

Mitteilung des Senats vom 24. August 2004**Entwicklung der BLG Logistics Group**

Die Fraktion der CDU hat unter Drucksache 16/357 eine Große Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die vorgenannte Große Anfrage wie folgt:

1. Welche Bedeutung misst der Senat der BLG Logistics Group für den Hafenstandort Bremen/Bremerhaven bei?

Der Anteil der seit 127 Jahren bestehenden BLG Logistics Group am Gesamtumschlag der bremischen Häfen von 48,9 Mio. Tonnen (2003) liegt etwa bei 74 %. Dieses Umschlagsvolumen entstand maßgeblich aus Containern und Autos an den Terminals in Bremerhaven sowie konventioneller Ladung an den Terminals in Bremen. Die Bedeutung der BLG Logistics Group für den Hafenstandort Bremen/Bremerhaven kann nicht allein aus den Umschlagszahlen oder der Zahl der an den Kajen abgefertigten Schiffe abgelesen werden. Sie sind ein Indiz für die Aktivitäten der BLG im Hafen, nicht aber für die wirtschaftlichen Auswirkungen. Ausschlaggebend für den Arbeitsmarkt, die Wirtschaftsstruktur und die Finanzkraft sind vielmehr die Anzahl der Beschäftigten (vergleiche dazu auch Frage 4), für die die wirtschaftlichen Aktivitäten der BLG Logistics Group die Grundlage ihrer Tätigkeit bewirken.

Das Umschlagsvolumen der BLG Logistics Group entsteht fast ausschließlich aus Stückgütern. Die logistische Behandlung der von der BLG umgeschlagenen Güter am Hafenstandort Bremen/Bremerhaven bildet einen wesentlichen Anteil an der so genannten Loco-Quote des gesamten Hafenstandortes. Sie ist definiert als Anteil der Güter vom Gesamtumschlagsvolumen des Hafens, die im Hafengewirtschaftsraum produziert, weiterbearbeitet bzw. umfangreich logistisch behandelt werden. Die Loco-Quote ist eine Kennzahl für die wirtschaftliche Verflechtung der im Hafen umgeschlagenen Güter mit dem örtlichen Wirtschaftsraum. Die BLG ist aufgrund ihrer Umschlagsgüter (vergleiche dazu auch Frage 5) und ihrer Beteiligungen (vergleiche dazu auch Frage 2) stark regionalwirtschaftlich mit anderen Unternehmen bzw. Wirtschaftssektoren verflochten.

Die BLG Logistics Group besitzt durch Art und Volumen ihres Umschlages, ihrer Wertschöpfung sowie ihres Steueraufkommens, den direkten und indirekten Arbeitsplatzwirkungen (vergleiche dazu Frage 4) sowie den daraus entstehenden finanziellen Auswirkungen eine herausragende Stellung für den Hafenstandort Bremen/Bremerhaven. Der Senat misst daher der BLG Logistics Group große Bedeutung für den Hafenstandort Bremen/Bremerhaven bei.

2. An welchen Unternehmen ist die BLG Logistics Group beteiligt bzw. welche Töchterunternehmen befinden sich im Unternehmensverbund, und wie bewertet der Senat die Beteiligungsstrategie des Unternehmens?

Die 1997 abgeschlossene Restrukturierung der BLG und die Aufnahme der Geschäftstätigkeit zum 1. Januar 1998 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 Unter-

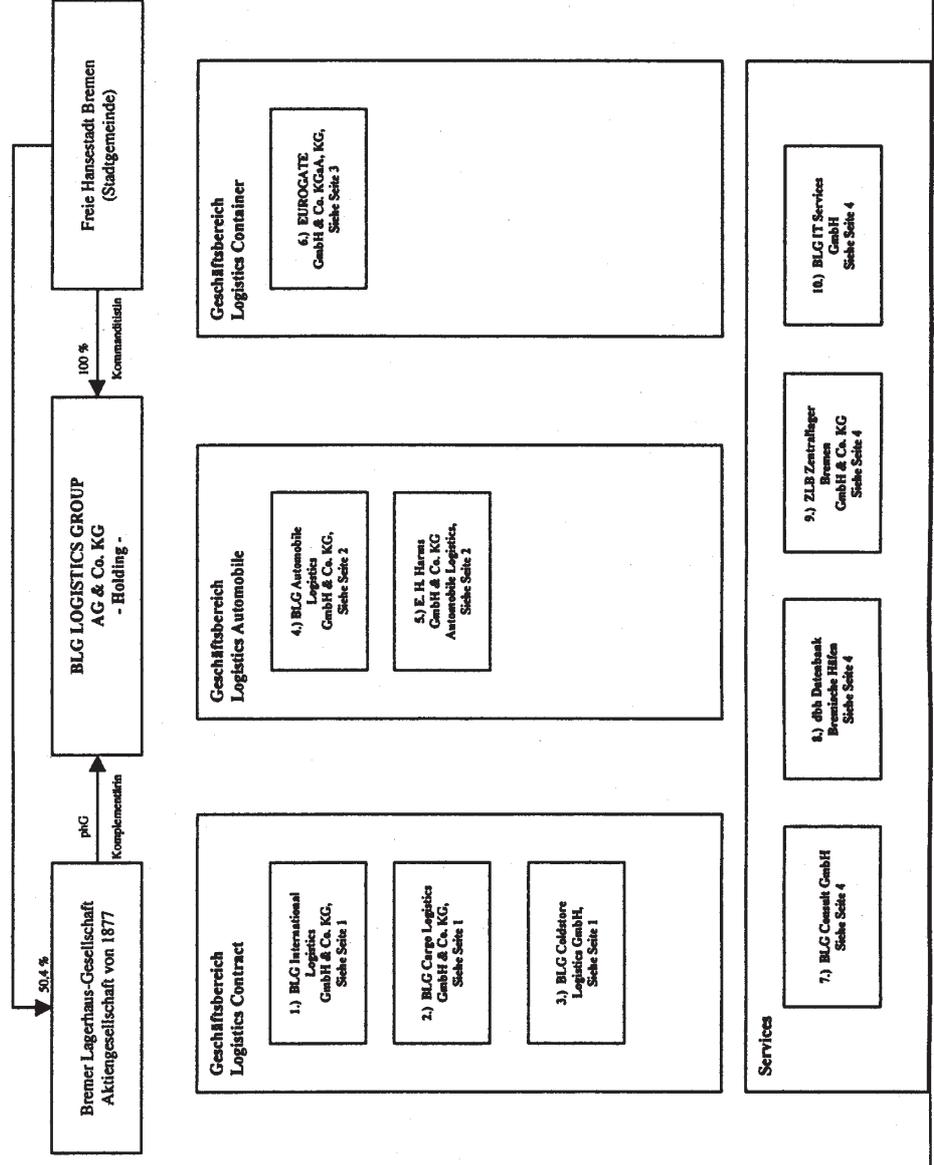
nehmen können Beteiligungen aufnehmen. Die Management-Holding BLG Logistics Group AG & Co. KG konzentriert sich auf zentrale Aufgaben wie strategische Entwicklung, Beteiligungs-Management, Finanzen, Personal, Controlling und Kommunikation. Komplementär und Geschäftsführer ist die börsennotierte Bremer Lagerhaus-Gesellschaft AG. Kommanditist ist die Stadtgemeinde Bremen. Die Management-Holding BLG Logistics Group AG & Co. KG führt ihre Geschäfte selbständig und eigenverantwortlich. Strategische und operative Entscheidungen werden wie bereits vor der Restrukturierung nur vom Management der BLG Logistics Group getroffen.

Die Restrukturierung ist eindrucksvoll gelungen. Die strategische Entwicklung zum Logistik-Provider mit weltweiter Orientierung wurde in großen Schritten realisiert. Die BLG Logistics Group besteht aus drei operativen Geschäftsbereichen, diese sind Logistics Contract, Logistics Automobile und Logistics Container. Darüber hinaus besteht ein kleineres geschäftsbereichsübergreifendes Segment, die Services. Die in den folgenden fünf Abbildungen (vergleiche Abbildungen 1 bis 5) aufgeführten Beteiligungen folgen dieser Einteilung nach Geschäftsbereichen.

Kontrakt-Logistik ist das vertragsgebundene Erbringen von Logistikleistungen durch kompetente Provider. Innerhalb dieser Leistungspakete werden die Koordinierung aller Waren- und Datenströme (supply chain management) erbracht. Komplette oder teilweise wird die gesamte Wertschöpfungskette von der Beschaffung über Transporte und wertsteigernde Leistungen (value added services) bis hin zur Distribution abgedeckt. Die BLG Logistics Contract bindet (Loco-Quote) zurzeit ca. 100.000 Container pro Jahr an die bremischen Häfen.

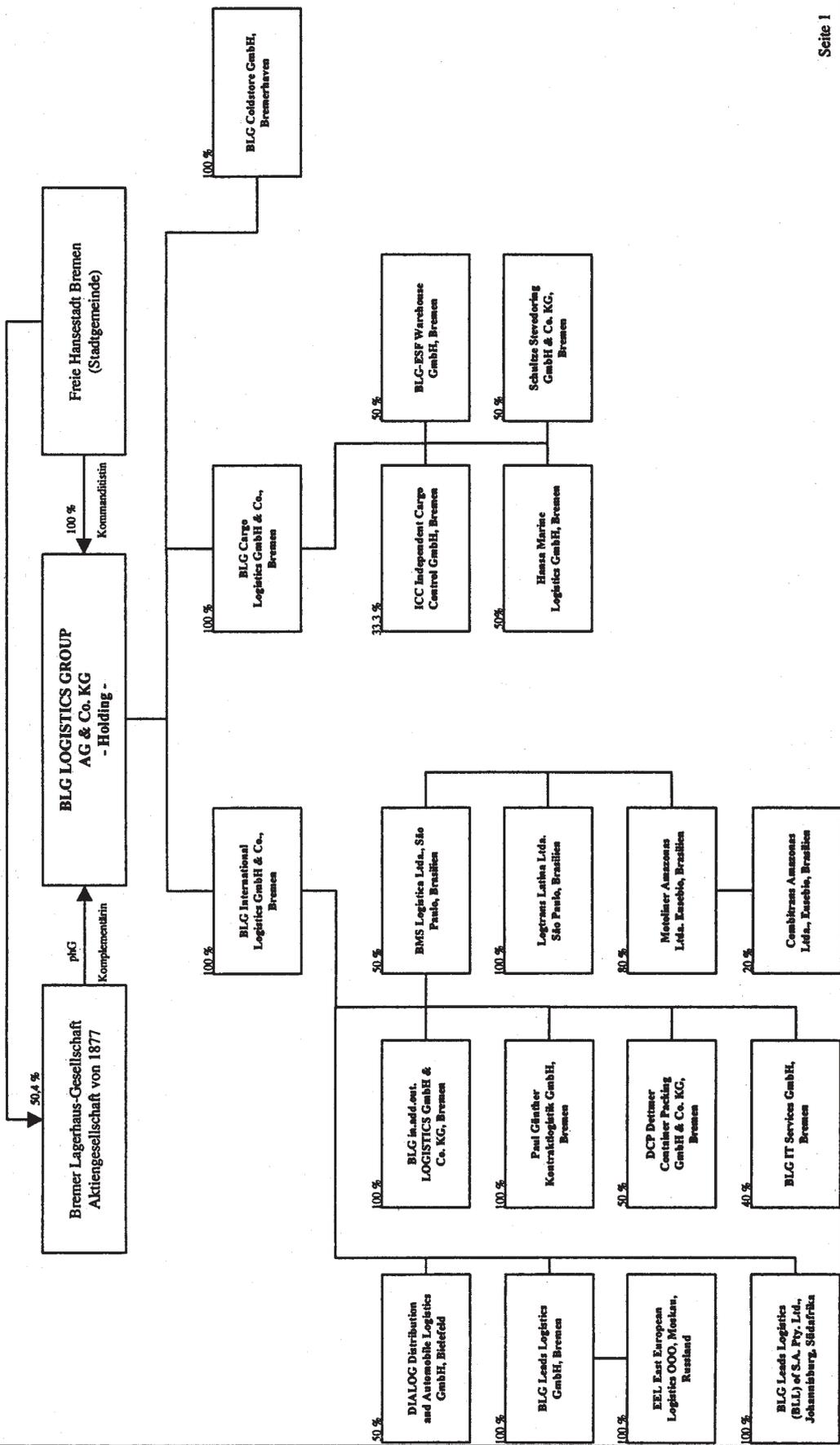
Konzern und Beteiligungsverhältnisse BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG

Abbildung 1:



Konzern und Beteiligungsverhältnisse Geschäftsbereich Logistics Contract

Abbildung 2:



Ein Leistungsschwerpunkt des BLG-Geschäftsbereichs Logistics Contract ist die Automotive-Logistik (Produktionsteile). Den Automobilherstellern und deren Zulieferern werden komplette Leistungsspektren geboten. Diese umfassen die weltweite Werksversorgung mit Produktionsteilen. In diese Logistikketten integriert sind verschiedene Produktionsschritte wie Komponentenmontage, Konservierung oder Härtung geklebter Karosserieteile. Darüber hinaus werden zahlreiche Dienstleistungen beispielsweise die Verpackungsentwicklung für diese Versorgungsketten übernommen.

Neben der Kontrakt-Logistik für die Automobilindustrie ist der Nonfood-Bereich der Konsumgüterindustrie ein wesentliches Tätigkeitsfeld der Logistics Contract. Die Konzentration der Tchibo Logistik in Bremen ist ein herausragendes Beispiel. Für die Nonfood-Distribution des Tchibo-Filialnetzes wird am Neustädter Hafen das größte und modernste Hochregallager Europas betrieben. Weiterhin wird für Tchibo das Regionallager Norddeutschland betrieben. Im Bereich Business Electronics versorgt Minolta/Konica den gesamten europäischen Raum mit hochwertigen Kopierern und Faxgeräten über das BLG-Logistikzentrum in Bremen.

Innerhalb des Geschäftsbereiches Logistics Contract sind weitere Funktionen wie die der BLG Cargo-Logistics und der BLG Coldstore Logistics integriert. Im Neustädter Hafen in Bremen betreibt die BLG Cargo Logistics mehrere Terminals. Dort werden in erster Linie Umschlag, Lagerung und logistische Dienstleistungen für nicht containerisierte Stückgüter erbracht.

Die BLG Logistics Contract hat das Ziel zu den führenden Logistik-Providern in Europa zu zählen.

Die Kernkompetenz des Geschäftsbereichs BLG Logistics Automobile ist die Gestaltung der kompletten globalen Logistikkette für Fertigfahrzeuge von den Automobilwerken bis zu den Händlern in den verschiedenen Bestimmungsländern. Das Terminalnetz umfasst elf Auto-Terminals an der Küste und im Binnenland.

Zur Stärkung der Leistungstiefe wurde die BLG AutoTec gegründet und mit dem technischen Betrieb von E. H. Harms zur E.H.H. AutoTec GmbH & Co. KG verschmolzen. Sie nimmt technische Aufgaben von Inspektion und Reparaturen bis hin zur kundenindividuellen Endfertigung in zehn Technikzentren wahr.

Die BLG Logistics Automobile ist mit ihrem Netzwerk für die Fertigfahrzeuglogistik Marktführerin in Deutschland.

Die strategische Stoßrichtung zielt unter anderem auch auf die südosteuropäischen Märkte. Der süditalienische Hafen Gioia Tauro bietet aufgrund seiner vielen günstigen Seeverbindungen die ideale Basis für diese Märkte. Die neuen östlichen Mitglieder der EU sollen mittels zweier Joint Ventures in Wien und Koper (Slowenien) sowie zweier Terminals in Polen erschlossen werden. Im Geschäftsbereich Automobile wird neben der Marktführerschaft in Deutschland auch die europäische Spitzenposition angestrebt. Durch die Verbindung mit der E.H. Harms Automobile-Logistics bestehen gute Chancen dieses Ziel zu erreichen.

**Konzern und Beteiligungsverhältnisse
Services**

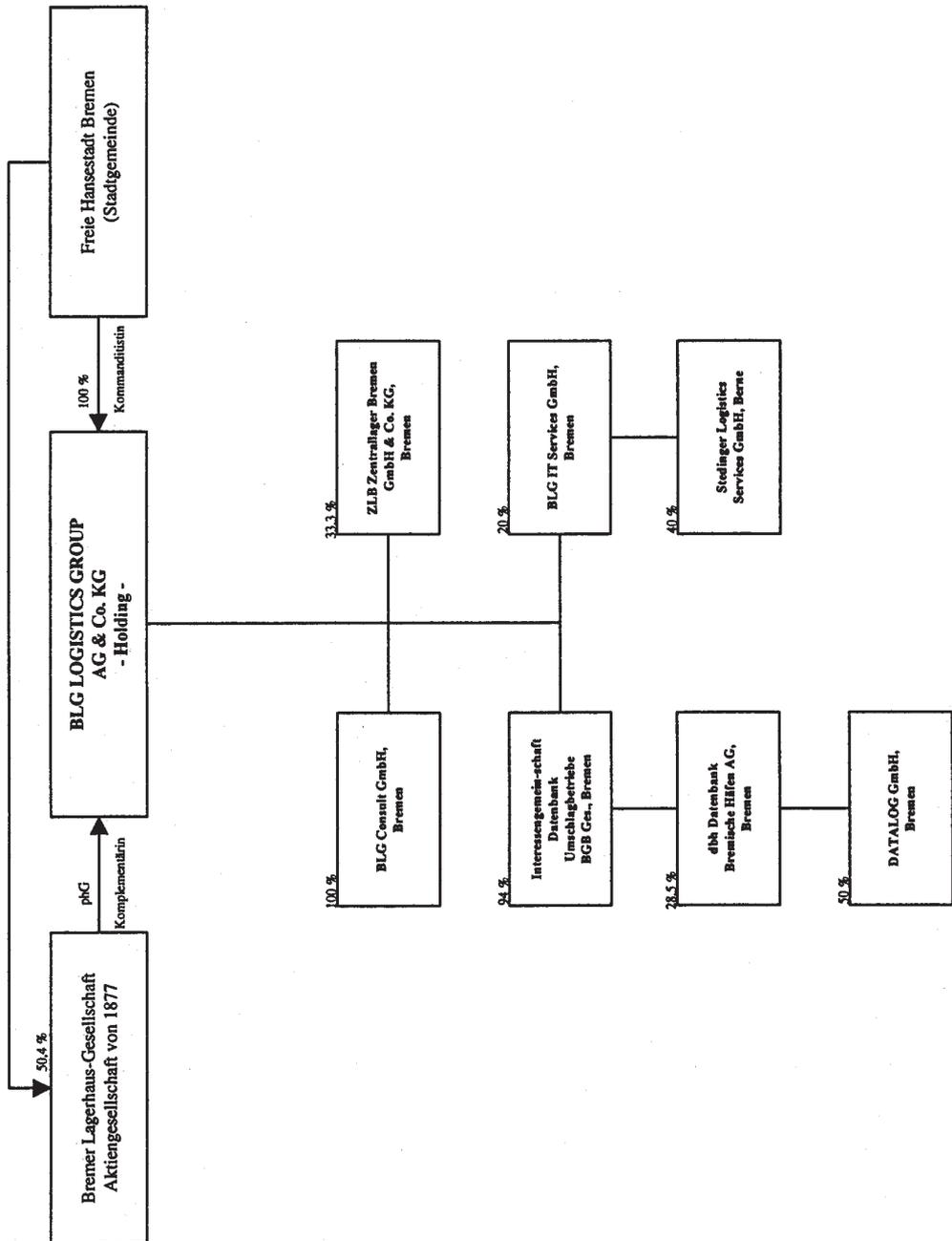


Abbildung 5:

Der dritte Geschäftsbereich ist die BLG Logistics Container. Gemeinsam mit der Hamburger Eurokai KGaA gründete die BLG Logistics Group AG & Co. KG die Eurogate GmbH & Co. KGaA KG mit Hauptsitz in Bremen (seit 1. Januar 1999). Dieses Gemeinschaftsunternehmen betreibt ein Netzwerk von derzeit neun europäischen Containerterminals. Das Gemeinschaftsunternehmen Eurogate ist die Nummer Eins in der europäischen Container-Logistik. Die Terminalleistungen werden ergänzt durch ein engmaschiges Service- und Transportnetzwerk. Eurogate betreibt das drittgrößte reedereiunabhängige Terminalnetzwerk der Welt.

Die drei Geschäftsbereiche werden ergänzt durch die BLG Services. In diesem Bereich werden die Management-Holding BLG Logistics Group AG & Co. KG, die BLG IT Services GmbH und die BLG Consult GmbH zusammengefasst. Es werden Dienstleistungen für alle Geschäftsbereiche der BLG Logistics Group erbracht.

3. Wie haben sich die Umsatzerlöse und Erträge seit 1998 bis heute entwickelt?

Die BLG-Gesellschaften konnten ihren Umsatz von unter 250 Mio. Euro im Jahr 1998 auf knapp 566 Mio. Euro im Jahr 2003 steigern. Dies entspricht einer durchschnittlichen jährlichen Steigerungsrate von 14,7 %. Die sprunghafte Umsatzentwicklung zwischen 2001 (352,3 Mio. Euro) und 2002 (529,6 Mio. Euro) entstand aus den Übernahmen der E.H.Harms Gruppe und der Paul Günther Kontraktlogistik (vergleiche Tabelle 1).

Tabelle 1: Umsatzentwicklung der BLG-Gesellschaften (in Mio. Euro)

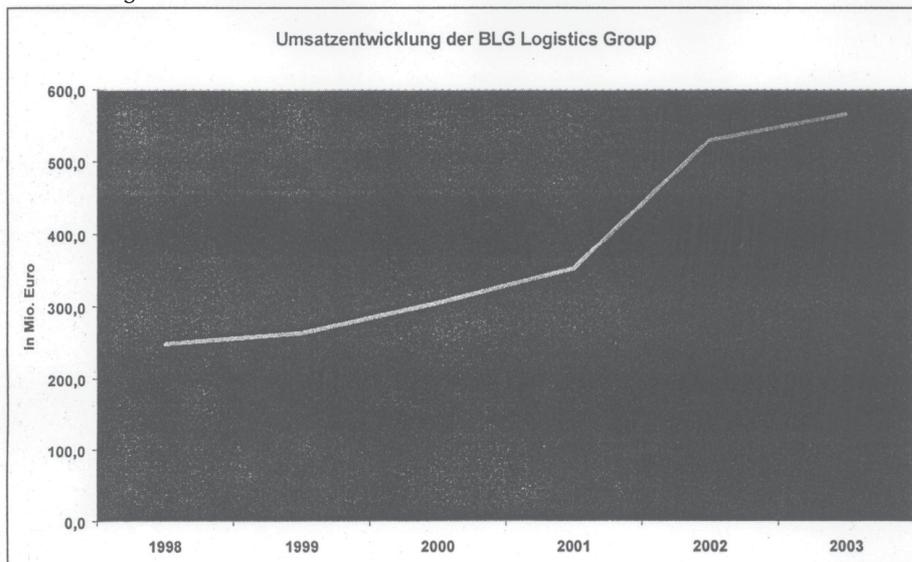
Jahr	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Geschäftsbereich						
Automobile	55,0	57,5	57,4	70,8	215,1	208,4
Contract	48,1	58,6	82,4	107,0	135,9	148,6
Container (50 %)	175,1	148,5	165,8	168,3	182,5	207,3
Services/Konsolidierung	-29,9	-1,3	-0,6	6,2	-3,9	1,5
BLG Logistics Group	248,3	263,3	305,0	352,3	529,6	565,8

Quelle: BLG Logistics Group

Die Umsätze des Geschäftsbereichs Services, wozu unter anderem die Management-Holding der BLG Logistics Group AG & Co. KG gehört, werden in der Tabelle 1 (vergleiche auch Tabelle 2) mit der Konzernkonsolidierung zusammengefasst. Die zum Teil negativen Werte entstanden durch die Eingliederung (beispielsweise EDV-Integration, Auflösung von Verbindlichkeiten) erworbener Unternehmen in die BLG Logistics Group.

Die Abbildung 6 verdeutlicht die insgesamt positive Umsatzentwicklung der BLG Logistics Group.

Abbildung 6:



Innerhalb des Beobachtungszeitraum (1998 bis 2003) konnte eine durchschnittliche jährliche Ergebnisverbesserung von 7,1 % erzielt werden (vergleiche Tabelle 2 und Abbildung 7).

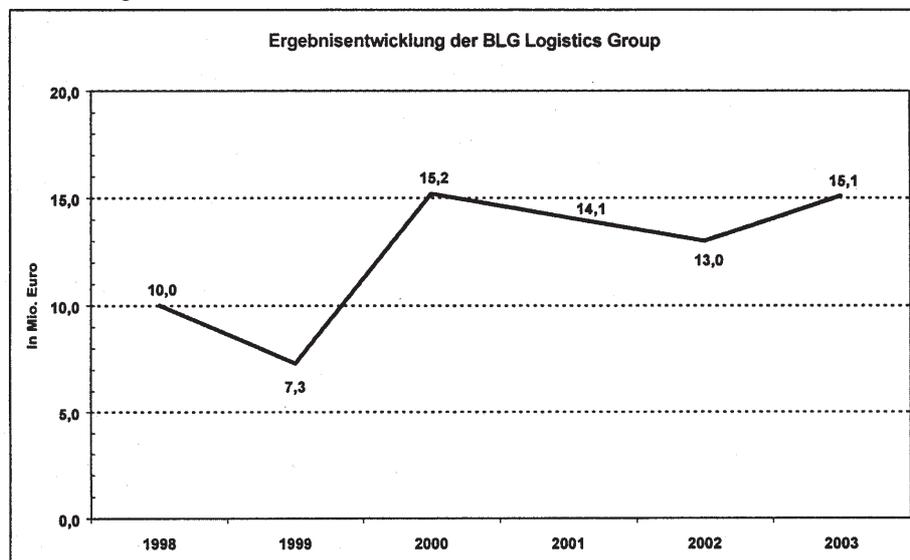
Tabelle 2: Ergebnisentwicklung der BLG-Gesellschaften (in Mio. Euro)

Geschäftsbereich	Jahr	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Automobile		4,4	5,5	3,4	2,7	3,3	4,7
Contract		2,2	-1,8	1,5	3,0	1,1	2,6
Container (50 %)		16,1	14,1	14,2	13,5	14,8	16,5
Services/Konsolidierung		-12,7	-10,5	-3,9	-5,1	-6,2	-8,7
BLG Logistics Group		10,0	7,3	15,2	14,1	13,0	15,1

Quelle: BLG Logistics Group

Die insgesamt positive Beteiligungsstrategie (vergleiche Frage 4 bis 6) der BLG erforderte Restrukturierungs- und Konsolidierungsmaßnahmen innerhalb des Konzerns. Diese belasten zunächst zwangsläufig das Ergebnis. Die in Tabelle 1 dargestellten Umsatzzuwächse hätten aber ohne die Beteiligungsstrategie der BLG nicht erzielt werden können. Nach Abschluss der Konsolidierungsmaßnahmen werden daher weitere Ergebnisverbesserungen erwartet (vergleiche dazu auch Frage 5).

Abbildung 7:



4. Wie hat sich die Anzahl der Mitarbeiter des Unternehmens seit 1998 im Gesamtunternehmen und am Standort Bremen und Bremerhaven entwickelt?

Der Personalbestand der BLG Logistics Group ist seit 1998 kontinuierlich gestiegen (vergleiche Tabelle 3). Waren 1998 im BLG-Konzern „nur“ 2.596 Mitarbeiter beschäftigt, so waren es zum 31. Dezember des Jahres 2003 bereits 6.316. Steigende Mitarbeiterzahlen sind nicht nur im BLG-Konzern zu verzeichnen, sondern auch an den Standorten Bremen und Bremerhaven. In Bremen stieg der Personalbestand von 953 Mitarbeitern im Jahr 1998 auf 1.048 Mitarbeiter im Jahr 2003. Am Standort Bremerhaven stieg die Anzahl der Beschäftigten von 1.643 (1998) auf 2.426 im Jahr 2003. Darüber hinaus werden an den BLG-Standorten in Bremen und Bremerhaven durchschnittlich 1.000 Mitarbeiter des GHB-Pools (Gesamthafenbetriebsverein) täglich eingesetzt.

Neben der Erweiterung der Arbeitsplätze hat der BLG-Konzern auch die Anzahl der Ausbildungsplätze zwischen 1998 bis 2003 fast verdreifacht (vergleiche Abbildung 8). Laut aktuellen Pressemeldungen¹⁾ setzt die BLG-Gruppe diesen Prozess auch im Jahr 2004 fort. Es wurden in diesem Jahr bereits 50 neue Ausbildungsplätze geschaffen.

Weitere 100 Arbeitsplätze²⁾ werden bis Januar 2005 durch MSC Gate Bremerhaven (Kooperation zwischen Eurogate und der Mediterranean Shipping Company

1) Vergleiche THB vom 4. August 2004 und Hamburger Abendblatt vom 4. August 2004.

2) Vergleiche Weser-Kurier vom 9. Juni 2004 und Nordsee-Zeitung vom 11. Juni 2004.

[MSC]) geschaffen. MSC Gate möchte im Wesentlichen Langzeitarbeitslose einstellen. Bis 2007 werden durch diese Kooperation weitere 200 Arbeitsplätze entstehen.

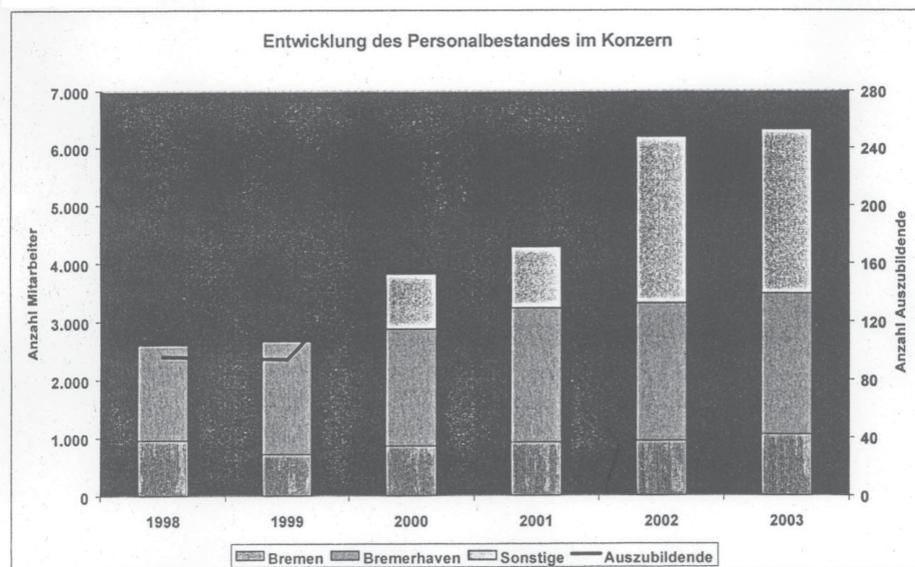
Tabelle 3: Entwicklung des Personalbestandes im BLG-Konzern von 1998 bis 2003

Jahr	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Standort						
Bremen	953	717	856	914	939	1.048
Bremerhaven	1.643	1.938	2.015	2.316	2.368	2.426
Sonstige	0	0	945	1.047	2.881	2.842
Gesamt	2.596	2.655	3.816	4.277	6.188	6.316
Auszubildende	96	94	177	213	269	268

Anm.: Anzahl der Mitarbeiter (ohne Aushilfen) zum 31.12. Des jeweiligen Jahres
Die Statistik beinhaltet Tochtergesellschaften (ab 50 % Beteiligungen) und Einzelgesellschaften (mit 100 % Beteiligung)
Quelle: BLG Logistics Group

Die Bedeutung der BLG für den lokalen Arbeitsmarkt kann nicht nur anhand der direkten Mitarbeiterzahlen abgelesen werden, sondern muss anhand der wirtschaftlichen Verflechtungen der Unternehmensgruppe beurteilt werden. Aus den wirtschaftlichen Aktivitäten der BLG entstehen weitere abhängige Beschäftigungseffekte (indirekte Arbeitsplätze), d. h. sie sind in existenzieller Weise mit dem Vorhandensein der BLG verbunden. Über diese von den wirtschaftlichen Aktivitäten der BLG-abhängigen Arbeitsplätze, aber nicht direkt bei der BLG beschäftigt, liegen dem Senat keine Schätzungen vor.

Abbildung 8:



5. Wie haben sich die Umschlagszahlen des Unternehmens in den wichtigsten Bereichen seit 1998 entwickelt?

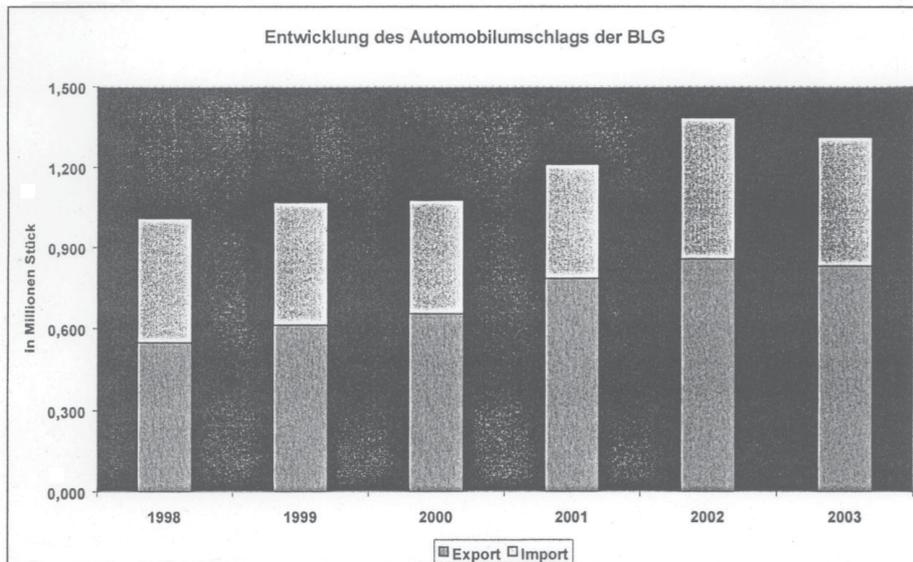
Die Umschlagsentwicklung im Automobilbereich ist sehr positiv. Im Jahr 1998 wurden etwas über eine Million Fahrzeuge umgeschlagen. Dieses Umschlagsvolumen stieg bis zum Jahr 2002 kontinuierlich auf knapp 1,4 Mio. Automobile an (vergleiche Tabelle 4 und Abbildung 9). Im Jahr 2003 wechselte ein Großkunde zu einem Mitbewerber. Dieser Weggang konnte im Jahr 2003 nicht komplett aufgefangen werden. Daher kam es zwischen 2002/2003 zu einem leichten Umschlagsrückgang.

Tabelle 4: Entwicklung des Automobilumschlags der BLG von 1998 bis 2003 in Stück

	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Export	548.768	612.901	654.612	783.902	856.428	829.968
Import	459.394	455.568	421.664	425.082	527.577	481.713
BLG-Gesamt	1.008.162	1.068.469	1.076.276	1.208.984	1.384.005	1.311.681

Quelle: BLG Logistics Group

Abbildung 9:



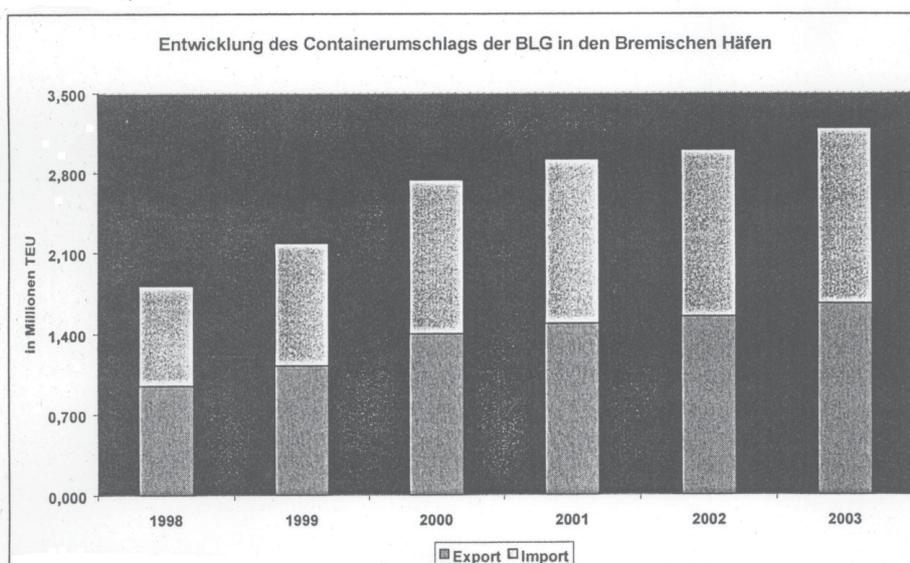
Der Containerumschlag der BLG Logistics Group in den bremischen Häfen hat sich in den vergangenen sechs Jahren sehr dynamisch entwickelt. Im Jahr 1998 wurden etwa 1,8 Mio. T€ umgeschlagen, während es im Jahr 2003 bereits knapp 3,2 Mio. T€ waren (vergleiche Tabelle 5 und Abbildung 10). Dieser Zuwachs entspricht einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von knapp 10 %. Besonders dynamisch entwickelte sich der Containerverkehr in den Jahren 1998/1999 (+ 20,3 %) bzw. 1999/2000 (+ 25,5 %). Diese Zuwächse sind unter anderem durch die Gründung des zweiten Bremerhavener Containerumschlagsunternehmens North Sea Terminal Bremerhaven GmbH & Co. (NTB) entstanden, an der die BLG Logistics Group über das Unternehmen Eurogate beteiligt ist.

Tabelle 5: Entwicklung des Containerumschlags der BLG in den bremischen Häfen von 1998 bis 2003 in TEU

	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Export	948.948	1.126.714	1.402.158	1.486.801	1.545.632	1.658.435
Import	863.493	1.054.241	1.334.583	1.428.368	1.452.876	1.532.272
BLG-Gesamt	1.812.441	2.180.955	2.736.741	2.915.169	2.998.508	3.190.707

Quelle: BLG Logistics Group

Abbildung 10:



Der Erfolg der BLG Logistics Container mit seiner fünfzigprozentigen Beteiligung an der Eurogate GmbH & Co. KGaA KGL lässt sich auch an der europaweiten Umschlagsentwicklung der Eurogate Gruppe ablesen. Über 5,7 Mio. T€ wur-

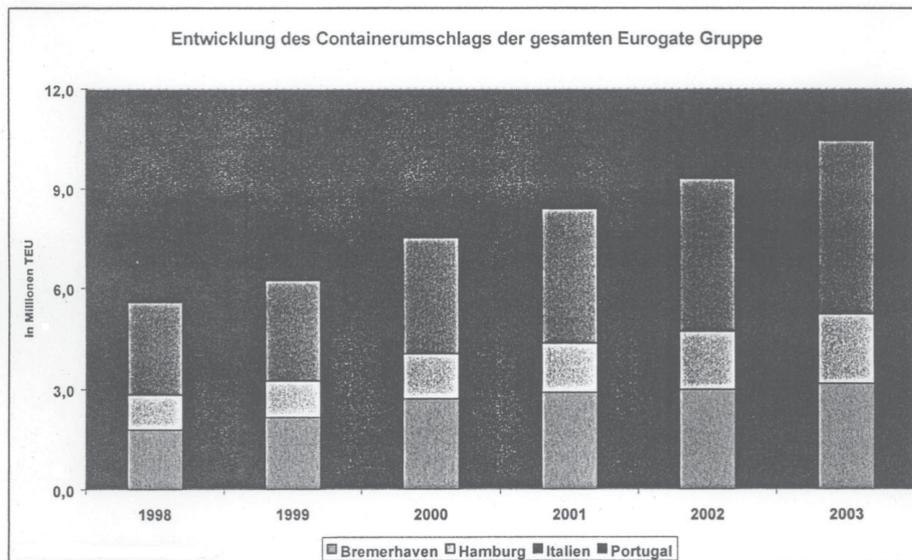
den im Jahr 1998 umgeschlagen, im Jahr 2003 war dieses Umschlagsvolumen auf über 10,7 Mio. T€ angestiegen (vergleiche Tabelle 6 und Abbildung 11).

Tabelle 6: Entwicklung des Containerumschlags der gesamten Eurogate-Gruppe von 1998 bis 2003 in TEU

	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Bremerhaven	1.779.873	2.152.917	2.711.694	2.896.381	2.982.141	3.165.583
Hamburg	1.050.096	1.093.339	1.338.678	1.464.523	1.727.133	2.046.625
Summe						
Deutschland	2.829.969	3.246.256	4.050.372	4.360.904	4.709.274	5.212.208
Italien	2.740.860	2.973.512	3.434.000	4.011.035	4.582.833	5.232.224
Portugal	137.358	135.123	173.037	204.517	239.891	279.017
Summe Eurogate	5.708.187	6.354.891	7.657.409	8.576.456	9.531.998	10.723.449

Quelle: BLG Logistics Group

Abbildung 11:



Der Gesamtumschlag der BLG wird getragen von den beiden großen Bereichen Automobile und Container. Insgesamt ist der Stückgutumschlag von knapp 22 Mio. Tonnen im Jahr 1998 auf über 36 Mio. Tonnen im Jahr 2003 kontinuierlich gestiegen (vergleiche Tabelle 7).

Tabelle 7: Entwicklung des Stückgutumschlages der BLG in den bremischen Häfen von 1998 bis 2003 in 1.000 Tonnen

	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Export						
Automobile	914	988	1115	1350	1430	1383
Container	10100	11892	14758	15611	15999	17026
übrige Stückgüter	1013	718	1137	1449	1514	1405
Export (Gesamt)	12.027	13.598	17.010	18.410	18.943	19.814
Import						
Automobile	634	629	623	665	778	620
Container	8.207	9.843	12.769	13.693	14.005	14.776
übrige Stückgüter	1.041	777	767	854	696	809
Import (Gesamt)	9.882	11.249	14.159	15.212	15.479	16.205
Insgesamt						
Automobile	1.548	1.617	1.738	2.015	2.208	2.003
Container	18.307	21.735	27.527	29.304	30.004	31.802
übrige Stückgüter	2.054	1.495	1.904	2.303	2.210	2.214
BLG-Gesamt	21.909	24.847	31.169	33.622	34.422	36.019

Quelle: BLG Logistic Group

Die BLG konnte sich auch in dem sehr schwierigen Marktsegment „nicht containerisierte Stückgüter“ (ohne Automobilumschlag) gut behaupten. In diesem Marktsegment stieg das Umschlagsvolumen von 2,05 Mio. Tonnen im Jahr 1998 auf 2,2 Mio. Tonnen im Jahr 2003. Wichtigste Güter sind hier Wald- und Forstprodukte sowie Röhren. Dieses im Vergleich zum containerisierten Stückgut verhältnismäßig geringe Umschlagsvolumen ist sehr arbeitskräfteintensiv. Der konventionelle

Stückgutumschlag der BLG wird zum überwiegenden Teil an den Terminals im Neustädter Hafen durchgeführt.

6. Welche Ziele in Bezugnahme auf Umsatzerlöse, Erträge und Umschlagszahlen sind in den mittelfristigen Planungen angenommen?

Die mittelfristigen Umsatz- und Ergebnisplanungen der BLG Logistics Group gehen von deutlichen Umsatz- und Ergebniszuwächsen aus. Danach plant die BLG in der Mittelfristplanung ein Ergebnis von 50 Mio. Euro. Diese Mittelfristplanung wird unterstützt von Prognosen, die ein weiterhin wachsendes Umschlagsvolumen prognostizieren.

Das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) prognostizierte³⁾ im Jahr 1998 den Automobilumschlag für Bremerhaven. Der Prognosewert für das Jahr 2010 in Höhe von 1,22 Mio. Fahrzeugen wurde bereits 2003 mit 1,31 Mio. Automobilen deutlich übertroffen. Der Automobilumschlag der BLG ist deutlich stärker angestiegen, als dies im Jahr 1998 zu erwarten war.

Das BAW Institut für Wirtschaftsforschung (BAW)⁴⁾ prognostiziert im Jahr 2002 im Rahmen einer Wirtschaftlichkeitsanalyse für einen Neubau der Kaiserschleuse für das Jahr 2003 einen Automobilumschlag von 1,15 Mio. Stück und für 2004 ca. 1,21 Mio. Fahrzeugen. Diese Prognosen des BAW wurden unter dem Eindruck des Verlustes eines Großkunden für den Hafenstandort Bremerhaven erstellt. Der im Jahr 2003 erzielte Umschlag sollte nach der BAW-Prognose erst im Jahr 2007 erzielt werden. Für das Jahr 2010 werden vom BAW 1,39 Mio. Fahrzeuge prognostiziert und für das Jahr 2015 liegt die Prognose bei 1,49 Mio. Fahrzeugen.

Die BLG Logistics Group erwartet für das Jahr 2004 einen wachsenden Automobilumschlag in Bremerhaven. Im 1. Halbjahr 2004 wurde der Automobilumschlag gegenüber dem 1. Halbjahr 2003 um 5,7 % gesteigert.

Der Ausbau des Automobil-Terminals in Bremerhaven ist daher für die BLG Logistics Group unabdingbar.

Die Prognosen im Containerumschlag gehen für den Containerhafen Bremerhaven von einer durchschnittlichen jährlichen Steigerungsrate von 3,9 % bis zum Jahr 2020⁵⁾ aus. Dies ist eine konservative Prognose, da dieser Wert in der vergangenen Dekade in Bremerhaven mit nur einer Ausnahme immer übertroffen wurde. In der Vergangenheit wurden die Prognosen des Containerumschlags, die im Rahmen der verschiedenen Ausbauten des Containerterminals Bremerhaven in Auftrag gegeben wurden, immer von der Realität überholt.

Im Vergleich zu der unterstellten sehr konservativen Entwicklung des BAW/ISL prognostizieren englische Gutachter, die Ocean Shipping Consultants (OSC), den Containerumschlag in Nordeuropa und damit auch für deutsche Containerhäfen weitaus dynamischer.

7. Welche Rolle und Bedeutung misst der Senat in den kommenden sechs Jahren dem Unternehmen zu, und welche Geschäftsfelder sind dabei von besonderem Gewicht?

Der Senat geht davon aus, dass die BLG Logistics Group ihre herausragende Bedeutung für den Hafenstandort Bremen/Bremerhaven behaupten wird. Weiterhin kann erwartet werden, dass die BLG Logistics Group ihre Stellung in den Geschäftsfeldern BLG Contract Logistics, BLG Automobile Logistics und BLG Container Logistics in Deutschland und Europa festigen und ausbauen wird. Von besonderem Gewicht sind dabei für Bremerhaven die Geschäftsfelder Container und Automobile und für Bremen das Segment Contract Logistics.

3) Vergleiche Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik: Analyse der Kapazitäten und des Kapazitätsbedarfs für den Automobilumschlag in Bremerhaven, Bremen 1998.

4) Vergleiche BAW Institut für Wirtschaftsforschung: Regionalwirtschaftliche Bewertung des Neubaus der Kaiserschleuse in Bremerhaven, Bremen Juli 2002

5) Vergleiche BAW Institut für Wirtschaftsforschung, Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik: Regionalwirtschaftliche Bedeutung des Betriebs eines Containerterminals IV in Bremerhaven, Bremen Mai 2002.

8. Welche Anforderungen sieht der Senat in den zukünftigen Entscheidungen von Senat und Bürgerschaft für eine erfolgreiche Umsetzung der in den Antworten auf die Fragen 6 und 7 genannten Ziele?

Die BLG Logistics Group führt ihre Geschäfte selbständig und eigenverantwortlich. Die strategischen und operativen Entscheidungen zur Durchsetzung der Unternehmensziele der BLG obliegen deren Management. Der Senat nimmt über den Aufsichtsrat und die Hauptversammlung im Rahmen seiner hafenspolitischen Zielsetzungen Einfluss auf diese Entscheidungen.

Die Hafenspolitik des Senats ist immer auf die gesamte Seehafenverkehrswirtschaft ausgerichtet. Aufgabe der Politik ist es, Standortsicherung zu betreiben und langfristige Perspektiven zu entwickeln.

Die strategische Zielsetzung der Hafen- und Wirtschaftspolitik des Senats besteht darin, die gute Wettbewerbsposition des bremischen Universalhafens zu stärken, um die Marktanteile in der Nord-West-Range zu halten und nach Möglichkeit auszubauen. Zur Erhaltung und Stärkung der Wettbewerbsposition der bremischen Häfen sind umfangreiche Investitionen notwendig, diese werden im Hafeninvestitionsprogramm zur Entwicklung und Strukturierung des Hafenstandorts Bremen/Bremerhaven dargestellt. Die Wettbewerbsfähigkeit eines Hafens ist grundsätzlich abhängig von der seewärtigen Erreichbarkeit, der Leistungsfähigkeit der Umschlagsunternehmen und der Seehafenverkehrswirtschaft im weitesten Sinne sowie der verkehrlichen Anbindung an das Hinterland.

Die Seestadt Bremerhaven ist seewärtig sehr günstig erreichbar, da von der offenen See nur eine kurze Revierfahrt erforderlich ist. Der Vorteil der Hafengruppe Bremen-Stadt liegt in der kürzeren Verbindung zu den Industriezentren und Verbrauchermärkten im Binnenland.

Bremerhaven ist aufgrund des Ausbauzustandes der Außenweser nur mit Schiffen bis 12,8 m Tiefgang tideunabhängig erreichbar. Bremen hat beim Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) eine Anpassung der Außenweser beantragt, die die weitestgehend tideunabhängige Erreichbarkeit von Bremerhaven mit Schiffen bis 13,8 m garantiert. Der Antrag Bremens befindet sich derzeit in der Kabinettsabstimmung des Bundes.

Den Antrag des Landes Niedersachsen auf Ausbau der Unterweser bis Bremen wird von Bremen unterstützt. Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest plant derzeit diese Ausbaumaßnahme.

Die bremischen Häfen sind auf leistungsfähige Hinterlandanbindungen angewiesen. Die überregionale Straßenanbindung der Häfen ist generell gut. Die Leistungsfähigkeit bestehender Autobahnen ist aber zu verbessern, um staubedingte Verzögerungen zu vermeiden. Die Schließung des Autobahnringes mit der Weserquerung durch die A 281 ist ein wesentliches Projekt, da das GVZ besser angebunden und die Verbindung Bremerhavens nach Westdeutschland entscheidend verbessert wird.

In Bremerhaven müssen die Häfen durch leistungsfähige Querverbindungen besser an die Autobahn und damit an das überregionale Netz angebunden werden. Durch den Bau der Küstenautobahn A 22 würden die bremischen Häfen besser in das europäische Verkehrsnetz eingebunden und es wird eine Drehscheibenfunktion zwischen Osteuropa/Skandinavien und Westeuropa ermöglicht.

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 Bremens als südlichster deutscher Seehafen könnte sonst durch Engpasssituationen eingeschränkt werden.

Die Binnenschifffahrt ist bislang noch nicht adäquat in die Hinterlandverkehrsströme der bremischen Häfen eingebunden. Der Hafenstandort Bremerhaven benötigt eine leistungsfähige Mittelweser, insbesondere für die Schaffung umweltfreundlicher kombinierter Containerhinterlandverkehre mit dem Binnenschiff. Die dafür notwendigen Maßnahmen, Ausbau der Mittelweser und der Schleusen Dörverden sowie Minden, sind in den aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2003 aufgenommen.

Der Containerumschlag ist in den letzten Jahrzehnten immer schneller gewachsen als der Weltseeverkehr. Dessen Wachstum wiederum ist schneller als das des deutschen Bruttoinlandsprodukt (BIP). D. h., selbst bei schwacher deutscher Binnenkonjunktur, wächst der Containerumschlag. Besonders angestiegen ist der Felderumschlag. Dies sind Verkehre, bei denen Container zwischen großen transkontinentalen Containerschiffen und kleineren Schiffen für europäische Destinationen ausgetauscht werden (Zubringerverkehre). Der Feederverkehr mit den Ostseeanrainern wächst schnell und wird weiter steigen. Das ununterbrochene Wachstum macht den weiteren Ausbau des Containerterminal „Wilhelm Kaisen“ in Bremerhaven erforderlich. Der Ausbau CT IV mit einer Kajenlänge von 1.700 m und einer Lagerfläche von zusätzlichen 90 ha hat begonnen. Die ersten beiden Liegeplätze sollen in 2007 in Betrieb gehen.

Bremerhaven ist der zweitgrößte Autoumschlagshafen in Europa. Diese Position gilt es zu halten und auszubauen. Die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen dafür sind der Neubau der Kaiserschleuse, die Schaffung neuer Liegeplätze und das Anlegen zusätzlicher Stellflächen im Osthafen. Die Freie Hansestadt Bremen beginnt im Herbst dieses Jahres mit dem Bau von neuen Liegeplätzen und weiteren Flächen im Osthafen. Die Planungen für die Umgestaltung der Kaiserschleuse werden von allen Beteiligten vorangetrieben.

Bremen hat eine starke Stellung im Ladungssegment konventionelles Stückgut. Die bremischen Häfen sind der deutsche Universalhafen mit dem höchsten Umschlag an nicht containerisiertem Stückgut. Die Häfen in Bremen-Stadt können ihren Standortvorteil als südlichster deutscher Seehafen nutzen. Die hier vorhandenen Entwicklungschancen sind zu nutzen und werden durch Masterplanungen (Industriehafen und Logistikzentrum „Links der Weser“) begleitet.

Der Massengutumschlag ist zwar im Vergleich zu den Stückgutmengen von geringerer Bedeutung. Für die bremischen Verbraucher bildet der Massengutumschlag (z. B. von Erzen) direkt aus dem Seeschiff einen Standortvorteil.

Wachsende Bedeutung gewinnt in Bremerhaven der Seetourismus. Die Columbuskaje in Bremerhaven ist in den vergangenen Jahren mit Mitteln aus dem EU-Ziel-2-Programm – Förderung des Fremdenverkehrs – und des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung modernisiert und zum Kreuzfahrt-Terminal Columbus Cruise Center Bremerhaven (CCCB) Columbuskaje umgebaut worden. Das CCCB besitzt aufgrund der umfangreichen vom Senator für Wirtschaft und Häfen bewilligten und unterstützten EU-Fördermittel eine hervorragende Wettbewerbsposition, die durch steigende Passagierzahlen bestätigt wird.