

Mitteilung des Senats vom 18. März 2003

Hafenstruktur der Zukunft – Anforderung an die Hafenpolitik für die kommenden zehn Jahre

Die Fraktionen der CDU und der SPD haben unter Drucksache 15/1356 eine Große Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die Große Anfrage wie folgt:

1. Welche Bedeutung hat die Hafenverkehrswirtschaft im Lande Bremen für den Wirtschaftsstandort Bremen und Bremerhaven?

Die Bedeutung der Häfen für die Wirtschaft im Lande Bremen kann nicht allein aus den Umschlagszahlen, der Anzahl der behandelten Container oder Kraftfahrzeuge, von oder in Tonnen oder der Zahl der Schiffe abgelesen werden. Sie sind ein Indiz für die Aktivitäten im Hafen, nicht aber für die wirtschaftlichen Auswirkungen. Ausschlaggebend für den Arbeitsmarkt, die Wirtschaftsstruktur und die Finanzkraft sind vielmehr die Anzahl der Beschäftigten, die den Hafen als Grundlage für ihre Tätigkeit benötigen, und die Wertschöpfung, die diese Arbeitsplätze bewirken.

Dazu gehören die sich direkt mit Hafentätigkeiten beschäftigenden Unternehmen und der Standortfaktor, der Einfluss auf die Unternehmensaktivitäten und Ansiedlungen von Unternehmen hat. Die Stärke des Einflusses des Hafens auf die wirtschaftliche Entwicklung der übrigen bremischen Wirtschaft hängt von der regionalwirtschaftlichen Verflechtung der Hafenwirtschaft mit den übrigen Wirtschaftssektoren ab. Die Intensität der Verflechtung wird über den Begriff „Hafenabhängigkeit“ definiert.

Hierzu hat der Senat 1997 ein Gutachten über die „Regional- und gesamtwirtschaftliche Bedeutung der bremischen Häfen“ bei der Planco-Consulting in Auftrag gegeben. Darüber hinaus gehend hat Planco die Bedeutung der bremischen Häfen für die Wirtschaft der übrigen Bundesrepublik untersucht.

Basis für das Planco-Gutachten war eine umfangreiche Umfrage bei der Seehafenverkehrswirtschaft im Lande Bremen und in den Umlandregionen. Die nachstehenden Ergebnisse der Planco-Studie beziehen sich auf das Jahr 1996.

a) Hafenabhängige Beschäftigung

Von hafenabhängiger Beschäftigung ist dann die Rede, wenn sie in existenzieller Weise mit dem Vorhandensein des Hafens verbunden ist.

Hafenabhängige Beschäftigung wird differenziert nach Hafenwirtschaft im engeren Sinne und hafenabhängiger Industrie (nachstehend als hafenabhängig bezeichnet) und hafenbezogenen Dienstleistungen aus anderen Sektoren sowie hafenbezogener Industrie (nachstehend als hafenbezogen bezeichnet).

Die Beschäftigungssicherung wird im Wesentlichen von der Hafenwirtschaft getragen.

Erwartete überdurchschnittliche Steigerungen in den Vorleistungsbezügen und in den Lohnzahlungen dieser Betriebe strahlen auch auf die hafenabhängigen Unternehmensgruppen mit positiven Beschäftigungseffekten aus. Die Gruppe der der Hafenwirtschaft zuzurechnenden Betriebe gewinnt damit künftig zunehmend an Bedeutung für das Land Bremen.

Da die Frage 6 die Arbeitsmarkteffekte der Häfen gesondert zum Inhalt hat, wird an dieser Stelle auf die in den bremischen Häfen hafenabhängig Beschäftigten, derjenigen, die Komplementärleistungen zur Hafenwirtschaft erbringen, und den in der hafenabhängigen Industrie Beschäftigten nicht eingegangen, sondern auf die Antwort zu dieser Frage verwiesen.

b) Einkommen aus hafenabhängiger Tätigkeit

Planco hat ermittelt, dass das den Häfen zuzurechnende Einkommen insgesamt 13,3 Mrd. DM beträgt.

Davon werden 8,4 Mrd. DM im Land Bremen verdient (64 %).

Das Einkommen aus hafenabhängiger Tätigkeit der Hafenwirtschaft beträgt 6,2 Mrd. DM.

Das aus hafenabhängiger Tätigkeit der Industrie beläuft sich auf 2,8 Mrd. DM und das aus hafenbezogener Tätigkeit auf 4,2 Mrd. DM. Als hafenabhängig wird entsprechend ein Einkommen von 9 Mrd. DM angesehen.

Teilt man die Einkommen nach dem Wohnort entsprechend der Pendlerstatistik auf, so ergibt sich, dass von den 8,4 Mrd. DM, die im Land Bremen verdient wurden, etwa 5,1 Mrd. DM in Bremen verbleiben, 3,3 Mrd. DM fließen in das Umland und die übrigen Gebiete ab.

Damit hat der Wohnort Bremen (Land) einen Anteil an den den Häfen zuzurechnenden Einkommen von 38 %.

Die den Häfen zuzurechnenden Einkommen in Höhe von 13,3 Mrd. DM werden zu 72 % durch abhängige Arbeit erwirtschaftet und zu 28 % durch Unternehmertätigkeit und Vermögen. Im Land Bremen ist der Anteil dieser Einkommen aufgrund der überdurchschnittlichen Einkommen aus Unternehmertätigkeit und insbesondere der Vermögen etwas höher. Hier werden 68 % über abhängige Tätigkeiten erwirtschaftet. Entsprechend hat das Einkommen aus Unternehmertätigkeit und Vermögen einen Anteil von 32 %.

c. Bruttowertschöpfungseffekte hafenabhängiger Tätigkeit

Die Wertschöpfung bezeichnet die in den einzelnen Wirtschaftsbereichen erbrachte wirtschaftliche Leistung. Sie wird in der Regel als Differenz zwischen den Bruttoproduktionswerten und den Vorleistungen der einzelnen Bereiche als Bruttowertschöpfung bestimmt und misst insofern das Nettoergebnis wirtschaftlicher Produktionstätigkeit.

Die den bremischen Häfen zuzurechnende Bruttowertschöpfung beträgt 15,5 Mrd. DM.

Davon beläuft sich die Bruttowertschöpfung, die der Hafenwirtschaft direkt und indirekt zuzurechnen ist, auf 7,2 Mrd. DM. Der hafenabhängigen Industrie zugerechnet wird eine Bruttowertschöpfung von 3,6 Mrd. DM.

Die hafenbezogene Industrie erzeugt direkt und indirekt 4,7 Mrd. DM Bruttowertschöpfung. Damit gelten entsprechend der Studie 10,8 Mrd. DM als hafenabhängige Bruttowertschöpfung.

d) Hafenabhängiges Steueraufkommen

Insgesamt belaufen sich die Steuereinnahmen des Landes Bremen und der Stadtgemeinde Bremen und Bremerhaven nach Ermittlungen von Planco auf 3,5 Mrd. DM.

Den Häfen werden nach den Berechnungen Steuereinnahmen in Höhe von 661 Mio. DM zugerechnet. Davon entfallen auf die Hafenwirtschaft 284 Mio. DM, und

die hafengebundene Industrie 190 Mio. DM. Das hafengebundene Steueraufkommen beträgt folglich 474 Mio. DM. Der hafengebundenen Industrie sind 188 Mio. DM zuzurechnen.

Bremen erbringt mit dem Bau seiner Hafenanlagen beträchtliche Vorleistungen für das übrige Bundesgebiet. Dies gilt sowohl für die steuerlichen Effekte im Rahmen der bundesstaatlichen Finanzverteilung als auch für die direkt in den anderen Ländern auftretenden Nutzen. Im Rahmen der derzeit geltenden und für die Zeit ab 2005 beschlossenen Hafengebührenabgeltung findet hierfür eine hinreichende Kompensation nicht statt. Der Senat hat deshalb beschlossen, gegenüber dem Bund und der Solidargemeinschaft der Länder darauf hin zu wirken, dass zur Vermeidung von Überlastungen der Seehafengebührenländer über Mitfinanzierungsmöglichkeiten bei Seehafeninvestitionen zusätzlich zur beschlossenen Neuregelung der Hafengebührenabgeltung verhandelt wird.

2. Wie beurteilt der Senat die Wettbewerbsfähigkeit der bremischen Häfen und die Notwendigkeiten für die strategische Ausrichtung in den kommenden Jahren?

Der Senat beurteilt die Wettbewerbsfähigkeit der bremischen Häfen als gut.

Diese Einschätzung wird unterstrichen durch die Tatsache, dass die bremischen Häfen in den vergangenen Jahren stets erhebliche Zuwachsraten beim Umschlag verzeichnen konnten. Im Jahre 2002 wurde ein Rekordumschlagsergebnis von 46,6 Mio. Tonnen erreicht. Seit 1994 wurden jedes Jahr höhere Umschlagsergebnisse, zeitweise mit über 10 %, erzielt als im Vorjahr. Im Containerverkehr allein wurden zeitweise Steigerungsraten mit Spitzenwerten um 25 % verzeichnet.

Das strategische Bestreben des Senats ist darauf ausgerichtet, die Position des bremischen Universalhafens zu stärken, um die Marktanteile in der Nord-West-Rang von Le Havre bis Hamburg zu halten und nach Möglichkeit auszubauen.

Grundsätzlich ist die Wettbewerbsfähigkeit der Häfen abhängig von der seewärtigen Erreichbarkeit, der Leistungsfähigkeit der Umschlagsunternehmen und der Seehafenverkehrswirtschaft im weitesten Sinne und der Anbindung an das Hinterland.

Bremerhaven liegt günstig, weil von der offenen See nur eine kurze Revierfahrt erforderlich ist.

Die Vorteile der Hafengruppe Bremen liegen in der kürzeren Verbindung zu den Industriezentren und Verbrauchermärkten im Binnenland.

Verkehrsverbindungen:

Die bremischen Häfen sind auf leistungsfähige Hinterlandverbindungen angewiesen, weil die Region auf Grund ihrer verhältnismäßig geringen Einwohnerdichte einen kleineren Markt darstellt, als dies für andere Hafenplätze zutrifft.

Bremerhaven ist auf Grund des Ausbauzustandes der Außenweser mit Schiffen bis 12,8 m Tiefgang tidefrei erreichbar. Die großen, derzeit in Fahrt befindlichen Containerschiffe haben einen Konstruktionstiefgang von 14,5 m. Bremen hat deshalb beim Bundesministerium für Verkehr die Anpassung der Außenweser von derzeit 14 m unter SKN auf 15,5 m unter SKN beantragt, was eine tidefreie Zufahrt von 13,8 m bedeutet.

Bremen hat den Antrag des Landes Niedersachsen auf Ausbau der Unterweser (derzeit 9 m unter SKN) bis Bremen unterstützt. Dadurch würde für die Hafengruppe Bremen ein zusätzlicher Tiefgang von ca. 0,60 m erreicht, der den Erzschiffen der Stahlwerke und den Schiffen, die mit einem Tiefgang von 9,45 m die Industriehafenschleuse passieren wollen, ein zusätzliches Tidefenster von zwei Stunden öffnet.

Außenweser- und Unterweseranpassung sind vom Bundesverkehrsministerium bei Nachweis der ökonomischen und ökologischen Vertretbarkeit zugesagt, auch wenn sie in den aktuell in der Überarbeitung befindlichen Bundesverkehrsweegeplan noch nicht aufgenommen werden können.

Die überregionale Straßenanbindung der Häfen ist generell gut. Die Leistungsfähigkeit bestehender Autobahnen ist aber zu verbessern, um staubedingte Verzögerungen zu vermeiden. Daher ist geplant die BAB A 1 zwischen Hamburg und Dortmund auf sechs Spuren und in Bremen auf acht Spuren zu verbreitern. Die A 27 soll zwischen Burglesum und Bremer Kreuz sechsstreifig ausgebaut werden. Zwischen Burglesum und Autobahnanschluss Industriehäfen wurde mit dem Ausbau bereits begonnen. Gegenwärtig erfolgt die Überprüfung dieser genannten Maßnahmen im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes.

Danach werden die Prioritäten und die Aufnahme in dem Bedarfsplan festgelegt.

Ein weiteres wichtiges Projekt ist die Schließung des Autobahnringes mit der Weserquerung durch die A 281. Dies wird u. a. die Anbindung des GVZ, der Industriehäfen, des Bremer Industrieparks und Bremerhavens an Westdeutschland entscheidend verbessern. Es ist geplant den Autobahnring um Bremen bis zum Jahr 2010 zu schließen.

Für Bremerhaven wichtig ist auch nach Inbetriebnahme des Wesertunnels bei Dedesdorf die A 27 mit der A 29 zu verbinden. In Bremerhaven selbst müssen die Häfen durch leistungsfähige Querverbindungen besser an die A 27 und damit an das überregionale Netz angebunden werden.

Die Anbindung der bremischen Häfen an das überregionale Bahnnetz ist gut, jedoch muss drohenden Kapazitätsengpässen auf diesen Strecken begegnet werden. Daher ist der Bau der Y-Linie Hamburg/Bremen – Hannover, der Ausbau des Knotens Bremen sowie der Strecke Bremen – Langwedel – Uelzen – Stendal erforderlich. Der Standortvorteil Bremen als südlichster deutscher Seehafen könnte sonst durch Engpasssituationen eingeschränkt werden.

Die Mittelweser einschließlich der Schleusen Dörverden und Minden ist so auszubauen, dass der Verkehr mit 2,50 m tief abgeladenen Binnenschiffen mit Anschluss an das mitteleuropäische Wasserstraßennetz zukunftsorientiert möglich wird. Die Planfeststellung für den Ausbau der Flusstrecke erfolgte kürzlich.

Güterumschlag:

Der Containerumschlag ist in den letzten Jahrzehnten immer schneller gewachsen als der Weltseeverkehr. Der Weltseeverkehr wiederum ist immer schneller gewachsen als das Bruttoinlandsprodukt (BIP). Das bedeutet, selbst bei schwacher deutscher Konjunktur wächst der Containerumschlag.

Die bremischen Häfen haben in den letzten Jahren Marktanteile gewonnen.

Bremen/Bremerhaven sind nach wie vor eng mit den USA verknüpft, während Hamburg im Verkehr mit Asien stärker ist. In der letzten Zeit entwickelte sich der amerikanische Außenhandel dynamischer als der Asiens.

Besonders schnell angestiegen ist der Feederumschlag, bei dem Container zwischen großen transkontinentalen Containerschiffen und kleineren Schiffen für europäische Destinationen ausgetauscht werden. Bremerhaven liegt günstiger zu den neuen EU-Mitgliedern als die Westhäfen und hat deshalb seine Marktanteile ausgeweitet. Der Feederverkehr mit den Ostseeanrainern wächst schnell und wird weiter steigen.

Ocean Shipping Consultants prognostiziert 2002, dass von 2000 bis 2010 der Containerumschlag in den Ostseehäfen von Polen bis Russland jährlich um etwa 16 % zunehmen wird. Dementsprechend erwartet OSC, dass der Containerumschlag in den deutschen Nordseehäfen mit 7,4 % jährlich erheblich stärker zunehmen wird als der in den Westhäfen der Hamburg – Le Havre – Range mit nur 4,5 % p. a.

Auf die hieraus abzuleitenden Handlungsnotwendigkeiten wird in der Antwort zu Frage 4 eingegangen.

Bremerhaven ist der größte Autoumschlagshafen in Europa. Im vergangenen Jahr wurde die Rekordmarke von 1,4 Mio. Fahrzeugen erreicht. Diese Position gilt es zu halten und auszubauen.

Bremen hat eine starke Stellung beim konventionellen Stückgut. Die bremischen Häfen schlagen mehr als doppelt so viel um wie Hamburg. Hier kann Bremen seinen Standortvorteil als südlichster deutscher Hafen ausspielen.

Die hier vorhandenen Entwicklungschancen sind zu nutzen.

Für den Industriehafen hat der Senator für Wirtschaft und Häfen den Auftrag erteilt, gemeinsam mit den dort ansässigen Firmen ein Konzept (Masterplan) zu entwickeln. Dabei geht es um die bessere Nutzung und Ausgestaltung der vorhandenen Kapazitäten und ihre Anpassung an die Erfordernisse des Marktes, wie z. B. an einen Terminal der witterungsgeschützten Umschlag ermöglicht.

Der Massengutumschlag ist im Vergleich zu anderen Häfen von geringerer Bedeutung. Für die bremische Energiewirtschaft und Stahlindustrie bildet er allerdings die Basis, die es zu sichern gilt.

Wachsende Bedeutung gewinnt der Seetourismus. In Bremerhaven wird daher der Kreuzfahrtterminal modernisiert und im Frühjahr 2003 fertiggestellt.

Hafensicherheit (Port Security):

Weltweit wurden in den vergangenen Jahrzehnten auf internationaler und nationaler Ebene verstärkte Anstrengungen unternommen, um Handelsbeschränkungen abzubauen und den Fluss der Warenströme zu erleichtern.

Die Terroranschläge auf das World Trade Center in New York und das Pentagon in Washington am 11. September 2001 haben die Welt grundlegend verändert und das Sicherheitsbedürfnis in den Vordergrund gerückt.

Die Befürchtung besteht, dass die auf den traditionellen Handelswegen eingesetzten Beförderungsmittel (Schiff, LKW, Bahn und Flugzeug) als Anschlagsmittel eingesetzt oder als Transportgerät für Materialien für Terrorangriffe genutzt werden.

Die Initiativen und Vorschläge der USA für eine Sicherung der Verkehre sind von allen maßgeblichen internationalen Organisationen wie der International Maritime Organisation (IMO, Schifffahrtsorganisation der UNO), der internationalen Arbeitsorganisation (ILO), der Internationalen Zollorganisation (WCO) und des World Shipping Council (WSC), einem Zusammenschluss namenhafter international tätiger Reedereien, die fast alle die bremischen Häfen anlaufen, übernommen worden.

Der ISOS Code (International Ship and Port Facility Security Code), den die IMO im Dezember 2002 beschlossen hat, muss von den Nationalstaaten bis spätestens Juli 2004 in ihr Recht übernommen werden. Ohne diese Übernahme werden die Häfen dieser Staaten aus dem internationalen Warenverkehr mit Schiffen ausgeschlossen.

Für die bremischen Häfen wurde im Vorgriff auf die nationale Regelung im Juli des vergangenen Jahres ein Hafensicherheitsausschuss zur Koordinierung der Aufgaben zwischen Seehafenverkehrswirtschaft und öffentlicher Hand eingerichtet.

An den Grundlagen für eine Umsetzung des ISPS Codes arbeiten Bund und Küstenländer in einer gemeinsamen Arbeitsgruppe. Zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit der Bremischen Häfen werden Maßnahmen durchgeführt werden müssen, die für die Unternehmen und die Stadt erhebliche Belastungen in personeller und sächlicher Hinsicht mit sich bringen.

3. Welche Gründe haben für den Senat eine Rolle gespielt, sich an der Entwicklung und Realisierung des Tiefwasserhafens in Wilhelmshaven zu beteiligen?

Die Landesregierungen von Niedersachsen, Hamburg und Bremen haben die Notwendigkeit eines Tiefwasser-Containerhafens gutachterlich unter Abwägung zwischen den möglichen Standorten Cuxhaven und Wilhelmshaven prüfen lassen.

Es wurden die Planco Consulting GmbH in Essen mit einer Bedarfsanalyse für einen Tiefwasserhafen in der Deutschen Bucht und die Roland Berger & Partner GmbH – Internationalmanagement Consultants – mit einer Standortanalyse für einen Tiefwasserhafen in der Deutschen Bucht beauftragt.

Beide Gutachten wurden am 20. Oktober 2000 vorgelegt. Der niedersächsische Ministerpräsident bot Wilhelmshaven für die gemeinsame Entwicklung an.

Die Gutachten hatten folgende Aussagen:

Schiffsgrößen:

Schiffsgrößen von 10.000 TEU bis zu 15.000 TEU können erwartet werden. Diese werden bis 400 m lang und 54 m breit sein können. Ihr Tiefgang könnte bis zu 15,50 m betragen, der in der Außenweser und auf der Unterelbe für eine tidefreie Fahrt kaum realisierbar erscheint. Die Auslastung der Schiffe müsste auf Elbe und Weser auf 70 % beschränkt werden.

Deutscher Tiefwasserhafen:

Ein deutscher Tiefwasserhafen, der von Schiffen mit einer Abladetiefe von 15,50 m tideunabhängig angelaufen werden könnte, erlaubt die gleichen (seeseitigen) Stückkostenvorteile wie Rotterdam.

Bei einer unterstellten konstanten Wachstumsrate des Containerumschlags von 5 % ergibt sich schon im Jahre 2010 für die Nordrange ein zusätzlicher Bedarf von 5,5 Mio. TEU der bis zum Jahre 2015 auf 11,5 Mio. TEU ansteigen wird. Diese Schätzung gilt in Fachkreisen als vorsichtig konservativ.

Bei Annahme konstanter Marktanteile könnten davon auf deutsche Häfen 5,0 Mio. TEU zusätzlich entfallen. Bei entsprechendem Marketing und aufnahmefähiger Anlagen wäre eine Steigerung der Anteile für deutsche Häfen ab 2006 denkbar.

Ein deutscher Tiefwasserhafen müsste etwa ab 2010 am Markt sein, wenn er chancenreich Marktpotenziale abschöpfen oder Marktanteilsverluste verhindern soll.

Standortbewertung:

In Wilhelmshaven sind aber Expansionsmöglichkeiten für nahezu unbegrenzte Anforderungen gegeben, zumindest bis Mitte dieses Jahrhunderts, die möglichen Kapazitäten in Cuxhaven wären spätestens ab 2020 erschöpft.

Bremische Situation:

Der Containerterminal „Wilhelm Kaisen“ in Bremerhaven wird nach Fertigstellung der Ausbaustufe CT III a im November 2003 seine Aufnahmegrenze in der Fläche im Jahre 2005 und für die Kaje in 2006 erreicht haben. Mit der Baumaßnahme CT IV werden Kapazitäten geschaffen, die der Potenzialprognose entgegenkommen, aber dennoch auf der Kajenseite ab etwa 2010 zu Engpässen führen.

Letzteres bedeutet, dass die Schiffe nicht zu jeder Zeit an die Kaje genommen werden können und Wartezeiten in Kauf nehmen müssten. Die Fläche wird spätestens ab dem Jahre 2015 voll ausgelastet sein.

Gebote für die bremische Hafenspolitik:

Für die Seehafenverkehrswirtschaft in der norddeutschen Region ist es lebensnotwendig, langfristige Perspektiven entwickeln zu können. Daher ist es Aufgabe der Politik, eine Standortsicherung zu betreiben. Planungen für Häfen sind langfristig angelegt und wegen der in einem demokratischen Rechtsstaat geltenden Verfahrensvorschriften so zeitig zu veranlassen, dass ihre Realisierung nahtlose Übergänge ermöglicht.

Deshalb ist die bremische Hafenspolitik verpflichtet, Vorsorge zu treffen, dass die Seehafenverkehrswirtschaft nicht behindert wird und nicht nach Alternativen außerhalb der Region suchen muss.

Wie oben dargestellt stößt der Containerterminal „Wilhelm Kaisen“ in Bremerhaven sowohl wegen der Kapazitäten als auch wegen der Tiefgangsbeschränkungen der Zufahrt in absehbarer Zeit auf Grenzen.

Aus diesem Grunde empfiehlt sich der Standort Wilhelmshaven, der über nahezu unbegrenzte Entwicklungsmöglichkeiten für Containerstellflächen, Kajenlängen

und Industrieansiedlung verfügt und eine Fahrwassertiefe vorweist, die von allen augenblicklich denkbaren Containerschiffen ohne Einschränkungen tidefrei befahrbar ist.

Deshalb hat sich der Senat der Freien Hansestadt Bremen für ein bremisches Engagement in Wilhelmshaven entschieden.

Der Senat der Freien Hansestadt Bremen begrüßt die Bereitschaft des Landes Niedersachsen, weitere Hafenskapazitäten in der Nähe der bisherigen Hafenanlagen schaffen zu lassen, die die Entwicklung der wirtschaftlichen Struktur der Region stärken.

4. Welche Anforderungen an die Entwicklung der Hafenstruktur bis zum Jahre 2015 sieht der Senat?

Die Anforderungen an die mittel- und langfristige Hafenentwicklung werden zurzeit vom Senator für Wirtschaft und Häfen in Zusammenarbeit mit bremenports in einem Hafenentwicklungsprogramm erarbeitet. Nach dem derzeitigen Bearbeitungsstand ergeben sich folgende Entwicklungsschwerpunkte mit dazu gehörigen Planungsaufgaben und Bauprojekten:

Entwicklungsschwerpunkt Containerumschlag:

Vor dem Hintergrund der in den vergangenen Jahren stark gestiegenen Umschlagzahlen und den positiven Prognosen, ist ein weiterer Ausbau des Container Terminals in Bremerhaven erforderlich.

Nach Fertigstellung der Baumaßnahme CT III a Ende des Jahres 2003 ist schnellstmöglich mit dem Bauabschnitt CT IV zu beginnen, um der zu erwartenden Umschlagentwicklung Folge zu leisten.

Die erforderlichen Beschlüsse hierzu liegen bereits vor.

Der Ausbau um die Stufe CT IV mit einer Kajenlänge von 1700 m und einer Lagerfläche von zusätzlichen 90 ha ist vom Senat beschlossen, das Planfeststellungsverfahren Ende Dezember 2002 bei der zuständigen Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest in Aurich beantragt. Mit dem Planfeststellungsbeschluss wird im Mai 2004 gerechnet. Die ersten beiden Liegeplätze sollten in 2006 in Betrieb gehen.

Ein weiterer Ausbau über die Landesgrenze nach Niedersachsen hinaus ist kaum möglich. Daher ist vom Bremer Senat die Entscheidung zur Beteiligung zunächst an der Entwicklungsgesellschaft für den Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven und anschließend an der Realisierungsgesellschaft getroffen worden, um auch in Zukunft weitere Entwicklungsmöglichkeiten für den immer mehr an Bedeutung gewinnenden Containerumschlag zu besitzen.

Entwicklungsschwerpunkt Automobilumschlag:

Hierzu wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

Entwicklungsschwerpunkt konventioneller Stück- und Massengutumschlag:

Nach der Fertigstellung der Vertiefung der Industriehafenschleuse in Bremen sind Untersuchungen unter Beteiligung der betroffenen Seehafenverkehrswirtschaft erforderlich, welche Anforderungen für die Zukunft an die Häfen in Bremen-Stadt zu stellen sind. Die Entwicklung der Feeder- und Binnenschifffahrt ist hierbei besonders zu beachten.

Derzeit wird von bremenports im Auftrag des Senators für Wirtschaft und Häfen ein Masterplan für den Industriehafen erstellt. Auch für den Holz- und Fabrikenhafen, den Neustädter Hafen und den Hemelinger Hafen sind generelle Untersuchungen zur Ermittlung von Defiziten bei der Nutzung und für Ausbaurfordernissen der vorhandenen Infrastruktur notwendig.

Entwicklungsschwerpunkt Passagierschifffahrt:

Nach Abschluss der Modernisierung des Columbusbahnhofs wird Bremerhaven über einen zeitgemäßen Terminal für die weiter an Bedeutung gewinnende See-

kreuzfahrt verfügen. Es wird darüber hinaus derzeit ein Gutachten zur Einrichtung einer Fährverbindung nach Norwegen erarbeitet.

Sollte eine solche Relation eingerichtet werden, wäre eine entsprechende Anpassung der Columbuskaje erforderlich.

Bremen ist immer häufiger Ziel von Flusskreuzfahrtschiffen, denen an den Anlegern Tiefer 1 und 2, die nach dem Umbau im Frühjahr 2003 in Betrieb genommen werden können, komfortable innenstadtnahe Liegeplätze zur Verfügung stehen.

Mit der Umsetzung der genannten Planungsaufgaben und der daraus resultierenden Bauprojekte kann der Hafenstandort Bremen/Bremerhaven den Herausforderungen der zunehmenden Konkurrenzsituation zwischen den Häfen gerecht werden und positive Entwicklungen für die Zukunft der privaten Hafenvirtschaft und des Arbeitsmarktes der Region einleiten.

5. Wie bewertet der Senat die Entwicklung der BLG?

Die 1997 abgeschlossene Restrukturierung der BLG schuf die Basis für den Wandel vom traditionellen Umschlagsunternehmen zum modernen Logistikunternehmen. Die operativen Einzelgesellschaften sind mittelständisch und eigenständig strukturiert, um schlagkräftiger in ihren jeweiligen Märkten agieren zu können. Alle Unternehmen können Beteiligungen aufnehmen. Die Management-Holding BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG konzentriert sich auf zentrale Aufgaben wie strategische Entwicklung, Beteiligungs-Management, Finanzen, Personal, Controlling und Kommunikation. Komplementär und Geschäftsführer ist die börsennotierte Bremer Lagerhaus-Gesellschaft AG. Kommanditist ist die Stadtgemeinde Bremen.

Der Wandel ist der BLG LOGISTICS GROUP eindrucksvoll gelungen. Die strategische Entwicklung zum Logistik-Provider mit weltweiter Orientierung wird in großen Schritten realisiert. Die Umsatzerlöse erhöhten sich im Zeitraum von 1998 bis 2002 von 249,7 Mio. € auf ca. 658,7 Mio. €, das Konzernergebnis von 6 Mio. € auf ca. 13 Mio. €.

Die Arbeitnehmerzahl stieg im gleichen Zeitraum von 2.527 auf 5.700 Mitarbeitern in den Unternehmen und Beteiligungen der BLG LOGISTICS GROUP. An den Terminals in Bremen und Bremerhaven, einschließlich EUROGATE und NTB belief sich das Umschlagsvolumen 2002 auf 34,5 Mio. t. (1998 = 21,9 Mio. t.). Die BLG verfolgt eine 3-Säulen-Strategie mit den Standbeinen: Automobil-, Kontrakt- und Container-Logistik.

Automobil-Logistik (Fertigfahrzeuge): Die BLG hat 2002 knapp 1,4 Mio. Fahrzeuge auf dem Autoterminal Bremerhaven umgeschlagen (1998 = ca. 1,0 Mio. Fahrzeuge). Gemeinsam mit der Contship Italia wurde die BLG Automobile Logistics Italia s.r.l zum Betrieb eines Autoterminals in Gioia Tauro gegründet.

An dem Unternehmen hält die BLG Automobile Logistics 51 %. Nach dem Vorbild Bremerhavens als Drehscheibe für Nordeuropa soll Gioia Tauro mittelfristig eine vergleichbare Funktion für den Mittelmeerraum übernehmen.

Zur Stärkung der Leistungstiefe wurde die BLG AutoTec gegründet. Sie nimmt technische Aufgaben von Inspektion und Reparaturen bis hin zur kundenspezifischen Endfertigung wahr. Der Ausdehnung der geografischen Reichweite und der logistischen Leistungstiefe erfolgte die Übernahme von 50 % der E.H. Harms Automobile-Logistics einschließlich der unternehmerischen Führung. Damit wurde das Terminalnetzwerk am Wasser und im Binnenland ausgebaut und die Logistikkette bis zu den einzelnen Autohändlern erweitert.

Kontrakt-Logistik ist die vertragsgebundene Vergabe von Logistikleistungen an kompetente Provider. Die Leistungspakete können Steuerung und Kontrolle aller Waren- und Datenströme (supply chain management) umfassen. Komplette oder teilweise wird die gesamte Wertschöpfungskette von der Beschaffung über Transporte und wertsteigernde Leistungen (value added services) bis hin zur Distribution abgedeckt.

Ein Leistungsschwerpunkt ist die Automotive-Logistik (Produktionsteile). Herstellern und Zulieferindustrie werden komplette Leistungsspektren geboten. Das be-

ginnt bei der weltweiten Werksversorgung mit Produktionsteilen. Integriert sind verschiedene Produktionsschritte wie Komponenten-Montagen, Konservierung oder Härtung geklebter Karosserieteile, ergänzt um zahlreiche Dienstleistungen bis hin zur Verpackungsentwicklung.

Für die Kontrakt-Logistik im Bereich Nonfood ist die Konzentration der Tchibo Logistik in Bremen ein herausragendes Beispiel. Dafür entsteht am Neustädter Hafen das größte und modernste Hochregallager Europas. Der Betrieb wird im Sommer 2003 aufgenommen. Im Bereich Business Electronics versorgt Minolta den gesamten europäischen Raum mit hochwertigen Kopierern und Faxgeräten über das BLG-Logistikzentrum in Bremen.

Zudem hat die BLG LOGISTICS GROUP im Jahre 2002 die Paul Günther Kontraktlogistik, Hamburg, übernommen. Die Dienstleistungen dieses Unternehmens werden von über 600 Mitarbeitern in sechs Logistik-Zentren in Deutschland für Kunden wie Bosch, Ikea oder Siemens erbracht.

Dem Bereich Kontrakt-Logistik sind weitere Funktionen wie die Cargo-Logistik und die Coldstore Logistik zugeordnet. Von großer Bedeutung für die Häfen in Bremen-Stadt ist die BLG CARGO LOGISTICS mit ihren Terminals im Neustädter Hafen. Dort sind 200 Mitarbeiter mit Umschlag, Lagerung und logistischen Dienstleistungen für konventionelle Verkehre befasst (2002: 1,9 Mio. t). Dabei ist eine Spezialisierung auf Anlagen, Verkehrssysteme, Stahl- und Forstprodukte erfolgt.

Container-Logistik: Mit EUROGATE entstand 1999 aus der Fusion der Containeraktivitäten der BLG und Eurokai, Hamburg, das größte europäische Terminalnetzwerk. Es umfasst einschließlich der Beteiligung an Contship Italia die Standorte Bremerhaven, Hamburg, Lissabon, Gioia Tauro, La Spezia, Ravenna, Salerno und Livorno. Der Umschlag im gesamten Terminalnetzwerk ist von 6,4 Mio. TEU in 1999 auf 9,53 Mio. TEU in 2002 gestiegen. EUROGATE ist Marktführer in Europa und betreibt das drittgrößte, reedereiunabhängige Terminalnetzwerk der Welt.

Ergänzt werden die drei Säulen durch komplementäre Dienstleistungen wie Informationstechnologie und Logistic Consulting, ohne die intelligente Logistik nicht darstellbar ist. Dabei bietet die BLG ihren Kunden auch eCommerce-Lösungen. Durch die Übernahme des Stuttgarter Software-Hauses ILAS mit 60 Mitarbeitern in 2002 werden die komplementären Dienstleistungen weiter ausgebaut.

Die strategische Entwicklung der BLG LOGISTICS GROUP zum Logistic-Provider mit weltweiter Orientierung wird durch den starken Trend der Weltwirtschaft zur Globalisierung und zur standortneutralen Produktion gestützt.

6. Welche Arbeitsmarkt- und Ausbildungsplatzeffekte haben die bisherigen Investitionen nach sich gezogen und welche werden durch die getroffenen Entscheidungen noch erwartet?

Nach Angaben des Statistischen Landesamtes veränderte sich die Zahl aller sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten im Land Bremen von in der Spitze ca. 320.000 in 1975 unter Schwankungen auf 286.203 zum 1. Quartal 2002, wobei in den Jahren von 1998 bis 2002 ein Anstieg um 2,8 % zu verzeichnen war.

Die Zahl der Hafenbeschäftigten lag 1997 bei 81.870. Dies ist etwa ein Viertel aller Arbeitsplätze. Davon waren nach einer Untersuchung von Planco Consulting aus dem Jahr 1998 58.872 hafenabhängig Beschäftigte und 22.998 Beschäftigte in der hafenbezogenen Industrie.

Die Hafenabhängigkeit der bremischen Wirtschaft ist tendenziell rückläufig zur Gesamtbeschäftigung. Grund dafür ist ein hoher Produktionsfortschritt sowohl im Umschlag als auch in anderen Bereichen der Hafenwirtschaft, der in der Wirkung auf die Beschäftigung durch die realisierten Mengenzuwächse nicht ganz kompensiert werden kann. Dies führt dazu, dass die Zahl der hafenabhängigen Arbeitsplätze langsamer steigt als der Umschlag. Es steht aber außer Zweifel, dass der stark gestiegene Umschlag zu einer höheren Zahl der hafenabhängigen Arbeitsplätze geführt hat.

Eine Befragung von Unternehmen der Hafenwirtschaft im engeren Sinn ergab, dass zwischen 1998 und 2000 die Zahl der Beschäftigten um 9 % p. a. zunahm. Planco hat für 1997 für das Land Bremen den Anteil der hafenabhängigen Arbeits-

plätze an den Erwerbstätigen auf 23,5 %, an Einkommen und der Bruttowertschöpfung jeweils auf ca. 25 % berechnet.

Prognostiziert wurde, dass die Anteilssätze steigen werden, weil sich die Häfen im Vergleich zur übrigen Wirtschaft besser entwickeln würden. Dies scheint eingetreten zu sein. Darauf deutet der o. a. Anstieg der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigtenzahl seit 1998 hin.

Diese positiven Effekte sind in erster Linie den Investitionen im Containerbereich zuzuschreiben. Aufgrund der strukturellen Änderungen in der Weltschifffahrt wäre ohne diese Investitionen dieser Anteil der hafengebundenen Beschäftigung für Bremen und das Umland verloren gewesen.

Durch die Realisierung des CT III, CT III a sowie CT IV in Verbindung mit der anstehenden Außenweservertiefung konnten bzw. können Verlagerungen von Containerverkehren weg von Bremerhaven vermieden werden.

Nach einer Studie des ISL/BAW aus dem Jahre 2002 waren im Jahre 2000 insgesamt rd. 35.400 Beschäftigte im Land Bremen vom Containerumschlag abhängig. Durch die Inbetriebnahme von CT III in 2001, CT III a in 2003 und CT IV in 2007 wird diese Zahl bis 2020 auf ca. 55.000 Beschäftigte anwachsen, wobei alleine CT IV für einen Zuwachs von ca. 11.000 Arbeitsplätzen sorgen wird.

Nach einer Expertise des BAW aus dem Jahr 2002 lassen sich die Arbeitsmarkt- bzw. Ausbildungsplatzeffekte der Investitionen in den Jade-Weser-Port noch nicht genau abschätzen. Eine vertiefende Studie zu den regionalwirtschaftlichen Effekten ist in Arbeit. Zwischen Wilhelmshaven und Bremen wird sich mittelfristig eine ähnliche Arbeitsteilung wie zwischen Bremerhaven und Bremen entwickeln.

Das bedeutet, dass primäre Hafendienstleistungen und alle zwingend an Kajennähe gebundenen Funktionen dann zusätzlich in Wilhelmshaven stattfinden, während ergänzende, höherwertige Dienstleistungen in Bremen z. B. im Güterverkehrszentrum, im Außenhandelszentrum, am Flughafen usw. erbracht werden, da Wilhelmshaven absehbar über kein adäquates Angebot an oberzentralen Funktionen verfügt. Wilhelmshaven muss diese Dienstleistungen daher vorerst an anderen Standorten nachfragen. Bremerhaven wird durch das zusätzliche Arbeitsplatzangebot in Wilhelmshaven stärker profitieren als Bremen, da durch die Öffnung des Wesertunnels die Verkehrsanbindung für Pendler wesentlich besser sein wird.

Das ISL hat im Rahmen einer Untersuchung aus dem Jahr 1998 festgestellt, dass vom Automobilumschlag im Land Bremen eine Beschäftigungswirkung von rund 4.000 Arbeitsplätzen ausging.

Tendenziell ist diese Zahl rückläufig, was vor allem auf Beschäftigungsreduzierungen bei KFZ-Dienstleistern und Technikzentren zurückzuführen ist. Dies ist bedingt durch das stärkere Exportwachstum und die seit 1998 rückläufigen Importe, die wegen ihrer größeren Wertschöpfungsintensität stärker auf die Beschäftigungsentwicklung durchschlugen. Insbesondere vor diesem Hintergrund ist es erforderlich, die als Antwort unter Frage 7 beschriebenen Investitionen zu tätigen, damit diese Arbeitsmarkt- bzw. Ausbildungsplatzzahlen gesichert bzw. erhöht werden können.

Die Ausbildungsplatzeffekte sind in den o. a. Zahlen mit einem durchschnittlichen Prozentanteil von 2 % enthalten.

7. Welche Maßnahmen unternimmt der Senat, um den Automobilumschlagstandort Bremerhaven langfristig zu stärken?

Der Senator für Wirtschaft und Häfen hat bremenports mit der Erstellung eines Masterplans zur Optimierung des Automobile-Logistic-Centers beauftragt. Unter Mitarbeit einer Arbeitsgruppe, an der Vertreter von Automobilherstellern sowie Transport- und Umschlagsunternehmen teilnehmen, wurde eine umfassende Darstellung der derzeitigen Situation auch im Vergleich zu den wichtigsten Wettbewerbshäfen und der erforderlichen Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur erarbeitet.

Die Untersuchung ergab folgende Schwachpunkte der Infra- und Suprastruktur:

— Seewärtige Erreichbarkeit

Der bauliche Zustand der Kaiserschleuse und die damit zusammenhängenden häufigen Ausfälle führen zu einer risikobehafteten Abhängigkeit von der Nordschleuse.

Die ungenügenden Kammerabmessungen der Kaiserschleuse machen zeitaufwändige Verholmanöver von großen Schiffen durch den Verbindungshafen zum Importbereich (Kaiserhäfen) erforderlich.

— Lage der Hafenbecken

Wegen der Lage der Hafenbecken zueinander ist nach dem Entladen der Schiffe häufig ein Verholen zwischen Import- und Exportbereich durch den Verbindungshafen zwecks Beladen erforderlich.

— Kajenkapazität

Vor allem im Exportbereich führt die hohe Auslastung der Kajen zu Engpässen, denen mit produktivitätssenkenden Umfuhren der Fahrzeuge begegnet werden muss.

— Lagerflächen

Durch die verlängerte Verweilzeit der Fahrzeuge im Importbereich fehlen geeignete Lagerflächen, so dass ursprüngliche Exportflächen oder Aufstellflächen genutzt werden müssen.

— Flächenerschließung

Die Lager- und Aufstellflächen werden von öffentlichen Straßen und von Gleisanlagen und Bahnhöfen zerschnitten. Die Querungen und Überfahrten stellen Engpässe beim Umfahren der Fahrzeuge dar.

Im Masterplan werden folgende Einzelmaßnahmen zur Behebung oder Minderung der Schwächen vorgeschlagen:

- Teilverfüllung des Osthafens zur Erschließung zusätzlicher Flächen in Verbindung mit dem Bau einer Querkaje und Verlängerung der Autokaje,
- Neubau der Kaiserschleuse mit an zukünftige Erfordernisse angepassten Kammerabmessungen,
- Aufhebung der Straßen am Nordhafen und am Erzhafen in Verbindung mit dem Neubau einer Hafenrandstraße und der Verlegung der Franziusstraße,
- Verlegung des Bahnhofs am Nordhafen zur Vorstellgruppe Insumer Deich und Verlegung des Bahnhofs am Kaiserhafen,
- Intensivierung der Nutzung des Geländes der Carl-Schurz-Kaserne.

Die dargestellten Vorschläge werden zurzeit vertieft untersucht, um dem Senat Entscheidungsmöglichkeiten für die Stärkung des Automobilumschlags aufzuzeigen.

8. Wie bewertet der Senat die bisher erzielten Ergebnisse der Hafenmanagementgesellschaft bremenports?

Mit dem Beschluss, wesentliche Teile der bremischen Hafenverwaltung in eine privatrechtliche Gesellschaftsform zu überführen, hat der Senat eine grundsätzliche Neuorientierung in diesem Bereich eingeleitet. Ziel war und bleibt es, mit der Schaffung der bremenports GmbH & Co. KG konsequent den Weg zu einer leistungsfähigen, flexibel agierenden und kostenbewusst operierenden Hafen-Managementgesellschaft einzuschlagen. Auf diesem Weg verzeichnet bremenports inzwischen große Fortschritte.

Im Vorfeld der Senatsentscheidung hatte eine Prüfung verschiedener Alternativen gezeigt, dass die Wahl einer privatrechtlichen Lösung (Rechtsform der GmbH &

Co. KG) eindeutige Vorteile hat. Diese Erwartung hat sich in der Realität bestätigt. Die neue Gesellschaft hat eine übersichtliche Aufbauorganisation mit klaren Zuständigkeiten und schlanken Strukturen geschaffen, die ein einheitliches Hafen-Management für Bremen und Bremerhaven gewährleistet.

Mit der Einführung der kaufmännischen Buchführung und eines leistungsfähigen internen Controlling-Systems setzt bremenports die Vorgaben des Senats konsequent um. Dadurch ist es in Zukunft möglich, Leistungen der Gesellschaft unter Aspekten der Kostentransparenz betriebswirtschaftlich zu beurteilen. Der Senat ist davon überzeugt, dass dies zu einem effektiveren Einsatz knapper Finanzmittel führen wird und bremenports damit einen deutlichen Beitrag zur Sanierung des „Konzerns Bremen“ erwirtschaften wird.

Dank der neuen Rechtsform wurde bremenports in die Lage versetzt, sein in Jahrzehnten gewachsenes hafenspezifisches Know-how auch außerhalb der bremischen Landesgrenzen zu vermarkten. Um dieses Fachwissen dauerhaft zu erhalten, es auszubauen und auf neuen Märkten anbieten zu können, entwickelt das Unternehmen zurzeit konkrete Vorstellungen zur Gründung einer Consulting-Tochter.

Der Senator für Wirtschaft und Häfen und der Aufsichtsrat der Gesellschaft unterstützen diese Überlegungen ausdrücklich. Ziel ist es dabei, neben der Generierung von zusätzlichem Eigengeschäft zur Erwirtschaftung von Deckungsbeiträgen eine anerkannte Kompetenz-Plattform zu schaffen, die den maritimen Standort Bremen/Bremerhaven wirtschaftlich nachhaltig stärkt und weiter voranbringt sowie national und international in seinem Ansehen stärkt.

Mit der durch bremenports gehaltenen 49,9-prozentigen Beteiligung an der neuen JadeWeserPort-Realisierungsgesellschaft mbH setzt die Freie Hansestadt Bremen neue hafenspezifische und regionalpolitische Akzente in Norddeutschland. Bremen überwindet mit bremenports die engen räumlichen Grenzen der eigenen Hafenentwicklung und wird zum Motor eines Kooperationsprozesses, der aus ehemaligen Konkurrenten Partner in einer zusammenwachsenden Weser-Ems-Region macht.

Die Neuordnung und Modernisierung der Hafenverwaltung im Land Bremen hat sich zu einem Vorzeigeprojekt entwickelt, das von anderen Häfen mit großem Interesse verfolgt wird. Jüngstes Beispiel dafür sind vom Senat der Freien und Hansestadt Hamburg angestellte Überlegungen, ebenfalls Teile der dortigen Hafenverwaltung (Projektname: „hamburgports“) in moderne und zeitgemäße Management-Strukturen zu überführen.

Die folgende Zusammenstellung gibt einen gedrängten Überblick über die Aufgabenwahrnehmung von bremenports:

Planung und Neubau

Die Gesellschaft hat planerisch die Großprojekte Containerterminal III a und IV vorbereitet und führt die Baumaßnahmen aus. Sie erbringt die Ingenieurleistungen für die Umgestaltung der alten Hafenreviere in Bremen (für die Überseestadt GmbH). Hinzukommen alle technischen Sonderaufgaben für Hafenplanung und -neubau des Ressorts Wirtschaft und Häfen mit Genehmigungsplanung und Umweltmanagement. Die aus der ehemaligen HBH- übernommenen Planungs- und Bauprojekte werden weitergeführt. Neben den klassischen Planungs- und Bauaufgaben wurden die bisher in Amtshilfe ausgeführten Leistungen projektbezogen auf vertragliche Basis gestellt.

Die wesentlichen planerischen Aufgaben sind zurzeit die Masterplanung für den Autoumschlag in Bremerhaven mit den Projekten Osthafenanpassung und Neubau der Kaiserschleuse und der Masterplan für den Industriehafen in Bremen.

Das Instrument der Masterplanung soll nach Vorstellungen des Senats auf weitere Hafensareale ausgedehnt werden. Die Masterpläne bilden die Basis für die fortzuschreibende Entwicklungsplanung für die bremischen Häfen.

Aufgabe von bremenports ist es nach dem Willen des Senats, dass das hafenspezifische Know-how national und international erfolgreich vermarktet werden kann und eine entsprechende Neuausrichtung des Unternehmens erfolgt.

Hierzu wurden mit Hilfe externer Gutachter verschiedene Varianten untersucht, die vom Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 27. Februar 2003 beraten worden sind.

Bauunterhaltung

Derzeit werden mehrere Optionen für weitere Kosteneinsparungen durch eine Neustrukturierung des Deponie- und Baggereibetriebs geprüft. Intensiv wird nach seriösen Entsorgungs- und Verwertungsmöglichkeiten gesucht, um die Ausgaben für das Vorhalten der erforderlichen Wassertiefen so gering wie möglich zu halten. In diesem Zusammenhang strebt bremenports weiterhin eine enge Kooperation mit Hamburg und Niedersachsen an.

Anlagenbetrieb und Instandhaltung

Mittelfristig wird das Ziel verfolgt, sich noch stärker auf Kernaufgaben (Betreuung der Schleusen, Brücken, Sperr- und Pumpwerke; Serviceleistungen bei Maschinen und elektrischen Anlagen) zu konzentrieren. Vertragsbeziehungen mit Leistungen für Dritte sollen ausgebaut werden, um das fach- und anlagenspezifische Know-how der Mitarbeiter marktfähig anzubieten.

Marketing und Vertrieb

Dieser Bereich unterstützt die unternehmerische und kundenorientierte Neuausrichtung sowie die Außenwirkung des Unternehmens mit vielfältigen Marketing- und Vertriebsaktivitäten. Dazu zählen klassische Werbe- und Marketing-Maßnahmen sowie die Vorbereitung von Veranstaltungen und Messen. Besondere Beachtung fanden 2002 mehrere Großveranstaltungen (Maritime Woche und Hafenfest in Bremen, Tag der offenen Baustelle auf dem Containerterminal III a) mit zusammen mehr als 150.000 Besuchern.

Finanzen und interne Steuerung

Die bremenports GmbH & Co. KG hat die alten Buchhaltungssysteme sowie die kamerale Buchhaltung zum 1. Januar 2002 in weiten Teilen abgelöst und durch die kaufmännische Buchführung ersetzt. Der gesamte Umstellungsprozess zur Erarbeitung eines informativen Steuerungssystems ist weit vorangeschritten.

Damit kann sichergestellt werden, dass ab 2004 der Haushalt für die Sondervermögen Hafen und Fischereihafen nach kaufmännischen Gesichtspunkten aufgestellt und gesteuert werden kann.

Die Anforderungen an das Controlling und Berichtswesen wurden präzisiert.

Grundsätzlich wird das Controlling vom bisher im Vordergrund stehenden Objektcontrolling zu einem Unternehmenscontrolling umgestellt, dessen Berichte gezielt auf die Anforderungen von Firma, Geschäftsleitung, Aufsichtsrat und Gesellschafter Bremen ausgerichtet werden. Dieser Prozess soll bis Anfang 2004 abgeschlossen sein.