

NEUE IMPULSE FÜR DEN HAFENSTANDORT BREMERHAVEN

Positionspapier der CDU-Bürgerschaftsfraktion

1 1. Motivation und Ausgangslage

2
3 Die bremischen Häfen sichern nicht nur Wertschöpfung und Beschäftigung in Terminalbetrieben,
4 Hafendienstleistern und in der hafenbezogenen Logistik. Auch für Industrieunternehmen in der
5 Region sowie im Hinterland sind die bremischen Häfen von großer Bedeutung als Tor zu Märkten
6 in Übersee.¹ Der Container- und Automobilumschlag über die stadtbremischen Überseehäfen in
7 Bremerhaven ist dabei von besonderer Bedeutung. Das Wachstum des Containerumschlags der
8 nordeuropäischen Häfen hat sich jedoch in der vergangenen Dekade gegenüber den frühen
9 2000er Jahren deutlich verlangsamt, da Globalisierung und Containerisierung nur noch geringe
10 zusätzliche Wachstumsimpulse bringen und in Zukunft bringen werden. Die Corona-Pandemie,
11 Russlands Angriffskrieg gegen die Ukraine und das dadurch notwendig gewordene Sanktionsre-
12 gime der EU führen aktuell zu angespannten Lieferketten, Unsicherheiten und Wachstumseinbu-
13 ßen. Weitere längerfristige Risiken für den Hafenstandort Bremerhaven entstehen durch den tech-
14 nologischen Wandel (z.B. durch die Digitalisierung und die Neuausrichtung der Automobilindust-
15 rie auf alternative Antriebe) sowie veränderte Produktionsketten und Handelsströme (z.B. im Rah-
16 men des Projekts „Neue Seidenstraße“). Dennoch rechnet das ISL bis zum Jahr 2035 mit einem
17 durchschnittlichen Wachstum des Containerverkehrs über die bremischen Häfen von 3 Prozent.²

18
19 Inwieweit die bremischen Häfen vom Marktwachstum der kommenden Jahre profitieren können,
20 hängt davon ab, wie sie sich im Wettbewerb mit den übrigen Häfen der Nordrange, aber auch
21 gegenüber den polnischen Häfen und den Südrange-Häfen behaupten. Vor diesem Hintergrund
22 ist es ein Alarmsignal, dass die bremischen Häfen in den letzten zehn Jahren sowohl beim Contai-
23 ner- als auch beim Automobilumschlag stetig Marktanteile an die Wettbewerbshäfen in der Ham-
24 burg-Zeebrugge-Range³ verloren haben. Während der Anteil der bremischen Häfen am Contai-
25 nerumschlag 2012 noch 16,3 Prozent (6,1 Mio. TEU) betrug, lag er 2020 nur noch bei 11,6 Prozent
26 (4,8 Mio. TEU) (siehe Tab. 1). Beim Automobilumschlag sank er im selben Zeitraum von 39,5
27 Prozent auf 33,0 Prozent (siehe Tab. 2):

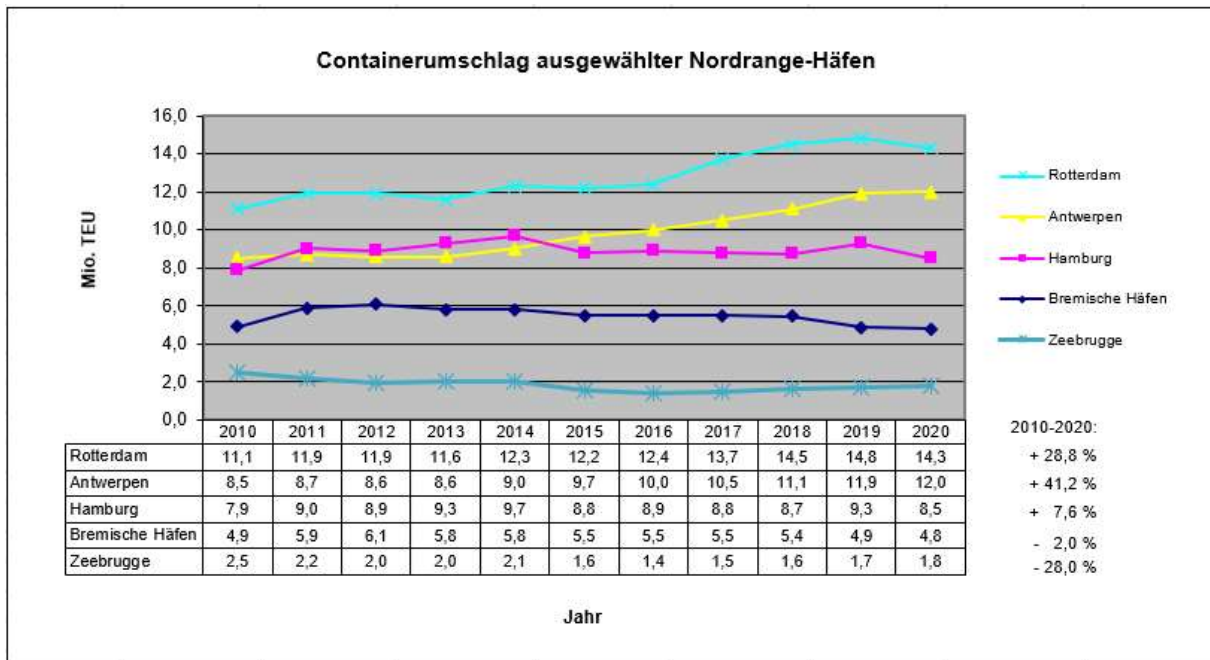
¹ Laut der im Jahr 2019 vom ISL im Auftrag des BMVI entwickelten neuen Methodik sicherten die bremi-
schen Häfen im Jahr 2019 insgesamt 38.800 Arbeitsplätze, darunter 6.400 direkt im Hafen- und Terminal-
betrieb und den komplementären Dienstleistungen. Die sogenannte „Gateway-Funktion“ der bremischen
Häfen sicherte im Jahr 2019 bundesweit 344.900 Industriearbeitsplätze. (siehe: [https://www.senatspresse-
stelle.bremen.de/pressemitteilungen/hafenbilanz-jahresumschlag-2021-gegenueber-2020-deutlich-verbessert-378045?asl=bremen146.c.25714.de](https://www.senatspressestelle.bremen.de/pressemitteilungen/hafenbilanz-jahresumschlag-2021-gegenueber-2020-deutlich-verbessert-378045?asl=bremen146.c.25714.de), abgerufen am 28.04.2022)

² siehe: ISL, Gutachten zu den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen des Containerumschlages in Bremer-
haven - Vorläufiger Schlussbericht, Dezember 2021, S. 81 f.

³ Hierzu zählen die Häfen von Hamburg, Bremen, Rotterdam (NL), Antwerpen (BE) und Zeebrugge (BE).

28

29 Tabelle 1:

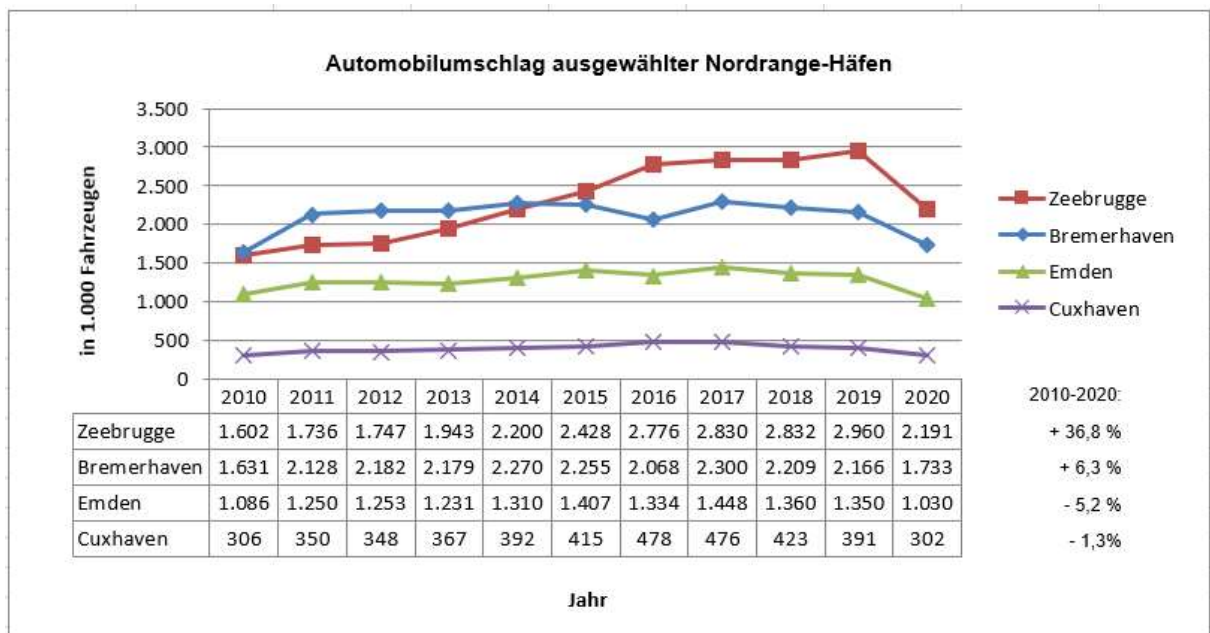


30

31 Quelle: Einschätzung der aktuellen und zukünftigen Wettbewerbsposition der bremischen Häfen, Vorlage
 32 VL-20/5522 für den Landeshafenausschuss am 09.02.2022; eigene Darstellung

33

34 Tabelle 2:



35

36 Quelle: ebd.

37

38 Diesen Trend gilt es zu stoppen und möglichst umzukehren. Neben einem hohem Umschlags-
 39 wachstum geht es jedoch auch darum, die mit dem Hafenumschlag verbundene Wertschöpfung
 40 und Beschäftigung zu erhöhen. Denn durch die Logistikbetriebe in Hafennähe findet deutlich mehr
 41 Wertschöpfung statt und wird deutlich mehr Beschäftigung gesichert als durch den Terminalbetrieb

42 selbst. Darüber hinaus bilden Bremerhavens Hafeninfrastrukturen die Grundlage für touristische
43 Nutzungen (Schaufenster Fischereihafen, Havenwelten, Klimahaus, Auswandererhaus etc.), wis-
44 senschaftliche Arbeiten (AWI, Fraunhofer IWES, DLR Institut für die Sicherung maritimer Infra-
45 strukturen, Hochschule Bremerhaven, Von-Thünen-Institute für Seefischerei und Fischereiökologie,
46 BSH) und Logistik- und Produktionsunternehmen (Werften, maritime Technologien, Lebensmittel-
47 und Fischverarbeitung, logistische Dienstleistungen, Stauerei, Packbetriebe etc.).
48

49 In den stadtbremischen Überseehäfen werden leistungsfähige Containerterminals, Automobilum-
50 schlagsanlagen und High-and-Heavy-Terminals betrieben. Diese „Assets“ sorgen in Kombination
51 mit dem stetig steigenden CO₂-Preis dafür, dass Bremerhaven für Branchen, die auf einen wasser-
52 seitigen Umschlag angewiesen sind, für eine Ansiedlung interessant ist. Diese Chancen wollen wir
53 ergreifen. Allerdings sind für weitere Unternehmensansiedlungen in Hafennähe derzeit keine aus-
54 reichenden Industrie- und Gewerbeflächen vorhanden, sondern müssen erst durch Flächener-
55 schließung, Umnutzung und Nachverdichtung geschaffen werden. Auch bei der Automatisierung
56 und Digitalisierung der Terminals und Prozesse besteht erheblicher Aufholbedarf. Wenn Bremer-
57 haven im Wettbewerb der Hafenstandorte bestehen und den Strukturwandel erfolgreich gestalten
58 will, müssen diese Probleme angegangen, die verkehrliche Anbindung weiter verbessert, Pla-
59 nungsprozesse beschleunigt und die Kooperation mit dem Umland ausgebaut werden.
60

61 Dieses Papier will hierfür aufbauend auf einer Stärken-Schwächen-Analyse konkrete Vorschläge für
62 ein Update des Hafens und der bremischen Hafenpolitik machen. Diese müssen aus Sicht der
63 CDU-Bürgerschaftsfraktion Eingang in das neue Bremische Hafenkonzept finden, das derzeit von
64 der Hafenmanagementgesellschaft bremenports im Auftrag der Häfensenatorin erarbeitet wird.
65 Dabei dürfen nicht einfach der Status Quo fortgeschrieben oder notwendige, mitunter unbequeme
66 Entscheidungen durch Prüfaufträge und weitere Gutachten zugedeckt werden, wie es bei diesem
67 Senat häufig der Fall ist. Um weiter wachsen zu können, ist ein tiefgreifender Wandel des Hafens
68 notwendig. Für die Hafenentwicklung bedarf es einer langfristigen Vision und abgestimmten Stra-
69 tegie mit nachprüfbareren Zielen und einem verbindlichen Zeit-, Maßnahmen- und Finanzierungs-
70 plan, wie die bremischen Häfen ihre Leistungsfähigkeit und Innovationskraft steigern und so auch
71 in Zukunft wettbewerbsfähig bleiben können. Wo nötig, müssen dafür auch „alte Zöpfe“ abge-
72 schnitten werden. Anderenfalls werden die bremischen Häfen weiter Marktanteile verlieren – mit
73 negativen Folgen für Wirtschaftswachstum, Arbeitsplätze und Finanzkraft im Land Bremen.
74

75 **2. Stärken-Schwächen-Analyse des Hafenstandortes Bremerhaven**

76
77 Der Container-Terminal „Wilhelm Kaisen“ in Bremerhaven gilt mit einer Kajenlänge von knapp 5
78 km als eine der längsten durchgehenden Kajen der Welt; daran schließt sich eine Betriebsfläche
79 von insgesamt 2.900 Hektar (ha) an. Die Terminals verfügen über leistungsstarke und flexible,
80 konventionelle Terminalabläufe und Abfertigungssysteme. Eine Stärke im Containerbereich ist die
81 **langjährige Bindung** der beiden weltgrößten Reedereien Maersk und MSC durch Beteiligungs-
82 gesellschaften für den Containerumschlag (sog. Dedicated Terminals) **an den Standort**, die eine
83 Mindestauslastung sicherstellt.⁴ Die BLG AUTOMOBILE LOGISTICS als 100-prozentige Tochter der

⁴ siehe: ISL, 2021, S. 3-4

84 BLG LOGISTICS GROUP gehört mit ihrem Netzwerk von 20 Terminalstandorten in Deutschland
85 und weltweit zu den Marktführern in der Automobillogistik.

86

87 Die Häfen in Bremerhaven verfügen über **leistungsfähige Hinterlandbindungen** per Bahn,
88 Straße und Binnenwasserstraße. Im Container-Hinterlandverkehr liegen die Schwerpunkte Bremer-
89 havens neben dem lokalen Aufkommen im Bundesland Bremen, das sich v.a. auf das Güterver-
90 kehrszentrum (GVZ) konzentriert, vor allem in Bayern, Nordrhein-Westfalen und Tschechien, im
91 Transshipmentverkehr ist die Marktposition Bremerhavens durch ein dichtes Feeder-Netzwerk in den
92 Ostseeraum insbesondere in Polen, Norwegen, Dänemark und Litauen stark. Bremerhaven ist der-
93 zeit für Relationen nördlich von München der Containerhafen mit der kürzesten oder zweitkürzes-
94 ten Distanz im elektrifizierten Bahnnetz.⁵ Die Containerterminals verfügen über eine intermodale⁶
95 Bahn-Umschlaganlage, die einen im Vergleich zu den Wettbewerbsstandorten hohen Anteil der
96 Bahn am Seehafenhinterlandverkehr Bremerhavens i.H.v. knapp 50 Prozent ermöglicht. Im Auto-
97 mobilbereich hat die Bahn einen noch höheren Transportanteil. Die Anpassung der Bahninfrastruk-
98 tur und der Kapazitätsausbau in Bremerhaven und dem Hinterland unter dem Stichwort „optimier-
99 tes Alpha E+“⁷ sind daher ein wettbewerbsentscheidender Faktor.

100

101 Auch an das Autobahnnetz ist Bremerhaven leistungsfähig angebunden. Die verkehrsgeographi-
102 sche „Randlage“ des Standortes führt jedoch dazu, dass die Transportdistanz von wesentlichen
103 Referenzorten im Hinterland zu mindestens einem der relevanten Wettbewerbshäfen in der Ham-
104 burg-Zeebrugge-Range bzw. an der Adria kürzer ist.⁸ Für die norddeutschen Hafenstandorte ist
105 daher der Bau der Küstenautobahn A20⁹ als Fortführung der Ostseeautobahn A20 von hoher

⁵ siehe: ebd., S. 45, 79-80

⁶ Intermodaler Verkehr ist eine Sonderform des multimodalen Verkehrs und beschreibt eine mehrgliedrige Transportkette. Im Güterverkehr wird ein und dieselbe Transport- oder Ladeeinheit mit mindestens zwei verschiedenen Verkehrsträgern befördert (siehe: https://de.wikipedia.org/wiki/Intermodaler_Verkehr, abgerufen am 28.04.2022).

⁷ Die optimierte Alpha E+ Variante stellt die im Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) verfolgte Alternative zum Neubau der Eisenbahnstrecke Hannover-Hamburg/Bremen („Y-Trasse“) dar. Zu den für den Hafen- und Logistikstandort Bremen relevanten Ausbaumaßnahmen zählen insbesondere die Ertüchtigung und Elektrifizierung der Amerikalinie zwischen Langwedel und Uelzen sowie Lückenschlüsse und Kapazitätserweiterungen auf den Strecken Bremerhaven–Stubben, Rotenburg–Verden–Minden/Wunstorf, Ashausen–Uelzen–Celle und Celle–Hannover-Vinnhorst/Lehrte. Im Bereich des Knotens Bremen sind der Bau eines dritten Gleises zwischen Langwedel und Bremen-Sebaldsbrück sowie zwischen Bremen Rangierbahnhof und Bremen-Burg hervorzuheben. (vgl. https://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-003-V03/2-003-V03.html, abgerufen am 03.05.2022)

⁸ Grundlage hierfür ist die jeweilige Distanz der Städte Aarhus, Kopenhagen, Berlin, Dresden, Leipzig, Kassel, Dortmund, Frankfurt a.M., Passau, Nürnberg, München, Stuttgart und Saarbrücken im Fernstraßennetz zu den Häfen in Wilhelmshaven, Bremerhaven, Hamburg, Rotterdam, Antwerpen und Koper (SL) im Jahr 2020. (siehe: ISL, 2021, S. 42)

⁹ Die im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 enthaltene A20 ist etwa 200 km lang, Bestandteil des transeuropäischen Straßennetzes und soll von der A28 bei Westerstede durch den Wesertunnel bei Bremerhaven, über das Autobahnkreuz A20/A26 und einen neuen Elbtunnel bei Drochtersen bis Weede im Kreis Bad Segeberg verlaufen. Mit der Realisierung der A20 wird eine durchgängige Fernstraßenverbindung von Skandinavien und dem Baltikum zu den westeuropäischen Staaten geschaffen. Damit entsteht eine küstenparallele Magistrale zwischen den großen nordwesteuropäischen Häfen und

106 Bedeutung. Über die Unter- und Mittelweser sowie den Mittellandkanal sind die bremischen Häfen
107 mit dem Europäischen Binnenwasserstraßennetz verbunden. Der Ausbau der 156 km langen Mit-
108 telweser zugunsten des wirtschaftlichen Einsatzes leistungsfähiger „Großmotorgüterschiffe“ bis
109 zum Mittellandkanal bei Minden ist inzwischen abgeschlossen. Spätestens nach Abschluss von
110 Restarbeiten, der Ermöglichung einer durchgängigen Schiffbarkeit („24 x 7“) sowie der perspek-
111 tivischen Einführung der 3-lagigen Containerschiffahrt kann die Binnenschiffahrt im Hinterland-
112 verkehr der bremischen Häfen ihre vollen Potenziale entfalten.¹⁰

113

114 Die **seewärtig-nautische Erreichbarkeit** ist wegen des größeren maximalen Tiefgangs der
115 Schiffe an vielen Wettbewerbsstandorten – trotz der in Bremerhaven kurzen Revierfahrt – besser
116 als in Bremerhaven. Die Häfen von Rotterdam, Zeebrugge und Wilhelmshaven schlagen Bremer-
117 haven (und Hamburg) bei der tideunabhängigen Erreichbarkeit; bei der tideabhängigen Erreich-
118 barkeit ist auch Antwerpen im Vorteil.¹¹ Dies ist v.a. deswegen von Relevanz, weil der Anteil Asiens
119 und Amerikas am Container-Hinterlandverkehr Bremerhavens ca. 70 Prozent und am
120 Transshipmentverkehr über 90 Prozent beträgt (Stand: 2019) und auf diesen Destinationen bereits
121 heute mehrheitlich mit den größten Einheiten der weltweiten Containerschiffsflotte, sog. Neo-Pa-
122 namax-Schiffen und Ultra Large Container Vessels (ULCVs)¹², angelaufen werden. Während der
123 Anteil der ULCVs in der Nordeuropa-Fernost-Fahrt Mitte 2021 bereits bei über 10 Prozent lag, wird
124 diese bis 2035 auf über 60 Prozent steigen, sodass diese Schiffe zum Standardschiff auf dieser
125 Route werden.¹³ Mit der **Fahrrinnenanpassung der Außenweser** zur Schaffung einer tideunab-
126 hängigen Erreichbarkeit für Schiffe mit 13,5 m Tiefgang bleibt Bremerhaven für diese Schiffstypen
127 grundsätzlich weiter anfahrbar und die Wettbewerbsposition wird v.a. im Vergleich zu Hamburg
128 gesichert.¹⁴ Deswegen muss dieses für die Zukunft des Hafenstandorts Bremerhaven zentrale, be-
129 reits seit über zwanzig Jahre geplante Infrastrukturprojekt nun zügig vom Bund und der Generaldi-
130 rektion Wasserstraßen und Schiffahrt (WSV) vorangetrieben werden.¹⁵

Wirtschaftszentren von den Niederlanden bis zur Ostsee. (siehe: <https://www.autobahn.de/die-autobahn/projekte/detail/a20-kuestenaubahn-norddeutschland-hamburg#uebersicht>, abgerufen am 04.05.2022)

¹⁰ siehe: ISL, 2021, S. 37

¹¹ Der maximale tideunabhängige Tiefgang beträgt in Bremerhaven 12,8 m (nach Umsetzung der Fahrrinnenanpassung der Außenweser werden es 13,5 m sein), ggü. 12,8 m (ausgehend) bzw. 13,5 m (eingehend) in Hamburg, 13,1 m in Antwerpen, 16,0 m in Zeebrugge, 16,5 m in Wilhelmshaven (JadeWeser-Port) und 20,0 m in Rotterdam. (siehe: ebd., S. 16)

¹² Neo-Panamax-Schiffe verfügen über eine Länge von bis zu 366 m, eine Breite von bis zu 49 m, einen Tiefgang von bis zu 15,2 m und Stellplätze für rund 15.000 TEU. ULCVs verfügen aktuell über eine Länge von ca. 400 m, eine Breite von mehr als 60 m, einen Tiefgang von ca. 16 m und Stellplätze für rund 23.000 TEU und mehr (vgl. ebd., S. 71 sowie <https://de.wikipedia.org/wiki/Panamax>, abgerufen am 03.05.2022)

¹³ siehe: ISL, 2021, S. 73-74

¹⁴ Gegenüber den Rheinmündungshäfen und Wilhelmshaven verbessert sich die Wettbewerbsposition Bremerhavens durch die Außenweseranpassung zwar relativ, aber nicht strukturell (siehe: ebd., S. 40).

¹⁵ Seit November 2021 läuft das Verfahren zur Öffentlichkeitsbeteiligung nach dem vom Bund beschlossenen neuen Verfahren, dem sog. Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz (siehe: <https://www.weser-kurier.de/bremen/wirtschaft/info-veranstaltungen-in-bremerhaven-und-elsfleth-zur-weservertiefung-doc7htli9nbxjt1inuv4fxl>, abgerufen am 03.05.2022).

131 Aufgabe der Stadtgemeinde Bremen ist es, die **Kajeninfrastruktur** im Bereich des CT 1 bis 3a
132 durch ein Ausbaggern der Liegewanne sowie eine höhere Tragfähigkeit der Kaje so anzupassen,
133 dass die Containerschiffe der neuesten Generationen Bremerhaven nicht nur anlaufen können,
134 sondern dass sie dort auch anlegen und wettbewerbsfähig abgefertigt werden können. Nach dem
135 Vorliegen der von bremenports erstellten ES-Bau¹⁶ muss die Maßnahme zügig beschlossen, finan-
136 ziell im Haushalt abgesichert und realisiert werden.

137
138 Die Häfen Hamburg, Rotterdam und Antwerpen mit Zeebrugge erweitern ihre Umschlagskapazitä-
139 ten, Rotterdam investiert zudem massiv in die landseitige Hafen-Verkehrsinfrastruktur. In Bremer-
140 haven mangelt es hingegen an wasserseitigen und landseitigen Hafenerweiterungsmöglichkeiten.¹⁷
141 Dies war in Verbindung mit der eingeschränkten Wassertiefe ein wichtiger Beweggrund für die
142 49,9-prozentige Beteiligung der Freien Hansestadt Bremen am Tiefwasserhafen JadeWeserPort in
143 Wilhelmshaven – dieser deckt jedoch in weiten Teilen die gleichen Hinterlandregionen und
144 Transshipment-Märkte ab wie Bremerhaven und konkurriert in diesem Bereich um die gleiche La-
145 dung.¹⁸ Für die langfristige Entwicklung des Hafenstandorts bedeutet die **mangelnde Verfügbar-**
146 **keit von zusätzlichen Terminalflächen und Kaje**, dass nur über eine Steigerung der Termi-
147 nalproduktivitäten zusätzliche Umschlagkapazitäten in Bremerhaven geschaffen werden können.
148 Allerdings sind die logistische Effizienz, die Umschlageffizienz und die Dienstleistungsqualität am
149 Standort noch ausbaufähig. Hierfür bieten Automatisierungsprozesse erhebliches Potenzial.

150
151 Jedoch hinken die bremischen Häfen bei der **Digitalisierung** der Konkurrenz deutlich hinterher.
152 Eine aktuelle Studie im Auftrag von bremenports bezifferte den Rückstand gegenüber den Wett-
153 bewerbshäfen auf mindestens fünf bis zehn Jahre.¹⁹ Insbesondere fehle es an einer diskriminie-
154 rungsfreien, zentralen Datenplattform („Data Hub“), über die die am Hafen beteiligten Akteure
155 (Reeder, Umschlagunternehmen, Schlepper, Festmacher, Stauereien, Behörden usw.) und weitere
156 Akteure wie Binnenterminals und Spediteure Daten sicher und in Echtzeit kommunizieren kön-
157 nen.²⁰ Hierfür gibt es mit dem „HVCC Hamburg Vessel Coordination Center“ – einem Joint Ven-
158 ture der HHLA und der EUROGATE – sowie der End-to-End-Plattform „NxtPort“ in Antwerpen
159 Blaupausen, an denen sich orientieren lässt bzw. die sich übernehmen lassen.²¹ Derzeit liegen
160 noch zu viele Daten in Datensilos, die IT-Systeme sind nicht vernetzt bzw. untereinander nicht
161 kompatibel oder die Betriebe scheuen aus Besorgnis um Geschäftsgeheimnisse und IT-Sicherheit
162 den Datenaustausch. Daher muss bei einem solchen Vorhaben die Cybersicherheit von Anfang an

¹⁶ Der stadtbremischen Hafenausschuss und der städtische Haushalts- und Finanzausschuss haben am 23.09.2020 bzw. 02.10.2022 hierfür Planungsmittel i.H.v. 1,2 Mio. Euro freigegeben. Die voraussichtliche Bearbeitungszeit zur Erstellung der ES-Bau, auf deren Basis die genauen Baukosten i.H.v. geschätzt 170 Mio. Euro ermittelt und die Baumaßnahme beschlossen werden soll, wurde mit neun Monaten veranschlagt (siehe: Vorlage VL-20/1976 für den stadtbremischen Hafenausschuss am 23.09.2020). Obwohl die Frist schon längst abgelaufen ist, gibt es seitdem keinen neuen Sachstand.

¹⁷ siehe: ISL, 2021, S. 18

¹⁸ siehe: ebd., S. 83, 110

¹⁹ siehe: <https://www.weser-kurier.de/bremen/wirtschaft/digitalisierung-bremen-haefen-muessen-smarter-werden-doc7krtqbhu70z7tl195vp> (abgerufen am 05.05.2022).

²⁰ Hierbei spielen neue Technologien wie Blockchains, Big Data oder IoT (Internet of Things) eine Rolle.

²¹ Für weitere Informationen siehe: <https://www.hvcc-hamburg.de/> sowie <https://www.nxtport-international.com/> (abgerufen am 05.05.2022).

163 mitgedacht werden. Bei der Implementierung können die Erfahrungen aus verschiedenen For-
164 schungsprojekten mit bremischer Beteiligung genutzt werden.²²

165

166 Vergleicht man den Stand der Terminalautomatisierung, stellt man fest, dass inzwischen weltweit
167 rund 70 Containerterminals voll- bzw. teilautomatisiert sind,²³ – die vollautomatisierten Terminals
168 Altenwerder in Hamburg und Maasvlakte II in Rotterdam bilden dafür in der Hamburg-Zeebrugge-
169 Range nur die prominentesten Beispiele – weitere befinden sich in der Bauphase oder in konkreter
170 Planung. In Bremerhaven erfolgt der Containerumschlag hingegen bis heute nicht mit automatisier-
171 tem Equipment.²⁴ Dabei ließen sich die Flächennutzungsintensität, Arbeitsproduktivität und Kapa-
172 zität auf den Terminals durch eine **Geräteautomatisierung** erheblich optimieren.²⁵ Gerade in
173 Zeiten, in denen die Logistikketten durch eine Vielzahl von Faktoren (Brexit, Ukraine-Krieg und
174 Corona-bedingter Arbeitsausfälle, v.a. in China) ohnehin extrem angespannt sind, ließe sich so
175 besser und flexibler auf Abfertigungsspitzen reagieren. Derzeit entstehen auf der Nordsee regel-
176 rechte Schiffsstaus, weil sich die Container in den Terminals in Bremerhaven und Hamburg stauen
177 und Schiffe, u.a. auch wegen Personalausfällen, nicht schnell genug abgefertigt werden können.
178 Experten gehen davon aus, dass diese Situation kurzfristig anhalten wird.²⁶ Auch der **Automobil-**
179 **umschlag** im Hafen, d.h. die Be- und Entladung der Autotransporter sowie die damit verbundenen
180 (Umpark-) Vorgänge, erfolgt in Bremerhaven nach wie vor manuell. Dabei würden sich gerade
181 diese Bewegungen für ein innovatives Modellprojekt zum autonomen Fahren eignen. Hieraus ergä-
182 ben sich ähnliche Vorteile wie bei einer Automatisierung des Containerumschlags.

183

184 Im Bereich der **Prozessautomatisierung** besteht in Bremerhaven ebenfalls Nachholbedarf. Das
185 von EUROGATE am EUROGATE Container Terminal sowie am MSC Gate verwendete Terminal

²² Hierzu zählen die abgeschlossenen Projekte „PortSec-2“ - IT-Risikomanagement in der Hafentelematik (<https://www.forschung-it-sicherheit-kommunikationssysteme.de/projekte/portsec-2>) und „MITIGATE“ zur Untersuchung kritischer IT-Schnittstellen (<https://cordis.europa.eu/project/id/653212/de>).

²³ Wird nur im Lagerbereich mit automatischen Stapelkränen agiert, spricht man von Teilautomatisierung. Operieren sowohl die Stapelgeräte als auch die Transportgeräte zwischen Kaje und Lagerzone (Van Carrier bzw. Straddle Carrier) fahrerlos, spricht man von Vollautomatisierung (siehe ISL, 2021, S. 85).

²⁴ Weitere Beispiele in der Hamburg-Zeebrugge-Range bilden die Terminals ECT Delta, ECT Euromax und DPW Rotterdam Gateway Terminal in Rotterdam (alle vollautomatisiert), das Terminal Antwerp Gateway (vollautomatisiert) und das Containerterminal Burchardkai in Hamburg, das seit 2010 zu einem automatischen Terminal umstrukturiert wird (siehe ebd., S. 85, 94 ff.)

²⁵ Die Geräteautomatisierung ermöglicht in der Regel einen konsistenteren und kontinuierlicheren Betrieb mit höherer Kapazität, um betriebliche Schwankungen unter Verwendung von Ressourcen effizienter und effektiver zu bewältigen. Darüber hinaus erleichtert sie die Prozesssteuerung und ermöglicht Entscheidungsprozesse in Echtzeit, wodurch eine verbesserte Kajenauslastung, höhere Lagerdichten und so im Endeffekt eine höhere Anlagenkapazität ermöglicht werden. (Rodrigue/Notteboom, Global Terminal Operators in the Age of Digitalization: International Strategies, 2019, zitiert nach ebd. S. 87). Die Deutsche Verkehrszeitung (DVZ) hält durch die Geräteautomatisierung eine Steigerung der Produktivität pro operativem Mitarbeiter um 100 Prozent und damit eine Verdoppelung der Umschlagmenge bei gleichen Personaleinsatz für möglich (siehe <https://www.dvz.de/rubriken/see/detail/news/das-terminal-der-superlative.html>, abgerufen am 28.04.2022).

²⁶ vgl. <https://www.welt.de/wirtschaft/plus238600717/Schiffahrt-Warum-39-Frachter-vor-Helgoland-liegen.html> sowie <https://www.butenunbinnen.de/videos/containerschiff-stau-bremerhaven-100.html> (jeweils abgerufen am 19.05.2022)

186 Operating System ist erst seit kurzem auf einem zeitgemäßen Stand (Navis Version N4); NTB hatte
187 das System am North Sea Terminal schon vor Jahren eingeführt. Ein Slot-Buchungsverfahren für
188 externe LKW – in anderen Häfen wie im Hamburg längst Standard – wird in Bremerhaven bislang
189 nicht verwendet. Die Folge sind enorme Stauspitzen im Hafengebiet, auf die später noch näher
190 eingegangen wird.²⁷

191
192 An der aktuell misslichen Situation ändern auch eine Reihe von **Forschungsprojekten** mit Bremer
193 Beteiligung²⁸ nichts, solange diese nach Auslaufen der (Bundes-)Förderung nicht weitergeführt und
194 nicht in die Praxis überführt werden. Vielfach fanden sie auch ohne Beteiligung der Terminalbe-
195 treiber, sondern ausschließlich von Forschungseinrichtungen wie dem ISL oder dem Bremer Institut
196 für Produktion und Logistik (BIBA) statt. Wirklich umgesetzt wurden bislang nur die Umstellung des
197 Rangierfunks und des internen Betriebsfunks der Hafeneisenbahn auf Digitalfunk und die Einfüh-
198 rung eines zentralen Meldesystems für den deutschen Seeschiffsverkehr („National Single
199 Window“).²⁹ Zwar hat EUROGATE am 19.12.2018 einen „Tarifvertrag Zukunft“ abgeschlossen, mit
200 dem die Weichen auf Automatisierung gestellt werden. Ende letzten Jahres gab die EUROGATE-
201 Gruppe zudem bekannt, dass der Containerumschlag in Wilhelmshaven in den kommenden Jahren
202 auf ein automatisiertes System umgestellt werden soll.³⁰ Für Bremerhaven existieren bislang jedoch
203 keine vergleichbar konkreten Pläne. Eine **Digitalisierungsstrategie für die bremischen Häfen**,
204 die die verschiedenen Einzelprojekte miteinander verzahnt, koordiniert und in die Praxis übersetzt,
205 ist daher seit langem überfällig. Obwohl vom Hafenressort schon vor Jahren angekündigt,³¹ ist
206 seitdem nichts passiert.

207
208 Die oben erwähnte **Stauproblematik** im Hafengebiet wird noch dadurch verstärkt, dass es die
209 BLG in den vergangenen Jahren versäumt hat, ausreichend Vorstellflächen für LKW, insbesondere
210 die Autotransporter, zu schaffen, obwohl dies bereits vor zehn Jahren im Zuge der Gründung des

²⁷ Da die Speditionsunternehmen in der Regel in keiner vertraglichen Beziehung zu den Terminalbetrieben stehen, sondern die Waren im Auftrag Dritter transportieren, liegen den Terminalbetrieben ohne ein solches System keine Informationen darüber vor, wie viele LKW, wann genau den Hafen erreichen werden. Verkehrsspitzen lassen sich so kaum vorhersehen und es kann, wenn überhaupt, nur zeitlich verzögert darauf reagiert werden. (siehe: Vorlage VL-20/5701 für den Landeshafenausschuss am 09.03.2022, S. 2 f.)

²⁸ Hierzu zählen insbesondere die inzwischen abgeschlossenen Projekte „Rang-E“ zum autonomen Rangieren auf der Bremischen Hafeneisenbahn (<https://www.rang-e.de>), „Synchrolog“ – ein technikbasiertes Dienstleistungssystem zur Synchronisierung von Umschlag- und Transportprozessen (<https://www.synchrolog.net>), „STRADegy“ zur Erprobung von automatischen Straddle Carriern (<http://www.stradegy-projekt.de>), „ProDiS“ – Prozessinnovation durch digitale Dienstleistungen für den Hafen der Zukunft (<https://www.isl.org/de/projekte/prodis>), „IRIS“ – interaktives Robotiksystem zur Entleerung von Seecontainern (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/DG/KI-Projekte/iris.html>), sowie das noch laufende Projekt „TwinSim“ zur Entwicklung eines digitalen Zwillings zur Optimierung von Transport-, Lager- und Instandhaltungsvorgängen (<https://akquinet.com/presse-social-media-leser/verbundprojekt-twinsim-gestartet.html>) (jeweils abgerufen am 28.04.2022).

²⁹ siehe: Vorlage VL-147/2018 für den Landeshafenausschuss am 07.03.2018, S. 4 f.

³⁰ siehe: <http://www1.eurogate.de/Ueber-uns/Presse/Pressemeldungen/EUROGATE-Container-Terminal-Wilhelmshaven-startet-Automatisierungsvorhaben>, abgerufen am 28.04.2022

³¹ siehe: Vorlage VL-147/2018 für den Landeshafenausschuss am 07.03.2018, S. 5.

211 Vereins Hafenanbindung Bremerhaven e.V. schriftlich zugesichert worden war.³² Die Folgen die-
212 ser Entwicklung sind insbesondere nach Brücken- und Feiertagen im gesamten Hafen und Stadt-
213 gebiet Bremerhavens zu spüren: Die LKW-Rückstaus reichen von den Einfahrten zum BLG-
214 Autoterminal an der Alfred-Wegener-Str. sowie am Amerikaring in Spitzenzeiten bis auf die
215 Cherbourger Str./Wurster Str. bzw. die Senator-Borttscheller-Str. zurück – mit Staus bis zu 3 km
216 Länge (siehe nachfolgende Abb.).

217

218 Abbildung 1 und 2: Situation Freihafen auf der Senator-Borttscheller-Str. am 16.12.2021



219

220 Quelle: Privat

221

222 Die BLG fühlte sich dafür bislang nicht zuständig. Wenn eine Abfertigung im Hafen am gleichen
223 Tag nicht möglich ist, parken und übernachten Fernfahrer in ihren LKW am Straßenrand oder auf
224 unbebauten Grundstücken in Gewerbegebieten im gesamten Stadtgebiet Bremerhavens unter häu-
225 fig prekären Bedingungen.³³ Dies schadet dem Image des Hafens. Aufgrund des öffentlichen
226 Drucks hat die BLG seit April dieses Jahres schließlich eine zusätzliche Fläche von 15.000 m² am
227 Grauwalling an der Wurster Str. angemietet, um dort die Abfertigung von LKW durchführen.³⁴
228 Auf dem Grundstück können insgesamt rund 100 LKW gepuffert werden. Bislang hat dies jedoch
229 noch nicht zu einer deutlichen Verbesserung geführt, offenbar weil die Information anfänglich
230 noch nicht alle betreffenden Fahrer erreicht hat, bzw. die Vorstellflächen zu klein dimensioniert
231 sind, sodass jetzt am Grauwalling kein Durchkommen mehr ist. Auch an den Bedingungen für die

³² siehe: Schreiben des stellv. Vorstandsvorsitzenden der BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG, Manfred Kuhr an die Fachgruppe Container-Verkehr der Deutschen Seehäfen e.V. vom 26.06.2012.

³³ Viele Fahrer lassen die Dieselmotoren wegen der Klimaanlage oder Heizung laufen, einige kochen auf Gaskochern oder auf dem Grill am Straßenrand und lassen den Müll liegen. Die sanitäre Situation ist wegen fehlender Toiletten oft prekär. Die Anwohner fühlen sich belästigt, das Ordnungsamt zeigt mitunter wenig Interesse.

³⁴ In der Pilotphase werden zunächst alle LKW, die Ladung auf dem Terminal in Bremerhaven aufnehmen wollen, über die Vorstellfläche abgefertigt. In einer zweiten Phase wird das System auf die anliefernden LKW und alle Kunden des Autoterminals ausgeweitet. Die Fahrer müssen sich nach Ankunft in einem Büro-Container anmelden, erhalten eine analoge Zugangskarte und werden später zu den für sie relevanten Gates gesteuert. Für das BLG-Personal sowie für die LKW-Fahrer werden sanitäre Anlagen zur Verfügung gestellt. (siehe: Protokoll der 27. Sitzung des Landeshafenausschuss am 09.03.2022, S. 5 ff., sowie <https://www.blg-logistics.com/pre-gate-pilotphase-startet-in-bremerhaven>, abgerufen am 03.05.2022)

232 Lkw-Fahrer gibt es nach wie vor Kritik.³⁵ Hier muss die BLG schnellstens nachjustieren. Ohnehin
233 kann die Vorstellfläche nur eine Zwischenlösung auf dem Weg zur Errichtung eines für alle Trans-
234 porte in den Hafen bestimmten „Pre-Gates“ in Form eines „E-Gates“ mit digitaler Voranmeldung
235 der Container und Slot-Buchung für die LKW sein. Damit ließen sich die LKW-Zu- und Abläufe für
236 die Terminals besser planen, Abfertigungsspitzen vermeiden und die Verkehrssituation im Hafen
237 und auf den Terminals nachhaltig und nicht nur kurzfristig entlasten. Diese Investition ist zuvorderst
238 eine staatliche Aufgabe.

239
240 Eine weitere **Schwäche der Verkehrsinfrastruktur im Hafen**, die zur Staubildung beiträgt, sind
241 höhengleiche Bahnübergänge der Hafeneisenbahn, insbesondere am Bahnübergang Senator-Bor-
242 ttscheller-Str./Amerikaring. Hier müssen zügig kreuzungsfreie Alternativen in Form von Brücken
243 oder Unterführungen geplant und realisiert werden. Darüber hinaus würde eine Hafenrandstraße
244 eine redundante Straßenanbindung des Hafens schaffen, die Erreichbarkeit des Hafens durch Ret-
245 tungsfahrzeuge – auch der Polizei – sicherstellen und Durchgangsverkehre reduzieren. Diese
246 Option darf daher nicht aus polittaktischen Gründen blockiert, sondern muss allein unter fachlichen
247 Gesichtspunkten geprüft und bewertet werden. Schließlich bedarf es zur leistungsfähigen Erreich-
248 barkeit des Hafens für Großraum- und Schwerlasttransporte nach Fertigstellung des Hafentunnels
249 der Schaffung eines Übergabeplatzes in unmittelbarer Hafen- und zugleich in Autobahnnähe, vor-
250 zugsweise an der Cherbourger Str.³⁶

251
252 Eine **institutionelle Schwäche** liegt in der komplizierten, historisch gewachsenen Hoheits-, Ei-
253 gentums-, Finanzierungs- und Verantwortungsstruktur in den stadtbremischen Überseehäfen. Dar-
254 aus resultieren häufig Nutzungskonkurrenzen und unterschiedliche gelagerte Interessen zwischen
255 den beiden Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven; die Abstimmungs- und Planungsprozesse
256 werden dadurch erschwert und verzögert. Die CDU-Bürgerschaftsfraktion hatte daher zu Beginn
257 der Legislaturperiode ein Konzept zur Bündelung der Verantwortung für alle bremischen Seehäfen
258 beim Land gefordert, wozu der rot-grün-rote Senat jedoch nicht bereit war.³⁷ Beispielsweise scheint
259 sich niemand mehr um die Neuaufstellung des gemeindegrenzenübergreifenden Bebauungsplans
260 1981³⁸ zu kümmern. Diese Neuaufstellung ist jedoch zwingend notwendig, um in Hafennähe zu-
261 sätzliche Gewerbe- und Vorstellflächen für LKW auszuweisen und zu entwickeln. Es finden auch
262 keine Umlandkooperationen zwischen Bremerhaven und den auf niedersächsischem Gebiet be-
263 findlichen Umlandgemeinden mit Bezug auf die hafennahe Gewerbegebietsentwicklung und

³⁵ siehe: <https://www.nord24.de/bremerhaven/lange-wartezeiten-am-freitag-lkw-fahrer-sauer-auf-blg-79383.html> und <https://www.norderlesen.de/heute/hafenstaus-nach-norden-verlagert-79425.html> (abgerufen am 30.06.2022).

³⁶ vgl. Vorlage VL-20/5701 für den Landeshafenausschuss am 09.03.2022.

³⁷ siehe: Bündelung der Verantwortung für alle bremischen Seehäfen beim Land, Antrag der Fraktionen der CDU und der FDP (Drs. 20/33 vom 19.08.2019, online abrufbar unter: <https://www.bremische-buerger-schaft.de/dokumente/wp20/land/drucksache/D20L0033.pdf>) sowie Bericht und Antrag des Landeshafenausschusses (Drs. 20/270 vom 13.02.2020, online abrufbar unter: <https://www.bremische-buerger-schaft.de/dokumente/wp20/land/drucksache/D20L0270.pdf>).

³⁸ siehe: Bebauungsplan 1981 für ein Gebiet im stadtbremischen Überseehafengebiet Bremerhaven zwischen Wurster Straße, Cherbourger Straße, Neuer Aue, nördlich Franziusstraße, Am Erzhafen, Am Nordhafen, Senator-Borttscheller-Straße und Wasserlöse, online abrufbar unter: https://bauleitplan.bremen.de/bplan/bp_01981.pdf

264 Flächenbereitstellung statt. Das ist in Hamburg, Rotterdam und Antwerpen aufgrund anders gela-
265 gerter struktureller Voraussetzungen anders.³⁹

266

267 **3. Der Hafenstandort Bremerhaven braucht ein Update**

268

269 Ziel der CDU-Bürgerschaftsfraktion ist es, die Nutzungsintensität und Flächennutzungsproduktivität
270 der in den stadtbremischen Überseehäfen vorhandenen Flächen zu erhöhen und in Bremerhaven
271 insgesamt mehr Flächen für Unternehmensansiedlungen zur Verfügung zu stellen. Hierfür bedarf
272 es von der Hafenvirtschaft Investitionen in eine moderne Suprastruktur (z.B. in leistungsfähige
273 Containerbrücken, unternehmensbezogene Vorstellflächen und Hochgaragen) und die Automati-
274 sierung und Digitalisierung von Prozessen (z.B. E-Gates, automatisierte Van-Carrier, Projekte zum
275 autonomen Fahren). Von der öffentlichen Hand bedarf es Investitionen in die Infrastruktur (insbe-
276 sondere Fahrrinnenanpassung der Außenweser, Anpassung der Kajen und Hafenbahnanlagen,
277 Schaffung eines allgemeinen Pre-Gate, Erschließung von Gewerbeflächen).

278

279 Vision und Ziel aller Digitalisierungsbemühungen muss der „**Smart Port**“ sein, d.h. ein intelligen-
280 ter Hafen, der in eine digitale Lieferkette eingebunden ist und durch die Vernetzung neue Ge-
281 schäftsmodelle ermöglicht. Der Senat ist aufgefordert, endlich eine Digitalisierungsstrategie für die
282 bremischen Häfen vorzulegen, in der die vielen Einzelprojekte und Akteure zu einem konsistenten
283 Ganzen zusammengeführt werden. Nur so bleiben die bremischen Häfen auch in Zukunft wettbe-
284 werbsfähig und können ihre Marktanteile halten bzw. wieder ausbauen. Die Schaffung eines zent-
285 ralen „Data Hub“ zum Datenaustausch zwischen allen am Hafen Beteiligten sollte von bremenports
286 koordiniert und gemeinsam mit den Akteuren umgesetzt werden. Dabei kann auf die Erfahrungen
287 aus anderen Hafenstandorten aufgebaut werden. Dafür müssen im Vorfeld Schnittstellen und Stan-
288 dards definiert und Cyber-Schutzkonzepte ausgearbeitet werden. Um „Best Practices“ im Bereich
289 der Digitalisierung und Automatisierung sichtbar zu machen, sowie Unternehmen zu beraten und
290 zu vernetzen, spricht sich die CDU-Bürgerschaftsfraktion für den Aufbau eines „Digital Innovation
291 Hub“ im Hafen nach dem Vorbild des „Digital Hub Industry“ im Technologiepark Bremen aus.

292

293 Der „Smart Port“ hat neben der ökonomischen auch eine ökologische Dimension: Aktuell sind ca.
294 30 Prozent der Lieferungen verspätet und 25 Prozent der Lkw auf der Straße leer. Zudem verbrin-
295 gen Schiffe bis zu 9 Prozent der Zeit auf dem Ankerplatz, was zu einem höheren Kraftstoffver-
296 brauch führt. 35 Prozent der Emissionen könnten eingespart werden, wenn die Schifffahrt Just-in-
297 Time betrieben werden würde.⁴⁰ Die Beschäftigten im Hafen sind in diesen **Transformationspro-**
298 **zess** frühzeitig im Sinne einer fairen Sozialpartnerschaft einzubinden. Dabei ist herauszuarbeiten,
299 dass bei einer erfolgreichen Digitalisierung und Automatisierung Arbeitsplatzverlusten an der Kaje
300 zusätzliche Arbeitsplätze in der hafenbezogenen Logistik und Industrie gegenüberstehen.⁴¹ In Ver-
301 bindung mit einer Verdichtung und Inwertsetzung von Flächen in Hafennähe für gewerbliche Un-
302 ternehmensansiedlungen kann so eine Win-Win-Situation entstehen – vorausgesetzt es gelingt, die

³⁹ siehe: ISL, 2021, S. 22

⁴⁰ siehe: bremenports, SWOT Analyse, „Innovations- und SMART-Port“ inklusive Wettbewerbsvergleich im Kontext der Bremischen Häfen, Ergebnisbericht 1. März 2022, S. 2, online abrufbar unter: <https://bremenports.de/unternehmen/kompetenzen/hafenbau/hafenentwicklungskonzept2035/>.

⁴¹ vgl. ISL, 2021, S. 102

303 betroffenen Beschäftigten auf die neuen Bedarfe zu qualifizieren. Hierfür müssen sowohl betriebliche
304 Weiterbildungsmaßnahmen als auch Maßnahmen der aktiven Arbeitsmarktpolitik zum Einsatz
305 kommen, die aus der Regelförderung der Agentur für Arbeit sowie dem Beschäftigungspolitischen
306 Aktionsprogramm des Landes Bremen (BAP) zu finanzieren sind.

307
308 Im Bereich der Digitalisierung ist aus Sicht der CDU-Bürgerschaftsfraktion die Einführung eines
309 LKW-Slot-Buchungsverfahrens durch alle Umschlagsunternehmen besonders dringlich. Mit dem
310 System „Synchrolog“ steht seit September 2020 eine durch das ISL und weitere Partner⁴² entwickelte
311 und erprobte technische Lösung zur Verfügung, mit der sich eine dynamische LKW-
312 Zulaufsteuerung zu den Terminals realisieren lässt. Staus an Terminalgates und Chassis-Plätzen
313 sowie damit verbundene Schadstoff- und Lärmemissionen lassen sich dadurch minimieren.⁴³ Diese
314 **Zulaufsteuerung** muss durch die Errichtung eines öffentlichen „**Pre-Gate**“ zum vorgelagerten
315 „Check-in“ der Container flankiert werden – möglichst in Nähe der Autobahn. Dieses ist als „E-
316 Gate“ mit elektronischen Anzeigetafeln und einem SB-Terminal zur Slot-Buchung, sowie mit Park-
317 plätzen zur Überbrückung von Wartezeiten, sanitären Anlagen und Schlafplätzen zur Einhaltung
318 gesetzlicher Ruhezeiten auszurüsten. Eine Erschließung kann aus GRW-Mitteln⁴⁴ erfolgen, bremen-
319 ports kann den Betrieb übernehmen und müsste dafür von der Stadtgemeinde Bremen entspre-
320 chend finanziell ausgestattet werden. Der Wirtschaftsförderungsgesellschaft BIS müssen vom Land
321 Bremen und der Stadt Bremerhaven zügig Planungsmittel für eine entsprechende Machbarkeitsstu-
322 die zur Verfügung gestellt werden.

323
324 Für ein solches „Pre-Gate“ bieten sich aus Sicht der CDU-Bürgerschaftsfraktion die Flächen an der
325 südlich von IKEA gelegenen Straße „Zur Siedewurt“ zwischen den Autobahnabfahrten Bremer-
326 haven-Wulsdorf und Bremerhaven-Süd an, auf denen die Gemeinde Loxstedt (Niedersachsen) eine
327 gewerbliche Entwicklung plant. Die bremischen Gebietskörperschaften (Land und Stadtgemeinde
328 Bremerhaven) müssen hierfür zügig **Verhandlungen mit der Gemeinde Loxstedt** aufnehmen.
329 Demgegenüber sollten die in der Bauleitplanung als Gewerbegebiet ausgewiesenen Flächen nörd-
330 lich des Weserportsees, gegenüber der Neuen Aue, auf denen zurzeit noch der Tunnelaushub
331 gelagert wird, sowie die Kompensationsflächen zwischen der ehemaligen Carl-Schurz-Kaserne und
332 der Wurster Str. (sog. „Banane“) für die Ansiedlung von Zukunftsindustrien und hafenbezogenen
333 Mehrwertdienstleistungen in den Blick genommen werden. Nur wenn die interkommunale Lösung
334 mit Loxstedt scheitert und sich andere geeignete Flächen nicht finden lassen, kämen auch diese
335 Flächen für die Errichtung eines „Pre-Gate“ infrage. Dies muss nun zügig in einer Machbarkeits-
336 studie geklärt werden. In jedem Fall muss die dafür notwendige, bereits 2020 von bremenports
337 vorbereitete Neuaufstellung des gemeindeübergreifenden Bebauungsplans 1981 endlich von der
338 Bausenatorin in Angriff genommen werden.

339
340 Bremerhaven ist es in den zurückliegenden Jahren gelungen, den wirtschaftlichen Abwärtstrend zu
341 stoppen. Die Seestadt befindet sich auf einem Wachstumspfad, den es zu verstetigen gilt. Hierfür

⁴² Dazu zählen die aio IT for Logistics GmbH, die dbh Logistics IT AG, die EUROGATE Container Terminal Bremerhaven GmbH und die T-Systems International GmbH (siehe: <https://www.synchrolog.net/>, abgerufen am 28.04.2022).

⁴³ siehe: ISL, 2021, S. 98

⁴⁴ (Bund-Länder-) Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“

342 bedarf es eines **bedarfsgerechten Angebots an Gewerbeflächen**, sowohl qualitativ als auch
343 quantitativ. Im Norden liegt der Schwerpunkt im Bereich der Maritimen Wirtschaft einschließlich
344 Logistik, während sich im Süden die Lebensmittelwirtschaft, die wissenschaftlichen Einrichtungen
345 sowie Unternehmen aus dem Bereich der erneuerbaren Energien konzentrieren.⁴⁵ Aufgrund der
346 mit steigenden CO₂-Preisen einhergehenden steigenden Transportkosten werden Industrieflächen
347 in Hafennähe zukünftig für Betriebe mit hohem seewärtigen Transportaufkommen attraktiver.⁴⁶ Zu
348 denken ist dabei insbesondere an die **Zukunftsbranchen** der erneuerbaren Energien (dies
349 schließt die Speicherung und Umwandlung, das Recycling von Windenergieanlagen sowie An-
350 wendungen der Wasserstoffwirtschaft mit ein), der maritimen Industrie (z.B. zur Entwicklung einer
351 klimaneutralen Schifffahrt), der Kreislaufwirtschaft (z.B. zur Produktion und zum Recycling von
352 Großbatterien), des schweren Maschinen- und Anlagenbaus, der Logistik und der Luft- und Raum-
353 fahrtindustrie. Durch solche Unternehmensansiedlungen ließen sich nicht nur zusätzliche Wert-
354 schöpfung und Arbeitsplätze in Bremerhaven generieren und der technische Fortschritt beschleu-
355 nigen. Sie wären auch klimapolitisch vorteilhaft, da Transportwege – zum Beispiel von Süd- nach
356 Norddeutschland – minimiert würden.

357

358 – Allein in der **Windenergiebranche** wird von Experten mit 20.000 neuen Stellen deutschland-
359 weit bis 2030 gerechnet.⁴⁷ Nach den Plänen der Bundesregierung soll die Leistung der Offs-
360 hore-Windparks von aktuell 7,8 Gigawatt (GW) auf mind. 30 GW bis zum Jahr 2030 und mind.
361 40 GW bis zum Jahr 2035 steigen.⁴⁸ An diesem zweiten Offshore-Boom muss Bremerhaven
362 teilhaben. Ein Segment, das dabei in den kommenden Jahren zunehmend an Bedeutung gewin-
363 nen wird, ist das Repowering von Offshore-Windenergieparks. Da eine Entsorgung defekter
364 oder technisch überholter Anlagen auf See ausgeschlossen ist, müssen bei Ersatzinvestitionen
365 Windenergieanlagen ganz oder teilweise zurückgeholt und der Wiederverwertung zugeführt
366 werden. Aufgrund der Komplexität der Transporte sind hafennahe Flächen hierfür besonders
367 attraktiv.⁴⁹ Windenergieanlagen – ob an Land oder auf See – spielen auch eine Schlüsselrolle
368 bei der Produktion von „grünem“ Wasserstoff, insbesondere in Zeiten von Stromüberschüssen.

369

370 – Darüber hinaus sollten die Häfen in Bremerhaven zu einem **Hub für Wasserstoff und seine**
371 **Derivate** entwickelt werden. Hafenstandorte bieten sich dafür in besonderer Weise an, denn
372 der größte Teil des von der Bundesregierung prognostizierten Wasserstoffbedarfs von mindes-
373 tens 90 TWh im Jahr 2030 wird durch Importe von im Ausland produziertem grünem Wasser-
374 stoff (z.B. per Schiff oder per Pipeline) gedeckt werden müssen.⁵⁰ Doch auch für die Produktion

⁴⁵ siehe: Gewerbeflächen-Sofortprogramm der Handelskammer Bremen vom 12.05.2022, S. 11, online ab-
rufbar unter: [https://www.ihk.de/bremen-bremerhaven/wirtschaft-positionieren/stadtentwicklung/positi-
onspapier-gewerbeflaechenentwicklung-5534978](https://www.ihk.de/bremen-bremerhaven/wirtschaft-positionieren/stadtentwicklung/positionspapier-gewerbeflaechenentwicklung-5534978))

⁴⁶ siehe: ISL, 2021, S. 102

⁴⁷ Vgl. <https://www.butenunbinnen.de/nachrichten/aussichten-off-shore-windkraft-bremen-102.html> (abge-
rufen am 13.05.2022).

⁴⁸ siehe: Gesetzentwurf zur Änderung des Windenergie-auf-See-Gesetzes, Bundestagsdrucksache 20/1634
vom 02.05.2022, abrufbar unter: <https://dserver.bundestag.de/btd/20/016/2001634.pdf>.

⁴⁹ siehe: ISL, 2021, S. 105

⁵⁰ Experten sehen das Potenzial für die bremischen Häfen v.a. beim Import von synthetischem Methanol
und Wasserstoff per Container. (vgl. ISL/ttz Bremerhaven, Untersuchung zur Entwicklung und dem Aufbau
einer hafenbezogenen Wasserstoffwirtschaft, Präsentation vor der Enquete-Kommission am 30.03.2022)

375 von grünem Wasserstoff durch Elektrolyse vor Ort ist Bremerhaven prädestiniert. Dies wird be-
376 reits mit Projekten wie „Grünes Gas für Bremerhaven“⁵¹ erprobt.

377

378 – Wir wollen Bremerhaven gemeinsam mit den vor Ort ansässigen Werften und Forschungsein-
379 richtungen zu einem **Kompetenzzentrum für eine klimaneutrale Schifffahrt** entwickeln.
380 Heute ist noch nicht absehbar, welche Antriebstechnologien sich bei der Dekarbonisierung der
381 Schifffahrt durchsetzen werden. Als CO₂-arme bzw. -freie Alternativen zum heute in den meisten
382 Fällen genutzten Schweröl und Marinediesel kommen zukünftig Methanol, synthetisches Me-
383 than, (synthetisches) Ethanol, Ammoniak und Wasserstoff in Frage.⁵² Um diese nachhaltigen
384 Kraftstoffe als Energieträger – auch in der maritimen Mobilität – zu etablieren, bedarf es einer
385 Strategie zum Aufbau der dafür notwendigen Test-, Infra- und Suprastruktur. Um den Bau von
386 Prototypen, z.B. für Schiffe, Tanksysteme, Mobilitäts- und Seegangsimulatoren, voranzubringen,
387 sollte das Land Bremen die PFAU-Prototypen-Förderung reaktivieren. Um kurzfristig die Emissi-
388 onen in den Häfen selbst zu reduzieren, sind darüber hinaus **Landstromanlagen** ein vielver-
389 sprechendes Mittel. Der vor zwei Jahren beschlossene Bau von acht ortsfesten Landstromanla-
390 gen für die Seeschifffahrt (davon zwei am Containerterminal und eine am Autoterminal in Bre-
391 merhaven), der zur Hälfte vom Bund finanziert wird, muss daher zügig realisiert werden.⁵³

392

393 – Unternehmensansiedlungen aus der **Luft- und Raumfahrtbranche** können insbesondere dann
394 gelingen, wenn das Vorhaben einer mobilen Startplattform für kleine Trägerraketen in der
395 AWZ⁵⁴ der Nordsee mit Bremerhaven als Basishafen („Spaceport“)⁵⁵ realisiert wird. Der Senat
396 muss hierfür nach Klärung der technischen und wirtschaftlichen Voraussetzungen durch den
397 Bund⁵⁶ an der Beantwortung der rechtlichen und regulatorischen Fragen mitwirken.

398

399 Um solche und ähnliche Unternehmensansiedlung zu ermöglichen, müssen jetzt strategische Ent-
400 scheidungen zur **Mobilisierung zusätzlicher Gewerbe- und Industrieflächen in Bremer-**
401 **haven** (einschließlich der stadtbremischen Überseehäfen) getroffen werden. Denn aufgrund der
402 Lage, des Zuschnitts und der Dispositionsreserven an Gewerbeflächen kann der Standort bereits
403 seit längerem keine attraktiven Flächen für großflächige Ansiedlungen mehr zur Verfügung

⁵¹ Ein guter Überblick über dieses und weitere Wasserstoffprojekte in Bremerhaven findet sich hier:
<https://www.bis-bremerhaven.de/wirtschaftsstandort/wasserstoff.99406.html> (abgerufen am 12.05.2022).

⁵² siehe: <https://www.weser-kurier.de/bremen/wirtschaft/schiffsbestellungen-mehrzahl-ist-auf-fossile-kraftstoffe-ausgelegt-doc7krb49td7c6d37ao98z> (abgerufen am 03.06.2022)

⁵³ siehe: Vorlage VL-20/1592 für den Hafenausschuss am 24.06.2020

⁵⁴ Ausschließliche Wirtschaftszone

⁵⁵ Für mehr Informationen zu dem Projekt siehe: <https://www.offshore-spaceport.de/de/> (abgerufen am 05.05.2022).

⁵⁶ Das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) fördert aktuell eine Studie zur Ausarbeitung technischer Details eines „Weltraumbahnhofs in der Nordsee“, die mit Hilfe des DLR umgesetzt wird. Die Studie soll den Nachweis erbringen, dass ein Start von Microlaunchern von einem Schiff in der Nordsee technisch und wirtschaftlich umsetzbar ist (siehe: Wie können Bremen und Bremerhaven am „New Space“-Boom teilhaben?, Antwort des Senats auf eine Große Anfrage der CDU-Bürgerschaftsfraktion (Drs. 20/1452 vom 03.05.2022, online abrufbar unter: <https://www.bremische-buergerschaft.de/dokumente/wp20/land/drucksache/D20L1452.pdf>).

404 stellen.⁵⁷ Das größte Flächenpotenzial entsteht mittelfristig durch das in der Erschließungsplanung
405 befindliche, 155 ha große, nachhaltige **Gewerbegebiet „Lune Delta“** auf der Luneplate im Sü-
406 den Bremerhavens, dessen Bau wir auch zukünftig mit GRW-Mitteln unterstützten wollen.⁵⁸ Da ein
407 Bau des Offshore Terminal Bremerhaven (OTB) am seeschifftiefen Wasser der Weser nach dem
408 von der rot-grün-roten Regierungskoalition auf Landesebene selbst verschuldeten Urteil des OVG
409 Bremen vom 02.11.2021 kaum mehr möglich ist, muss das Gewerbegebiet auf anderem Weg an
410 das Hafenbecken angebunden werden. Dies steigert die Standortgunst für Betriebe, die auf einen
411 wasserseitigen Umschlag angewiesen sind, erheblich. Hierfür ist der Bau einer **schwerlastfähigen**
412 **Kaje an der Westseite des Fischereihafens II** notwendig. Die Anbindung kann über die Trasse
413 der Querlandebahn des ehemaligen Flugplatzes Bremerhaven-Luneort erfolgen. Der Senat ist auf-
414 gefordert, die für die Planung und den Bau notwendigen finanziellen Mittel in die mittelfristige
415 Finanzplanung und zukünftige Haushalte einzustellen.

416

417 Im Sommer 2020 gelang der BIS im Industriegebiet „LogInPort“ (Logistik, Industrie, Hafen) auf
418 dem Gelände der ehemaligen Carl-Schurz-Kaserne mit der Ansiedlung von MAFI & TREPEL die
419 Ansiedlung eines exportorientierten Unternehmens des schweren Maschinen- und Anlagenbaus.⁵⁹
420 Wir wollen dem Unternehmen bei Bedarf Erweiterungsflächen sowie anderen Unternehmen An-
421 siedlungsflächen zur Verfügung stellen. Neben der Vermarktung der noch vorhandener Flächen-
422 reserven im „LogInPort“ selbst sollten Senat und Magistrat **Gespräche mit der Nachbarge-**
423 **meinde Geestland** über die Möglichkeit einer **gemeinsamen gewerblichen Entwicklung** der
424 auf niedersächsischem Gebiet liegenden Flächen nördlich des „LogInPorts“ aufnehmen.⁶⁰

425

426 Beide Projekte – das „Lune Delta“ sowie ein mögliches interkommunales Gewerbegebiet mit
427 Geestland – sind jedoch mittel- bis langfristiger Natur. Bis dahin braucht es kurzfristige Lösungen.
428 Hierfür müssen im Zuge der **Flächenkonversation und Nachverdichtung** Gewerbeflächen in
429 Nähe der stadtbremischen Überseehäfen für Unternehmensansiedlung nutzbar gemacht werden.
430 Die BLG nutzt im Hafengebiet eine Fläche von insgesamt rd. 240 ha, insbesondere für das

⁵⁷ Aktuell bestehen in den Bremerhavener Gewerbegebieten bis auf das „Lune Delta“ keine erschließbaren Flächenreserven. Die Dispositionsreserve an erschlossenen, frei verfügbaren und somit vermarktbareren Flächen beträgt in den Gewerbegebieten „LogInPort“ 10,0 ha, Luneort/Reithufer 18,0 ha, Bohmsiel 2,0 ha und Poristraße 1,2 ha (siehe: Gewerbeflächen-Sofortprogramm der Handelskammer Bremen vom 12.05.2022, S. 4).

⁵⁸ Für mehr Informationen zu dem Projekt siehe: https://www.bremerhaven.de/sixcms/media.php/94/Expos_Lune+Delta_web.pdf (abgerufen am 05.05.2022). Mit einer Umsetzung des Gesamtprojekts ist nach Schätzung der BIS aktuell nicht vor 2030 zu rechnen.

⁵⁹ Das insgesamt 306 ha große Areal im Norden Bremerhavens wird von der BIS als Zentrum für Logistik und hafennahes Gewerbe vermarktet (siehe: <https://www.bis-bremerhaven.de/neuansiedlung-im-loginport-mafi-und-trepel-kommen-nach-bremerhaven.99264.html>, abgerufen am 12.05.2022). Die MAFI & TREPEL Technology GmbH hat sich auf die Produktion von Flurförderfahrzeugen für den Transport schwerer Nutzlasten spezialisiert (siehe: <https://www.mt-technology.de/>).

⁶⁰ Die Etablierung eines gemeinsamen Gewerbegebietes wurde bereits vor einigen Jahrzehnten zwischen Bremerhaven und der damaligen Stadt Langen diskutiert, damals allerdings nach Intervention durch das Land Bremen zunächst verworfen. Bei der Erschließungsplanung und Vermarktung der Gewerbegebiete im nördlichen Bremerhaven wurde jedoch eine mögliche Trasse für die Anbindung dieses Gewerbegebietes bereits planerisch vorgesehen.

431 Zwischenlagern von Automobilen. Mit rund 100.000 PKW-Stellplätzen unterhält die BLG in Bre-
432 merhaven den größten Parkplatz in der EU.⁶¹ Etwa die Hälfte der Parkplätze liegt ebenerdig, viele
433 wurden in Bremerhavener Gewerbegebieten angemietet. Dies ist nicht mehr zeitgemäß und steht
434 einer Weiterentwicklung des Hafenstandorts im Wege. Es ist daher aus Sicht der CDU-
435 Bürgerschaftsfraktion dringend notwendig, diese Flächeninanspruchnahme durch die vermehrte
436 Nutzung von Spezialparkhäusern, Hochregallagern und externen Lagerflächen im Hinterland zu-
437 gunsten wertschöpfungsintensiver Industrie- und Logistiksiedlungen zu minimieren. Zur Verla-
438 dung von Schwergut, Stückgut und Offshore-Komponenten kommen als Übergangslösung und dar-
439 über hinaus die **schwerlastfähigen Kajen auf der ABC-Halbinsel und am CT 1**, auf dem
440 EUROGATE derzeit v.a. Leercontainer lagert, in Frage.

441
442 Der **Senat** muss in diesen Prozessen eine **deutlich aktivere Rolle** einnehmen und die Hafentent-
443 wicklung nicht einfach treiben lassen. Dafür sind die bremischen Häfen – im Hinblick auf Wirt-
444 schaftskraft, Arbeitsplätze und Steuereinnahmen – viel zu wichtig. Hierfür sind ein klares strategi-
445 sches Leitbild nötig. Die komplizierten Hoheits-, Eigentums-, Finanzierungs- und Verantwortungs-
446 struktur in den stadtbremischen Überseehäfen erfordern darüber hinaus bessere und v.a. schnel-
447 lere Abstimmungsprozesse zwischen Senat und Magistrat, einschließlich der nachgelagerten Ein-
448 heiten. Es muss auch Schluss damit sein, dass Parteitagsbeschlüsse der SPD die Geschicke des
449 Hafens bestimmen. So würde z.B. der Bau einer Hafentrandstraße⁶² eine redundante Anbindung
450 des Hafens schaffen und das Hafengebiet sowie die Bremerhavener Innenstadt von Durchgangs-
451 verkehren entlasten. Es ist daher für uns vollkommen unverständlich, dass die Senatorin für Wis-
452 senschaft und Häfen aufgrund eines Parteitagsbeschlusses der SPD Bremerhaven von Ende März
453 dieses Jahres eine entsprechende Machbarkeitsstudie von bremenports ohne Angabe sachliche
454 Gründe gestoppt hat.⁶³

455
456 **Strategische Hafententwicklung** lässt sich vom Senat auch nicht ausschließlich auf die Um-
457 schlagsunternehmen und die Privatwirtschaft delegieren. So haben sich beispielsweise die BLG
458 und ihre Tochterunternehmen in der Vergangenheit im Hinblick auf Neuerungen und Innovationen
459 nicht immer agil gezeigt, wie die oben genannten Beispiele zeigen. Auch wenn der Senat keinen
460 direkten Einfluss auf die operative Geschäftsführung der BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG
461 hat, so kann und muss man von den Vertretern einer 100-prozentigen städtischen Anteilseignerin
462 (Kommanditistin) erwarten, dass sie im Aufsichtsrat mehr Interesse und Engagement für die stand-
463 ortrelevante Entwicklung, Ausrichtung und Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens zeigen. Statt-
464 dessen wird bei Problemen – wie jüngst der bedenklich gesunkenen Eigenkapitalquote infolge
465 der Corona-Pandemie und neuer Rechnungslegungsstandards – Kapital in zweistelliger Millionen-
466 höhe nachgeschlossen, ohne dies mit Bedingungen und Erwartungen zu verknüpfen. Zugespitzt

⁶¹ vgl. hierzu: ISL, 2021, S. 3, 4, 110, sowie <https://www.wfb-bremen.de/de/page/stories/automotive-bremen/der-groesste-parkplatz-in-europa> (abgerufen am 03.05.2022)

⁶² Diese würde vom Zollhaus Roter Sand über die Franziusstraße und das Betriebsgelände der BLG bis zur Alfred-Wegener-Str. und zum Hafentunnel Cherbourger Str. verlaufen. Da das Betriebsgelände der BLG in östlicher Richtung bereits von einer Lärmschutzwand begrenzt ist, ließen sich zusätzliche Lärmemissionen für die Anwohnerinnen und Anwohner von Twischkamp und Eckernfeld weitgehend vermeiden.

⁶³ vgl. <https://www.nord24.de/bremerhaven/bremerhaven-kraeftemessen-um-die-hafenrandstrasse-76400.html> (abgerufen am 03.05.2022)

467 formuliert kontrolliert die BLG den Senat und nicht der Senat die BLG. Auch die Kommunikation
468 mit der eigenen Belegschaft sowie dem Haushaltsgesetzgeber, d.h. mit den gewählten Abgeord-
469 neten der Bremischen Bürgerschaft, erfolgt dabei seitens des Unternehmens nicht immer auf Au-
470 genhöhe. Hier ist ein neuer Kommunikationsstil wünschenswert.

471
472 Eine **frühzeitige, offene und zielgruppenspezifische Kommunikation** mit Politik und Gesell-
473 schaft ist von allen Hafenbeteiligten notwendig. Dafür muss beispielsweise die Zusammenarbeit
474 mit außenstehenden Akteuren wie Hochschulen und Bildungseinrichtungen, Start-ups und Techno-
475 logiefirmen ausgebaut werden. Auch das Marketing muss verbessert werden, um den Hafen als
476 attraktiven und innovativen Arbeitgeber sichtbar zu machen und dem sich zuspitzenden Mangel
477 an Fachkräften und Auszubildenden etwas entgegenzusetzen. Gesucht werden zukünftig Fachkräfte
478 mit Design- und Programmierkenntnisse, ebenso wie mit analytischen, problemlösenden und sozi-
479 alen Fähigkeiten. Um diese hoch qualifizierten Fachkräfte konkurrieren die Hafendienstleister mit
480 Arbeitgebern außerhalb des maritimen Sektors und müssen diese adäquat ansprechen.⁶⁴ In der
481 Hafengemeinschaft und der bremischen Politik braucht es dafür einen Sinnes- und Kulturwandel –
482 weg von der manchmal vorhandenen Selbstgefälligkeit, hin zu Kritik- und Lernfähigkeit, dem Willen
483 zur Zusammenarbeit und Veränderungsbereitschaft.

⁶⁴ vgl. bremenports, 2022, S. 2, 18, online abrufbar unter: <https://bremenports.de/unternehmen/kompetenzen/hafenbau/hafenentwicklungskonzept2035/>.