Wassertiefe: bis 7,6 m

Südlich der Geestemündung gründete das Königreich Hannover Mitte der 1840er Jahre den Hafenort Geestemünde. Aus Erweiterungsgründen wurde in den 1890er Jahren der Fischereihafen I erbaut. Den Betrieb übernahm die damalige Fischereihafen Betriebsgenossenschaft. Aus alten Fabrikhallen und dem ehemaligen Fischbahnhof hat sich in den 1990er Jahren am Fischereihafen I das touristische Zentrum Schaufenster Fischereihafen mit einer vielfältigen 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

Gesamtzahl Liegeplätze: 750

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.



Bremen

EUROPAHAFEN, WESERBAHNHOF/ÜBERSEESTADT

Gesamtfläche: 3 000 000 m² Länge/Breite: 3,5/1 km Unternehmen: 660 Investitionen:
öffentlich 350 Mio. EUR, privat 1 000 Mio. EUR Beschäftigte (bis 2025): 17 000

Das Gebiet ist sechsmal so groß wie die historische Altstadt Bremens. Es misst rund 3 000 000 Quadratmeter und erstreckt sich über 3,5 Kilometer entlang der Weser zwischen Innenstadt und Getreideanlage. Hier entsteht im Zeitraum 1998 – 2025 die Bremer Überseestadt, eines der ehrgeizigsten Stadtentwicklungsprojekte in Deutschland. Die Umnutzung der alten Hafenreviere rechts der Weser hin zu einem modernen und pulsierenden Ortsteil im Herzen Bremens schafft gleichermaßen Raum für Gewerbe, Dienstleistung, Kultur, Freizeit und Wohnen. Mit rund 350 Millionen Euro öffentlicher Investitionen und 2 Milliarden Euro privater Investitionen setzt das Projekt auch monetäre Maßstäbe. Schon heute nutzen mehr als 660 Unternehmen mit etwa 11 500 Beschäftigten die attraktive Lage am Wasser und das besondere Flair des neuen Ortsteils. Moderne Architektur, beste Verkehrsanbindung und flexible Nutzungsmöglichkeiten sind die Basis für eine weitere positive Entwicklung der Bremer Überseestadt. Bis 2025 sollen in der Überseestadt 17 000 Menschen ihren Arbeitsplatz finden und deutlich über 1000 Wohnungen entstehen. Zuständig für die Entwicklung auf der Land- und Wasserseite, ohne Holz- und Fabrikenhafen, ist die Wirtschaftsförderung Bremen GmbH (WFB).

SPORTBOOTHÄFEN/MARINAS

Gesamtzahl Liegeplätze: unbekannt

Auch in Bremen finden sich in attraktiver Lage Liegemöglichkeiten für den wachsenden Wassertourismus. Die Sportboothäfen in Hasenbüren, im Europahafen, im Hohentorshafen, an der Schlachte, am Weserstadion sowie in Hemelingen bieten eine große Anzahl von Liegemöglichkeiten.



Hafenbezogene Herausforderungen bis 2025



Die Güterverkehrsträger Binnen- und Seeschiff, Bahn und Lkw sind auf den permanenten Erhalt und Ausbau leistungsfähiger und zeitgemäßer¹¹ See- und Binnenhäfen angewiesen. Die föderale Struktur der Bundesrepublik Deutschland bringt es mit sich, dass die Zuständigkeit für Ausbau, Betrieb und Unterhaltung der großen deutschen See- und Binnenhäfen bei den Bundesländern bzw. bei Kommunen und Städten liegt. Dies gilt auch für die bremischen Häfen.

In den vergangenen Jahren hat Bremens Landesregierung gewaltige Investitionen in den Ausbau der wasserseitigen Infrastruktur in den Häfen und dabei vor allem in Bremerhaven getätigt. Beispielhaft seien hier die Errichtung des Container-Terminals 4 (CT 4) sowie der Neubau der Kaiserschleuse genannt. Beide Vorhaben stellen unzweifelhaft wichtige Voraussetzungen dar, damit Bremen in Zukunft vom Wachstum der Weltwirtschaft und des Seehandels vor allem in den beiden Segmenten Container- und Automobilumschlag profitieren kann.

Die Realisierung von wasserseitigen Infrastrukturmaßnahmen und der anforderungsgerechte Erhalt des über Jahrzehnte aufgebauten Infrastrukturvermögens bilden jedoch nur einen Teil der Herausforderungen, denen sich Bremen in Zukunft mit Blick auf die Bereitstellung leistungsfähiger und attraktiver See- und Binnenhäfen stellen muss.

Die wichtigsten hafenbezogenen Herausforderungen der kommenden Jahre wurden im Rahmen eines Workshops zu den *Zukunftschancen und Perspektiven der bremischen Häfen* identifiziert und sind nachstehend zunächst zusammenfassend dargestellt und dann ausführlicher beschrieben. Herausforderungen, die nicht unmittelbar die Hafenareale sondern das Hinterland bzw. nachhaltige Themenstellungen betreffen, werden in den Abschnitten *Anbindung der Häfen* und *Nachhaltigkeit* behandelt.

¹¹ z.B. nachhaltig, CO₂-arm und LNG-bereit



Herausforderung	Thema	Spezifizierung	Stichworte und Beispiele
Infrastruktur	Land	Hafenverkehre optimieren	Straße: Knotenpunkt <i>Senator-Borsscheller-Straße</i> /Am Nordhafen ausbauen, Schiene: Bahnhöfe/Vorstellgruppen Kaiserhafen, Imsumer Deich und Speckenbüttel ausbauen, Binnenschiff: Infrastruktur und Abfertigung optimieren
	Wasser	Hafenbauprojekte realisieren	Realisierung Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB), Vertiefung Industriehafen, Ersatz Columbuskaje, Hochwasserschutzmaßnahmen, schwimmende Einheiten erneuern
Flächen		(Neue) effiziente und intelligente Nutzungsformen entwickeln	Begrenzte Umschlags- und Lagerflächenverfügbarkeit auflösen, Hafenaffinität erhöhen, Flächenoptimierung Kap-Horn-Halbinsel, Hafen – Wohnen – Arbeiten – Tourismus entwickeln
Akquisition, Kundenbindung, Marketing		Loco-Quote/Wertschöpfung erhöhen, Marketing optimieren	(Neue) OWEA- sowie Großanlagen-Unternehmen akquirieren, (neuen) Schwergut- und Rohstoffumschlag sowie Kontraktlogistik (z.B. Hochregallager) akquirieren/ausbauen, Wertgeschäft erhalten/ausbauen, Marketing optimieren
Informations- und Kommunikationssysteme		Bündelung, Installation und Weiterentwicklung Informations- und Kommunikationssysteme	Informationssysteme zwischen Unternehmen, Port-Service-Center, Hafen 4.0 ¹² , Verkehrsinformationen und -lenkung

Abb. 1 Hafenbezogene Herausforderungen bis 2025 (ohne Hinterland und ohne Nachhaltigkeit), bremenports

¹² Der Begriff Hafen 4.0 ist aus dem Begriff Industrie 4.0 abgeleitet. Bei Industrie 4.0 handelt es sich um ein Zukunftsprojekt in der Hightech-Strategie der deutschen Bundesregierung, mit dem die Informatisierung der klassischen Industrien, wie z.B. der Produktionstechnik, vorangetrieben werden soll. Das Ziel ist die intelligente Fabrik (Smart Factory), die sich durch Wandlungsfähigkeit, Ressourceneffizienz und Ergonomie sowie die Integration von Kunden und Geschäftspartnern in Geschäfts- und Wertschöpfungsprozesse auszeichnet. Technologische Grundlage sind Cyber-physische Systeme und das Internet der Dinge.



Hafenverkehre optimieren

Straße

Leistungsfähige Straßen sind eine wichtige Voraussetzung für eine attraktive Infrastruktur in den bremischen Häfen. Deshalb kommt ihrem Erhalt und Ausbau eine zentrale Bedeutung zu. Folgende Projekte sind dabei von besonderer Bedeutung:

Bereits heute gibt es Konflikte zwischen Straßen- und Schienenverkehren im Bereich des Knotenpunktes *Senator-Borttscheller-Straße/Am Nordhafen* in Bremerhaven. Durch die künftig erwarteten Verkehrszunahmen ist eine erhebliche Zuspitzung der Situation zu erwarten. Ohne einen Ausbau werden längere Schrankenschließzeiten und damit längere Wartezeiten für Lkw entstehen.

Die einzige lokal realisierbare Möglichkeit stellt eine vollständige Entflechtung der Verkehrsströme durch Errichtung einer höhenungleichen Kreuzung dar. In diesem Zusammenhang ist auch zu untersuchen, inwieweit Lkw-Verkehre über das Bremerhavener Gewerbegebiet LogInPort sowie über ein Pre-Gate¹³ an der *Wurster Straße* effektiver angebunden werden können.

Zunehmende Lkw-Verkehre verursachen wegen ihrer zolltechnischen Behandlung bei der Ausfahrt aus dem Bremerhavener Überseehafen zudem zeitweise Staus an den Zolltoren. Deshalb ist die Situation insbesondere am Zolltor Weddewarden kontinuierlich zu beobachten. Gegebenenfalls müssen straßenbauliche Maßnahmen vorgenommen werden.

Zwischen dem Güterverkehrszentrum in Bremen (GVZ) und dem am Neustädter Hafen gelegenen konventionellen Stückgut-Terminal befindet sich heute ein Hochwasserpolder. Um das GVZ besser mit dem Terminal am Neustädter Hafen zu verbinden und die wasserseitige Anbindung des GVZ zu optimieren, ist eine zusätzliche Straßenverbindung unmittelbar südlich des Polders vorgesehen.

Um die Hafenareale in Bremen und Bremerhaven zu erreichen, sind Beschäftigte, Kunden und Dienstleister heute überwiegend auf das Auto angewiesen. Um die Erreichbarkeit des Hafens mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) spürbar zu verbessern, sind mit den Hafen- und Nahverkehrsunternehmen neue Verkehrskonzepte zu entwickeln.

¹³Ein Pre-Gate kann für Lkw-Verkehre unterschiedliche Funktionen, wie z.B. die eines Zolltores, die einer Container-Scanning und -Screening-Anlage oder die eines Puffers in Form zusätzlicher Lkw-Parkplätze inkl. Zulaufsteuerung zu den Umschlagterminals erfüllen.



Schiene

Die hohe Leistungsfähigkeit der Schienenanbindung ist ein wesentlicher Bestandteil der Attraktivität des Hafen- und Logistikstandorts Bremen/Bremerhaven.

Die Umschlagsmengenentwicklung wird in den kommenden Jahren zu einem deutlichen Anstieg der Schienenverkehre führen. Der 2011 fertig gestellte *Masterplan Hafeneisenbahn Bremerhaven* beschreibt die Maßnahmen, die notwendig sind, damit die Schieneninfrastruktur an der Wesermündung den wachsenden Anforderungen in den kommenden Jahren gerecht werden kann.

Der Bahnhof Kaiserhafen dient überwiegend den Auto-Terminals im Überseehafen. Im Bereich des Bahnhofs werden im Zeitraum 2013–2015 insgesamt 11 Gleise verlängert und zwei Gleise elektrifiziert. Damit können auf neun Gleisen Ganzzüge bis zu 750 Metern Länge und auf vier weiteren Gleisen Züge bis zu 680 Metern Länge abgestellt werden. Dies ermöglicht eine deutlich flexiblere Nutzung der Anlage und schafft erhebliche zusätzliche Kapazitäten für schienengebundene Fahrzeugverkehre.

Die Vorstellgruppe Imsumer Deich dient heute überwiegend den Container-Terminals an der Stromkaje. Die vorhandene, aus acht Gleisen mit jeweils 750 Metern Nutzlänge bestehende Anlage wird im Zeitraum 2014–2016 um acht weitere, ganzzuglange und vollständig elektrifizierte Gleise erweitert. Auch diese Maßnahme wird eine deutlich flexiblere Nutzung der Gleisanlagen ermöglichen und erhebliche zusätzliche Kapazitäten schaffen.

Der am Rande des Überseehafens gelegene DB-Bahnhof Speckenbüttel besteht heute zur Hälfte aus Hafeneisenbahn- und zur Hälfte aus DB-Gleisen. Hier konnten bereits durch den Zukauf und Tausch von Gleisen die Nutzungsmöglichkeiten für die Hafeneisenbahn deutlich verbessert werden. Ab 2015 ist eine vollständige Elektrifizierung der DB-Bestandsgleise vorgesehen. Darüber hinaus besteht perspektivisch die Möglichkeit, noch bis zu drei zusätzliche Achtergleisgruppen als Kapazitätserweiterung für die Hafeneisenbahn zu errichten. Als weitere Projekte müssen ab 2016 aufgrund abgängiger Technik und nicht mehr verfügbarer Ersatzteile der Steuerrechner, mit dessen Hilfe viele Zugbewegungen im DB-Bahnhof gesteuert werden, ersetzt und eine vollständig neue Hafeneisenbahn-IT-Infrastruktur entwickelt und eingesetzt werden.



Binnenschiff

Auch der umweltfreundliche Verkehrsträger Binnenschiff muss weiter gestärkt werden. In den vergangenen Jahren konnten bereits durch Ersatzinvestitionen Infrastrukturanlagen erneuert und damit deutlich flexiblere Nutzungsmöglichkeiten geschaffen werden. So wurden in Bremen zwei vorhandene Liegebereiche für eine flexible Nutzung mit größeren Schiffseinheiten ausgebaut sowie neue Strom- und Wasserentnahmestellen einschließlich eines geeigneten Abrechnungssystems eingerichtet.

In den kommenden Jahren gilt es zu prüfen, wo weitere geeignete Maßnahmen an Umschlags- und Liegeplätzen die Situation für die Binnenschifffahrt in den bremischen Häfen substanziell verbessern können. Ein Problem, das bereits seit einigen Jahren existiert, bezieht sich auf die Abfertigungssituation für Binnenschiffe am Container-Terminal in Bremerhaven. Da die Containerbrücken auf große Überseecontainerschiffe ausgelegt sind, ergeben sich immer wieder Schwierigkeiten bei der Beladung der Binnenschiffe mit Containern. Dieses Problem muss ergebnisoffen diskutiert und im Dialog mit allen Beteiligten gelöst werden.

Hafenbauprojekte realisieren

Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)

Der Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB) ist das wichtigste Investitionsprojekt der kommenden Jahre. Auf dem OTB in der Weser vor Bremerhaven sollen Windenergieanlagen-Komponenten umgeschlagen werden. Ziel ist es, die wirtschaftsstrukturellen Potenziale Bremerhavens, die sich aus der Ansiedlung der Offshore-Industrie bereits ergeben haben, für die Zukunft zu sichern und weiter zu heben. Die von der Bundesregierung beschlossene Energiewende ist ohne Strom aus Offshore-Wind nicht zu bewerkstelligen. Bremen wird mit der Realisierung des OTB einen erheblichen infrastrukturellen Beitrag zum Gelingen der Energiewende leisten.

Bremerhaven hat sich in den vergangenen etwa zehn Jahren zu einem europaweit einmaligen Zentrum der Offshore-Windenergiebranche entwickelt. Viele Unternehmen haben sich am Standort angesiedelt und schon heute mehr als 3 000 Arbeitsplätze geschaffen. An der Wesermündung werden Gründungsstrukturen, Turmsegmente, Turbinen und ganze Maschinenhäuser samt Rotorblättern für Offshore-Windenergieanlagen (OWEA) gefertigt. Um den ansässigen Unternehmen die Möglichkeit zu bieten, die produzierten OWEA-Komponenten umschlagen und verschiffen zu können, wurden in den vergangenen Jahren im Labradorhafen im Fischereihafen bereits zwei Schwerlastkajen installiert. Diese stoßen jedoch an ihre Kapazitätsgrenzen und die Zufahrt für



große Errichterschiffe ist durch die 35 Meter breite Fischereihafenschleuse limitiert. Vor diesem Hintergrund war es erforderlich, eine neue Lösung für den direkten Umschlag von OWEA-Komponenten zu finden.

Der OTB schafft die Voraussetzungen, die großen Anlagenkomponenten ohne Umladen und Passieren von Schleusen direkt zum Bestimmungsort zu verschiffen. Dies senkt die Logistikkosten spürbar und mindert die transportverursachten Umweltbeeinträchtigungen. Der OTB wird mit 500 Metern Kajenlänge eine Umschlag- und Lagerfläche von rund 250 000 Quadratmetern erschließen und damit Errichterschiffen mit einem Tiefgang bis zu 11 Metern zwei bis drei Liegeplätze bieten. Die durch die Realisierung auftretenden unvermeidbaren Umweltbeeinträchtigungen werden umfassend kompensiert.

Dabei wird der OTB für die Produktion von OWEA-Komponenten und die Installation von Offshore-Windparks als logistische Schnittstelle und seeseitige Warenausgangszone des produzierenden Gewerbes fungieren.

Bis zur Inbetriebnahme des OTB hat Bremen auf die Erfordernisse der Hafenwirtschaft reagiert und in Bremerhaven Zwischenlösungen geschaffen. Sowohl im südlichen Teil des Containerterminals (CT Süd) als auch auf der ABC-Halbinsel im Automobilterminal können übergangsweise OWEA-Komponenten umgeschlagen werden.

Industriehafen

Die am Industriehafen in Bremen angesiedelten rund 50 Unternehmen mit ihren rund 2400 direkt beschäftigten Arbeitnehmern verzeichnen durch die Produktion und Verarbeitung der hier umgeschlagenen Stück- und Massengüter eine besonders hohe Wertschöpfung. In diesem Hafenareal wird etwa die Hälfte aller in Bremen-Stadt umgeschlagenen Seegüter abgefertigt.

Die Wassertiefe im abgeschleusten Industriehafen ermöglicht heute nur Seeschiffen mit einem Abladetiefgang von 9,45 Metern ein Anlaufen der Stück- und Massengutterminals. Das bedeutet, dass Seeschiffe der Panmax-Klasse mit einer Breite von 32 Metern und einem maximalen Tiefgang von 12 Metern den Industriehafen nur teilabgeladen erreichen können und oftmals vorab in Brake und/oder Nordenham geleichtert werden müssen. Dies führt im Vergleich zu anderen Standorten zu erhöhten Transportkosten und wirtschaftlichen Nachteilen für die im Industriehafen ansässigen Firmen und die Reedereien.



Durch eine Vertiefung der Hafensohle in den wichtigsten Hafenbecken um etwa einen Meter auf das Maß der Oslebshauser Schleuse vergrößert sich der Abladetiefgang für Seeschiffe der Panmax-Klasse auf 10,50 Meter und ermöglicht damit eine Vergrößerung ihres Ladungsvolumens um 15 bis 30 Prozent. Bestandteile des im Zeitraum 2012–2015 zu realisierenden Hafenbauprojektes sind die Aufweitung zweier Engstellen sowie die Vertiefung der Hafensohle in den wichtigsten Hafenbecken. Die Aufweitung der Engstellen an den Einfahrten zum Hafen A und zum Hüttenhafen dienen der Herstellung sicherer Passageabstände für große Seeschiffe und werden die Zahl von bisher teilweise notwendigen Verholvorhängen verringern.

Columbuskaje und weitere Uferbauwerke

Viele Uferbauwerke in den bremischen Häfen sind heute zwischen 80 und 150 Jahre alt und haben damit das Ende ihrer technischen Lebensdauer erreicht. Sie können teilweise nur noch eingeschränkt genutzt werden und müssen in den kommenden Jahren ersetzt werden.

Ein Beispiel ist die Columbuskaje an Bremerhavens Kreuzfahrt-Terminal, dem Columbus Cruise Center Bremerhaven (CCCB). Die Standsicherheit der etwa 90 Jahre alten Kaje kann seit einigen Jahren nur noch eingeschränkt nachgewiesen werden und ein gesonderter Einsatzplan regelt die Nutzung bei niedrigen Tideniedrigwasserständen. Ein Neubau der Columbuskaje ist in den kommenden Jahren vordringlich zu realisieren.

Auch im Bereich der Überseehäfen und der Geestemündung sowie im Fischereihafen in Bremerhaven sowie in Bremen sind in den kommenden Jahren Uferbauwerke zu ersetzen. Auf Basis aktualisierter Zustandsberichte erstellt bremenports ein Sanierungskonzept mit klaren zeitlichen Perspektiven.

Hochwasserschutz

Aufgrund der vom Weltklimarat prognostizierten Klimaveränderungen hat der Hochwasserschutz im Land Bremen in den vergangenen Jahren erheblich an Bedeutung gewonnen. So muss an der Weser in den kommenden Jahren mit häufigeren und höheren Sturmfluten gerechnet werden. Um hier rechtzeitig Maßnahmen zu ergreifen, wurde gemeinsam mit dem Land Niedersachsen der Generalplan Küstenschutz Niedersachsen/Bremen (2007)¹⁴ erstellt. Der Generalplan kommt zu dem Ergebnis, dass in Bremen und Bremerhaven ein Großteil der Landesschutzdeichlinie erhöht werden muss.

¹⁴Generalplan Küstenschutz Niedersachsen/Bremen – Festland, Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz – Direktion, Norden, Senator für Bau, Umwelt und Verkehr, Bremen, März 2007



Ein direkter Bezug zu den Häfen ergibt sich bereits daraus, dass Teile der Landesschutzdeichlinie gleichzeitig bremische Hafenanlagen darstellen, z.B. die Kaje des Container-Terminals, oder diese unmittelbar durchziehen wie auf der Columbusinsel in Bremerhaven. Nachdem in den vergangenen Jahren bereits umfangreiche Deicherhöhungsmaßnahmen u. a. am Lohmandeich und am Weserdeich in Bremerhaven realisiert werden konnten, stehen für die kommenden Jahre weitere Maßnahmen an – z.B. an der Nordschleuse (2014–2015), auf der Columbusinsel (ab 2015), an der Geestemündung inklusive Sperrwerk (ab 2017), am Seedeich (2016–2018), an der Oslebshauser Schleuse (ab 2015) und am Hohentorshafen (ab 2018).

Schwimmende Einheiten

Die See- und Binnenschiffe in den bremischen Häfen sind auf ausreichend tiefe Zufahrten, Hafenbecken und Liegewannen angewiesen. Für die notwendige Wassertiefenerhaltung setzt bremenports eine Flotte unterschiedlicher schwimmender Fahrzeuge und Geräte ein. Hierzu zählen Eimerkettenbagger, Schwimmgreifer, Schutenspüler, Klappschuten, Wasserinjektionsgeräte, Schlepp-, Taucher- und Peilschiffe.

Da viele dieser Einheiten das Ende ihrer technischen Lebensdauer erreicht haben, wurde in den vergangenen Jahren damit begonnen, die Flotte aus schwimmenden Fahrzeugen und Geräten sukzessive zu ersetzen. Die Erneuerung ist in den kommenden Jahren fortzuführen, um den Schiffen in den bremischen Hafenarealen auch in Zukunft ausreichende Wassertiefen zur Verfügung stellen zu können.

Nach dem Bau eines neuen Wasserinjektionsgerätes, eines neuen Taucherschiffes sowie eines neuen Schleppers wird bremenports im Januar 2015 den Auftrag für den Bau einer Baggergutschute vergeben, die mit einem Flüssiggas (LNG)-Antrieb ausgerüstet sein wird. Dieses Arbeitsschiff wird der erste Binnenschiffsneubau in Deutschland sein, der über diesen innovativen und umweltfreundlichen Antrieb verfügen wird. Das Projekt wird mit europäischen Fördermitteln kofinanziert.



Effiziente und intelligente Nutzungsformen entwickeln

Umschlags- und Lagerflächenverfügbarkeit

Die Hafenanlagen in Bremen und Bremerhaven stellen eine teilweise über Jahrhunderte gewachsene maritime Industrielandschaft dar. Diese Hafeninfrastruktur aus Kajan, Brücken, Straßen, Gleisen, Gebäuden und Flächen muss kontinuierlich an neue Nutzungsformen und -anforderungen angepasst werden.

In Bremerhaven müssen für Container und Automobile neue, effiziente und intelligente Lösungen zur Flächenoptimierung gefunden werden. Auf dem Container-Terminal gewinnt beispielweise die Diskussion um eine Verlagerung der Bahngleise an den Terminalrand zunehmend an Bedeutung, während neue Abstellflächen auf dem Auto-Terminal oftmals nur noch durch den Bau von neuen Hochregalen geschaffen werden können.

Neue Betriebssysteme, die automatisierte Lagerungs- und Vorstauprozesse ermöglichen, können auf den Container- und Auto-Terminals der Zukunft eine wichtige Rolle spielen. Gleichzeitig kann der zunehmende Einsatz umweltfreundlicher Hybrid- oder Elektroantriebsformen – beispielsweise in Van-Carriern¹⁵ oder Zubringerfahrzeugen – zu deutlichen Effizienzsteigerungen führen.

Hafenaffinität erhöhen

In den bremischen Häfen herrschen unterschiedliche Grundstückseigentums- und Vertragsverhältnisse wie Miete, Pacht und Erbbau vor. Durch die Neuausrichtung von Unternehmen bzw. durch auslaufende Verträge verändern sich die Nutzungsverhältnisse einzelner Kajengrundstücke kontinuierlich. Im Zusammenhang mit den dadurch entstehenden veränderten Nutzungsansprüchen ist in den kommenden Jahren darauf zu achten, dass bei Grundstücken mit Wasseranschluss eine Priorisierung zugunsten hafen- bzw. umschlagsaffiner Nutzungsformen erfolgt. Dieser Vorrang ist bauleitplanerisch abzusichern.

Bereits im stadtbremischen Gewerbeentwicklungsprogramm 2020 (2013)¹⁶ ist hierzu ausgeführt, dass die Verfügbarkeit von Ansiedlungsflächen mit direktem Kajanbezug stark begrenzt ist. Da die Nachfrage nach entsprechenden Immobilien nicht zufriedenstellend bedient werden kann, sind Nutzungsoptimierungen in den Häfen in den Blick zu nehmen. Die Optimierung und Intensivierung der Kajennutzung einerseits und die bedarfsgerechte Vorhaltung geeigneter Ansiedlungsflächen für hafenaffine Betriebe andererseits legen nahe,

¹⁵Portalhubstapelwagen, Portalhubstapler, Straddle Carrier

¹⁶Gewerbeentwicklungsprogramm der Stadt Bremen 2020 – Ein Beitrag zum Strukturkonzept Land Bremen 2015, Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, Bremen, 2013



die wesentlichen Hafenareale in enger Verknüpfung zu räumlich nahe gelegenen Gewerbe- und Industriestandorten als „Integrierte Hafenstandorte“ zu entwickeln und zu vermarkten. Ansiedlungen mit direktem Wasseranschluss erfolgen möglichst unmittelbar im Hafen, hafenauffine Ansiedlungen ohne direkten Kafenbezug werden auf verbundene Gewerbestandorte geleitet. Ein solches Vorgehen setzt eine enge Verzahnung der Akteure aus den Bereichen Hafen und Wirtschaftsförderung voraus.

BEISPIEL: KAP-HORN-HALBINSEL

Ein Ausbau des klassischen Hafengeschäftes und die Bearbeitung und Verladung konventioneller Güter auf der Kap-Horn-Halbinsel am Industriehafen in Bremen würden das Portfolio dieses Hafenareals spürbar aufwerten. Die aktuellen Entwicklungen auf den einzelnen Grundstücken zeigen, dass es Unternehmen gibt, die sich eine räumliche Veränderung wünschen bzw. deren Grundstücksnutzungsverträge auslaufen. Der Großteil der Grundstücke, die sich im Eigentum Bremens befinden, steht aktuell zur Disposition. Verschiedene größere Flächen könnten einer neuen Nutzung zugeführt werden. Anders als in anderen Arealen des Industriehafens hat Bremen auf der Kap-Horn-Halbinsel Gestaltungsmöglichkeiten, da sich die Flächen im öffentlichen Eigentum befinden. Oberstes Ziel ist es dabei, die Kap-Horn-Halbinsel als stadtbremischen Hafenstandort zu stärken und dabei sowohl die gute verkehrliche Anbindung an Straße und Schiene zu nutzen, als auch Möglichkeiten des direkten Wasserzugangs zum Industriehafen und zur Weser in die logistischen Aktivitäten einzubeziehen. Um das Areal künftig effizient nutzen zu können, sollten die verfügbaren Flächen vorrangig hafen- bzw. umschlagsaffinen Unternehmen vorbehalten bleiben.

Bei der Neuvergabe der Grundstücke sind deshalb hafenstrategische Aspekte zu berücksichtigen. Die Frage mit den weitreichendsten Folgen ist sicherlich die, ob Bremen die besagten Grundstücke weiterhin im Eigentum halten will oder ob ein Verkauf die bessere Option darstellt. Hier ist z.B. zu beachten, dass die Möglichkeiten der Einflussnahme auf künftige Entwicklungen im Falle eines Verkaufs schwinden. Kostspielige Unterhaltungspflichten für Kajengrundstücke können hingegen abgegeben werden, was wiederum Einsparungen generieren könnte. Weiterhin ist darüber zu entscheiden, ob gegebenenfalls Grundstücke in ihrem Zuschnitt verändert werden sollen. Dabei ist auf Kundenbedürfnisse einzugehen und im engen Dialog mit den Unternehmen zu erörtern, mit welchem Zuschnitt der größte Nutzen sowohl für die Hafen- und Logistikwirtschaft als auch für Bremen erzielt werden kann.



Hafen – Wohnen – Arbeiten – Tourismus

Durch technische, wirtschaftliche und soziale Entwicklungen haben ehemalige Hafenreviere in aller Welt ihre Bedeutung verloren. Als Beispiele im Lande Bremen können die Überseestadt, Teilbereiche des Fischereihafens in Bremerhaven sowie der südliche Überseehafen in Bremerhaven angeführt werden.

Der Überseehafen in Bremen war ein klassischer Stückguthafen. Infolge des durch die Containerisierung erheblich zurückgehenden Stückgutaufkommens wurde der Hafen Anfang der 1990er Jahre geschlossen. 1998 wurde der Überseehafen mit Sand verfüllt und bildete die Grundlage für eines der größten städtebaulichen Entwicklungsvorhabens Europas: die Überseestadt Bremen. Auf dem knapp 3 000 000 Quadratmeter großen Areal finden sich heute neben Gewerbeflächen die unterschiedlichsten Nutzungsformen, z. B. Dienstleistungen, Kultur, Tourismus, Wohnen, Freizeit und Grünflächen.

Ein Nebeneinander von klassischen Hafenarealen und neuen Nutzungsformen birgt jedoch stets auch Konfliktpotenzial. Hafenumschlag verursacht rund um die Uhr Lärm und kann Gerüche und andere Emissionen erzeugen, die einer reinen Wohnnutzung entgegenstehen können. In diesem Zusammenhang ist es von großer Bedeutung, die unterschiedlichen Nutzungsansprüche bereits frühzeitig im Rahmen der Erarbeitung qualifizierter Nutzungskonzepte sowie Flächennutzungs- und Bebauungspläne Rechnung zu tragen. Dies ist für die Überseestadt in beispielhafter Weise gelungen. Das Nutzungskonzept berücksichtigt den vorhandenen Unternehmensbestand und stellt die aus der Entwicklungskonzeption abgeleiteten neuen Flächennutzungen in einer zonierte und gestuften Abfolge dar. In dieser Abfolge schließt das Zonierungsmodell gegenseitige Störungen und Behinderungen zwischen den lokal angrenzenden, klassischen Hafenunternehmen des Getreide- sowie des Holz- und Fabrikenhafens und der entstandenen Wohnbebauung weitgehend aus. Diesen Erfolg bestätigt auch Dr. Werner Maywald, Geschäftsführer der ISH – Initiative Stadtbremische Häfen e.V.: „Das gute nachbarschaftliche Verhältnis zwischen Hafenwirtschaft und Wohnbebauung im Bremer Westen ist von elementarer Bedeutung für den Erfolg dieses Areals.“ In den Bebauungsplänen wird beispielsweise dem Schallschutz der Wohnbevölkerung in besonderer Weise Rechnung getragen.

Eine Entwicklung in eine andere Richtung haben Teile des Bremerhavener Fischereihafens genommen. Der noch Ende der 1930er Jahre mit knapp 200 Fischdampfern und ebenso vielen Fischgroßhändlern sowie jährlich rund 300 000 Tonnen verarbeitetem Fisch bedeutendste Fischereihafen Europas hat sich in den vergangenen 45 Jahren zu einem städtischen Gewerbegebiet direkt am Wasser entwickelt. Ausgelöst wurde diese Entwicklung



durch den Ende der 1960er Jahre beginnenden Niedergang der deutschen Hochseefischerei, der eine sukzessive Neustrukturierung des Areals mit seinen rund 4 700 000 Quadratmetern Land- und rund 1 500 000 Quadratmetern Wasserfläche erforderte. Heute stellt das Areal mit seinen 9 000 Beschäftigten und seinen 400 Betrieben das größte Gewerbegebiet Bremerhavens dar und ist damit für die Stadt und die Region von herausragender sozioökonomischer Bedeutung. Das Unternehmensportfolio reicht von der Fisch- und Lebensmittelwirtschaft über die Offshore-Windenergieindustrie bis zu Biotechnologieunternehmen und Forschungsinstituten. Auch Holzhandels- und Logistikunternehmen, ein Fliesenwerk, Stahlbauunternehmen, Druckereien und der Maschinen- und Anlagenbau sind im Fischereihafen ansässig. Das Schaufenster Fischereihafen bietet mit seinen unterschiedlichen Attraktionen und Veranstaltungen zudem einen überregionalen touristischen Besuchermagneten.

Da, anders als die Überseestadt Bremen, der Fischereihafen heute trotz teilweiser touristischer Nutzung zum weit überwiegenden Teil ein Gewerbegebiet darstellt, existiert hier bislang keine unmittelbare Notwendigkeit, das Nebeneinander von unterschiedlichen Nutzungsanforderungen durch qualifizierte Nutzungskonzepte sowie flächendeckende Bebauungspläne abzusichern.

Das über viele Jahre durch klassische Hafennutzung geprägte Areal des südlichen Überseehafens in Bremerhaven befindet sich aktuell noch in der Planung hin zu einer stärker auf touristische und alternative Nutzungsformen ausgerichteten Entwicklung. Ziel ist es, das Gebiet enger mit den Havenwelten und der Bremerhavener Innenstadt zu verknüpfen. Das Areal erstreckt sich von der südlichen Begrenzung der Schleusenstraße über die Landflächen entlang des Kaiserhafens I, über die Kaiserschleuse und die Columbusinsel bis zur nördlichen Begrenzung, der Drehbrücke am Verbindungshafen.

War der südliche Teil des Areals früher ausschließlich durch hafenauffine Nutzung, wie ein großes Wasserbauunternehmen mit Hallen, Lagerflächen und schwimmenden Geräten, geprägt, so bietet es heute neben etablierten Nutzungen wie Stahlbau, Lagerhaltung und dem MWB Werftbetrieb neue Perspektiven für alternative Nutzungsformen wie Tourismus und Dienstleistungen. Hierbei soll insbesondere dem Alten Kraftwerk der Kaiserschleuse zur besseren Vernetzung der Havenwelten mit dem Kreuzfahrtterminal CCCB sowie neu zu errichtenden Bürogebäuden entlang der Lohmannstraße besondere Bedeutung zukommen. Die neuen Nutzungsformen gilt es durch die Neuaufstellung eines Bebauungsplanes planungsrechtlich abzusichern. Auf der Columbusinsel, im nördlichen Teil des Areals, dominieren heute der Kreuzfahrt-Terminal CCCB, ein Tanklager sowie der Frucht- und Stückgutumschlag. Für diesen Bereich ist angedacht, vorhandene Strukturen zurückzubauen, zu über-



planen und durch neue zu ergänzen. Als konkretes Projekt rückt dabei der Rückbau des mit einem erheblichen Investitionsstau sowie ineffizienten Nutzungsmöglichkeiten versehenen Mittelteils des Columbusbahnhofs in den Fokus. Darüber hinaus werden der Neubau eines hafenorientierten Dienstleistungs- und Bürokomplexes – Port Service Center (PSC) bzw. Portgate – nebst einem maritimen Themenhotel mit Parkhaus, Museum und Blockheizkraftwerk angedacht. Der lokale Tanklagerbetreiber setzt mit der Errichtung einer Tankstelle für Flüssigerdgas (LNG) und einer Kesselwagenentleerungsstation auf eine Fortentwicklung sowie Ergänzung der etablierten Hafenstrukturen.

Alle drei Beispiele zeigen eindrucksvoll, dass es in Zukunft in erster Linie darum gehen muss, sich verändernde und sich grundlegend voneinander unterscheidende Nutzungsansprüche und -formen in intelligenter und sozial verträglicher Weise miteinander zu verknüpfen, um alte Hafenreviere als vitale Areale urbanen Lebens, Wohnens, Arbeitens und Wirtschaftens zu erhalten, zu fördern und weiterzuentwickeln.

Loco-Quote/Wertschöpfung erhöhen, Marketing optimieren

Die bremischen Häfen sind aufgrund ihrer vielfältigen regionalökonomischen Wirkungen von hoher Bedeutung für die Bruttowertschöpfung des Bundeslandes und die Anzahl der hiermit verknüpften Arbeitsplätze. Gleichzeitig führen die guten see- und landseitigen Verkehrsanbindungen an die in- und ausländischen Märkte zu einer spürbaren Attraktivierung der bremischen Häfen als Ansiedlungsort für Hafen- und Industrieunternehmen, was weitere positive regionalökonomische Effekte nach sich zieht.

Der regionalwirtschaftliche Nutzen ist in erster Linie von jenem Teil des Seegüterumschlags abhängig, der in der Hafenregion entsteht oder dort verbleibt bzw. weiterverarbeitet wird, der sogenannten Loco-Quote. Die aktuellste Untersuchung zu den Loco-Quoten in den deutschen Seehäfen stammt aus der vorangegangenen Seeverkehrsprognose (2007)¹⁷. Hierbei wurden für Bremen und für Bremerhaven für das Containersegment Loco-Quoten von 13 und 24 Prozent und für das Nicht-Containersegment von 61 und 47 Prozent ermittelt. Die Bremer Landesregierung geht auch für die kommenden Jahre von einer positiven Entwicklung der Loco-Quoten aus, wobei insbesondere auf die prognostizierte Erhöhung des Umschlagsvolumens und die positiven Rückmeldungen der ansässigen Industrie und Logistikdienstleister zur Hafenentwicklungspolitik Bremens verwiesen werden kann. Das Umschlagsvolumen der ansässigen Hafenunternehmen entsteht zu einem großen Teil aus wertschöpfungsintensiven Stückgütern.

¹⁷ Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen – Seeverkehrsprognose (LOS 3), Planco Consulting GmbH, Essen, April 2007



Auch die Offshore-Windenergieindustrie sowie FuE-Einrichtungen im Bremerhavener Fischereihafen sind als gute Beispiele zu nennen. Durch die Entwicklung und Realisierung einer ganzheitlichen Ansiedlungsstrategie ist es Bremen gelungen, zahlreiche Unternehmen der Offshore-Windenergieindustrie und FuE-Einrichtungen in Bremerhaven anzusiedeln und so eine große Zahl neuer Arbeitsplätze zu schaffen.

Diese positive Entwicklung gilt es in den kommenden Jahren zu verstetigen und auf andere Segmente auszu-dehnen. Hierzu kann insbesondere die Akquisition weiterer Industrie-, Großanlagen-, Schwergut-, Rohstoff- und Umschlagunternehmen sowie von Unternehmen der Kontraktlogistik – wie im Hochregallager in Bremen – beitragen. Zudem muss das vorhandene Werftgeschäft erhalten und weiterentwickelt werden. Hierbei spielt z. B. der Wandel des Werftportfolios vom reinen Neu- zum Um- und Spezialschiffbau und zu Reparaturaufträgen eine wichtige Rolle. Eine weitere Voraussetzung stellt die Ausweisung und Vermarktung von hafennahen Industrie-gebieten sowie die Weiterentwicklung des FuE-Segmentes und der Nahrungsmittelwirtschaft dar.

Ein weiteres Themenfeld betrifft den Ausbau und die weitere Optimierung des Marketings für die bremischen Häfen. Die Hafengesellschaft bremenports organisiert das maritime Standort-Marketing. Trifft sich die Fachwelt auf Logistik- und Transportmessen in Moskau, Shanghai oder München, ist die bremische Hafen- und Logistikwirtschaft immer beteiligt. Auf repräsentativen Gemeinschaftsständen bietet man großen und kleinen Hafenfirmen die perfekte Plattform für einen professionellen Messeauftritt. Darüber hinaus werden zahlreiche Kundenveranstaltungen initiiert, der Standort und Projekte in Broschüren vorgestellt, ein Fachmagazin herausgegeben sowie nationale und internationale Delegationen und Besuchergruppen betreut. Außerdem wird beispielsweise mit einem Hafenportal im Internet über alles Wissenswerte zum Hafen- und Logistikstandort Bremen/Bremerhaven informiert.

Seit Frühjahr 2011 stellt der Standort Bremen/Bremerhaven seine Hafen- und Logistik-Kompetenz unter der Standortmarke VIA BREMEN markant, selbstbewusst und gebündelt heraus. Die Marke VIA BREMEN repräsentiert die Hafen- und Logistikwirtschaft im Lande Bremen und verfolgt das Ziel, den Standort im nationalen sowie internationalen Wettbewerb bekannter zu machen, zu profilieren und somit jeden einzelnen Akteur zu stärken.

In Zukunft muss es darum gehen, das Marketing für die bremischen Häfen weiter zu optimieren und so das Standortprofil noch stärker herauszuarbeiten.



Informations- und Kommunikationssysteme weiterentwickeln

Das prognostizierte Wachstum des weltweiten Warenverkehrs führt in den bremischen Häfen zu einem steigenden Bedarf an effizienten Informations- und Kommunikationssystemen. Dies bestätigt auch Professor Carlos Jahn vom Fraunhofer-Center für Maritime Logistik und Dienstleistungen CML: „Immer mehr Waren müssen in immer kürzeren Zeiträumen verschifft und auf begrenzten Terminalflächen umgeschlagen werden. Da spielen Informationstechnologien und neue Software-Lösungen eine entscheidende Rolle.“

Bereits heute kommen in den bremischen Häfen diverse Informations- und Kommunikationssysteme zum Einsatz. Hierzu zählen Systeme zur

- Steuerung von
 - Verkehrsabläufen, z.B. Lichtzeichen für Straße, Schiene, Wasserstraße,
 - Verkehrsträgern, z.B. Fahrassistenzsysteme für Lkw, Züge und Schiffe,
 - Infrastrukturanlagen, z.B. Fernsteuerung von Brücken und Schleusen,
 - Umschlaggeräten und -abläufen, z.B. Portalhubstapler, Automobilumschlag,
 - Sicherheitseinrichtungen, z.B. Zugangskontrollsysteme für ISPS-Bereiche,
- Waren-/Sendungsverfolgung, z.B. Tracking & Tracing für Container und Automobile,
- Abwicklung von Formalitäten, z.B. Zoll,
- Prognose und Darstellung von Kennzahlen, Wirkungen und Effekten, z.B. Prognosemodelle, Lärm-Monitoring Containerterminal,
- Information, z.B. Hafengebührenrechner, vgl. <http://www.bremenports.de/hafengebuehrenrechner>,
- Kommunikation, z.B. Hafenbahn-Rangierfunk,
- Verknüpfung und Bündelung von Einzelsystemen, z.B. Bremer Hafentelematik (BHT).

Das Hauptaufgabenfeld der Zukunft wird in der Installation, Verknüpfung und Weiterentwicklung von hafenbezogenen Informations- und Kommunikationssystemen bestehen. Hierbei wird der Verknüpfung der Informations- und Kommunikationssysteme der verschiedenen Hafenakteure eine besondere Bedeutung zukommen. Ein Beispiel, bei dem die Verknüpfung von Informations- und Kommunikationssystemen erfolgreich funktioniert, stellt die Bremer Hafentelematik (BHT) dar.



BEISPIEL: BREMER HAFENTELEMATIK (BHT)

Die BHT ist die zentrale Informations- und Kommunikationsplattform für die Hafenwirtschaft in den bremischen Häfen. Bereits Mitte der 1970er Jahre ging mit der Datenbank bremische Häfen (DBH) das erste Hafeninformationssystem der Welt in Betrieb. Das heute als Bremer Hafentelematik (BHT) bezeichnete System wird seit Mitte der 1980er Jahre zur Vereinfachung, Vereinheitlichung und Information der Transportbeteiligten in den bremischen Häfen eingesetzt. Das System hat sich bewährt und wird kontinuierlich weiterentwickelt. Die BHT vernetzt verschiedene IT-Systeme der Verkehrswirtschaft, der Eisenbahnen sowie von Behörden und ermöglicht damit eine reibungslose Kommunikation in den bremischen Häfen. Sie zählt zu den weltweit führenden Systemen für eine effiziente elektronische Hafenabwicklung. Auch international gilt die Software mit Pioniercharakter als Vorbild. Jede Sendung, die die bremischen Häfen verlässt, wird mit der BHT elektronisch erfasst. Das System erlaubt durch vorausseilende Ladungsinformationen größere Dispositionsspielräume und rationellere Arbeitsabläufe – ein Vorteil, der sich vor allem im Warenumsatz bemerkbar macht. Über Schnittstellen zu weiteren Fachanwendungen kann Ladung zum Beispiel beim Umschlagsbetrieb angemeldet, als Gefahrgut deklariert und notwendige Zollprozesse abgewickelt werden. Die Funktionen der BHT können direkt über den Webbrowser abgerufen werden, so dass Investitionen in zusätzliche Hard- und Software entfallen.

Auch wissenschaftliche Institute wie das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) beschäftigen sich mit der Optimierung von Kommunikationsstrukturen in hafenbezogenen Transportketten. So hat beispielsweise das Verbundprojekt SMART SC zum Ziel, die Effizienz der vorhandenen Logistikprozesse über die gesamte containerbezogene Wertschöpfungskette im Import und Export durch den unternehmensübergreifenden Einsatz von eBusiness-Standards zu steigern. Das Projekt will die Leistungsfähigkeit der physischen Prozesse wie Transport, Umschlag oder Lagerei verbessern, die den Warenstrom begleitenden Informations-, Kommunikations- und Transaktionswege harmonisieren und einen Austausch von Daten, Informationen und Dokumenten effizient und mit minimierter Fehlerquote zwischen den beteiligten Unternehmen in der Lieferkette ermöglichen.

Ein Beispiel, dessen Realisierung es in Zukunft zu prüfen gilt, stellt die Einrichtung eines Port Service Centers (PSC) bzw. eines Portgates dar. Die Idee, die diesem Modell zu Grunde liegt ist, eine bestimmte Gruppe von Hafenakteuren – beispielsweise Behörden und deren zugehörige Informations- und Kommunikationssysteme – an einem zentralen Ort zusammenzuführen. Im Sinne der Überlegung „Hafen aus einer Hand“ finden Kunden,



Interessierte und Touristen in einem PSC bzw. einem Portgate eine zentrale Anlaufstelle für alle Aktivitäten, Fragen und Anliegen vor.

Ziel der Idee Hafen 4.0 ist es, Chancen und Neuerungen der vierten industriellen Revolution Industrie 4.0 auf das System „Hafen“ zu übertragen. Als Beispiel für die Idee neuer Technologien kann das 3D-Druck-Verfahren sowie dessen Auswirkungen auf Hafenakteure angeführt werden. Insgesamt geht es um die Klärung der Fragestellungen

- Welche Chancen ergeben sich aus Industrie 4.0 für die Hafenakteure?
- Welche neuen Geschäftsmodelle und Produktionswege können entstehen und was bedeuten sie für die Hafenakteure?

Ein Thema, das die bremischen Häfen bereits seit einiger Zeit beschäftigt und auch in Zukunft neue Informations- und Kommunikationssysteme erfordern wird, ist das Container Scanning & Screening. So können illegal in Container eingebrachte Gefahrstoffe die Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft empfindlich stören. Vor diesem Hintergrund stehen die Beteiligten der Warenkette in der Verantwortung, Prozesse sicherer zu gestalten. Zusätzlicher Druck auf die Seehafen-Terminals entsteht durch Vorschriften der Vereinigten Staaten von Amerika zum Durchleuchten aller Seecontainer in den Entsendehäfen. Das so genannte H.R.1-Gesetz der USA aus dem Jahr 2007, auch als 100-Prozent-Scanning-Gesetz bezeichnet, erfordert eine massive Aufstockung der bereits jetzt an den Häfen vorhandenen Kapazitäten zur Überprüfung von Seefrachtcontainern. Die Durchleuchtung aller US-Exportcontainer lässt sich mit der zurzeit vorhandenen Technologie jedoch nicht realisieren, ohne einen Engpass in der Hafenlogistik zu riskieren. Deutschland und die EU lehnen diese Vorschriften als unpraktikabel, kostenintensiv und nur bedingt wirksam ab.

Vor dem Hintergrund der weiter zunehmenden Straßenverkehre gilt es kontinuierlich zu prüfen, inwieweit durch die Implementierung geeigneter Verkehrsinformationssysteme Stauerscheinungen vermieden bzw. reduziert werden können. Zudem kann die Erstellung geeigneter Verkehrskonzepte, wie dies gerade für die Stadt Bremen mit dem Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 erfolgte, dafür sorgen, Verkehrsabläufe flüssiger zu gestalten. Auch gezielte Veränderungen in der Verkehrsführung – z.B. die Einrichtung eines Lkw-Netzes oder die Umwidmung von öffentlichen Straßen in Betriebsstraßen bei gleichzeitiger Schaffung neuer Anbindungen – können zu einer spürbaren Entflechtung von Straßenverkehren und damit von Verkehrssituationen führen. Um für die Zukunft gewappnet zu sein, initiiert und beteiligt sich das Land Bremen u. a. an Forschungsprojekten.



Anbindung der Häfen



Leistungsfähige Verkehrswege, die die bremischen Häfen kapazitätsgerecht, zeit- und kostengünstig und ressourcenschonend an das Hinterland anbinden, bilden eine grundlegende Voraussetzung für den wirtschaftlichen Erfolg der Logistikregion an der Weser. Der An- und Abtransport von Containern, Fahrzeugen und anderen Stück- und Massengütern erfordert eine flexible Nutzung der Verkehrsträger Straße, Schiene, Wasserstraße und des Luftwegs.

Während in den Häfen und teilweise auch auf dem angrenzenden Landesgebiet Bremens das kleinste Bundesland selbst für Planung, Bau, Betrieb und Unterhaltung der infrastrukturellen Anbindung verantwortlich ist, ist der Neu-, Aus- und Umbau der überregionalen Verkehrsstrecken eine Aufgabe der Bundespolitik.

Bundes- und EU-Verkehrspolitik

Gemäß der neuen Seeverkehrsprognose 2030 (2014)¹⁸ des Bundes wird der Seegüterumschlag in den bremischen Häfen im Zeitraum 2010 bis 2030 um insgesamt 76 Prozent (Kernszenario) zunehmen. Das Hinterlandaufkommen soll im gleichen Zeitraum sogar um 79 Prozent (Kernszenario) zunehmen.

Im aktuellen Koalitionsvertrag der Bundesregierung für die Legislaturperiode 2013 bis 2017 ist vorgesehen, das Nationale Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen (2009)¹⁹ unter Berücksichtigung des Bundesverkehrswegeplanes 2015²⁰ fortzuschreiben und die Engpässe bei der see- und landseitigen Anbindung der deutschen See- und Binnenhäfen mit internationaler Bedeutung zu beseitigen. Die vorhandene Infrastruktur soll besser genutzt werden. Bei der Fortschreibung des Nationalen Hafenkonzeptes, das gleichzeitig die strategische Leitlinie der deutschen Seehafenpolitik darstellt, sollen gemäß des Entwurfs von Leitlinien zur Fortschreibung (2014)²¹ für die Infrastruktur u.a. folgende Aspekte im Vordergrund stehen:

- Prüfung, ob der Investitionsetat für wasserseitige Zufahrten und Hafenhinterlandanbindungen bedarfsgerecht erhöht werden kann,
- finanzielle Absicherung der geplanten Infrastrukturprojekte der wasserseitigen Zufahrten und Hafenhinterlandanbindungen nach Maßgabe verfügbarer Haushaltsmittel, so dass keine Verzögerungen aufgrund fehlender Investitionsmittel entstehen,

¹⁸ Seeverkehrsprognose 2030, Verkehrsverflechtungsprognose 2030 sowie Netzzumlegung auf die Verkehrsträger Los 2 (Seeverkehrsprognose), MWR, Uniconsult, Fraunhofer CML, IHS im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, 9. Mai 2014, Berlin

¹⁹ Nationales Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 17. Juni 2009, Berlin

²⁰ Der Bundesverkehrswegeplan 2015 befand sich zum Zeitpunkt der Drucklegung in der Erstellung.

²¹ Entwurf von Leitlinien zur Fortschreibung des Nationalen Hafenkonzeptes, Referat WS 21 – Koordinierungsstelle Nationales Hafenkonzept, 23.06.2014, Bonn



- Prüfung der Chancen einer Förderung durch Mittel des europäischen TEN-Finanzierungsinstruments (CEF) sowie neuer Finanzierungswege für die Verkehrsinfrastrukturinvestitionen,
- Vorrang für Investitionen in den Erhalt und die Sanierung von Bundesverkehrswegen haben gegenüber Aus- und Neubauvorhaben,
- Prüfung, ob bei der Bundesverkehrswegeplanung 2015 Neubauvorhaben der wasserseitigen Zufahrten und Hafenhinterlandanbindungen in die Kategorie „Vordringlicher Bedarf +“ eingeordnet werden sollen.

Gemeinsam mit dem Zentralverband der deutschen Seehäfen (ZDS) begrüßt Bremen die Absicht der Bundesregierung, das Nationale Hafenkonzept unter Berücksichtigung des Bundesverkehrswegeplans 2015 weiterzuentwickeln und Engpässe bei den land- und seeseitigen Anbindungen der Häfen zu beseitigen, um deren Wettbewerbsfähigkeit zu stärken. Die Aufnahme der Seehafenhinterlandanbindungen in ein nationales Prioritätenkonzept findet Zustimmung. Die bislang vorgesehenen zusätzlichen Mittel für dringend notwendige Investitionen in die öffentliche Verkehrsinfrastruktur von jährlich durchschnittlich rund 1,25 Milliarden Euro reichen vor dem Hintergrund des erforderlichen Bedarfs nicht aus, um die notwendigen Maßnahmen finanziell abzusichern. Gleichzeitig sollte bei der Fortschreibung des Nationalen Hafenkonzeptes ein neues Programm zur Förderung innovativer Seehafentechnologien (ISETEC III) aufgelegt werden. Mit ISETEC II, das ein Fördervolumen von 30 Millionen Euro aufwies, konnte der Hafen- und Logistikstandort Deutschland gestärkt werden, wobei auch wichtige Projekte in den bremischen Häfen gefördert wurden.

Auch auf europäischer Ebene kommt der Entwicklung eines leistungsfähigen und nachhaltigen Verkehrssystems im Zusammenhang mit der Umsetzung der Ziele der Strategie Europa 2020 eine hohe Bedeutung zu. Die Politik der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) beruht auf der Erkenntnis, dass leistungsfähige und gut vernetzte Infrastrukturen von zentraler Bedeutung für Wettbewerbsfähigkeit, Wachstum, Arbeitsplätze und Wohlstand in der EU sind. Das transeuropäische Verkehrsnetz umfasst Straßen-, Eisenbahn- und Binnenwasserstraßen, See- und Binnenhäfen, Flughäfen und Umschlagterminals.

Das TEN-Netz ist zweilagig aufgebaut und besteht aus einem Gesamtnetz und einem Kernnetz. Das Kernnetz soll bis 2030, das Gesamtnetz bis 2050 vollendet sein. Das Kernnetz besteht aus neun Korridoren, die die wichtigsten Verkehrsrouten abbilden, sechs von ihnen führen durch Deutschland. Alle Korridore sind multimodal angelegt und sollen vor allem grenzüberschreitende Verbindungen innerhalb der EU verbessern. Um die optimale infrastrukturseitige Ausstattung der Korridore zu unterstützen, hat die EU-Kommission beschlossen, den weit



überwiegenden Teil ihrer Fördermittel auf diese Korridore zu konzentrieren. Die bremischen Häfen sind über die Korridore Nord-Ostsee, Skandinavien-Mittelmeer sowie Orient-östliches Mittelmeer an das transeuropäische Kernnetz angeschlossen. Wegen der Ausrichtung des bremischen Seehafenhinterlandverkehrs auf zentral- und südosteuropäische Ziele bzw. Quellen sollte Bremen gegenüber dem Bund in den kommenden Jahren insbesondere darauf Einfluss nehmen, dass die Anbindung an diese Märkte prioritär verfolgt wird.

Binnen- und Seeschifffahrt

Die Häfen in Bremen und Bremerhaven sind für die See- und Binnenschifffahrt über gut ausgebaute Wasserwege jederzeit erreichbar. Seeschiffe können die bremischen Häfen direkt über die Außen- und die Unterweser²² ansteuern. Binnenschiffe erreichen Bremen und Bremerhaven über den Mittellandkanal, die Mittelweser, den Küstenkanal und die Hunte. Auch die tidebeeinflusste Unterweser zwischen Bremen und Bremerhaven wird von Binnenschiffen genutzt.

In den Zufahrten zu sowie in den Hafenanlagen in Bremen und Bremerhaven selbst werden die für eine reibungslose Abwicklung des See- und Binnenschiffsverkehrs notwendigen Wassertiefen durch die bremenports GmbH & Co. KG aufrechterhalten. Die in den Liegebereichen zu erhaltenden Wassertiefen variieren in Abhängigkeit vom Tiefgangsbedarf der abzufertigenden Schiffseinheiten zwischen 2,50 Metern an ausgewiesenen Binnenschiffsliegeplätzen in Bremen und 15,0 Metern für Großcontainerschiffe am Container-Terminal 4 (CT 4) in Bremerhaven.

Außenweser

Reeder setzen alles daran, ihre kostenintensiven Großcontainerschiffe so wirtschaftlich, d. h. so hoch ausgelastet wie möglich einzusetzen. Seit Jahrzehnten werden daher immer längere und breitere Containerschiffe in Dienst gestellt. Inzwischen wird der Bremerhavener Container-Terminal regelmäßig von Schiffen der Triple-E-Klasse der Maersk Line mit Abmessungen von Länge/Breite = 400/60 Metern angelaufen. Zum Erhalt sowie zur Stärkung seiner Wettbewerbsfähigkeit ist der Containerhafen Bremerhaven auf die Realisierung der Anpassung der Außenweser-Fahrrinne angewiesen. Für die von Bremen beantragte Vertiefung um etwa einen Meter obliegt der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes die Bearbeitung der Planungen bis zum rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss. Nach einer positiven Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts und den sich anschließenden Baggerarbeiten können Containerschiffe mit bis zu 13,50 Metern Tiefgang den Containerterminal auch bei Niedrigwasser erreichen. Die Fahrrinnenanpassung erhöht die Sicherheit auf der Weser, verringert das Risiko von Wartezeiten, führt zu einer höheren Auslastung der Containerschiffe und damit auch des Container-

²² Hierbei wird der Flussabschnitt zwischen der seeseitigen Weseransteuerung und Bremerhaven als Außen- und der Abschnitt von Bremerhaven bis zur Tidegrenze, d. h. bis zur Schleuse im Bremen-Hemelingen, als Unterweser bezeichnet.



terminals und damit zu einer Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit des Standorts. Diese Sichtweise bestätigt der Geschäftsführer der Eurogate Container Terminal Bremerhaven GmbH, Wolfgang Schiemann: „Die Anpassung der Außenweser ist für Bremerhaven von enormer Bedeutung.“

Unterweser

Die Häfen in Bremen-Stadt können seit dem Ende der 1970er Jahre abgeschlossenen 9-Meter-Ausbau der Unterweser von Seeschiffen mit bis zu 10,70 Metern Tiefgang mit der Flut angelaufen werden. Mit Realisierung der Anpassung der Unterweser-Fahrrinne um bis zu einem Meter erhöht sich die Auslastungskapazität von Panmax-Schiffen um mehr als 10 Prozent. Die Planungshoheit liegt, genau wie bei der Anpassung der Außenweser, beim Bund. Mit Umsetzung der Anpassung der Unterweser wird das Tidefenster deutlich vergrößert und ein Leichtern in Nordenham bei ungünstigen Wasserständen auf ein Minimum begrenzt. Die Unterweser soll für tideabhängige Verkehre mit Schiffen bis zu 11,10 Metern Tiefgang bis Bremen angepasst werden – eine erhebliche Verbesserung der nautischen Bedingungen mit großen Vorteilen für die Umschlagsunternehmen in den stadtbremischen Hafenarealen.

Mittelweser

Binnenschiffe verfügen über eine hohe Tragfähigkeit und gelten aufgrund ihres niedrigen Energieverbrauchs je transportierter Ladungstonne als besonders umweltfreundlich. Bis heute leidet die Branche jedoch darunter, dass die Wasserwege im Hinterland der Seehäfen für größere Binnenschiffeinheiten teilweise nicht restriktionsfrei befahren werden können. Bremen seinerseits versucht den Verkehrsträger mit einer zeitgemäß ausgebauten Hafeninfrastruktur zu stärken. Dabei wird die Bedeutung der Binnenschifffahrt für die bremischen Häfen oftmals unterschätzt. Mit einem jährlichen Güterumschlag von rund 6 Millionen Tonnen und annähernd 6600 Binnenschiffsankünften sind die Zwillingshäfen an der Weser seit vielen Jahren der siebtgrößte Binnenhafen Deutschlands. Heute befinden sich die wichtigsten Ladestellen in Bremen im Weserhafen, in Hemelingen, im Industriehafen, im Kap-Horn- und Werfthafen, im Holz- und Fabrikenhafen, an der Getreideverkehrsanlage, im Neustädter Hafen sowie am Anleger der Brauerei Beck & Co (Anheuser-Busch InBev). In Bremerhaven sind die wichtigsten Ladestellen der Containerterminal sowie der Luneorthafen im Fischereihafen.

Um die Binnenschifffahrt zu beleben, baut der Bund zusammen mit seinem Finanzierungspartner Bremen seit mehreren Jahren abschnittsweise die 156 Kilometer lange Mittelweser für 110 Meter lange und 11,45 Meter breite Großmotorgüterschiffe (GMS) mit einer Abladetiefe von 2,50 Meter aus. Ein GMS kann im Vergleich zum



Europaschiff (ES) bei gleichem Abladetiefgang etwa 50 Prozent mehr Ladung transportieren. Die Schleusen in Dörverden und Minden wurden sogar für bis zu 135 Meter lange, übergroße Großmotorgüterschiffe (ÜGMS) sowie 139 Meter lange Schubverbände erweitert. Die Mittelweser konnte ihre Verkehrsleistung in den vergangenen 12 Jahren deutlich von jährlich 6,3 Millionen Tonnen in 2000 auf 8,2 Millionen Tonnen in 2012 steigern. Dennoch wird das Flussrevier südlich der Hansestadt seine Möglichkeiten als Transportweg erst dann wirklich ausschöpfen können, wenn die Mittelweseranpassung vollständig umgesetzt und ein wirtschaftlicher und damit weitgehend restriktionsfreier Verkehr mit GMS möglich ist.

Für eine Aufnahme in den neuen Bundesverkehrswegeplan 2015 werden darüber hinaus die Anpassung der Mittelweser an den Verkehr mit 2,50 Meter abgeladenen Großmotorgüterschiffen (GMS) sowie Uferrückverlegungen, Vertiefungen und Verbreiterungen von drei Schleusenkanälen vorgeschlagen.

Schienenverkehr

Was der Rhein den Westhäfen Rotterdam und Antwerpen als Transportweg bedeutet, das bedeutet die Schienenanbindung für die Häfen Hamburg, Bremen und Bremerhaven. Bereits kurz nach Beginn des Eisenbahnzeitalters wurden Gleise bis in die bremischen Häfen verlegt und Hafeneisenbahnen etabliert, ein Erfolgsrezept, das bis heute trägt. Das starke Wachstum der Schienenverkehre in den vergangenen Jahren hat zum einen immer stärker und immer häufiger die Notwendigkeit des infrastrukturellen Ausbaus offenbart und zum anderen auch die Notwendigkeit, die bestehende Schieneninfrastruktur noch effizienter zu nutzen. Heute erreichen bzw. verlassen 50 Prozent aller im Hinterland transportierten Container Bremerhaven per Eisenbahn, bei den Automobilen sind es sogar 80 Prozent.

Überregionale Anbindung

Die bremischen Häfen sind klassische Eisenbahnhäfen. Sie spielen als Drehscheiben des Schienenverkehrs im Nordwesten Deutschlands eine herausragende Rolle, vor allem für den Transport von Containern und Automobilen. Damit leistet die Bahn einen wichtigen Beitrag zur Entlastung der Straßen. Die wachsenden Seegütermengen in den maritimen Logistikzentren stellen immer höhere Anforderungen an die Kapazität und die Qualität der Schienenanbindung. Damit die bremischen Häfen wettbewerbsfähig bleiben, muss ihre Schienenhinterlandanbindung angemessen und zügig ausgebaut werden. Gemeinsam mit der Bahn und der Seehafenver-



kehrswirtschaft verfolgt Bremen daher das Ziel, die Transportangebote auf der Schiene marktgerecht zu erweitern und die Wirtschaftlichkeit weiter zu verbessern.

Die Anlagen der bremischen Hafeneisenbahn sind direkt an das überregionale Schienennetz der DB Netz AG angebunden. So ist die Hafeneisenbahn in Bremerhaven an die DB Netz-Strecken in Richtung Bremen und in Richtung Cuxhaven sowie an die EVB-Privatbahn-Strecke in Richtung Bremervörde angebunden. Die Hafeneisenbahn in Bremen ist direkt an den Bahnknoten in Bremen und damit an die DB-Strecken in Richtung Bremerhaven, Hamburg, Hannover, Osnabrück sowie Oldenburg angebunden.

Bremische Hafeneisenbahn

Die bremischen Häfen verfügen über eine gut ausgebaute Hafeneisenbahninfrastruktur. Sie umfasst heute eine Gleislänge von rund 233 Kilometern, davon über 11 Kilometer allein auf dem Containerterminal in Bremerhaven. Bremerhaven ist in besonderem Maße auf den Umschlag von Containern und Automobilen ausgerichtet. Mit den Hafenbahnhöfen Kaiserhafen, Nordhafen, Imsumer Deich und Weddewarder Tief sowie eigenen Gleisen im vorgelagerten DB Netz Bahnhof Speckenbüttel verfügt die Hafeneisenbahn in der Seestadt über Gleisanlagen von insgesamt derzeit rund 86 Kilometern Länge, davon etwa 29 Kilometer elektrifiziert. Die Bahnhöfe verfügen über Bremsprobeanlagen sowie über Abstellplätze für Rangier- und Streckenloks. Die wichtigsten Umschlagsanlagen, die an die bremische Hafeneisenbahn anschließen, sind die Container-Terminals von EUROGATE CTB, MSC Gate und NTB sowie der Automobil-Terminal der BLG LOGISTICS GROUP.

In Bremen gewährleisten die Hafenbahnhöfe Grolland und Inlandshafen sowie die jeweils angeschlossenen Industriestammgleise Güterverkehrszentrum und Hemelingen eine reibungslose Abwicklung der Schienenverkehre. Der Bahnhof Grolland schließt den Stückgutumschlag der BLG-Gruppe im Neustädter Hafen an das überregionale Gleisnetz an. Das Industriestammgleis Güterverkehrszentrum ist mit dem KV-Terminal der Roland Umschlaggesellschaft verbunden. Der Bahnhof Inlandshafen verknüpft die Industrie- und Umschlagunternehmen des Industriehafens mit dem überregionalen Gleisnetz. Wichtige Gleisanschlüsse für den Schienentransport von Containern, Break Bulk und Massengütern bestehen hier z.B. zur Bremer Rolandmühle Erling GmbH & Co. KG, zur HGM Energy GmbH sowie zur Weserport GmbH. Das Industriestammgleis Hemelingen bietet einen Gleisanschluss für den Werra- und den Fuldahafen (Massengut) sowie den angrenzenden Gewerbepark Hansalinie Bremen. Insgesamt umfassen die Gleisanlagen in Bremen aktuell eine Gesamtlänge von 147 Kilometern, wovon 19 Kilometer elektrifiziert sind.



Untersuchungen, Programme, Bundesverkehrswegeplan

Der im aktuellen Koalitionsvertrag der bremischen Landesregierung verankerte erste Teil der Untersuchung der kapazitiven Leistungsfähigkeit des Eisenbahnnetzes im Großraum Bremen (2013)²³ analysierte und prognostizierte die Verkehre und Produktionsstrukturen für den Betrachtungshorizont 2030. Im Ergebnis ist festzustellen, dass bei Eintritt der prognostizierten Zunahmen des Container- und Pkw-Umschlags in Bremerhaven sowie der hieraus resultierenden Güterzugverkehre bereits mittelfristig die aktuell bestehenden infrastrukturellen Systeme des Hinterlandverkehrs im Bahnknoten Bremen sowie auf den wesentlichen Hinterlandkorridoren überfordert sein werden. Seitens der Gutachter wurden daher folgende Handlungsempfehlungen formuliert:

Schieneninfrastruktur ausbauen

- Leistungsfähigkeit Bremen (Burg) – Bremen (Oslebshausen) erhöhen,
- Leistungsfähigkeit Delmenhorst – Bremen (Hbf) erhöhen,
- Leistungsfähigkeit Bremerhaven – Bremervörde – Rotenburg – Verden erhöhen,
- Ausbau der Amerika-Linie Langwedel – Uelzen, z. B. als Teil der neuen Y-Trasse;

Effizienz des Bahnbetriebs steigern

- Auslastung der Zugkapazitäten erhöhen,
- Auslastung der Infrastruktur erhöhen.

Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen (SWAH) sowie der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr (SUBV) des Landes Bremen empfehlen für das durch den Bund neu zu initiiierende Seehafenhinterlandsofortprogramm (2014)²⁴ die Realisierung folgender DB-Bahninfrastrukturmaßnahmen im Großraum Bremen/Bremerhaven:

- Erneuerung des Steuerrechners im Bahnhof Bremerhaven-Speckenbüttel,
- Elektrifizierung der DB-Bestandsgleise im Bahnhof Bremerhaven-Speckenbüttel,
- Erneuerung der Gleiskreuzung in Bremerhaven-Wulsdorf,
- Einrichtung zusätzlicher Gleiskapazitäten in Bremerhaven,
- Erneuerung von acht Bahnübergängen zwischen Bremerhaven und Bremen,
- Einrichtung eines 750 Meter Überholgleises in Osterholz-Scharmbeck,
- Reaktivierung von Gleis 3 im Rangierbahnhof Bremen Rbf,
- Erneuerung einer Ausfahrgruppe im Rangierbahnhof Bremen Rbf,

²³ Kapazitive Leistungsfähigkeit des Eisenbahnnetzes im Großraum Bremen, Teil 1: Analyse und Prognose der Verkehre und Produktionsstrukturen, Hanseatic Transport Consultancy (HTC) und Rail Management Consultants GmbH (rmcon) im Auftrag des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen (SWAH), Sommer 2013

²⁴ Seehafenhinterland-Sofortprogramm II – Maßnahmenkatalog der Freien Hansestadt Bremen, Freie Hansestadt Bremen, Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Präsentation, Bremen, Juni 2014, unveröffentlicht



- | Blockverdichtung zwischen Bremen Hbf und Wunstorf,
- | Errichtung eines 750 Meter langen Überholgleis in Rohrsen,
- | Direktverbindung zwischen GVZ und Oldenburg/Wilhelmshaven (Planung),
- | Direktverbindung zwischen GVZ und Hamburg (Planung),
- | Direktverbindung EVB-Strecke in/aus Richtung Verden.

Für die Neuauflage des Bundesverkehrswegeplan 2015 hat das Land Bremen folgende Schieneninfrastrukturmaßnahmen angemeldet:

- | Ausbau Bremerhaven – Bremervörde – Stade/Buxtehude bzw. Rotenburg (W.) (Verden – Langwedel – Uelzen – Stendal),
- | Ausbau Bremerhaven – Cuxhaven,
- | Ausbau Bremen Oslebshausen – Bremen Hbf – Langwedel – Verden,
- | Realisierung Y- bzw. X-Trasse im Dreieck Hamburg – Bremen – Hannover,
- | Ausbau Knoten Bremen, 2. Stufe,
- | Ausbau Hamburg – Rotenburg – Bremen – Osnabrück.

Die Bedeutung der Schienenverkehrshinterlandanbindung für die bremischen Häfen unterstreicht Dr. Andreas Otto, Syndicus des Geschäftsbereiches Standortpolitik, Häfen, Verkehr der Handelskammer Bremen: „Der Ausbau der Hafen-hinterlandanbindungen insbesondere auf der Schiene ist für die bremischen Häfen von erheblicher Bedeutung.“

Straßenverkehr

Auf kurzen und mittleren Strecken gibt es beim An- und Abtransport der See- und Binnenschiffsgüter kaum eine Alternative zum Lkw. Die Anbindung der bremischen Häfen an das überregionale Autobahnnetz ist gut, muss aber kontinuierlich ausgebaut und verbessert werden. Wegen des stark steigenden Straßenverkehrsaufkommens reichen die Kapazitäten teilweise heute schon nicht mehr aus.

Die bremischen Häfen sind in Bremerhaven über die Autobahn BAB A27 (Anschlussstelle (AS) Überseehäfen) und in Bremen über die BAB A1 (AS Arsten), die A27 (AS Industriehäfen) sowie die A281 (derzeit Anschlussstellen Neustädter Häfen und Gröpelingen) an das überregionale Autobahnnetz angebunden.



Anmeldungen Bundesverkehrswegeplan 2015

Das Land Bremen hat für den Bundesverkehrswegeplan 2015 die nachstehend dargestellten Straßenbaumaßnahmen an Autobahnen und Bundesstraßen im Großraum Bremen angemeldet.

Achtstreifiger Ausbau der BAB A1 zwischen AS Brinkum und Bremer Kreuz

Die Bundesautobahn BAB A1 verbindet die norddeutschen Seehäfen mit den Wirtschaftszentren im Westen der Republik und bildet gleichzeitig einen wichtigen Transitweg über Hamburg in Richtung Skandinavien. Mit dem sechsstreifigen Ausbau der A1 zwischen dem Bremer Kreuz und dem Autobahndreieck Buchholz im Zeitraum 2009–2012 konnte ein wesentliches Nadelöhr des Straßenverkehrs zwischen Bremen und Hamburg beseitigt werden. Um eine Entzerrung des teilweise sehr dichten Autobahnverkehrs auf Höhe Bremen zu ermöglichen, ist ein Ausbau des stauanfälligen Bereichs zwischen der AS Bremen-Brinkum und dem Bremer Kreuz auf acht Fahrstreifen unumgänglich.

Sechsstreifiger Ausbau BAB A27 zwischen AS Bremen-Überseestadt und Bremer Kreuz

Die Bundesautobahn BAB A27 stellt die entscheidende Nord-Süd-Anbindung der bremischen Häfen vor allem in Richtung Mittel- und Süddeutschland über die BAB A1 und die BAB A7 her. Um eine Entzerrung des teilweise sehr dichten Autobahnverkehrs auf Höhe Bremen zu ermöglichen, ist ein Ausbau des stauanfälligen Bereichs zwischen der AS Überseestadt und dem Bremer Kreuz auf sechs Fahrstreifen unbedingt erforderlich.

Lückenschluss BAB A281

- Bauabschnitt zwischen AS Airport-Stadt und AS Kattenturm (Realisierung 2015–2019),
- Neubau Weserquerung zwischen AS Seehausen und AS Gröpelingen.

Die BAB A281 stellt die nordwestliche Eckverbindung zwischen den vorhandenen BAB A1 und A27 auf bremischem Stadtgebiet dar. Sie dient der Entlastung der A1, der A27 und der städtischen Einfallstraßen. Durch die künftige Weserquerung der A281 ergibt sich eine Verkehrsverbesserung insbesondere im Einzugsbereich des Autobahnkreuzes (AK) Bremen. Ihre Verknüpfung mit dem internationalen Fernstraßennetz macht sie für die Entwicklung der Häfen, des Güterverkehrszentrums (GVZ) sowie des Airports Bremen bedeutungsvoll. Dies bestätigt Ralph Sandstedt, Geschäftsführer der GVZ Entwicklungsgesellschaft Bremen (GVZe): „Der Ringschluss der A 281 mit dem Wesertunnel wird das GVZ mit dem Industriehafen verbinden. Davon profitieren Unternehmen auf beiden Seiten der Weser.“



Vierstreifiger Neubau B6n zwischen A1 AS Brinkum und AS Kattenturm

Die Bundesstraße (B) 6n als Verbindung zwischen der BAB A281 Anschlussstelle Bremen-Kattenturm und der BAB A1 Anschlussstelle Bremen-Brinkum (Niedersachsen) stellt zusätzlich zum Arster Zubringer einen zweiten Anschluss an die A1 dar und soll neben einer massiven Entlastung der Kattenturmer Heerstraße zu einer deutlichen Verbesserung der Verkehrsbeziehungen zwischen Bremen und den angrenzenden niedersächsischen Landkreisen führen. Zudem werden mit dem Verkehrsprojekt die Wirtschaftsstandorte beider Bundesländer gestärkt.

Vierstreifiger Neubau B212n zwischen AS Seehausen und L875

Die Bundesstraße 212n ist geplant zwischen der BAB A281 Anschlussstelle Bremen-Strom und der Landesstraße (L) 875 in Niedersachsen. Die gesamte Realisierung der B212n von der Huntebrücke über die Landesgrenze Bremen/ Niedersachsen bis zum Anschluss an die A281 soll künftig zu einer verbesserten verkehrlichen Verbindung zwischen den Räumen Wesermarsch, Delmenhorst und Bremen mit den vielfältigen Verflechtungsbeziehungen untereinander sowie einem Anschluss des Unterweserraumes mit seinen Seehafenstandorten an das Fernstraßennetz führen. Gemäß der für die B212n geschlossenen Vereinbarung soll Bremen federführend die länderübergreifende Planung von der A281 bis zur L875 bei Sandhausen koordinieren.

Weitere Straßenbaumaßnahmen

Vierstreifiger Neubau BAB A2o (Küstenautobahn) zwischen Glückstadt und Westerstede

Die Trasse der rund 120 Kilometer langen Küstenautobahn – die Weserquerung nicht mitgerechnet – soll nach der festen Elbquerung bei Glückstadt/Drochtersen als BAB A2o über Bremervörde geleitet werden. Südlich von Bremerhaven wird die A2o an den Wesertunnel angebunden. Im weiteren Verlauf führt sie über Varel und Westerstede zur A28. Bremen setzt auf den Bau der Küstenautobahn A2o (früher: A22), die einen wichtigen Baustein zur Erschließung des nordwestdeutschen Raums darstellt. Durch ihren Weiterbau bzw. ihre Realisierung werden insbesondere die Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen an der Nordsee und die Erreichbarkeit des Unterweser- und Unterelberaumes spürbar verbessert. Von dieser Autobahn werden vor allem die Containerhäfen in Bremerhaven und in Wilhelmshaven profitieren, daher muss die Verbindung zügig zu Ende geplant, finanziert und verwirklicht werden.



Anbindung Überseehafen Bremerhaven an BAB A27/Hafentunnel Cherbourger Straße

Die Cherbourger Straße stellt den Hauptautobahnzubringer in Bremerhaven zur BAB A27 dar. Sie sichert die Anbindung des Überseehafengebietes einschließlich der hafennahen Industrie- und Gewerbegebiete an das Bundesfernstraßennetz bislang aber nur unzureichend. Zur Schaffung einer leistungsfähigen Hafenanbindung – verbunden mit einer Entlastung der kritischen Knotenpunkte – bietet eine Trennung des Hafenverkehrs vom sonstigen städtischen Individualverkehr die optimale Lösung. Als eines der zentralen Verkehrsinfrastrukturprojekte wird der Hafentunnel Cherbourger Straße eine leistungsfähige Verkehrsanbindung des Überseehafens und der hafennahen Gewerbegebiete an die A27 sicherstellen. Ende des Jahres 2013 begannen die vorbereitenden Arbeiten, die Inbetriebnahme ist für das Jahr 2018/2019 vorgesehen.

Abwicklung von Großraum- und Schwerlasttransporten

Im Land Bremen haben sich in den vergangenen Jahren zudem die qualitativen und quantitativen Anforderungen an Großraum- und Schwerlasttransporte (GST) deutlich erhöht. Die Zahl der für die Unternehmen für das Befahren von Straßen im Land Bremen notwendigen sogenannten GST-Anträge ist, nicht zuletzt aufgrund der steigenden Bedeutung der Offshore-Windenergiewirtschaft, signifikant auf über 35 000 Anträge im Jahr 2013 angestiegen. Hierbei hat sich die Anzahl der durch die Polizei begleitpflichtigen Transporte von 517 im Jahr 2004 auf 973 Transporte im Jahr 2012 nahezu verdoppelt. Derzeit wird eine Gesetzesnovelle angestrebt, die künftig eine Begleitung durch Privatfirmen ermöglichen soll. Zur Optimierung der Durchführung von GST findet seit Frühjahr 2012 regelmäßig ein Runder Tisch mit Vertretern der beteiligten Behörden, Unternehmen und Verbänden statt, der bereits zu einer substanziell verbesserten Abfertigung beigetragen hat und unbedingt fortgeführt werden sollte.

Aufgrund bisher nicht vorhandener, ortsnaher Übergabepunkte werden die begleitpflichtigen GST derzeit von der Polizei überwiegend an den Autobahnraststätten Grundbergsee (aus Richtung Hamburg), Langwedel (aus Richtung Hannover) und Wildeshausen (aus Richtung Osnabrück) in Empfang genommen und zum eigentlichen Transportziel innerhalb Bremens begleitet. Künftig sollen durch Einrichtung eines oder mehrerer geeigneter zentraler Übergabepunkte die Effizienz der polizeilichen Begleitung in Bremen gesteigert und mehr Transporte abgewickelt werden, wodurch sich die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes noch einmal deutlich erhöhen wird.



Luftverkehr

Der Flughafen Bremen ist nicht nur für Reisen, sondern auch für nationale und internationale Logistik die erste Wahl. Die Luftfrachtabfertigung erfolgt schnell, flexibel und kundenorientiert, mit kurzen Wegen sowie einem Service aus einer Hand. Der mit modernstem Equipment ausgestattete und direkt ans Vorfeld angeschlossene Luftfracht-Terminal vereint alle relevanten Partner, wie Luftfrachtspediteure, Fluggesellschaften, Zollamt und Frachtabteilung unter einem Dach. Das sorgt für reibungslose Abläufe wie z. B. bei der Zollgestaltung, der Gefahrgut- und Dokumentenabwicklung, der Be- und Entladung der Lkw, dem Palettieren und Entpalettieren, der Lagerung von Sonderfrachten, der Abfertigung von Speditionsgut sowie dem Kommissionieren der Ladung. Das Luftfrachtzentrum verfügt über acht Andockstationen, eine überdachte ULD-Anlage²⁵ mit angetriebenen Rolldocks, absenkbare Hubtische, moderne Wiegevorrichtungen sowie Kühl-, Wärme- und Isotopenräume. Etwa 25 000 Tonnen Luftfracht inklusive Lkw-Transport werden jährlich am Luftfracht-Terminal abgefertigt. Der Flughafen Bremen ist damit eng mit der maritimen Logistikkette verzahnt und ermöglicht den schnellsten Warentransport über größere Strecken.

²⁵ Unit Load Devices (ULD) sind Paletten und Container, die verwendet werden, um Gepäck, Fracht und Post in Flugzeuge zu laden. Sie ermöglichen es, große Mengen an Beförderungsgut in Einheiten zu bündeln. Ihre Benutzung führt dazu, dass weniger Einheiten geladen werden müssen, zudem sparen sie den Abfertigungsunternehmen Bodenpersonal, Zeit und Aufwand.





Nachhaltigkeit, Klimawandel, Umweltschutz und der „ideale“ Hafen



Nachhaltigkeit

Der maritime Umweltschutzgedanke und der nachhaltige Umgang mit den Ressourcen gehören in den bremischen Häfen längst zur Tagesordnung. Im Zusammenhang mit der Baggergutentsorgung, der Abnahme von Schiffsabfällen und der Umsetzung von Großprojekten – vor allem im Hinblick auf die Container-Terminalerweiterungen CT III, CT IIIa und CT 4 – konnten die bremenports-Planer umfassende Erfahrungen in diesem Bereich sammeln, insbesondere bei der jahrzehntelangen, professionellen Entwicklung von Kompensationsflächen für die Natur. Diese und andere Maßnahmen bildeten die Grundlage für die Entwicklung eines standortbezogenen Nachhaltigkeitsleitbildes unter der geschützten Marke



Das Nachhaltigkeitsleitbild wurde 2009 vorgestellt²⁶. Ziel der Nachhaltigkeitsstrategie ist die Sicherung der Zukunftsfähigkeit der bremischen Häfen durch Maßnahmen und Entwicklungen, die sich am Prinzip der Nachhaltigkeit orientieren, d.h. ökonomisch, ökologisch und sozial verantwortungsbewusste Entwicklungen im Hafenmanagement, im Hafengebiet sowie in Hafenwirtschaft und Logistik. Hier einige Meilensteine, mit denen die bremischen Häfen eine Rolle als nationaler Vorreiter übernommen haben und international gemeinsam mit anderen namhaften Häfen (in der Regel Partner der World Port Climate Initiative²⁷) als Schrittmacher fungieren:

- 2009: Ergänzendes Internetangebot unter www.greenports.de
- 2011: a) Zertifizierung des standortbezogenen Umweltmanagements nach dem PERS²⁸-Standard (in diesem Zusammenhang Vorlage des Umweltberichtes 2010)
- b) Gründung einer Arbeitsgruppe zur Förderung von LNG²⁹ als emissionsarmen, kostengünstigen Kraftstoff
- c) Nachhaltigkeitsbroschüre „Nachhaltig denken und handeln“ – aktuelle Entwicklungen bei der Hafengesellschaft bremenports
- 2012: Berücksichtigung des ESI³⁰ bei den bremischen Hafengebühren

²⁶ greenports – Nachhaltig wirtschaften – erfolgreich handeln; Bremen (2009)

²⁷ gegründet in 2008 als Folge der World Port Climate Conference in Rotterdam

²⁸ Port Environmental Review System der European Seaports Organisation (ESPO)

²⁹ Liquid Natural Gas (flüssiges Erdgas)

³⁰ Environmental Ship Index



- 2013: a) Aufnahme in die „partnerschaft umwelt unternehmen“
b) Zertifizierung des Nachhaltigkeitsmanagements nach dem Standard der GRI³¹
(Level B+ für den Nachhaltigkeitsbericht 2012)
- 2014: a) Validierung der PERS-Zertifizierung des standortbezogenen Umweltmanagements
(in diesem Zusammenhang Vorlage des Umweltberichtes 2013)
b) erstmalige Verleihung je eines „greenports-Award“ für das umweltfreundlichste Schiff
und die umweltfreundlichste Reederei, die die bremischen Häfen in 2013 nutzten

Der Nachhaltigkeitsbericht 2012 für die bremenports GmbH & Co. KG und das Sondervermögen Hafen kann als wichtigster Beleg der erfolgreichen Einführung eines Nachhaltigkeitsmanagements angesehen werden. Er beschreibt in größtmöglicher Transparenz das Profil der bremischen Häfen, deren Chancen und Risiken sowie die Organisation und Struktur des Nachhaltigkeitsmanagements. Für zahlreiche ökonomische, ökologische und gesellschaftliche Leistungsindikatoren werden der Managementansatz sowie der erreichte Stand beschrieben.

Der Bericht erhielt aus der Hafenwirtschaft, aus Politik und Gesellschaft sowie aus der Fachöffentlichkeit viel Anerkennung. Letztlich ist dieser Erfolg ein wesentlicher Antrieb dafür, den eingeschlagenen Weg fortzusetzen. Für eine nachhaltige Hafenentwicklung ist neben dem inhaltlichen Anspruch eine breite Beteiligung von Interessengruppen von Bedeutung.

Die bremenports GmbH & Co. KG wird im Rahmen des Nachhaltigkeitsmanagements weitere Nachhaltigkeitsberichte erstellen und Fortschritte deutlich machen. In diesem Zusammenhang ist vorgesehen, konkrete Ziele zu entwickeln, sie gemeinsam mit den zuständigen Gremien festzulegen und anschließend umzusetzen.

Um die wichtigsten Themenstellungen für eine nachhaltige Hafenentwicklung für den Zeitraum bis 2020/2025 zu identifizieren, wurde im Februar 2014 ein Workshop unter dem Titel „Hafen: nachhaltig gestalten“ durchgeführt. Impulsreferate beleuchteten die Relevanz des Themas auf globaler, nationaler, lokaler und betrieblicher Ebene, bevor die Herausforderungen und Lösungsansätze in Arbeitsgruppen diskutiert wurden.

³¹ Global Reporting Initiative



Hier die wesentlichen Ergebnisse in den Themenfeldern Ökonomie, Ökologie und Soziales (die Auflistung erfolgt absteigend entsprechend der zugewiesenen Bedeutung)³²:

Ökonomische Nachhaltigkeit

- Gewährleistung der Wettbewerbsfähigkeit (projektbezogene Kooperationen)
- Reduktion von Emissionen (Transformation zur „green economy“)
- Optimierung der Hinterlandanbindung (Modal Shift zu Bahn und Binnenschifffahrt)
- Stärkung der Bedeutung von Hafenwirtschaft und Logistik für die regionale Wirtschaft
- Steigerung der Produktivität
- Sicherstellung eines bedarfsgerechten, kostengünstigen und resilienten³³ Hafens (trotz abnehmender Finanzmittel)

Ökologische Nachhaltigkeit

- Das Ziel: CO₂-neutraler Hafen (neue Technologien und regenerative Energien nutzen)
- Hafenentwicklung ohne Verbrauch zusätzlicher Flächen (Hafenkooperation)
- Reduktion von Emissionen (Luftschadstoffe, Lärm, Licht)
- Ressourcenschutz und Recycling (Kreislaufwirtschaft)
- Wasserstraßen als Ökosystem bewahren (EU-Wasserrahmenrichtlinie)

Soziale Nachhaltigkeit

- Attraktive Arbeitsplätze erhalten und schaffen
- Die „richtigen“ Mitarbeiter finden und binden
- Zielkonflikte durch Infrastrukturausbau angehen (z.B. Personen- vs. Güterzüge)
- Emissionen für (Hafen-)Anrainer vermeiden (z.B. Hafen- und Bahnlärm)
- Auf den demografischen Wandel reagieren (Fachkräfte sichern, Bildungszugang erleichtern)

³² aus Sicht der jeweiligen Arbeitsgruppenmitglieder aus Politik, Wirtschaft, Verbänden und Behörden

³³ Resilienz ist die Fähigkeit, Krisen zu bewältigen und als Anlass für Entwicklungen durch Rückgriff auf Ressourcen zu nutzen. Das Gegenteil von Resilienz ist Verwundbarkeit (Vulnerabilität).



Ökonomie

Zentraler Aspekt ist die Gewährleistung der Wettbewerbsfähigkeit der bremischen Häfen. Dafür sollen projektbezogene Kooperationen als unterstützendes Mittel eingesetzt werden. Entsprechende Ansätze bestehen für das Hafenmanagement (zweckgebundene Kooperationen mit HPA und anderen deutschen Seehäfen sowie im Rahmen von Netzwerken und Verbänden wie IAPH³⁴, WPCI³⁵ & NWEPI³⁶), für Hafenbau und -unterhaltung (z.B. im Kreis von PIANC³⁷, HTG³⁸), für das Hafenmarketing (z.B. GERMAN PORTS), für die Hafenwirtschaft (z. B. standortübergreifende Präsenz der BLG und Eurogate) und sonstige Hafendienstleistungen. Im Vergleich dazu ist die notwendige Reduktion von Emissionen und die Transformation zur „green economy“ durch die greenports-Strategie zwar angestoßen worden, in vielerlei Hinsicht aber noch entwicklungsfähig. Dabei versprechen Fortschritte auf diesem Gebiet nicht nur Effizienz- und Kostenvorteile, sondern auch eine größere gesellschaftliche Akzeptanz und Marketingvorteile.

In diesen Kontext ist auch die geforderte Optimierung der Hinterlandanbindung durch Bahn und Binnenschiff einzuordnen. Mittlerweile ist es ein von nahezu allen Seiten erklärtes Ziel, die Hinterlandverkehre möglichst leise, sauber und energieeffizient, d.h. klimafreundlich abzuwickeln. Die Binnenschifffahrt weist dabei, gefolgt von der Eisenbahn und gemessen an ihrer Transportleistung, unter allen Verkehrsträgern den niedrigsten spezifischen Energieverbrauch und damit die geringsten umweltschädlichen CO₂-Emissionen auf. Hinterlandverkehrsbedingte Emissionen von Klimagasen sollten daher grundsätzlich durch einen verstärkten Einsatz von Binnenschiffen und Eisenbahnen reduziert werden. Dabei besteht auch bei diesen beiden Verkehrsträgern Optimierungsbedarf, insbesondere bei den Schadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie beim Lärm. Hier ist vor allem die Entwicklung neuer und leiserer Antriebstechnologien, der Einsatz umweltfreundlicher Kraftstoffe und regenerativer Energien sowie eine konsequente Umsetzung aktiver und passiver Lärmschutzmaßnahmen entlang der Bahnstrecken erforderlich.

Um die Bedeutung der Hafenwirtschaft und Logistik für die regionale Wirtschaft zu stärken und die Produktivität zu steigern, sind neben einer verbesserten Hinterlandanbindung gute Bedingungen für Innovationen (auch Signale in Wertschöpfungsketten wie Anreizsysteme, Marketing und Qualitätsvorgaben) sowie eine möglichst 100-prozentige Hafenverfügbarkeit erforderlich. Zur Bewältigung von Flächenkonkurrenzen im Rahmen einer bedarfsgerechten Hafenentwicklung können frühzeitige und intensive Stakeholder³⁹-Dialoge beitragen. Um in den kommenden Jahren trotz knapper öffentlicher Mittel einen bedarfsgerechten, kostengünstigen und resilienten Hafen zu verwirklichen, ist effizientes Nachhaltigkeitsmanagement ein wirksames Instrument.

³⁴ International Association for Ports & Harbours

³⁵ World Ports Climate Initiative

³⁶ North-West-European-Ports; syn. für: Le Havre, Antwerpen, Rotterdam, Bremische Häfen, Hamburg

³⁷ Permanent International Association of Navigation Channels

³⁸ Hafentechnische Gesellschaft e.V.



Ökologie

Das Ziel eines CO₂-neutralen Hafens ist ein wesentliches Element, um auf lokaler Ebene dem Klimawandel durch entschiedenen Klimaschutz entgegenzuwirken. Dabei sind Energieeinsparung, Effizienzsteigerung sowie die Entwicklung und Einführung neuer Technologien ebenso erforderlich wie die Umstellung auf erneuerbare Energien. Die Hafengesellschaft bremenports wird das eigene Energiemanagement ausbauen und den Weg zum CO₂-neutralen Hafen konzeptionell ausarbeiten.

In Bezug auf die angestrebte Reduktion von Emissionen (Luftschadstoffe, Lärm und Licht) sind bereits im Zuge der Containerhafen-Erweiterungen erste Fortschritte erzielt worden.⁴⁰ Die weitreichende Umstellung der Energieversorgung für die Hafeninfrastruktur auf erneuerbare Energiequellen hat bei den Luftschadstoffen nachweisbare Reduzierungen erbracht.⁴¹

In die gleiche Richtung wirken auch die ESI-Rabatte bei den Hafengebühren für Schiffe, die in Bezug auf ihre Luftschadstoffemissionen deutlich besser abschneiden als rechtlich vorgeschrieben, die 2014 erstmals verliehenen „greenports Awards“ für emissionsarme Schiffe und Reedereien, die die bremischen Häfen mit emissionsarmen Schiffen nutzen, sowie die vielfältigen Ansätze zur Förderung der Einführung von LNG als emissionsarmer Kraftstoff in Schifffahrt und Hafen.

Durch Ressourcenschutz und Recycling soll die Kreislaufwirtschaft auch im Bereich der Häfen initiiert und weiterentwickelt werden. Dabei müssen ökonomisch tragfähige Lösungen zwangsläufig das Ziel sein.

Dass Wasserstraßen gleichzeitig Ökosysteme darstellen und als solche zu bewahren und weiterzuentwickeln sind, ist allgemein anerkannt, kann aber im Gegensatz zu Forderungen stehen, die gleichen Wasserstraßen in ihrer Verkehrsfunktion für die Schifffahrt auszubauen. Hier kommt es verstärkt darauf an, Verbesserungen in der Verkehrsfunktion nicht zu Lasten der Lebensraumfunktion zu entwickeln. Mit der erweiterten Zuständigkeit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung für die ökologische Qualität der Wasserstraßen, dem Integrierten Bewirtschaftungsplan Weser⁴² inklusive Folgemaßnahmen und einer Reihe erfolgreicher Kompensationsmaßnahmen wurden strukturelle Verbesserungen erreicht, die nach EU-Richtlinien⁴³ gefordert sind.

³⁹ Als Stakeholder (englisch: Teilhaber) wird eine Person oder Gruppe bezeichnet, die ein berechtigtes Interesse am Verlauf oder Ergebnis eines Prozesses oder Projektes hat.

⁴⁰ Lärmmanagement und Minimierung von Lichtemissionen am Containerterminal

⁴¹ Siehe hierzu Nachhaltigkeitsbericht 2012 auf S. 51f.

⁴² IBP – Integrierter Bewirtschaftungsplan Weser für Niedersachsen und Bremen 2012, Freie Hansestadt Bremen, Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr et. al., Bremen, 2012

⁴³ EU-Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie sowie EU-Wasserrahmenrichtlinie



Soziales

Nachhaltigkeit hat nicht nur eine ökologische und eine ökonomische, sondern auch eine gleichermaßen wichtige soziale Komponente. Hier steht für den Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen der Begriff *Gute Arbeit* im Fokus.

Gute Arbeit steht für

- | sozialversicherungspflichtige Beschäftigung mit tariflich abgesicherter Bezahlung,
- | Begrenzung der Leiharbeit,
- | Einhaltung der Vorgaben des Tariftreue- und Vergabegesetzes und des bremischen Landesmindestlohngesetzes,
- | hohe Ausbildungsquote und qualifizierte Ausbildung,
- | Arbeits- und Gesundheitsschutz,
- | gute Erwerbsbeteiligung von Frauen in gewerblich-technischen Berufen sowie
- | Integration arbeitsuchender Menschen in Erwerbsarbeit.

Der Senat setzt sich in vielfältiger Weise für das Thema *Gute Arbeit* ein – mit Initiativen auf Bundesebene sowie gesetzlichen Vorgaben auf Landesebene, mit der Ausgestaltung von Förderrichtlinien und konkreten Projekten, z. B. zur Mobilisierung von Frauen in technologischen Bereichen, außerdem mit Beratungsangeboten sowie im Rahmen freiwilliger Vereinbarungen. Oberstes Ziel dieser Initiativen ist eine langfristig angelegte Verzahnung von Wirtschafts- und Arbeitsmarktpolitik, die gerechte und faire Bedingungen für alle Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen im Land Bremen schafft und sichert. Das Thema *Gute Arbeit* hat sich damit zu einem zentralen Element eines attraktiven bremischen Arbeitsmarktes und einer zukunftsorientierten Standortpolitik entwickelt.

Auch für die Unternehmen der Hafen- und Logistikwirtschaft ist die Sicherung des Mitarbeiterbedarfs zu einem ernstzunehmenden Wettbewerbsfaktor geworden. Mittel- bis langfristig werden demografische Veränderungen wie der Rückgang des Arbeitskräfteangebots zu Engpässen bei der Deckung des Fachkräftebedarfs führen. Daher wird der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen in Zusammenarbeit mit anderen Senatsressorts auch in Zukunft nachhaltig angelegte Förderinitiativen positiv begleiten und sich für Verbesserungen der Arbeitsbedingungen einsetzen. Den Rahmen für Themen rund um *Gute Arbeit* bilden neben der EU-Nachhaltigkeitsstrategie in Bremen u. a. Senatsbeschlüsse zu den Themen *Kriterien „guter Arbeit“ in die Wirtschaftsförderung integrieren*⁴⁴ und *Strukturkonzept Land Bremen 2020*⁴⁵.

⁴⁴ Kriterien „guter Arbeit“ in die Wirtschaftsförderung integrieren, Bremische Bürgerschaft Drucksache 18/1051, Landtag (zu Drs. 18/664), 18. Wahlperiode 10.09.2013, Mitteilung des Senats vom 10. September 2013; Bremen

⁴⁵ Strukturkonzept Land Bremen 2020 - Wirtschaftlicher Erfolg und gesellschaftliche Verantwortung für Bremen, Konzept für eine ressortübergreifende Strukturpolitik des Landes Bremen mit der Perspektive 2020, ENTWURF 06.02.2014, Bremen



Die vom Senat beschlossenen Ziele für *Gute Arbeit* gelten auch für die bremischen Häfen und die Unternehmen der Hafen- und Logistikwirtschaft. Zwar kann das Land Bremen diese strukturpolitisch wichtige Aufgabe nur im öffentlichen Hafensektor und in den Unternehmen, die von Bremen unmittelbar beeinflusst werden, auch unmittelbar umsetzen. In freiwilligen Vereinbarungen und Unterstützungsangeboten in Form von Beratungen, Darlehen und Zuschüssen in den Bereichen Personalentwicklung, Qualifizierung und Weiterbildung, Ausbildung und Gesundheitsmanagement bieten sich aber Chancen, die Ziele *guter Arbeit* gemeinsam mit den Unternehmen anzugehen. Zu prüfen wird sein, inwieweit Unternehmen der Hafenwirtschaft eine stärkere Rolle bei der Berufsfindung von Jugendlichen und in der Übergangsphase von Schule und Beruf spielen können. Ansätze bieten sich in Bremerhaven durch ein Engagement im „Netzwerk Schule, Wirtschaft, Wissenschaft für die Region Unterweser e.V.“ oder in Bremen durch die Kooperation der „Initiative Stadtbremische Häfen e.V.“ mit Schulen in den angrenzenden Stadtteilen.

Im Rahmen der Qualifizierungsoffensive für die bremische Hafenlogistik sind in den vergangenen drei Jahren zudem die Projekte *QualiLog*, *PersonalEntwicklungsProjekt 2020* (PEP 2020) und *Bildung GHB* von verschiedenen Partnern wie z.B. GHBV, BLG und ma-co erfolgreich durchgeführt worden. Insgesamt konnten in den drei Projekten große Teile der Belegschaften der bremischen Hafenlogistik in über 500 Schulungen erreicht werden. Rund 2800 Menschen haben sich in knapp 190 000 Teilnehmerstunden beruflich weitergebildet. Es muss erklärtes Ziel bremischer Politik sein, derartige Projekte auch in Zukunft besonders zu fördern. Dies bestätigt auch Heiner Delicat, Geschäftsführer der Weserport GmbH im Bremer Industriehafen: „Die Ausbildung des Nachwuchses auf Fach- und Führungsebene ist unbedingt zu fördern!“

Auch bremenports arbeitet intensiv daran, seine Attraktivität als Arbeitgeber zu erhöhen. Das öffentliche Unternehmen hat ein breit aufgestelltes, zukunftsorientiertes Personalentwicklungskonzept entwickelt. Eine qualifizierte Ausbildung, die Vereinbarkeit von Beruf und Familie sowie die Einführung eines betrieblichen Gesundheitsmanagements sind einige von vielen Bausteinen, mit denen die Hafen-Managementgesellschaft junge und qualifizierte Nachwuchskräfte an sich binden will. Gleichzeitig sollen ältere Leistungsträger gehalten werden. Inzwischen bietet bremenports seinen Beschäftigten beispielsweise über 50 individuelle Arbeitszeitmodelle – bis hin zur Möglichkeit, bei Bedarf von zu Hause aus zu arbeiten. Eltern-Kind-Zimmer, Kinderferienprogramme und regelmäßige Arbeitsplatzbegehungen durch die Betriebsärztin sind bei bremenports Standard.



Um den beruflichen Nachwuchs zu sichern, engagiert sich das Land Bremen auf Bundesebene im Rahmen des Maritimen Bündnisses – Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt. Basis dafür ist aber auch die Forderung nach einer Selbstverpflichtung der Reeder, die Absolventen der nautischen und technischen Studiengänge einzustellen, um das Ausfahren der Befähigungszeugnisse zu ermöglichen sowie an Bord ausreichend Praktikumsplätze für Studierende der seemännischen Studiengänge zur Verfügung zu stellen. Letztlich ist dies im Zusammenhang mit der Zukunft der Tonnagebesteuerung zu sehen.

Klimawandel

Die global, regional und lokal zu erwartenden Veränderungen durch den Klimawandel stellen die Gesellschaft vor große Herausforderungen.⁴⁶ Primäres Interesse muss es daher sein, den Klimawandel durch entschiedenen Klimaschutz zu begrenzen. Die bremischen Häfen haben hier mit ihrer CO₂-Footprint-Kalkulation im Rahmen des Nachhaltigkeitsberichtes 2012 eine erste Bilanz vorgelegt. Im Bericht werden u.a. die Klimaschutz-Anstrengungen durch effiziente Beleuchtung, Solaranlagen und die Nutzung erneuerbarer Energien zur Stromversorgung gewürdigt. Wie im Kapitel Nachhaltigkeit beschrieben, streben die bremischen Häfen das Ziel des CO₂-neutralen Hafens an und wollen diese Vorstellungen konzeptionell präzisieren.

Die Hafeninfrastruktur ist wegen ihrer Doppelfunktion für den Hochwasserschutz und als Basis für ökonomische Wertschöpfung bei gleichzeitig hoher Lebensdauer der jeweiligen Anlagen als „kritische“ Infrastruktur einzustufen. Aufgrund der großen nationalen und regionalen sozioökonomischen Bedeutung der Hafen- und Logistikwirtschaft ist deren Resilienz im Rahmen eines Teilprojektes von nordwest 2050⁴⁷ betrachtet worden. Hier wurden erste Ansätze erarbeitet, um eine Klimaanpassung zu erreichen. Im Zusammenhang mit der Betroffenheit sind direkte von indirekten lokalen Klimafolgen zu unterscheiden, die sich z. B. durch Wechselwirkungen und Verflechtungen der lokalen/regionalen Wirtschaft über Wertschöpfungsketten und Handelsströme ergeben können. Die Vulnerabilitätsanalysen des Forschungsprojekts nordwest2050 lieferten erste Einschätzungen zu möglichen indirekten Auswirkungen auf bestimmte Wirtschaftsbereiche in der Metropolregion Bremen-Oldenburg. Der Klimawandel kann eine Vielzahl von Lebens- und Handlungsbereichen beeinflussen. Dies betrifft Privatpersonen und Unternehmen genauso wie Politik und Verwaltung. Widerstands-, Anpassungs- und Innovationsfähigkeit sind Schlüsselkompetenzen, um langfristig die Resilienz gegenüber Klimafolgen zu erhöhen. Zur Stärkung dieser Kompetenzen sind insbesondere die folgenden grundsätzlichen Herausforderungen zu bewältigen, die auch in der zu entwickelnden Anpassungsstrategie des Landes und der Stadtgemeinden adressiert werden:

⁴⁶ Hierzu existieren neben den Veröffentlichungen der IPCC eine Reihe weiterer Quellen auf die hier nicht näher eingegangen werden kann.

⁴⁷ Im Zeitraum 2009–2014 durchgeführtes, transdisziplinäres Forschungsprojekt, dass sich mit der Fragestellung, wie die Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten „fit für den Klimawandel“ gemacht werden kann, auseinandersetzt.



- | Anpassung an den Klimawandel ist eine Strategieraufgabe. Ein strategischer Rahmen und strategische Zielsetzungen sind notwendig, um Planungsentscheidungen unter Bedingungen der Unsicherheit zu treffen und vorausschauendes Klimafolgenmanagement zu gewährleisten.
- | Anpassung an den Klimawandel ist auch eine Integrationsaufgabe. Für ein dauerhaftes und nachhaltiges Klimafolgenmanagement ist es erforderlich, die damit verbundenen Aspekte frühzeitig in politische und in Planungsentscheidungen einzubeziehen.
- | Letztlich ist Anpassung an den Klimawandel auch eine Lern- und Entwicklungsaufgabe. Die Thematik stellt gesamtgesellschaftlich eine vergleichsweise neue Herausforderung dar. Lern- und Entwicklungsprozesse sowie Pilotprojekte helfen, Fehlentscheidungen zu vermeiden, Strategien kontinuierlich zu verbessern und neue effiziente Lösungen zu entwickeln.

Eine breite gesellschaftliche Diskussion und ein fachlicher Austausch mit allen gesellschaftlichen Funktionsträgern sollen neben der Sensibilisierung für das Thema dazu beitragen, dass gute Praxisbeispiele ausgetauscht und als Vorbilder erkannt werden. Senat und Verwaltung wollen hierfür einen Rahmen bieten, der Denkblockaden vermeidet und Innovationen unterstützt. Auch die Akquisition überregionaler Fördermittel muss unterstützt werden, um lokale und regionale Initiativen aus Wirtschaft und Gesellschaft zu fördern. Mit der Beteiligung an den Forschungs- und Entwicklungsprojekten nordwest 2050 und „Regionale Anpassung an den Klimawandel an der Unterweser durch einen Tidepolder in der Drepteniederung“ wurden wertvolle Erkenntnisse gesammelt. Gleichzeitig wurde die Luneplate vom Umweltbundesamt als nationales Gute-Praxis-Beispiel für Klimaanpassung bei Naturschutzmaßnahmen publiziert.

Unabhängig von diesen Erfahrungen gibt es bislang noch kein Klimaanpassungskonzept für die bremischen Häfen – dies gilt es in den kommenden Jahren zu erarbeiten.

Aus dem Vorstehenden lässt sich ableiten, dass

- | klimawandelbedingte Veränderungen wie Sturmfluten und Extremereignisse (Starkwind, Hitze und Starkregen) die Standortrisiken erhöhen,⁴⁸
- | trotz geregelter Zuständigkeiten eine systemische Reaktion nötig ist, in der viele Akteure zusammenwirken müssen, um ein abgestimmtes Sicherheitsniveau zu erreichen, und dass
- | die Fähigkeit, Katastrophen bzw. Krisen bewältigen zu können, gesteigert werden muss.

⁴⁸ Das Projekt nordwest 2050 (Teilprojekt: Hafenwirtschaft und -logistik) belegt im Ergebnis, dass diese Risiken erkannt wurden und die Beteiligten mit ihren Initiativen auf gutem Weg sind, um die Gefährdungen zu begrenzen.



Umweltschutz

Schiffsabfall

Zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe wurde das MARPOL-Übereinkommen (International Convention for the Prevention of Marine Pollution from Ships) verabschiedet. Es ist in seiner 1978 geänderten Fassung weltweit gültig. Der Text der Konvention regelt die generellen Rahmenbedingungen, während die praktisch relevanten Festsetzungen in den Anlagen getroffen sind. Die Anlage V regelt den Umgang mit Schiffsmüll. Mit der EntschlieÙung des Umweltausschusses der IMO⁴⁹ wurde der Text der überarbeiteten Anlage V des MARPOL-Übereinkommens angenommen. Die neue Anlage V ist am 1. Januar 2013 in Kraft getreten. Demnach ist eine Einbringung von Schiffsabfällen in allen Seegebieten grundsätzlich zu verhindern. Für bestimmte Abfallarten, z.B. zerkleinerte/zermahlene Lebensmittelreste, Tierkörper und nicht meeresschädliche Ladungsrückstände, gibt es Ausnahmeregelungen.

Verschmutzung durch Öl und ölhaltige Gemische regelt Anlage I des Übereinkommens. Den Regelungen des MARPOL-Übereinkommens wird auf europäischer Ebene durch die Richtlinie 2000/59/EG⁵⁰ des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2000 – Regelungen zu Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände – Nachdruck verliehen. Durch die Bereitstellung und Inanspruchnahme von Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände soll das illegale Einbringen von Abfällen durch Schiffe verringert werden. In den bremischen Häfen erfolgte die Umsetzung mit dem bremischen Gesetz über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände (BremHSLG) vom 19. November 2002. Danach sind die Hafeneigentümer verpflichtet, ausreichende Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände zur Verfügung zu stellen. Zudem ist der Schiffsführer dazu verpflichtet, alle an Bord befindlichen Schiffsabfälle vor dem Auslaufen zur Entsorgung in eine Hafenauffangeinrichtung abzugeben.

Die aktuelle bremische Hafengebührenordnung⁵¹ enthält abhängig von der Bruttoreaumzahl die Verpflichtung zur Zahlung einer Pauschale für die Entsorgung ölhaltiger Abfälle aus dem Schiffsbetrieb sowie einer Entsorgungsgebühr für die hausmüllähnlichen Abfälle. Mit der Schiffsabfallentsorgung in den bremischen Häfen ist derzeit ein zertifizierter Entsorgungsfachbetrieb betraut, der über ausreichende logistische und anlagentechnische Kapazitäten verfügt, um jegliche Mengen und Arten von Abfällen fachgerecht zu entsorgen oder zu verwerten.

⁴⁹ MEPC.201(62): Regulations for the prevention of pollution by garbage from ships

⁵⁰ Richtlinie 2000/59/EG des europäischen Parlamentes und des Rates vom 27. November 2000 über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände

⁵¹ Hafengebührenordnung für die bremischen Häfen in Bremen und Bremerhaven vom 01.04.2006, gültig ab 01.01.2014, bremenports GmbH & Co. KG, Bremerhaven, 2013



Bei der landseitigen Entstehung von Abfällen im Hafen ist stets die Vermeidung vor der Verwertung und Beseitigung anzustreben. Hier sind die angesiedelten Unternehmen wie Umschlagsbetriebe und produzierendes Gewerbe gehalten, Betriebs- und Produktionsabläufe so zu gestalten, dass Abfälle in geringstmöglichem Maße entstehen.

Der Forderung der Umwelt- und Naturschutzverbände nach kostengünstigen/-neutralen Schiffsmüllentsorgungsmöglichkeiten, um den illegalen Eintrag in die Meere zu verhindern, kommt die bremische Hafenbetriebsorganisation damit vorbildlich nach. Der Anteil der Schiffsabfallentsorgung beläuft sich auf wenige einstellige Prozentpunkte der Hafengebühren pro Anlauf⁵².

Schiffsabwasser

Die regelmäßige Einleitung von größeren Mengen von Abwässern in das Seewasser kann u.a. zu Sauerstoffarmut und sichtbarer Verschmutzung führen. Im Rahmen der bremischen greenports-Initiative wurde von bremenports geprüft, ob eine Abwasserannahme von Kreuzfahrtschiffen an der Columbuskaje möglich ist, und wenn ja, in welchem Umfang. Es wurde festgestellt, dass die Entwicklung der Abwassermengen schwer einschätzbar ist. Eine Nutzung des bestehenden Kanalsystems wäre in Abhängigkeit von der Menge und der Zusammensetzung des Abwassers nur eingeschränkt möglich. Grundsätzlich ist eine Einleitung von Schiffsabwässern in das Abwasserleitungsnetz nicht vorgesehen bzw. nicht erlaubt. Da die Kosten von der Abwassermenge und der zur Verfügung stehenden Infrastruktur abhängig sind, wird aktuell die Variante des Abtransportes per Tankkesselwagen (TKW) vom Schiff zum Zentralklärwerk Bremerhaven als Zwischenlösung fortgesetzt. Bei einer Änderung der rechtlichen Randbedingungen sind unter Berücksichtigung der Kundeninteressen (Reeder) geeignete konzeptionelle Weiterentwicklungen notwendig.

Umweltmonitoring

Um den Zustand der Umwelt im Hafen entsprechend der Anforderungen nach PERS⁵³ besser beurteilen und verbessern zu können, müssen die vorliegenden Daten für die Hafengebiete zusammengeführt und gegebenenfalls ergänzt werden. Für die Entwicklung dieses Monitoring-Systems und dessen Nutzung könnte die Einrichtung eines „Nachhaltigkeits-Fonds Bremische Häfen“ hilfreich sein, der auch aus privatwirtschaftlichen Quellen gespeist sein könnte.

⁵² Hafengebührenrechner für die bremischen Häfen, <http://www.bremenports.de/hafengebuehrenrechner>, aufgerufen am 29.08.2014

⁵³ Port Environmental Review System (Standard der ESPO für Umweltmanagement in Häfen)



Der „ideale“ Hafen

Zusammenfassend lässt sich das Ziel eines „idealen“ Hafens wie folgt beschreiben:

Ausgangssituation/Handlungsbedarfe

Ökonomischer Druck, z. B.

- | Schiffsgößen- und Terminalwachstum,
- | schnelle, störungsfreie und widerstandsfähige Abläufe,
- | hochwertige Servicequalität, z. B. Technik, Organisation und Kommunikation,
- | 100-prozentige Hafenverfügbarkeit.

Ökologischer Druck, z. B. durch

- | Flächenverbrauch,
- | Wasser-, Lärm-, Luft- und Licht-Emissionen,
- | Verlust biologischer Vielfalt,
- | Auswirkungen von Baggerarbeiten.

Sozialer Druck, z. B.

- | Begrenzung der Ressourcenverbräuche (Land, Wasser, Energie, Kapital),
- | Klimaschutz,
- | Integrierte Managementkonzepte,
- | Kooperationen und Beteiligung von Interessengruppen.



A) Eigene Aktivitäten und Lösungsansätze, z.B.

- | Nachhaltigkeitsstrategie „greenports“,
- | Nachhaltigkeits-, Umwelt- und Qualitätsmanagement (GRI-, PERS- u. ISO-Zertifikate),
- | Integrierte Managementpläne (z.B. IBP Weser),
- | ESI-Rabatte bei Hafengebühren,
- | CO₂-Fußabdruck-Studien,
- | Monitoring- und Managementsysteme, z.B. Lärm, Energie,
- | LNG-Tankanlagen,
- | Emissionsarme Arbeitsschiffe und nachhaltiges Wassertiefenmanagement,
- | Biotopgestaltung und -management.

B) Der „ideale“ Hafen 2025

- | CO₂-neutral oder zumindest CO₂-effizient,
- | Effizient im technischen und organisatorischen Betrieb,
- | Transparente Informations- und Kommunikationsstrukturen,
- | Eigene „grüne“ Hafeninfrastruktur,
- | Proaktiv für Innovationen und nachhaltiges ökonomisches Wachstum,
- | Kontrollierte Ressourcenverbräuche.



Ordnungsrahmen, nautische Aufgaben, Gefahrenabwehr, Zoll



Organisation

Eine Vielzahl von Akteuren gestaltet den Betrieb und die Weiterentwicklung der bremischen Häfen. Die ministeriellen Aufgaben werden von der Hafenabteilung des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen (SWAH) wahrgenommen. Für die operativen Aufgaben im Hafen sind im Wesentlichen das Hansestadt Bremische Hafenamt (HBH) und die bremenports GmbH und Co. KG (bremenports) zuständig, die wiederum mit einer Vielzahl von weiteren Behörden und Institutionen zusammenarbeiten. Beispielfhaft seien hier die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV), der Zoll des Bundes (Zoll), die Polizeien und Feuerwehren im Land Bremen sowie die Lotsen genannt. Zudem müssen auf Seiten der Seehafenverkehrswirtschaft beispielsweise die Reedereien und deren Agenturen sowie Umschlags- und andere Dienstleistungsbetriebe in die Rahmenplanung und Ablaufgestaltung sowie in die Projektplanung und -realisierung einbezogen werden.

Seehafenverkehrs- wirtschaft	Hafenwirtschaft	Kaje- und landseitig	Hafeninfrastrukturmanagement Gesamthafenbetriebsverein Terminalbetrieb Umschlag, Lagerei Stauereien Sachverständige, Ladungskontrolle, Tally, Klarierer
		Schiffs- und wasserseitig	Schlepper und Bergung Festmacher, Gangway, Wasser, Strom Schiffssicherheit, Wachdienste Bunker Containerservice Schiffsausrüster Werften, Schiffsreparaturen Schiffsmotorenservice Schiffsreinigung, -entsorgung Hafen- und Wasserbau Baggerei
	Schifffahrt	Betrieb	Reedereien See- und Küstenschifffahrt Tankschifffahrt
		Ladung	Schiffsmakler Linienagenturen Befrachtung
	Hinterlandverkehr		Speditionen Logistik Transport Lagerei/Packerei Straßengüterverkehr Bahngüterverkehr Binnenschifffahrt Verkehrswege
	Seehafenverkehrswirtschaft i. w. S.	Private Dienstleistungen	Banken Versicherungen Unternehmensberatung Rechtsberatung PR/Marketing Personalberatung
		Öffentliche Dienstleistungen	Behörden/Ämter/Verwaltungen Zoll Lotsen Verbände Ausbildungsstätten
		Maritimer und Hafenbezug	Forschung Maritimer Tourismus/Kreuzfahrten Fähren Seenotrettung Medien
Hafenbezogene Wirtschaft	Industrie	Hafenabhängig	Rohstoffimport, Vorleistungen und Halbzeug
		Hafenbezogen	Produktexport Zulieferung
	Handel	Groß- und Außenhandel	Groß- und Außenhandel

Abb. 2 Akteure im Gesamtsystem Hafen, bremenports auf Basis ISL (2011)



Nautische Aufgaben

Nicht nur der reguläre Umschlagsbetrieb und die Abwicklung der Schiffsverkehre, sondern auch die unterschiedlichen Interessen der internationalen Kundschaft der bremischen Häfen erfordern eine professionelle Koordination und Bearbeitung dieses komplexen Themenfeldes. Das Größenwachstum der Schiffe in der Containerschifffahrt und die zeitliche Planbarkeit aller Schiffsaufenthalte in den Häfen machen eine Koordination notwendig, die weit vor der eigentlichen Ankunft des Schiffes beginnt und stets den der Schifffahrt innewohnenden Veränderungen unterliegt. Vielfältige Einflussfaktoren müssen berücksichtigt werden und anschließend in die Verkehrsablaufplanung einfließen.

Die hiermit verbundenen Aufgaben werden vom Hansestadt Bremischen Hafenamt (HBH) wahrgenommen. Im Rund-um-die-Uhr-Betrieb (24/7) stehen in den bremischen Häfen jederzeit qualifizierte Mitarbeiter zur Verfügung. Diese dienen als Ansprechpartner für die Beratung der Hafenakteure, aber auch – zusammen mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes sowie den Polizeien und Feuerwehren – der Wahrnehmung von hoheitlichen Aufgaben. Zu den wesentlichen Aufgaben der Hafenbehörde zählen somit die Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs im Hafenbereich (Schiffsverkehrslenkung), die Überwachung der Gefahrgutbeförderung einschließlich der Schiffsmüllentsorgung, die Gefahrenabwehr gemäß ISPS-Code und des schiffsbezogenen Umwelt- und Arbeitsschutzes. Die in diesen operativen Tätigkeiten gewonnenen Erkenntnisse und Erfahrungen fließen in die Beratung der bremischen Institutionen bei der Umsetzung nautischer und technischer Maßnahmen ein. In der Funktion als Aufsichtsbehörde werden zusätzlich das Hafenlotswesen sowie die nautisch/technischen Dienstleistungen in der Seeschiffsassistentz und dem Vertäuwesen überwacht.

Stetig wachsende Schiffsgrößen sowie steigende Anforderungen an die zeitliche Planbarkeit der Schiffsaufenthalte und des Umschlags erfordern die Aufrechterhaltung der Funktion der Hafenbehörde als neutrale Institution im stark wettbewerbsgeprägten Umfeld Hafen. Die zunehmenden europäischen Regelungen und deren von EU Institutionen auditierte lokale Umsetzung setzen ein hohes Maß an fachlich qualifiziertem Personal voraus. Beispielhaft seien hier die Gefahrgutbeförderung und die Abfallentsorgung der Schiffe genannt. Dazu ist auch die technische Ausstattung der Behörde den Marktveränderungen laufend anzupassen.



Port Security/Gefahrenabwehr

Die bremischen Häfen sind der zweitgrößte nationale Umschlagsplatz für den interkontinentalen Warenaustausch. Als entscheidendes Bindeglied zwischen see- und landseitigen Transporten sind sie auf sichere Zufahrtsbedingungen, Umschlagsvorgänge und Lagermöglichkeiten angewiesen.

Gleichzeitig ist weltweit eine zunehmende Bedrohung durch organisierte Kriminalität, Sabotage und Terrorismus zu verzeichnen. Auch die bremischen Häfen könnten ein potenzielles Ziel für terroristische Aktivitäten darstellen.

Aus diesen Gründen wurde in den letzten Jahren der präventive Schutz des Seeschiffsverkehrs und der Hafenwirtschaft vor Terrorangriffen verbessert. Hier wurden und werden auch weiterhin zur Sicherung der bremischen Häfen auf Basis gesetzlicher Grundlagen Risikobewertungen für ISPS-Hafenanlagen durchgeführt und darauf aufbauend durch Behörden und Anlagenbetreiber Gefahrenabwehrkonzepte entwickelt und umgesetzt.

Unter Berücksichtigung der lokalen Besonderheiten arbeiten alle an dem Sicherungsprozess beteiligten Behörden wie z.B. der Senator für Wirtschaft Arbeit und Häfen, der Hafenkapitän und die Wasserschutzpolizei, die Umschlagsgesellschaften, die Hafendienstleistungsunternehmen und Infrastrukturdienstleister eng zusammen.

Bremen ist über die Beteiligung des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen an nationalen und internationalen Forschungsvorhaben wie z.B. ECSIT⁵⁴, CASSANDRA⁵⁵ und CORE⁵⁶ auch künftig bestrebt, die Sicherheit in der gesamten Transport- und Lieferkette kontinuierlich zu erhöhen.

Aufgrund des hohen Anteils von Containerverkehren mit Ursprung/Ziel USA ist das kleinste deutsche Bundesland auch künftig gefordert, den ständig steigenden Anforderungen zum Schutz vor Terrorangriffen und vor organisierter Kriminalität an den Standorten Bremen und Bremerhaven gerecht zu werden.

Um die Wirtschaft in den bremischen Häfen zu unterstützen und weiterzuentwickeln, ergeben sich für die kommenden Jahre folgende Herausforderungen, Chancen und Ziele:

⁵⁴ Das Projekt ECSIT (Erhöhung der Container-Sicherheit durch berührungslose Inspektion im Hafen-Terminal) erforschte im Zeitraum September 2010 bis Dezember 2013 in erster Linie, inwieweit neuartige Inspektionstechnologien zu einer Erhöhung der Sicherheit von Containern führen können und inwieweit sich diese in ein ganzheitliches Konzept einbinden lassen.

⁵⁵ Ziel des EU-Projektes CASSANDRA (Common Assessment and Analysis of Risk in Global Supply Chains) war eine Erhöhung der Sicherheit internationaler Containertransportbewegungen durch Optimierung der Sichtbarkeit vorhandener Informationen. Dazu wurde im Zeitraum Juni 2011 bis Mai 2014 ein Data-Sharing-Konzept entwickelt, das sowohl Wirtschaft als auch Behörden eine erweiterte Bewertung der Risiken erlaubt.

⁵⁶ Als Fortführung des CASSANDRA-Projektes beschäftigt sich CORE ebenfalls mit der Verbesserung der Datenlage bei globalen Lieferketten und soll sowohl Safety- als auch Security-Belangen dienen. CORE ist eines der bislang größten europäischen Forschungs- und Demonstrationsvorhaben mit rund 70 Partnern. Das Projekt ist im Mai 2014 gestartet und läuft bis Mai 2018.



Herausforderungen

- Schutz der Häfen und des Systems Schifffahrt/Wasserstraße vor kriminellen und terroristischen Angriffen,
- Erhöhung und Sicherstellung der Servicequalität in ständiger Abwägung mit den Interessen zur Steigerung der Sicherheit,
- zunehmende Kosten für die Aufrechterhaltung der baulichen, technischen und organisatorischen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr,
- Wettbewerbsbeeinflussung durch international nicht abgestimmte Maßnahmen zur Gefahrenabwehr und
- Umsetzung bestehender und zukünftiger Vorgaben aus nationalen und internationalen Sicherheitsgesetzen.

Chancen

- Nutzung des Qualitätsfaktors „Sicherer Hafen“,
- Entwicklung neuer Verfahren zur Steigerung der Effizienz und Sicherheit,
- Entwicklung neuer Strategien für neue Segmente wie die Herstellung und den Transport von Offshore-Windenergieanlagen,
- wirksame Gefahrenabwehr durch Mitwirkung bei der Entwicklung einheitlicher nationaler und internationaler Standards und
- Vermarktung der Ergebnisse aus sicherheitsrelevanten Forschungsvorhaben.

Ziele

- Realisierung erforderlicher Maßnahmen zur Gefahrenabwehr unter Wahrung der Funktionsfähigkeit der Verkehrssysteme (Umschlag),
- Erhöhung der Containersicherheit durch risikoorientierte Stichprobenuntersuchungen bzw. Verbesserung der landseitigen Transportwege,
- Realisierung erforderlicher Maßnahmen zur Gefahrenabwehr unter Berücksichtigung der Anforderung zur Förderung des Tourismus in Bremen/Bremerhaven,
- Erweiterung und Ausbau der IT-Sicherheit in den vorhandenen IT-Systemen für die Kommunikation und Prozessabwicklung in den bremischen Häfen,
- Nutzung des Qualitätsfaktors „Sicherer Hafen“ bei der internationalen Vermarktung der bremischen Häfen und
- Mitwirkung bei der Fortentwicklung nationaler und internationaler Standards zur Gefahrenabwehr in der gesamten Lieferkette.



Zoll

Der Bremerhavener Überseehafen ist das größte noch existente Zollfreigebiet (Freihafen)⁵⁷ Deutschlands. Nach zahlreichen Erweiterungen beläuft sich die Fläche heute auf rund 4 000 000 Quadratmeter, wobei rund 3 000 000 Quadratmeter allein auf den Containerterminal entfallen. Über den Freihafen Bremerhaven werden neben Containern heute überwiegend Automobile umgeschlagen.

Der Freihafen wird durch einen rund 10 Kilometer langen Zollzaun vom übrigen Hafengebiet getrennt. Für die Überwachung und Warenabfertigung stehen an drei öffentlichen Straßenübergängen (Zolltor Weddewarden, Zolltor Roter Sand und Zolltor Kaiserschleuse) Kontrolleinrichtungen der Bundesfinanzverwaltung zur Verfügung. Die Überwachung der Eisenbahnübergänge und der Wasserseite erfolgt mit Hilfe technischer Überwachungseinrichtungen.

⁵⁷ Ein Zollfreigebiet (Freihafen) ist ein abgeschlossenes Hafengebiet in dem keine Zölle und Einfuhrumsatzsteuern erhoben werden. Es dient der Lagerung, Weiterverarbeitung und Veredelung importierter Waren und ist in der Regel durch Grenzzäune gesichert in denen es einzelne Zolldurchlässe (Zolltore) gibt.





Verkehrspolitik, Förderprogramme, Finanzierung, Kooperation norddeutsche Häfen



Europäische Verkehrspolitik

Der Einfluss von Vorgaben der Europäischen Union (EU) auf die Landeshafenpolitik wächst stetig. Seit 2001 hat die Europäische Kommission drei Vorstöße unternommen, den Marktzugang für Hafendienstleistungen – hierzu zählen z.B. Lotsen- und Schlepperdienste, Be- und Entladung von Schiffen und Containerdienste – durch Rechtssetzungsakte europaweit zu liberalisieren. Die als Port Package I und II bezeichneten Versuche scheiterten 2003 und 2006. Die fünf norddeutschen Küstenländer hatten dabei gemeinsam mit dem Bund ihre Interessen gegenüber der Kommission dahingehend vertreten, dass die Häfen keiner weiteren Regulierungen bedürfen. Die Beratungen über den im Frühjahr 2013 vorgelegten Verordnungsvorschlag der Europäischen Kommission zur Schaffung eines Rahmens für den Zugang zum Markt für Hafendienste und für die finanzielle Transparenz der Häfen werden nach wie vor fortgeführt, sodass abzuwarten bleibt, inwieweit die Bestrebungen der Europäischen Kommission, diesen Entwurf durch das europäische Parlament verabschieden zu lassen, zum Erfolg führen.

Bereits mit ihrem Arbeitsprogramm für 2010 hat die Europäische Kommission allgemein verdeutlicht, dass sie bei der Überarbeitung der europäischen Hafenpolitik eine dreidimensionale Herangehensweise anstrebt. Diese drei Dimensionen werden sich erstens mit der Rolle der Häfen im TEN-Netzwerk, zweitens mit dem Abbau administrativer Hemmnisse und drittens mit den Themenkreisen der Transparenz und des Marktzugangs auseinandersetzen. Es sind also auch für die Zukunft weitere konkretere Maßnahmen mit erheblichen Auswirkungen auf die bremischen Häfen seitens der Kommission zu erwarten – ebenso wie eine intensivierte Diskussion über die Frage der Beihilferelevanz zur Finanzierung öffentlicher Hafeninfrastrukturen.

In allen europäischen Fragestellungen wird sich Bremen daher auch in Zukunft eng mit den anderen norddeutschen Küstenländern sowie dem Bund abstimmen, um gegenüber der Europäischen Kommission mit gemeinsamen Stellungnahmen die berechtigten Interessen der deutschen Seehäfen zu vertreten.

Förderprogramme und Finanzhilfen

Auf Seiten des Bundes, der Bundesländer sowie der Europäischen Union (EU) existieren die unterschiedlichsten Förderprogramme und Finanzhilfen, die u. a. eine prosperierende und nachhaltige Entwicklung der bremischen Häfen unterstützen können. Da hier nicht alle Förderprogramme beschrieben werden können, sei an dieser Stelle auf die Website <http://www.foerderdatenbank.de> des Bundes verwiesen. Mit diesem Angebot gibt der Bund einen umfassenden und stets aktuellen Überblick über alle Förderprogramme des Bundes, der Bundesländer



und der Europäischen Union. Das Fördergeschehen wird unabhängig von der Förderebene oder dem Fördergeber nach einheitlichen Kriterien und in einer konsistenten Darstellung zusammengefasst.

Als Beispiel für ein Förderprogramm des Bundes kann auf die Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes (GAK) hingewiesen werden. Aus GAK-Mitteln werden u. a. Maßnahmen zur Verbesserung des Küstenschutzes in den Häfen gefördert. Die Fördermaßnahmen werden als Rahmenplan durch einen Bund/Länder-Ausschuss beschlossen. Er gilt für den Zeitraum der Finanzplanung und wird jährlich überprüft und fortgeschrieben. Der Rahmenplan wird über Entwicklungsprogramme der Länder umgesetzt und durch eigene Fördermaßnahmen ergänzt. Antragsberechtigt sind je nach Förderbereich u. a. das Land, Gemeinden und Gemeindeverbände.

Als Beispiel für ein Förderprogramm des Landes Bremen kann auf die Förderung der Forschung, Entwicklung und Innovation (FEI) verwiesen werden. Das Land fördert die Entwicklung innovativer Produkte, Verfahren oder Dienstleistungen, insbesondere durch kleine und mittlere Unternehmen. Mitfinanziert werden u. a. FuE-Projekte, die Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft allein oder in Kooperation mit anderen Unternehmen oder Forschungseinrichtungen durchführen. Ziel ist die Schaffung und Stabilisierung hochwertiger Arbeitsplätze. Antragsberechtigt sind insbesondere kleine und mittlere Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft gemäß KMU-Definition der EU mit Sitz oder Betriebsstätte in Bremen.

Als Beispiel für ein Förderprogramm der EU ist auf Transeuropäische Netze – Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) hinzuweisen. Die Leitlinien beschreiben die Ziele, Prioritäten und Grundlagen der Gemeinschaftspolitik im Bereich der TEN-V. Sie beschäftigen sich mit Infrastrukturen für Land-, Wasser- und Luftverkehrsträger sowie multimodale Verkehre. Ziel ist die Stärkung des sozialen, wirtschaftlichen und territorialen Zusammenhalts der EU und die Schaffung eines einheitlichen europäischen Verkehrsraums, der effizient und nachhaltig ist und ein integratives Wachstum fördert. Als „Rückgrat“ des Verkehrs im europäischen Binnenmarkt ist geplant, bis zum Jahr 2030 ein Kernverkehrsnetz mit neun Hauptkorridoren aufzubauen. In diesem Kernnetz sollen Engpässe beseitigt, die Infrastruktur modernisiert, grenzüberschreitende Verkehre flüssiger gestaltet und die Übergänge zwischen verschiedenen Verkehrsträgern verbessert werden. In den vergangenen zwei Jahren konnten bremenports bereits zwei TEN-V Fördermittelanträge bei der EU erfolgreich stellen: In den Ausbau der Hafeneisenbahn in Bremerhaven sowie in den Bau der ersten LNG-betriebenen Klappschute fließen dadurch europäische Mittel in Millionenhöhe.



Finanzierung der Häfen

Die deutschen Seehäfen erfüllen eine wichtige Funktion für die gesamte deutsche Volkswirtschaft und auch für jene in den benachbarten europäischen Staaten. Annähernd ein Viertel des gesamten deutschen Außenhandels wird über die deutschen Seehäfen abgewickelt – mehr als ein Fünftel dieses Seegüterumschlags entfällt dabei allein auf die bremischen Häfen. Das Bundesland Bremen stellt für seine Seehäfen eine leistungsfähige Infrastruktur bereit und sichert damit die Wahrnehmung außenwirtschaftlicher Aufgaben der exportorientierten Bundesrepublik Deutschland. Dazu investiert Bremen beständig in den Bestand und die marktgerechte Erweiterung seiner Hafenanlagen in Bremen-Stadt und Bremerhaven.

Das Infrastrukturvermögen der bremischen Häfen ist als integraler Bestandteil des öffentlichen Haushaltes in Form von sogenannten Sondervermögen organisiert. Diesen nicht rechtsfähigen Sondervermögen mit eigener Wirtschafts- und Rechnungsführung sind die im Eigentum Bremens stehenden Grundstücke sowie sämtliche mobile und stationäre Anlagen zugewiesen. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um Hafenanlagen wie Kajen, Brücken, Straßen, Schleusen, Pontons, die Hafeneisenbahn, die Grundstücke und Gebäude und die Betriebswerkstätten nebst Geräten und Fahrzeugen in den stadtbremischen Häfen. Die Einnahmen aus der Verwaltung und Verwertung der Grundstücke und Anlagen fließen den Sondervermögen zu. Daneben erfolgt eine jährliche Zuführung aus dem Haushalt der Stadtgemeinde Bremen.

Da der Nutzen der bremischen Häfen weit über die engen Grenzen des Bundeslandes hinausgeht, hat der Gesetzgeber entschieden, einen finanziellen Ausgleich der Nettohafenlasten im Rahmen des bundesweiten Länderfinanzausgleiches herbeizuführen. Bremen erhält derzeit für den Zeitraum 2005 bis 2019 einen jährlichen Hafenlastenausgleich von rund 10,7 Millionen Euro. Für den Zeitraum nach 2019 muss der Hafenlastenausgleich im Rahmen der Neuordnung des Länderfinanzausgleichs neu verhandelt werden, wobei es seitens Bremens die berechtigten Interessen an einer Fortführung und Erhöhung des Ausgleichs zu vertreten gilt, denn eine funktionsfähige bremische Hafeninfrastruktur liegt auch im ureigenen Interesse des Bundes und aller Bundesländer. Dazu kommt, dass bei Maßnahmen von außerordentlich hoher bundespolitischer Bedeutung – hier insbesondere im Bereich der Energiewende – ergänzende Bundesfinanzierungen anzustreben sind.

Kooperation norddeutsche Häfen

Das Recht und die Pflicht, die Angelegenheiten der Häfen in Eigenregie zu erledigen, sind seit jeher im Grundgesetz verankert. Zuständig ist nicht etwa der Bund, sondern sind die einzelnen Länder. Die fünf norddeutschen



Küstenländer Bremen, Hamburg, Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern sind daher verantwortlich für die Bereitstellung und den Betrieb der deutschen Nord- und Ostseehäfen. Diese bilden die Ein- und Ausfahrtstore für den weltweiten Handel und ermöglichen es Deutschland, sich Jahr für Jahr um den Titel des Exportweltmeisters zu bewerben.

Die fünf Nordländer bringen jährlich hohe Millionenbeträge auf, um sie in ihre Häfen zu investieren. Arbeitsplätze werden geschaffen, Wertschöpfung wird generiert. Selbstverständlich haben die einzelnen Hafenstandorte dabei auch eigene Interessen. Dass daraus jedoch nicht zwangsläufig eine reine Konkurrenzsituation entstehen muss, zeigt ein Blick auf die bestehenden Kooperationen zwischen den Hafenstandorten und den jeweiligen Hafengesellschaften der Länder. Deutlich wird dies insbesondere am Beispiel des JadeWeserPorts, dem neuen Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven – einem Gemeinschaftsprojekt der Länder Bremen und Niedersachsen. Es ist die Überzeugung aller Beteiligten, dass sich mit gebündelter Kompetenz langfristig mehr erreichen lässt.

Anlässlich der am 6. März 2009 von den Ministerpräsidenten Bremens, Hamburgs und Niedersachsens vereinbarten vertieften Norddeutschen Hafenkooperation kamen die Hafengesellschaften bremenports, Hamburg Port Authority (HPA) und Niedersachsen Ports (NPorts) überein, die bereits bestehenden Formen der Zusammenarbeit auszubauen, die Kooperation zu intensivieren und mögliche zukünftige Kooperationsfelder zu identifizieren.

Vor dem Hintergrund der vorwiegend technisch-ingenieurwissenschaftlich geprägten Ausrichtung der Hafengesellschaften ist festzustellen, dass es auf den spezifischen Gebieten des Hafenbaus und der Hafenunterhaltung eine über Jahre gewachsene, breite Zusammenarbeit gibt, bei der der Austausch von Erfahrungen und Fachwissen im Vordergrund steht. Techniker und Ingenieure der Hafenbehörden und -gesellschaften arbeiten gemeinsam an wichtigen Zukunftsfragen. Im Einzelnen werden vielfältige technische Problemstellungen in Bereichen der Ufereinfassung, der Baggergutbehandlung und Nassbaggerei, des Korrosionsschutzes, der Hafenplanung und Logistik, der Seeschifffahrt sowie des Natur- und Umweltschutzes gemeinsam diskutiert. Im Ergebnis werden so Lösungen erarbeitet, die unter den Gesichtspunkten der Kosteneffizienz und der technologischen Weiterentwicklung allen deutschen Häfen zu Gute kommen. Die beschriebene länderübergreifende gute Zusammenarbeit existiert im Übrigen auch auf der Ebene der Umweltbehörden.

Die Zusammenarbeit zwischen den Hafengesellschaften soll kein Selbstzweck sein, sondern sie muss sich mit dem klaren Ziel der Bewältigung der anstehenden Aufgaben für die Beteiligten lohnen. Außerdem sind die



Hafengesellschaften davon überzeugt, dass die Kooperation stets auf Grundlage der Wahrung der marktwirtschaftlichen Prinzipien stattfinden soll. Dies hat auch in Zukunft zu gelten.

Dabei finden sich einige gute Beispiele für die gelebte Hafenkooperation. So wurde unter anderem die nördliche Erweiterung des Braker Hafens durch die Aufspülung von Sand aus der zeitnah errichteten Wendestelle vor dem Container Terminal Bremerhaven ermöglicht. NPorts erhielt den Sand und bremenports sparte die anderweitige Verbringung des Materials. Ein klarer Vorteil für beide Kooperationspartner – eine klassische Win-Win-Situation.

Generell sind Standort- und Ländergrenzen übergreifende Abstimmungen von Materialverwendungen heute Bestandteil des Tagesgeschäftes der Hafengesellschaften. Sie ergeben sich aus den jeweiligen Projekten und Vorhaben. So wird aus den bremischen Häfen bereits seit Jahren regelmäßig Hafenschlick nach Rotterdam transportiert, wo dieser in einer subaquatischen Deponie namens Slufter entsorgt wird. Dadurch lassen sich in Bremen sowohl die Umwelt, als auch wertvolle Ressourcen auf der eigenen Baggergutdeponie in Bremen-Seehausen schonen. Es findet ein dauerhafter Austausch über die Entsorgung, Verwertung und Vermarktung von Baggergut statt, was zudem durch gemeinsame Forschungsvorhaben unterstützt wird. Ein länderübergreifendes Vorgehen etwa im Hinblick auf die neue HABAG⁵⁸ des Bundes wird bereits praktiziert und soll künftig weiter ausgebaut werden. Der Austausch von Facharbeitkräften und Spezialgeräten stellt derzeit eher eine Ausnahme dar, da die Personalstärke der Gesellschaften originär auf die Ableistung der eigenen Aufgabenstellungen ausgerichtet ist. Dennoch laufen die Gespräche auch auf Ebene der Personalverantwortlichen. So stehen Themen wie Cross-Mentoring, betriebliches Leistungsentgelt, Zusammenarbeit in der Personal- bzw. Fachkräfterekrutierung und Ausbildung im Dualen System bei Gesprächen zwischen bremenports und der HPA auf der Tagesordnung.

Dort jedoch, wo es erste Ansätze gibt, wie beim Austausch von Großgeräten (z.B. dem Einsatz des bremenports-Wasserinjektionsgeräts in Brake und Nordenham), der Bereitstellung von projektbezogenen Ingenieurleistungen oder dem Einsatz von Unterhaltungspersonal der bremenports im Seehafen Leer, wird schon seit langem erfolgreich zusammen gearbeitet. Unter anderem wurde in Cuxhaven die Entwurfsplanung für den Bau eines Wasserinjektionsgeräts aus den bremischen Häfen übernommen. Um immer den bestmöglichen Zustand der maritimen Infrastruktur gewährleisten und dabei Synergieeffekte nutzen zu können, haben sich die bremischen Häfen vor einiger Zeit mit den Kollegen aus Niedersachsen, Hamburg, Lübeck und Rostock zur Bauwerksinspektionsgruppe Nord (BWI Nord) zusammengeschlossen.

⁵⁸ Handlungsanweisung für den Umgang mit Baggergut aus Bundeswasserstraßen



Auch über die Grenzen der Häfen hinaus kann gemeinsam mehr bewirkt werden. Denn die Häfen können nur so gut und leistungsfähig sein, wie die Verkehrsachsen im Hinterland, also die Straßen, Schienen und Wasserwege für den Zu- und Ablauf der Warenströme. Die Hafengesellschaften ziehen hier im Schulterschluss mit den verantwortlichen Landesministerien an einem Strang und setzen sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten für eine leistungs- und bedarfsorientierte Ausgestaltung dieser Verkehrswege ein. Die Hafengesellschaften sind davon überzeugt, dass im Wege einer abgestimmten Lobbyarbeit zusätzliche Vorteile für alle deutschen Häfen generiert werden können und fordern den weiteren Ausbau der Hinterlandverbindungen und die Abarbeitung der Ahrensburger Liste.

Gemeinsame Interessen zeigen sich darüber hinaus auch bei Themen von übergeordneter Bedeutung, z.B. dem Umgang mit unterschiedlichen internationalen Sicherheitsvorgaben, der Handhabung von neuen DIN-Normungen im Bereich Bauwerksinspektion oder der Reaktion der Häfen auf sich verändernde Rahmenbedingungen (z.B. Wirtschaftskrise 2009 oder wachsende Schiffsgrößen).

Auch die zunehmende Nachfrage der Hafennutzer nach schwerlastfähiger Terminalinfrastruktur zum Umschlag von Offshore-Windenergieanlagenteilen betrifft die Häfen im gesamten Norden. Diese Entwicklungen werden im Rahmen eines umfassenden Informations- und Gedankenaustausches diskutiert. Die Nordländer sind sich einig, dass es notwendig ist, sich gemeinsam und rechtzeitig für zukunftsfähige Rahmenbedingungen für die Offshore-Windenergiebranche einzusetzen.

Von strategischer und damit übergeordneter Bedeutung sind auch die immer wichtiger werdenden Themen des Umweltschutzes und der Nachhaltigkeit. So wird an vielen Standorten an einer Zertifizierung des Umweltmanagements gearbeitet. Die bremischen Häfen haben hier im Laufe der Jahre eine Vorreiterrolle übernommen. Die gewonnenen Erfahrungen werden in jährlichen Treffen der Umweltverantwortlichen der deutschen Seehäfen weitergegeben.

Die aktuelle Situation der Hafenkooperation zeigt, dass eine Zusammenarbeit zwischen den Hafengesellschaften stattfindet und im Ergebnis zu Vorteilen für die Beteiligten bzw. die zu entwickelnden Projekte führt. War der Austausch lange Jahre überwiegend anlass- und personenbezogen und lag der Schwerpunkt bei den technisch geprägten Themenfeldern, so hat sich der Rahmen der Zusammenarbeit in den vergangenen Jahren auf die Ebene der Geschäftsleitungen ausgeweitet. Auch in diesem Kreis kommt man regelmäßig zu Diskussionen über



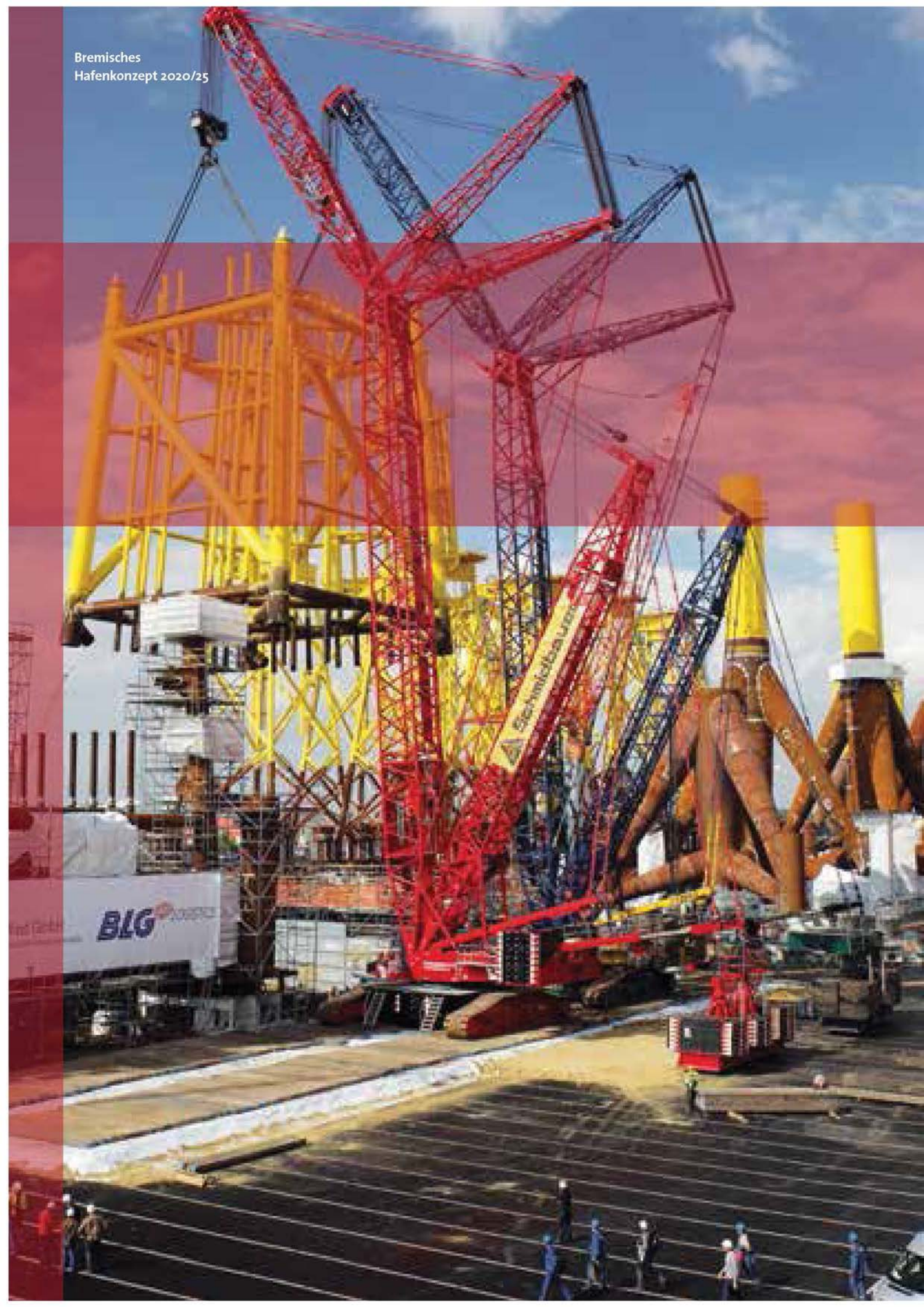
Themenfelder wie die strategischen Zielsetzungen der jeweiligen Standorte, die kontinuierlichen Veränderungen der Rahmenbedingungen, die Entwicklung der Gesellschaften oder das Zusammenwirken untereinander sowie mit hafenorientierten Institutionen, Unternehmen und Behörden zusammen.

Um die zunehmend komplexeren Anforderungen an Hafen- und Infrastrukturplanungen sowie notwendige Unterhaltungsleistungen zukünftig besser meistern zu können, befinden sich bremenports und das Ressort des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen auch international im regelmäßigen Austausch. Dieser geht weit über die Mitgliedschaften in der European Seaports Organisation (ESPO) und der International Association of Ports and Harbors (IAPH) hinaus. Vertreter der bremenports nehmen an den zweimal jährlich stattfindenden Treffen der nordwesteuropäischen Häfen Rotterdam, Antwerpen, Le Havre, Hamburg und Bremen/Bremerhaven teil und tauschen sich zu diversen strategischen Themen und praktischen Fragen aus. Ergebnis dieser internationalen Arbeitsweise war z.B. die gemeinsame Erarbeitung und Einführung des Environmental Ship Indexes (ESI), nach dem die umweltfreundlichsten Schiffe bereits seit 2012 einen Nachlass auf die zu entrichtenden Hafengebühren erhalten.

Zusammen mit Vertretern aus weltweit ansässigen Häfen findet im Rahmen einer Arbeitsgruppe der World Port Climate Initiative (WPCI) ein regelmäßiger Austausch über die neuesten Entwicklungen im Bereich LNG als Schiffskraftstoff statt.

Unter der Dachmarke GERMAN PORTS vermarkten die deutschen Seehäfen ihre Standorte im Ausland gemeinsam. An dieser Strategie beteiligen sich neben Bremen, Hamburg und Niedersachsen inzwischen auch Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern. Die einzelnen Häfen verlieren dabei keinesfalls ihr Profil, sondern bleiben eigenständig und können die Stärken des jeweiligen Standorts gezielt hervorheben. Dies geschieht für Bremen/Bremerhaven durch die Hafengesellschaft bremenports und die Marke VIA BREMEN. Jährlich werden unter der Marke GERMAN PORTS mindestens drei gemeinsame Messeauftritte organisiert. Außerdem erscheint mit dem GERMAN PORTS GUIDE ein Handbuch, an dem sich alle fünf Bundesländer beteiligen. Gleichzeitig geben Bremen und Niedersachsen sechsmal jährlich gemeinsam das Magazin LOGISTICS PILOT heraus, um über die wichtigsten Entwicklungen und Trends aus den Häfen zu berichten.

Bremen und seine Häfen tauschen sich rege mit diversen anderen Hafenstandorten aus. Die praktizierte Hafenkooperation ist als Erfolg zu bewerten und wird auch in Zukunft großen Nutzen generieren.



Bremische Hafenentwicklung – von der Idee zum Projekt



Die Entwicklung der bremischen Häfen ist – anders als in Hamburg – nicht durch ein eigenes Hafenentwicklungsgesetz⁵⁹ geregelt. Während das Hamburger Hafenentwicklungsgesetz den Interessen des Hafens Vorrang einräumt, ist in den bremischen Häfen städtebauliches Planungsrecht anzuwenden. Für die bremische Hafenentwicklung sind daher die Festlegungen aus qualifizierten Flächennutzungs- und Bebauungsplänen⁶⁰ maßgebend. Diese Pläne sind nicht flächendeckend für alle Hafenareale vorhanden und müssen bedarfsweise neu aufgestellt oder geändert werden. In den geltenden Flächennutzungs- und Bebauungsplänen sind klassische, d.h. dem Umschlag, der Lagerung und der Bearbeitung von Gütern dienende Hafenareale oftmals als *Sonderbaufläche* bzw. *Sondergebiet* Hafen ausgewiesen. In anderen Bereichen wie der Überseestadt in Bremen finden sich entsprechend der jeweiligen Nutzungsform auch *Gewerbegebiete*, *Mischgebiete*, *Verkehrsgebiete* und *Grünflächen*.

Zu den Grundlagen einer vorausschauenden Landeshafenpolitik zählt die Erarbeitung von Hafenkonzepten, die sich in die strukturpolitische Dachstrategie des Landes – „Strukturkonzept Land Bremen 2020“ – einfügen. Die Hafenkonzepte identifizieren Ideen, Themen und Projekte, die für die Häfen langfristig relevant sind. In einer zweiten Stufe folgt die Erarbeitung von Masterplänen für einzelne Gütersegmente, Hafenareale oder Verkehrsträger, z.B. der *Masterplan Automobile Logistics Center*, der *Masterplan Links der Weser* und der *Masterplan Hafeneisenbahn Bremerhaven*. Aus Akzeptanzgründen wird bereits bei der Erarbeitung der Hafenkonzepte und der Masterpläne besonderer Wert auf die Kommunikation und Abstimmung mit einer möglichst großen Anzahl von Beteiligten gelegt. Hafenkonzepte und Masterpläne werden politisch beschlossen, d.h. dem *Ausschuss für Angelegenheiten der Häfen* (Hafenausschuss) und/oder der *Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen* vorgelegt.

Danach sind für jedes Projekt, das umgesetzt werden soll, die bauleitplanerischen und genehmigungsrechtlichen Voraussetzungen zu prüfen sowie notwendige Änderungen und Vorplanungen zu veranlassen. Abhängig vom finanziellen Volumen des Projekts sind anschließend die erforderlichen Gremienbeschlüsse vorzubereiten. Dafür werden Wirtschaftlichkeitsberechnungen erstellt. Liegt die Zustimmung der Gremien vor, erarbeitet bremenports die notwendigen Planungs-, Genehmigungs- und Realisierungsunterlagen.

Bei der Entwicklung der bremischen Häfen handelt es sich somit um einen dynamischen Prozess. Erklärtes Ziel jedes neuen Hafenkonzepts ist es, relevante Themenstellungen, Schwerpunkte und Projekte zu identifizieren und weiterzuentwickeln.

⁵⁹ Hafenentwicklungsgesetz (HafenEG) vom 25. Januar 1982

⁶⁰ Der Flächennutzungsplan (FNP) ist das Planungsinstrument zur langfristigen Steuerung der räumlichen Entwicklung der Stadt. Er wird unter Berücksichtigung der Ziele der Raumordnung aufgestellt. Bebauungspläne (B-Pläne) werden aus dem FNP entwickelt, die Aufstellung erfolgt in mehreren Verfahrensschritten. In B-Plänen wird durch Zeichnung und Text festgesetzt, welche Nutzung auf einzelnen Grundstücken zulässig ist.



Anhang 1 Häfen in Zahlen



Anhang 1a – Entwicklung und Status quo

Seegüterumschlag in Bremen und Bremerhaven

GESAMT, CONTAINER, AUTOMOBILE

	1995	2000	2005	2010	2011	2012	2013
Gesamt (Mio. t)	31,1	44,8	54,2	68,9	80,6	84,0	78,7
davon Bremen	14,3	14,4	13,0	13,2	12,9	13,6	12,6
davon Stückgut	4,3	3,9	4,9	4,3	4,3	4,2	3,9
davon Massengut	10,0	10,5	8,1	8,9	8,7	9,4	8,7
davon Bremerhaven	16,8	30,3	41,2	55,7	67,7	70,4	66,1
davon Stückgut	16,2	29,9	40,6	55,4	67,3	70,1	65,8
davon Massengut	0,5	0,4	0,6	0,3	0,3	0,3	0,3
Container							
(Mio. t)	15,1	27,7	37,3	51,9	62,8	65,1	60,9
(Mio. TEU)	1,5	2,8	3,7	4,9	5,9	6,1	5,8
Anteil Bremerhaven (%)	95,6	98,9	98,8	99,6	99,8	99,6	99,7
Automobile							
(Mio. Fahrzeugeinheiten)	0,8	1,1	1,6	1,6	2,1	2,2	2,2
Verhältnis Im-/Export (%)	49/51	40/60	37/63	25/75	26/74	22/78	20/80

Seeschiffsanläufe in Bremen¹ und Bremerhaven

GESAMT

	1995	2000	2005	2010	2011	2012	2013
Gesamt	8 241	9 481	9 097	7 136	7 196	7 897	7 724
davon Containerschiffe			4 855	3 762	4 308	4 894	4 787
davon Stückgutfrachtschiffe			1 722	1 223	794	782	675
davon Autotransport-, Ro/Ro-/Fährschiffe			1 315	1 156	1 325	1 435	1 499
Andere			1 205	995	769	786	763
Mittlere Schiffsgröße (NRT/NRZ/BRZ ² je Schiff)	4 915	13 862	17 101	25 566	29 089	31 054	33 069

¹ ab 2011 wurde für Bremen aus technischen Gründen auf die Erfassung der Leerschiffe verzichtet

² ab 1995 wurde die Nettoregistertonne (NRT) durch die Nettonraumzahl (NRZ) und ab 2000 die NRZ durch die Bruttonraumzahl (BRZ) ersetzt



Passagierverkehr über Bremerhaven

KREUZFAHRTSCHIFFE

	1995	2000	2005	2010	2011	2012	2013
Passagiere	43 583	53 448	72 106	57 394	51 369	62 580	66 481
Schiffsabfahrten	54	58	75	46	39	47	52

Binnenschifffahrt in Bremen und Bremerhaven

IN TONNEN UND ANZAHL

	1995	2000	2005	2010	2011	2012	2013
Güterumschlag (Mio. t)	6,3	5,1	5,5	5,7	6,3	6,4	5,3
Schiffsankünfte (beladen)	7 896	5 824	6 796	6 745	6 672	6 112	5 295

Modal Split in Bremerhaven

CONTAINERHINTERLANDVERKEHR

	2005	2010	2011	2012	2013
Containerumschlag (1.000 TEU)	3 699	4 859	5 912	6 112	5 822
davon Transshipment	2 274	2 957	3 804	3 909	3 569
davon Hinterland	1 425	1 918	2 108	2 203	2 253
davon Straße	857	970	1 057	1 066	1 126
davon Schiene	531	863	964	1 042	1 049
davon Binnenwasserstraße	37	85	87	95	77



Flächen³ in Bremen und Bremerhaven

MIT HAFENAFFINEN NUTZUNGEN

	Gesamt	davon Bremen	davon Bremerhaven
Flächen mit hafenauffinen Nutzungen (ha)	3152	1058	2094
davon Landflächen (ha)	2615	835	1780
davon Gewerbe	868	340	528
davon Straßenverkehr	106	64	42
davon Eisenbahn	129	80	49
davon Grünanlagen u. Landwirtschaft	205	200	5
davon Kompensation u. Vorrat	1145	94	1051
Sonstige	162	57	105
davon Wasserflächen (ha)	537	223	314

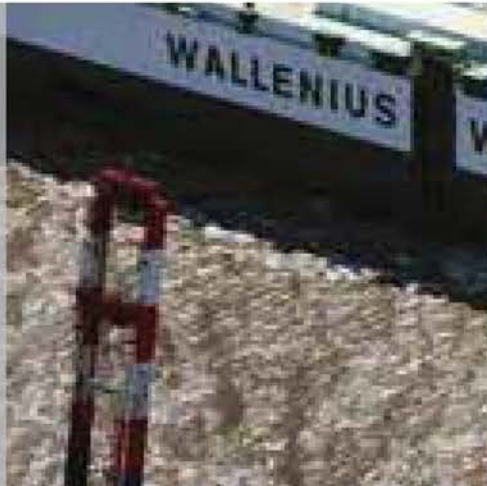
³ Angaben beziehen sich auf die der bremenports GmbH & Co. KG zugewiesenen Flächen (Stand: 01.01.2014)

Infrastruktur⁴ in Bremen und Bremerhaven

IN VERWALTUNG DER BREMENPORTS GMBH & CO. KG

	Gesamt	davon Bremen	davon Bremerhaven
Uferbauwerke (km)	70	30	40
davon Kajen	36	9	27
davon Böschungen	34	21	13
Deiche und Hochwasserschutzwände (km)	15	0	15
Straßenanlagen (km)	64	46	18
Hafeneisenbahn- und Industriestammgleise (km)	233	147	86
Schleusen	4	1	3
Bewegliche Brücken	4	0	4
Hafenpump- und Schöpfwerke	4	0	4
Pontonanlagen	63	51	12
Dalben	371	212	159
Seeschiffsliegeplätze	92	46	46
davon Großschiffsliegeplätze	14	0	14

⁴ Angaben beziehen sich auf die der bremenports GmbH & Co. KG zugewiesenen Infrastruktureinrichtungen (Stand: 01.01.2014)



Nautische Bedingungen in Bremen und Bremerhaven

SCHIFFSTIEFGÄNGE, LIEGEPLÄTZE, ANLAUFBEDINGUNGEN

		Bremen	Bremerhaven
Schiffstiefgänge ⁵	tideunabhängig (m)	7,60	12,80 (Panmax) 12,50 (Post-Panmax)
	tideabhängig (m)	einkommend: 10,70 ausgehend: 10,35	14,50
Sohle des tiefsten Liegeplatzes	an der Weser [SKN (LAT)]	-11,00	-15,00
	hinter den Schleusen (MHaW) ⁶	-10,00	-11,00
Entfernung vom offenen Meer (km)		121 ⁷	58 ⁸

⁵ Angaben der Verkehrszentralen der Wasser- und Schifffahrtsämter Bremen und Bremerhaven

⁶ Mittlerer Hafenwasserstand

⁷ Entfernung Weseransteuerung – Einfahrt Oslebshäuser Schleuse

⁸ Entfernung Weseransteuerung – Containerterminal Bremerhaven

Wasserstände in Bremen und Bremerhaven

NACH TIDE

	Bremen	Bremerhaven
Mittleres Tidehochwasser, MThw [SKN (LAT)] ⁹	+4,49	+4,44
Mittleres Tideniedrigwasser, MTnw [SKN (LAT)] ⁹	+0,30	+0,67
Mittlerer Tidehub, MThb [m] ⁹	4,19	3,77

⁹ 5-Jahresmittel 2009/2013 bezogen auf die Pegel Bremen Oslebshäuser (SKN (LAT) = NN -2,00m) und Bremerhaven Alter Leuchtturm (SKN (LAT) = NN -2,62m),
Quelle: Wasser- und Schifffahrtsamt Bremerhaven, 2014

Beschäftigungseffekte

IN DEN LÄNDERN BREMEN, HAMBURG UND NIEDERSACHSEN

	im Land Bremen	in den Ländern Hamburg, Niedersachsen und Bremen
Zahl der hafenabhängig Beschäftigten (Bezugsjahr 2010) ¹⁰	74 000	285 600
Anteil hafenabhängig Beschäftigte an allen Beschäftigten (Bezugsjahr 2010) [%] ¹⁰	19	5

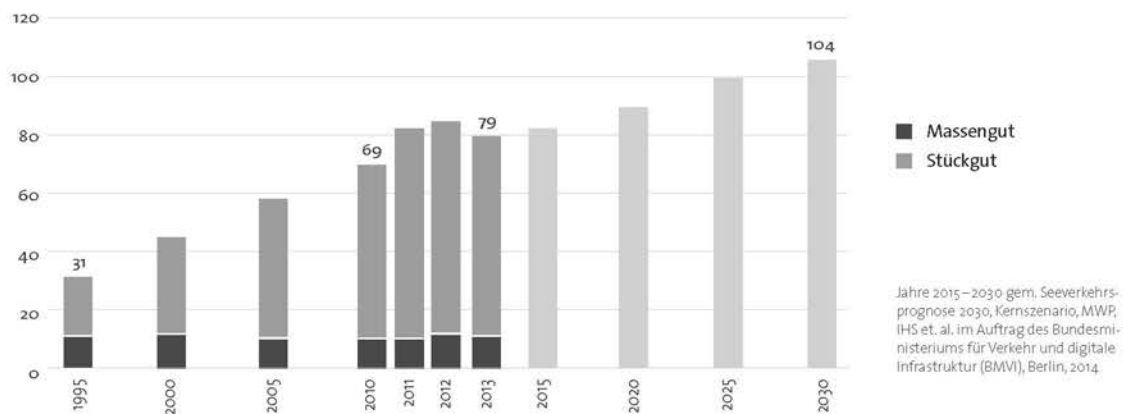
¹⁰ Quelle: Beschäftigungseffekte der Bremischen Häfen, Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik, Bremen, 2011, vgl. <http://www.bremenports.de/unternehmen/unsere-aufgaben/hafenentwicklung>



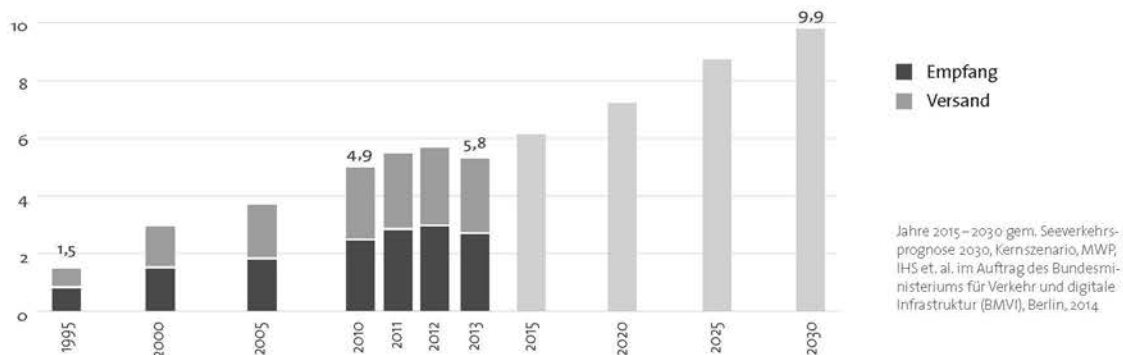


Anhang 1b – Güterverkehrsprognosen

Güterverkehr über See in den bremischen Häfen (in Millionen Tonnen)

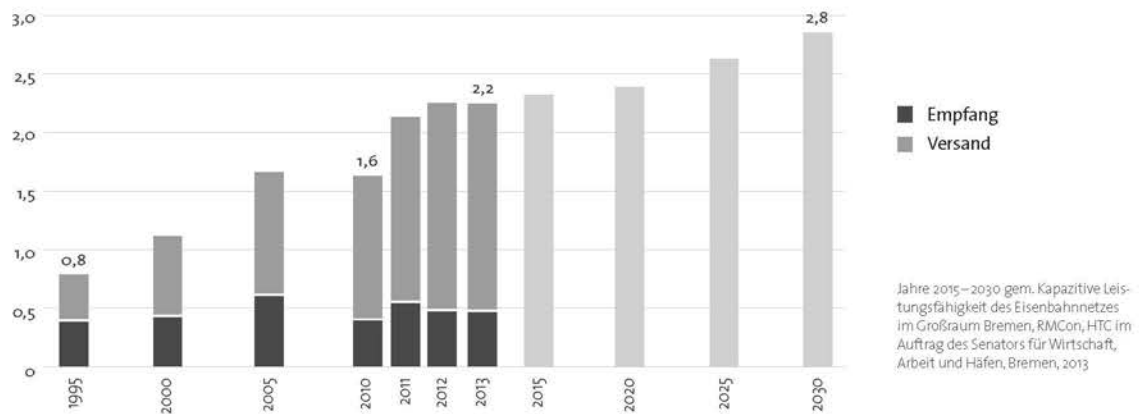


Containerverkehr über See in den bremischen Häfen (in Millionen TEU)

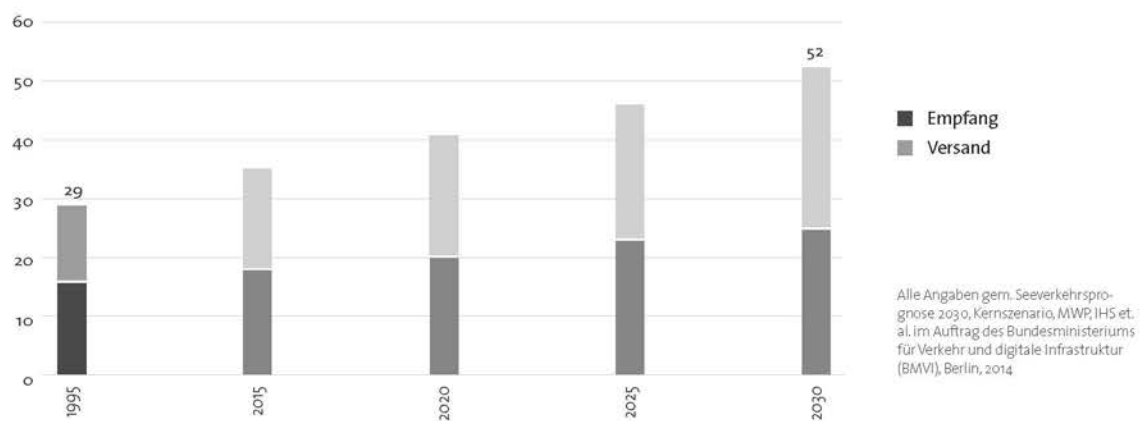




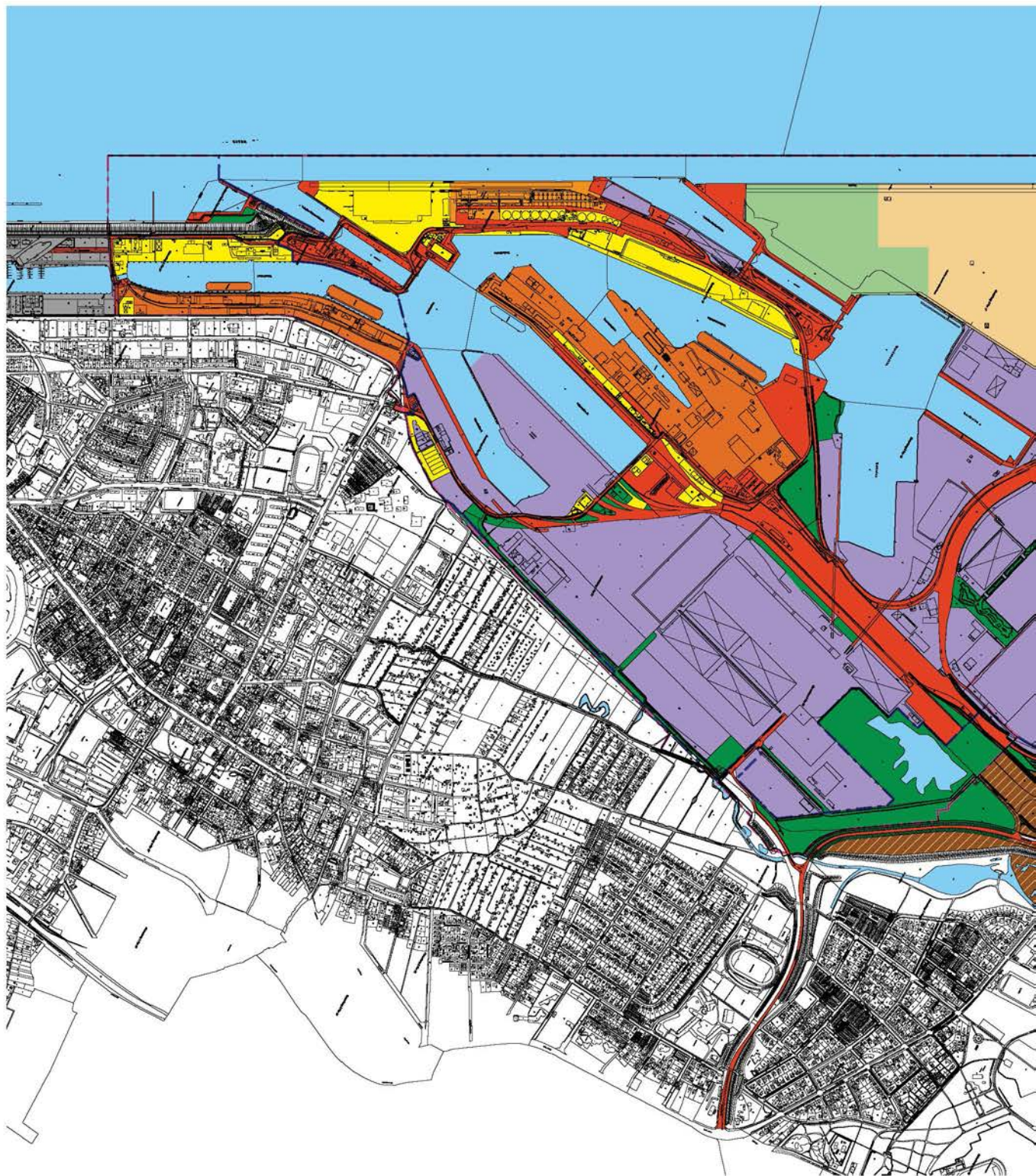
Automobilverkehr über See in den bremischen Häfen (in Millionen Einheiten)

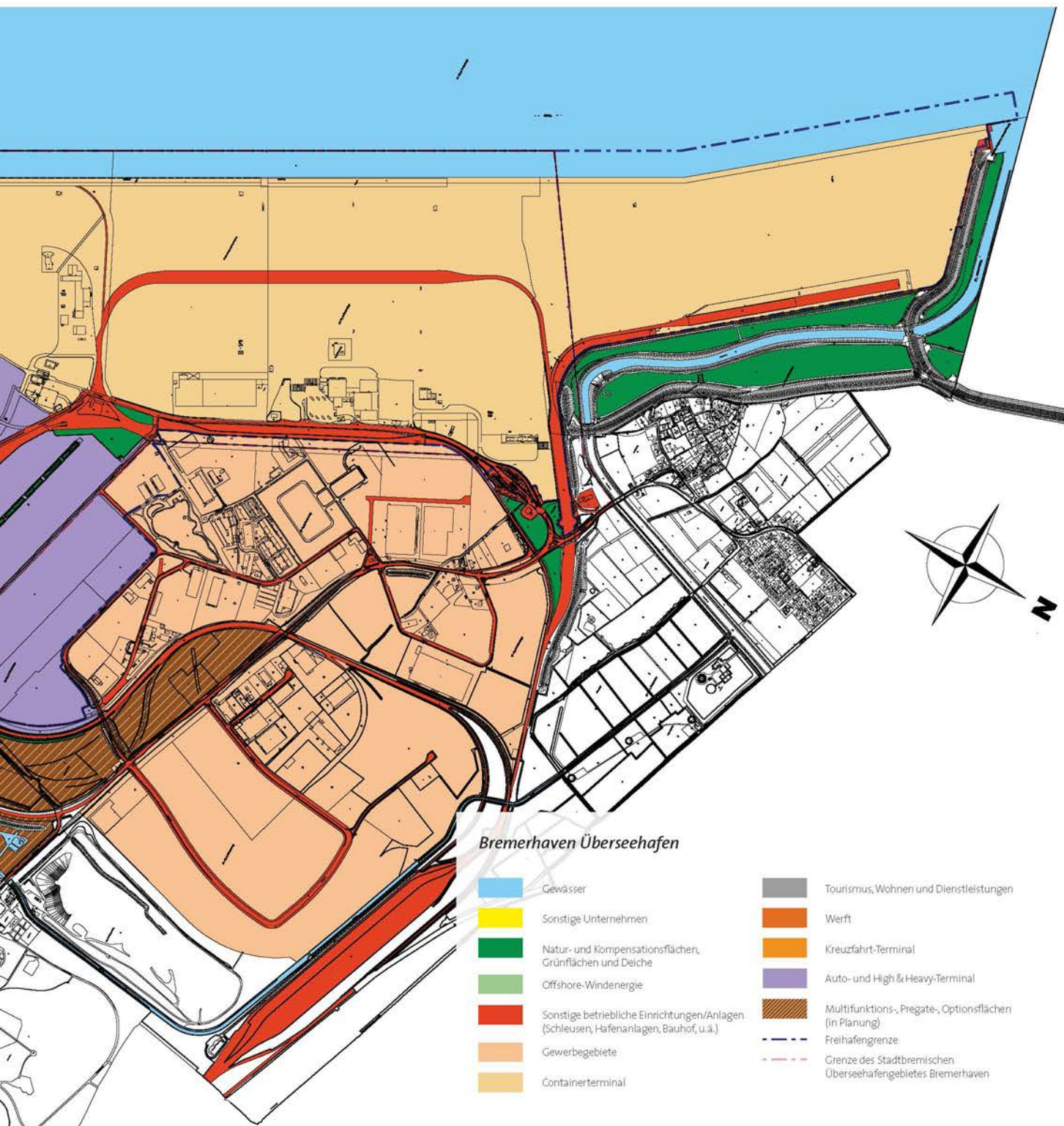


Hinterlandverkehrsaufkommen in den bremischen Häfen (in Millionen Tonnen)

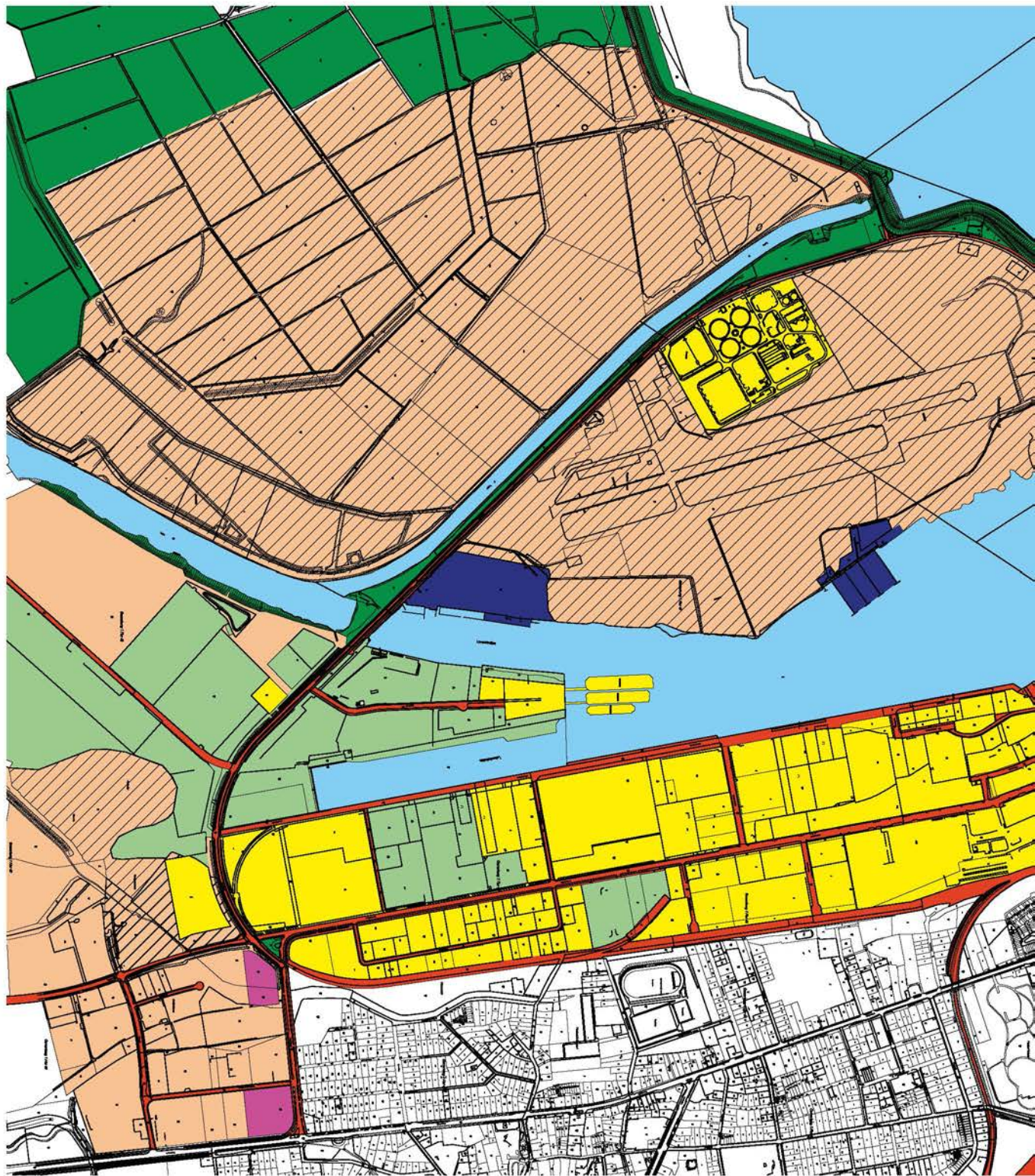


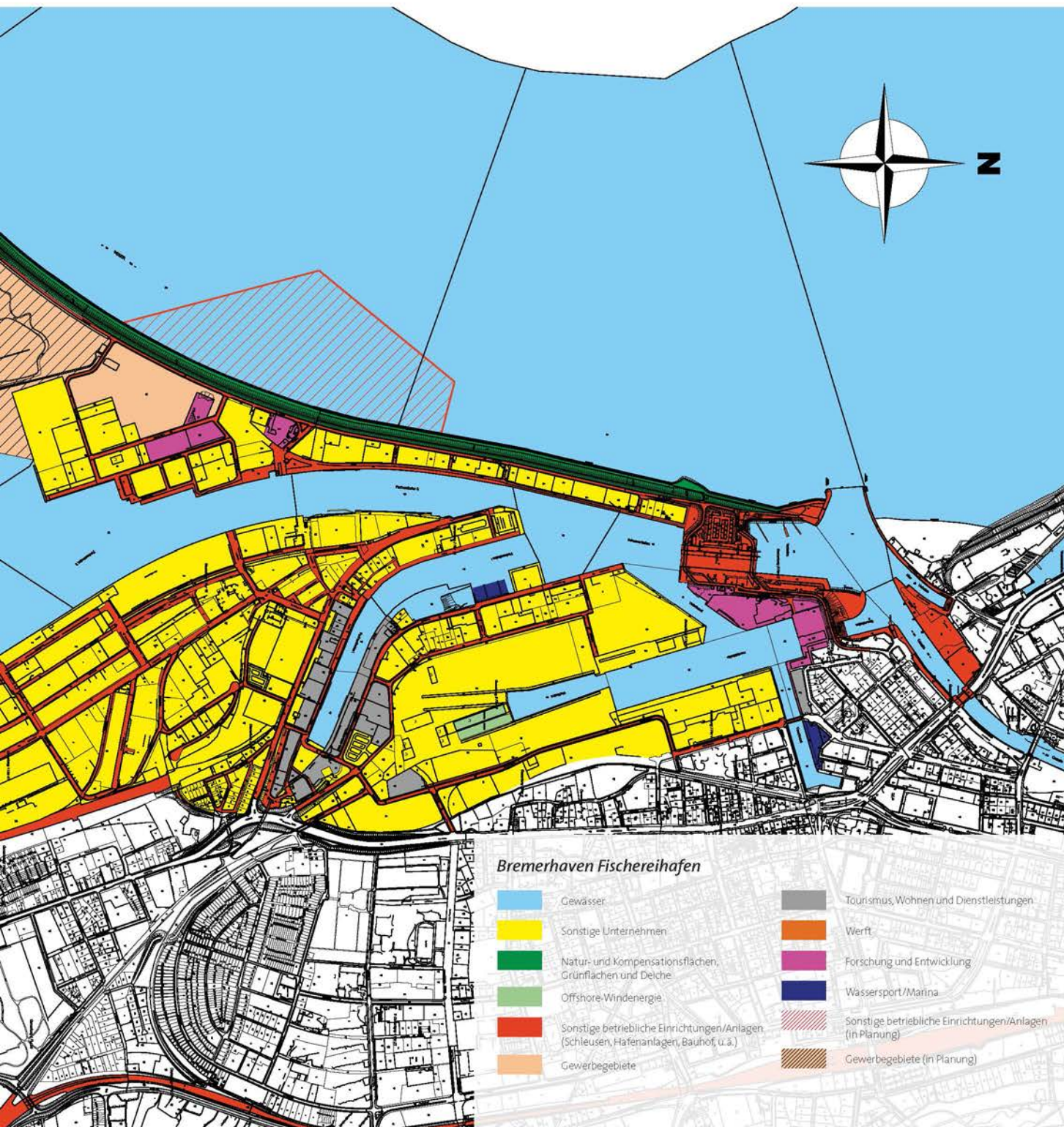
Anhang 2 – Nutzungsformen Bremerhaven Überseehafen



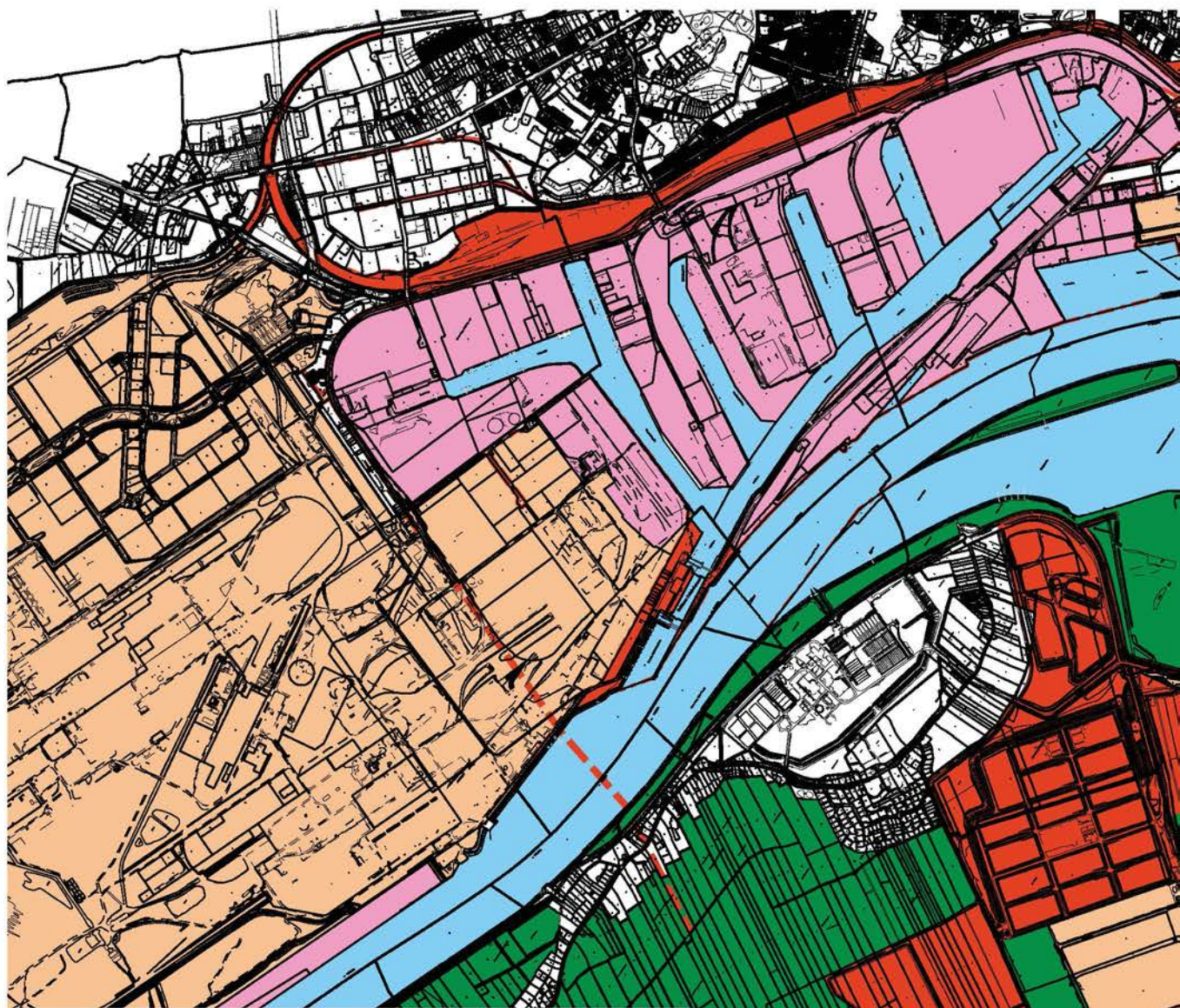


Anhang 2 – Nutzungsformen Bremerhaven Fischereihafen



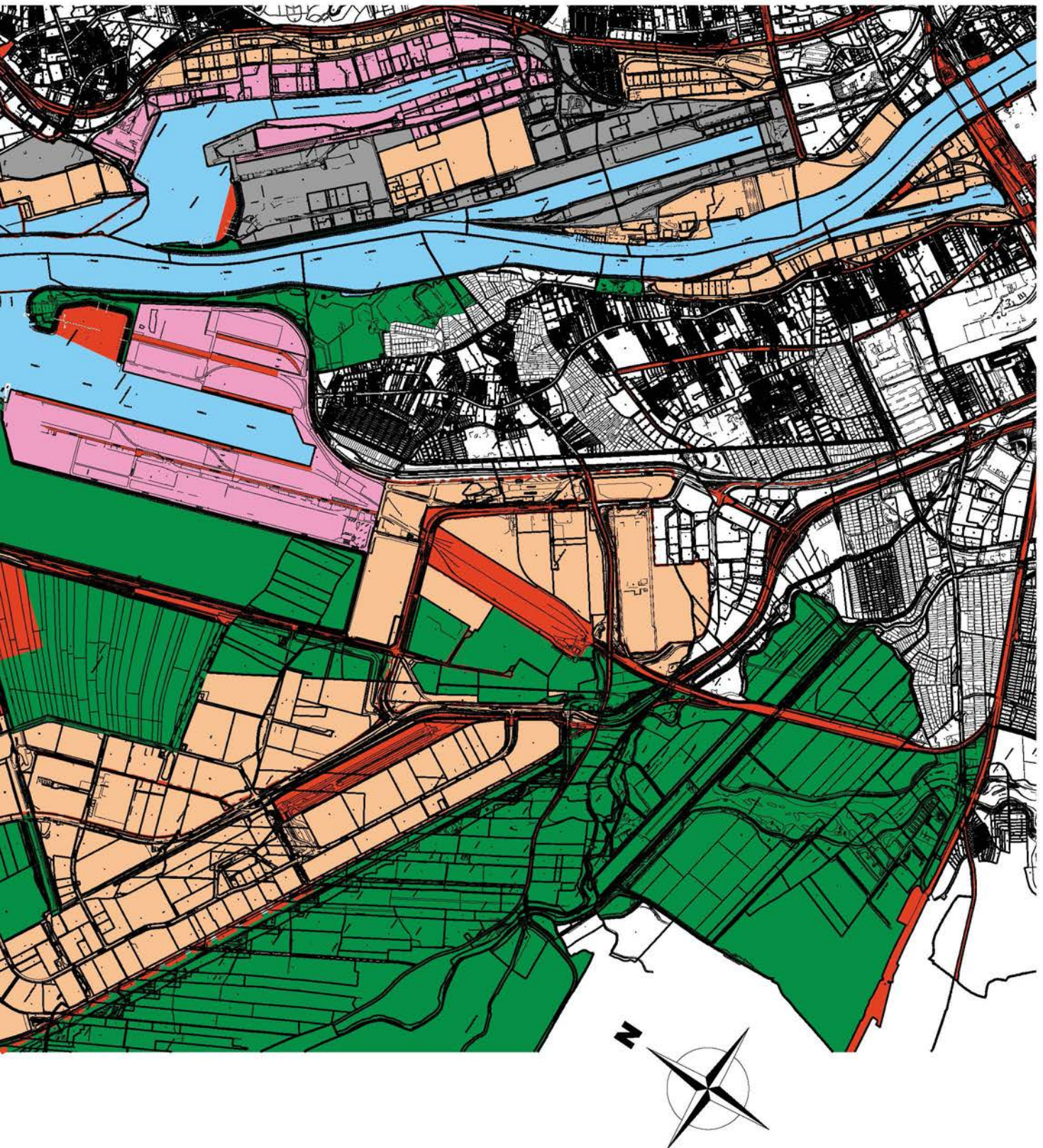


Anhang 2 – Nutzungsformen Bremen-Stadt



Bremen-Stadt

- | | | | |
|---|---|---|--|
|  | Gewässer |  | Gewerbe, Industrie und Logistik |
|  | Sonstige Unternehmen |  | Freizeit, Tourismus, Wohnen und Dienstleistungen |
|  | Natur- und Kompensation, Grünflächen, Deiche und Hochwasserschutz |  | Konventioneller Stück- und Massengutumschlag |
|  | Sonstige betriebliche Einrichtungen/Anlagen (Schleusen, Hafenanlagen, Bauhof, u.ä.) |  | Zuständigkeitsgrenze |
| | |  | Sonstige betriebliche Einrichtungen/Anlagen (in Planung) |



Anhang 2 – Nutzungsformen Bremen Farge, Vegesack, Blumenthal, Fähr-Lobbendorf, Hemelingen

Ölumschlaganlage Farge

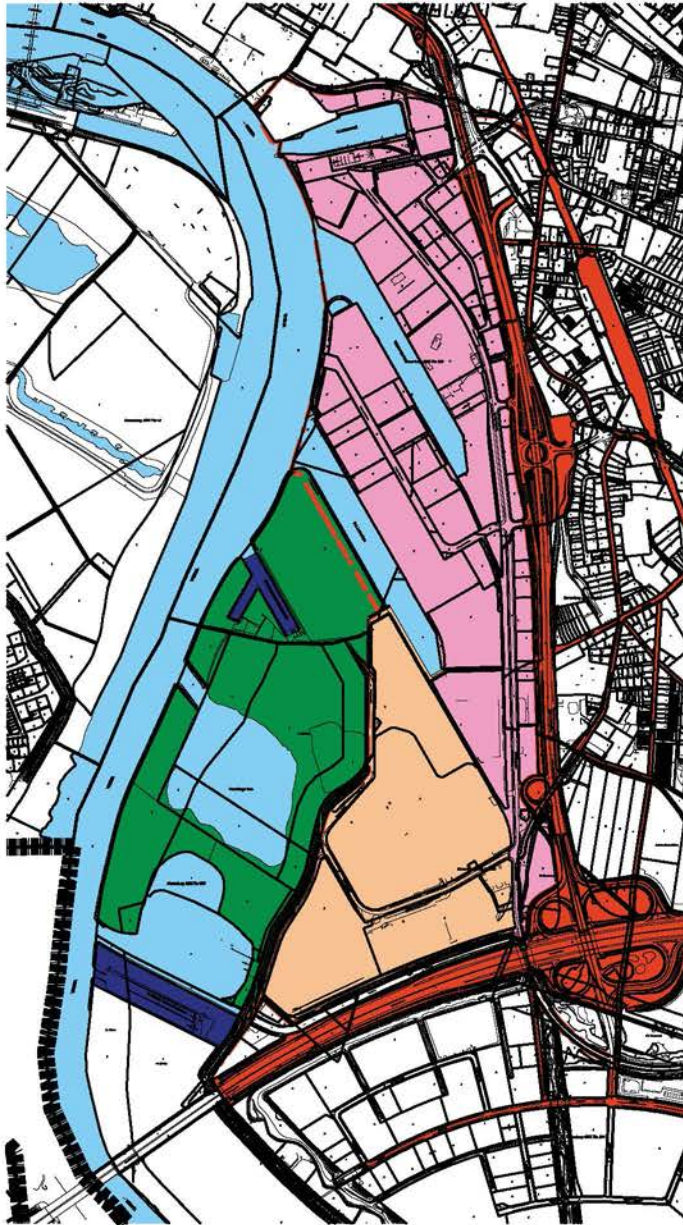


Vegesack, Blumenthal, Fähr-Lobbendorf



- | | |
|---|--|
|  Gewässer |  Werft |
|  Natur- und Kompensation, Grünflächen, Deiche und Hochwasserschutz |  Wassersport/Marina |
|  Offshore-Windenergie |  Auto- und High & Heavy-Terminal |
|  Sonstige betriebliche Einrichtungen/Anlagen (Schleusen, Hafenanlagen, Bauhof, u.ä.) |  Konventioneller Stück- und Massengutumschlag |
|  Gewerbe, Industrie und Logistik |  Zuständigkeitsgrenze |

Weserhafen Hemelingen



Impressum

Herausgeber und Redaktion

Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen
Zweite Schlachtpforte 3
28195 Bremen

bremenports GmbH & Co. KG
Am Strom 2
27568 Bremerhaven

Text

Jan Janssen
bremenports GmbH & Co. KG
Am Strom 2
27568 Bremerhaven

Bilder

bremenports GmbH & Co. KG (Fotopool)
E.-H. Arndt
BLG Cargo Logistics/Sven Riekers
Erlebnis Bremerhaven GmbH
Flughafen Bremen GmbH
Heinrich Hecht
Henk Hinze
istockphoto.com
Andrea Katheder
Jan Meier
© Jens Meier/laif
Werner Nabjinsky
Frank Peters
Klaus Schreiber
www.studiob.de
Sabine Vielmo
WFB Wirtschaftsförderung Bremen

Gestaltung

konstruktiv GmbH
Haferwende 1
28357 Bremen

Druck

Göhl Druck
Hannoversche Str. 64
28309 Bremen



