

„Die Produktivität unserer Häfen ist hervorragend“

Bremenports-Geschäftsführer Robert Howe über die Außenweser-Vertiefung, die Chancen für Bremerhaven und den Schienenverkehr

Robert Howe

ist seit 2012 Geschäftsführer der Hafengesellschaft Bremenports. Howe studierte nach seiner Ausbildung zum Bauzeichner bis 1992 Bauingenieurwesen an der Technischen Universität Braunschweig.

Herr Howe, wie gut ist die Infrastruktur in den bremischen Häfen?

Robert Howe: Sie ist in einem sehr guten Zustand.

Wie wichtig ist dennoch die Vertiefung der Außenweser?

Die Außenweser ist in der Tat der limitierende Faktor bei der Containerschiffahrt der Zukunft. Jedes Gespräch mit den Terminalbetreibern und den Reedern kommt sofort auf diesen Punkt. Wenn wir die Fahrwinne vertiefen, verbessern wir die Marktchancen Bremerhavens erheblich. Hier muss dringend etwas passieren. Und deshalb ist es erfreulich, dass sich der Koalitionsvertrag der Landesregierung eindeutig zu diesem Projekt bekennt.

Wäre die Möglichkeit für Einwände bei einem Verfahren, das die Genehmigung beschleunigt, ausgehebelt?

Nein. Mein Eindruck ist nicht, dass wir in Deutschland zu wenige Mitwirkungsmöglichkeiten haben. Wir sind zu langsam in der Realisierung. Das ist ein Problem. Und zwar ein großes. Die Umweltverträglichkeitsprüfungen und die Mitwirkung aller Stakeholder bleiben natürlich bestehen, ebenso auch die Möglichkeit von rechtzeitigen Einwänden. Und da die Landesregierung sich eindeutig zu diesem Projekt bekennt, wird es auch in ihrem Interesse sein, dass wir nach 15 Jahren der Diskussion jetzt endlich ein Ergebnis bekommen.

Wie gut ist die Infrastruktur im Vergleich zu anderen europäischen Häfen wie Rotterdam oder Antwerpen?

Wir brauchen uns bestimmt nicht zu verstecken. Die landseitige Erreichbarkeit der Häfen ist sehr gut und wird noch besser, wenn der Hafentunnel in Bremerhaven fertiggestellt ist und endlich der Lückenschluss der A281 umgesetzt ist. Und auch im Hafen ist die Infrastruktur leistungsfähig. Unsere Hafeneisenbahninfrastruktur, die Schleusen und Kajen sind grundsätzlich gut in Schuss. Und wo es Verbesserungsbedarf gibt, sind wir handlungsfähig.

Wo liegen die Vorteile in Bremerhaven?

Der große Vorteil unter anderem gegenüber den Westhäfen besteht darin, dass wir durch die fünf Kilometer lange Stromkaje keine nautische Einschränkung hinsichtlich der Manövrierfähigkeit der Containerriesen durch enge Hafenbecken haben. Dieser Vorteil wird sich insbesondere weiter ausspielen, wenn die Schiffe noch größer als heute gebaut werden.

Bremerhaven ist weltweit führend, was den Gütertransport von und in die Häfen auf der Schiene angeht. Haben andere Häfen in diese Infrastruktur einfach weniger investiert oder Bremerhaven überdurchschnittlich viel?

Die Schiene ist seit vielen Jahrzehnten wesentlicher Bestandteil der Hafeninfrastruktur. Und vor allem ist sie ein wichtiger Faktor für die Zukunft. Wir sind im Hinterland ja besonders stark in Österreich, Tschechien, Ungarn und natürlich in Bayern und Baden-Württemberg. Und gerade für diese Destinationen ist eine gute Eisenbahnbindung ein Pfund, mit dem wir wuchern können.

Wie drückt sich dieser Zug-Vorteil in Zahlen aus?

Jeder zweite Container geht über die Bahn, und beim Automobiltransport sind es satte 80 Prozent, die auf der Schiene kommen. Damit sind wir prozentual gesehen Eisenbahnweltmeister-Hafen.

Weiterhin auf die Schiene zu setzen, bedeutet auch weiter darin zu investieren. Wird das von politischer Seite unterstützt?

Ja. Wir sind da in sehr enger Kooperation mit der Senatorin für Wissenschaft und Häfen unterwegs. Generell hat die Schiene eigentlich nur Freunde, sowohl in der Politik als auch in der Wirtschaft. Und das nicht nur aus wirtschaftlichen Gründen, sondern vor allem auch, weil sie ein wesentliches Verkehrsmittel der Zukunft ist. Die Automobilität steht vor großen Herausforderungen, der Luftverkehr sowieso. Die Schifffahrt muss massiv sauberer werden. Die Schiene muss man nur ausbauen. Obwohl das mit den Planungsinstrumenten, die wir uns in Deutschland auferlegen, schon schwer genug ist.

Und, wie sieht es mit der Investitionsbereitschaft aus?

Hier haben wir vieles vorzuzeigen. Wir haben vor zwei Jahren einen neuen Eisenbahnhof am Imsumer Deich fertiggestellt. Wir haben dieses Jahr den Kaiserhafen elektrifiziert. Wir investieren in winterfeste Weichen und haben nun den Planungsauftrag für die Erweiterung des Bahnhofs in Speckenbüttel. Wir sind derzeit dabei, die Kundenfreundlichkeit des Systems mit einem neuen digitalen Angebot deutlich zu verbessern. Das ist in der Konsequenz der Umsetzung wirklich beispielhaft. Aber natürlich gibt es auch noch Schwachstel-



Bei der Außenweser-Vertiefung muss nach Meinung von Bremenports-Chef Robert Howe dringend etwas passieren. FOTO: BREMENPORTS

len. Die liegen vor allem außerhalb des Hafens im Streckennetz der DB. Hier gibt es zwar eine gute Beschlusslage. Aber die Geschwindigkeit der Umsetzung könnte besser sein. Trotzdem bleibt Fakt: Bremen und Bremerhaven sind beim Thema Eisenbahn richtig weit voran.

Können Sie als Hafengesellschaft all das umsetzen, was Sie für notwendig und wichtig halten?

Wir haben sehr viel Unterstützung, sowohl in der Politik als auch in der Wirtschaft. Aber bisweilen reicht das ja nicht. Wir haben wie andere Standorte auch große Probleme mit dem deutschen und europäischen Planungsrecht. Ob es die Windenergie ist, der Offshore-Terminal, die Außenweservertiefung oder der Bau der A281: Die politische Beschlusslage kann nicht umgesetzt werden, weil das Planungsrecht die Umsetzung zum Teil um Jahrzehnte verzögert. Hier muss die Debatte deutlich ernster geführt werden. Wenn wir die Klimaziele erreichen wollen, brauchen wir große Infrastrukturvorhaben, zum Beispiel auf dem Energiesektor und beim Schienennetz der Bahn. Das kann mit dem heutigen Rechtsrahmen nicht gelingen. Wir dürfen uns da keine Illusionen hingeben: Wenn der Green Deal gelingen soll, müssen Verfahren beschleunigt werden. Und das geht natürlich nur, wenn Klagemöglichkeiten dorthin verlagert werden, wo sie Sinn machen. Und das sind nicht die Verwaltungs- und Oberverwaltungsgerichte. Das muss bei Projekten des Bundesverkehrswegeplans auf die Bundesebene beschränkt werden.

Gibt es Bereiche, bei denen die stadtbremischen Häfen im Vergleich zu den Mitbewerbern Nachholbedarf haben?

Jeder Hafen hat seinen eigenen Charakter. Deshalb sind Vergleiche schwierig. Grundsätzlich denke ich, dass wir in Bremen und Bremerhaven sogar große Vorteile gegenüber Mitbewerbern haben. Wir haben kurze Wege, nicht nur geografisch sondern auch zwischen den Akteuren im Hafen. Es gibt ein enges Miteinander mit den Unternehmen der Hafen- und Logistikwirtschaft und den öffentlichen Stellen. Die Produktivität unserer Häfen ist hervorragend. Wir haben allen Grund, selbstbewusst auf die Leistungsfähigkeit unserer Häfen zu verweisen.

Was hat für Bremenports Priorität? Welche baulichen Projekte werden im nächsten Jahr angegangen?

Die Prioritäten bestimmen letztlich die Politik. Und der Senat hat da ja schon einiges bei uns in Auftrag gegeben. Eine neue Kaje an der Columbusinsel, die Einfahrt zum Fischereihafen, die Planungen für die Hafeneisenbahn. Ich gehe davon aus, dass wir auch mit dem Neubau eines Maritimen Multifunktionsgebäudes am Kreuzfahrtterminal vorankommen. Wir werden damit große wirtschaftliche Potenziale für Bremerhaven heben können und zugleich einen Impuls zur Weiterentwicklung der Columbusinsel geben.

Bremenports ist auch für die Vermarktung der Häfen zuständig. Welche Argumente und Hebel nutzen Sie, um die bremischen Häfen international noch bekannter zu machen?

Um effektiv für unsere Standorte zu werben, brauchen wir die enge Kooperation mit der Hafenwirtschaft. Mein Eindruck ist, dass wir da in diesem Jahr sehr gut vorangekommen sind. Wir sind bei allen Kundenveranstaltungen im Hinterland von Tschechien und Österreich bis Bielefeld gemeinsam unterwegs. In

diesem Jahr haben wir bei diesen Veranstaltungen rund 1000 potenzielle Kunden der bremischen Häfen erreicht. Wir haben inzwischen Repräsentanten der bremischen Häfen in vier für uns besonders wichtigen Regionen. Und dann sind die bremischen Häfen natürlich auf allen für uns relevanten Messen im In- und Ausland dabei. Wir haben in diesem Jahr auch eine Präsenz in den Sozialen Medien

aufgebaut. Und mit der Breakbulk Europe haben wir im kommenden Jahr zum dritten Mal eine Veranstaltung in der Messe Bremen, in der sich unsere Hafenwirtschaft in ihrer ganzen Vielfalt und Kompetenz präsentiert.

Ein anderer erfolgreicher Bereich ist die Greenports-Strategie, die Bremenports seit zehn Jahren verfolgt. Die Emissionen der Ha-

feninfrastruktur wurden dadurch seitdem um 70 Prozent reduziert. Was sind die nächsten Schritte in diesem Zusammenhang?

Wir sind auf vielen Feldern unterwegs. Mit einem wissenschaftlich begleiteten Förderprojekt wollen wir die Voraussetzungen schaffen, den Überseehafen komplett auf regenerative Energie umzustellen. Wir planen eine grundlegende Erneuerung unserer Schiffsflotte. Im Überseehafen wollen wir ein Landstromprojekt verwirklichen, und die Versorgung der Schifffahrt mit LNG muss verbessert werden. All dies sind wichtige Themen, an denen wir mit Hochdruck arbeiten.

Reicht das aus, um das Ziel zu erreichen, bis 2023 CO₂-neutral sein zu wollen?

Wer sich ehrgeizige Ziele setzt, steht in der Verantwortung, konsequent zu handeln. Dann kann man auch andere überzeugen, den Weg mitzugehen. Ich würde mir wünschen, dass sich die Bremische Hafenwirtschaft insgesamt zu einem Green Deal verabredet.

Hafeninfrastruktur ist die eine Sache. Emissionen werden aber vor allem durch die Schifffahrt verursacht. Wie ordnen Sie die Aktivitäten diesbezüglich der Internationalen Maritimen Organisation (IMO) ein?

Die Entscheidungswege in der IMO sind lang. Natürlich gibt es auch auf Seiten der Reeder viele ökonomische Herausforderungen, wenn die Schifffahrt schneller klimaneutral werden soll. Aber eins ist klar: Wer glaubt, dass die Schifffahrt bis ins nächste Jahrhundert Zeit für diesen Umstellungsprozess bekommt, der liegt komplett daneben. Die Ziele müssen deutlich ehrgeiziger werden und die Verabredungen dazu international verbindlich sein.

Was würden Sie sich wünschen, damit Schifffahrt noch schneller „grün“ wird?

Ehrgeizigere und verbindliche internationale Vorgaben. Wenn die EU 2050 klimaneutral sein will, muss die Schifffahrt sich identische Ziele setzen. Ein Zwischenziel der IMO muss bereits 2035 gesetzt werden – nicht erst 2050.

Die Fragen stellte Peter Hanuschke.

ANZEIGE

**ZUSATZ-RABATT
SPAREN SIE 25%
AUF ALLE NICHT REDUZIERTEN ARTIKEL.**

Ausgenommen Price Star-Artikel, Setangebote, Geschenkgutscheine, Dienstleistungen und Frachtkosten. Nicht mit anderen Rabattaktionen kombinierbar.
Gültig vom 25. bis 29.12.2019. Gilt nur für Neuaufträge. Der angegebene Preis reduziert sich jeweils um 25% nach Einlösung des Coupons.



Skandinavisch Schlafen & Wohnen

DANISCHESBETTENLAGER.de