

Mitteilung des Senats vom 5. Dezember 2006***Zentrale Rolle der Hafenwirtschaft für das Bundesland Bremen***

Die Fraktionen der CDU und der SPD haben unter Drucksache 16/1089 eine Große Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die vorgenannte Große Anfrage wie folgt:

1. Wie beurteilt der Senat die Wettbewerbssituation der bremischen Häfen und die Notwendigkeit, die Häfen für die kommenden Jahre weiter strategisch auszurichten?

Seit elf Jahren erreicht der Jahresumschlag der bremischen Häfen immer neue Bestmarken. Im Jahr 2005 wurde ein Umschlagsvolumen von 54,2 Mio. t erzielt. Dies entspricht gegenüber dem Vorjahr mit einem Zuwachs von knapp 4 % einem neuen Rekordwert. Die bremischen Häfen sind damit auch weiterhin der zweitgrößte Seehafen Deutschlands.

Im Jahr 2005 nahm im Segment Containerumschlag der Umschlag von Standardcontainern (TEU) um 8 % gegenüber dem Jahr 2004 zu. Insgesamt wurden 3,75 Mio. TEU umgeschlagen. Der Anteil der Container am gesamten Stückgutumschlag beträgt wie in 2004 rd. 82 %. Der Massengutumschlag betrug 8,7 Mio. t. Auf den konventionellen Stückgutumschlag entfielen rd. 8,1 Mio. t. Die stärksten konventionell umgeschlagenen Stückgüter sind Fahrzeuge und Bananen in Bremerhaven sowie Stahl- und Waldprodukte in Bremen-Stadt. Die bremischen Häfen sind beim konventionellen Stückgutumschlag mit Abstand der größte deutsche Nordseehafen. Mit knapp 1,65 Mio. Fahrzeugen wurde im Jahr 2005 das Vorjahresergebnis um mehr als 14 % übertroffen. Die bremischen Häfen sind der zweitgrößte Automobilumschlagshafen in Europa. Weitere Ausführungen zur Wettbewerbssituation der bremischen Häfen sind in der Antwort zu Frage 7 enthalten.

Die Zahl der Passagiere im Kreuzfahrtgeschäft erhöhte sich im Jahr 2005 auf mehr als 72.000 Passagiere. Das Kreuzfahrtgeschäft bildet ein bedeutendes Element für die touristische Attraktivität Bremerhavens und Bremens sowie für die gesamte Unterweserregion. Seit der Gründung des Columbus Cruise Centers Bremerhaven (CCCB) im Jahr 1999 ist eine konstante Steigerung der Passagierzahlen zu verzeichnen. Die Passagierzahlen stiegen von etwas über 50.000 auf zuletzt 72.000 Passagiere (2005) an. Das Columbus Cruise Center Bremerhaven (CCCB) ist zurzeit das größte und modernste Kreuzfahrtterminal in Deutschland.

Die strategische Zielsetzung der Hafen- und Wirtschaftspolitik des Senats ist darauf ausgerichtet, die gute Wettbewerbsposition der bremischen Häfen zu erhalten und zu stärken. Dazu sind umfangreiche bremische Investitionen und zum Teil sehr langwierige politische Verhandlungen mit dem Bund und anderen Küstenländern notwendig.

Die Wettbewerbsfähigkeit eines Hafens ist grundsätzlich abhängig von der seewärtigen Erreichbarkeit, der bedarfsgerechten Hafeninfrastruktur, der Leistungsfähigkeit der Umschlagsunternehmen und der Seehafenverkehrswirtschaft im weitesten Sinne sowie der verkehrlichen Anbindung an das Hinterland.

Die Hafenanlagen in Bremerhaven sind seewärtig schnell erreichbar, da von der offenen See nur eine kurze Revierfahrt erforderlich ist. Bremerhaven ist aufgrund des Ausbauzustandes der Außenweser nur mit Schiffen bis 12,8 m Tiefgang tideunabhängig erreichbar. Diese tideunabhängige Erreichbarkeit entspricht nicht mehr den Anforderungen der Liniencontainerschiffahrt. Die Freie Hansestadt Bremen hat daher beim Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS) eine Anpassung der Außenweser beantragt, die die weitestgehend tideunabhängige Erreichbarkeit von Bremerhaven mit Schiffen bis 13,8 m garantiert. Das Land Niedersachsen stellte den Antrag auf Ausbau der Unterweser. Dieser Antrag auf Ausbau der Unterweser bis Bremen wird von der Freien Hansestadt Bremen unterstützt. Die Planungen für beide, von der Bundesrepublik Deutschland durchzuführenden Maßnahme sind sehr weit fortgeschritten. Die Erörterungstermine innerhalb der Planfeststellungsverfahren werden voraussichtlich noch in diesem Jahr stattfinden, so dass 2007 mit dem Planfeststellungsbeschluss gerechnet werden kann. Die seewärtige Erreichbarkeit der Zwillingshäfen wird durch diese bedarfsgerechte Anpassungsmaßnahmen der Weser entscheidend verbessert.

In der Seestadt Bremerhaven werden mit dem Bau der Wendestelle in der Weser vor dem Containerterminal u. a. die Weichen für ein anhaltend starkes und überdurchschnittlich hohes Umschlagwachstum im Containerverkehr gestellt. Ferner ist die Wendestelle aber auch für den reibungslosen und weitgehend tidenunbeeinflussten Betrieb der Kaje notwendig. Innerhalb von nur 18 Monaten, der Senatsbeschluss zum Bau der Wendestelle erging im Februar 2005, wurden von der bremischen Gesellschaft bremenports, die Planunterlagen erstellt sowie von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest der Planfeststellungsbeschluss erlassen. Bis Mitte September 2006 konnte der erste Bauabschnitt, die Errichtung eines Wendebereichs von etwa 600 m Durchmesser vollendet werden. Bis Anfang Dezember 2006 soll die Herstellung der gesamten Wendestelle mit beiden Drehbereichen erfolgen. Nach Fertigstellung der gesamten Baumaßnahme wird der gesamte Wendestellenbereich auf insgesamt rund 2.600 m Länge ausgedehnt sein. Gleichzeitig können dann vor der Bremerhavener Stromkaje beispielsweise ein rund 400 m langes und ein weiteres rund 300 m langes Containerschiff gedreht werden.

Rund 500 Mio. € investiert Bremen in den Bau des Container-Terminals IV. Der erste Liegeplatz des Container-Terminals IV ist am 20. Oktober 2006 seiner Bestimmung übergeben worden. Nach derzeitigem Stand der Bauarbeiten kann ein weiterer Liegeplatz im Januar 2007 bereitgestellt werden. Der Container-Terminals IV wird mit der Übergabe des letzten Liegeplatzes im Frühjahr 2008 etwa ein dreiviertel Jahr früher fertig gestellt sein als ursprünglich geplant. Nach Fertigstellung dieser Terminalerweiterung stehen in Bremerhaven 14 bedarfsgerechte Liegeplätze für Großcontainerschiffe bereit.

Der im stadtbremischen Überseehafengebiet Bremerhaven liegende Osthafen wird zum Teil verfüllt, um dringend benötigte Flächen für den Automobilumschlag herzurichten. Im nordöstlichen Bereich entsteht für den Automobilumschlag eine Fläche von ca. 6,1 ha. Entlang der Uferaufschüttung entstehen drei, bis zu 270 m lange Liegeplätze für interkontinentale Autotransportschiffe (so genannte Deep Sea Carrier). Für diese Schiffe wird das Hafenbecken vor den neuen Liegeplätzen vertieft. Das im Zuge der Hafenbeckenvertiefung anfallende Baggergut wird dabei als Füllmaterial für die neuen Automobilumschlagsflächen genutzt.

Die erfolgreiche Positionierung Bremerhavens im Automobilumschlag und der Automobillogistik kann im europäischen Seehafenwettbewerb nur dadurch erreicht bzw. gehalten werden, dass die historisch gewachsene Infra- und Superstruktur der Hafenanlagen kontinuierlich den veränderten Rahmenbedingungen und Erfordernissen der Hafenkunden angepasst wird. Daher wurde Mitte des Jahres 2005 vom Senat der Neubau der Kaiserschleuse beschlossen. Unter Berücksichtigung neuester Erkenntnisse hinsichtlich der zukünftigen Entwicklung der Schiffsgrößen kann die Nachhaltigkeit der Investitionsmaßnahme gewährleistet werden. Der Neubau der Kaiserschleuse ist mit Investitionen in Höhe von rd. 230 Mio. € verbunden. Die neue Kaiserschleuse soll 2010 den Betrieb aufnehmen.

Die bremischen Häfen sind auf leistungsfähige Hinterlandanbindungen angewiesen. Die überregionale Straßenanbindung der Häfen ist generell gut. Die Leis-

tungsfähigkeit 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 damit das Güterverkehrszentrum (GVZ) besser angebunden und die Verbindung Bremerhavens nach Westdeutschland entscheidend verbessert wird. Der Ringschluss der A 281 ist für 2013 geplant.

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

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 so genannten Y-Trasse Hamburg–Bremen–Hannover, der Ausbau des Knotens Bremen sowie der Strecken Bremen–Langwedel–Uelzen–Stendal und Wilhelmshaven–Oldenburg erforderlich. Der Standortvorteil Bremens als südlichster deutscher Seehafen könnte sonst durch Engpasssituationen eingeschränkt werden. Die genannten Schienenprojekte sind in dem vom BMVBS im Oktober 2006 veröffentlichten Entwurf des Investitionsrahmens 2006 bis 2010 dargestellt.

Für die Binnenschifffahrt gibt es ab Bremen zwei Anbindungen an das bundesdeutsche und europäische Binnenwasserstraßennetz. Zum einen in Richtung Westen die Verbindung über die Unterweser, die Hunte, den Küstenkanal und den Dortmund-Ems-Kanal an den Rhein und über diesen an das gesamte mitteleuropäische Kanalnetz. Zum anderen besteht eine Verbindung über die Mittelweser nach Süden an den Mittellandkanal. Der Hafenstandort Bremerhaven benötigt eine leistungsfähige Mittelweser, insbesondere für die Einrichtung umweltfreundlicher kombinierter Containerhinterlandverkehre mit dem Binnenschiff. Die dafür notwendigen Maßnahmen, Ausbau der Mittelweser und der Schleusen Dörverden sowie Minden, sind in den aktuellen Bundesverkehrswegeplan aufgenommen. Der für die Anpassung der Mittelweser erforderliche Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 2002 ist seit Mitte des Jahres 2006 bestandskräftig. Mit den Baumaßnahmen wird 2007 begonnen, die Fertigstellung aller Maßnahmen ist im Jahr 2012 vorgesehen.

Insgesamt geht der Senat davon aus, dass die bremischen Häfen auch in Zukunft den Anforderungen einer weiterhin positiven Entwicklung des Gesamtmarktes gerecht werden.

2. Welche Anforderungen an die Entwicklung der bremischen Häfen sieht der Senat für die kommenden Jahre?

Die Logistikwirtschaft in Deutschland entwickelt sich zu einem immer bedeutenderen Bestandteil der Volkswirtschaft. Bereits heute werden in der Logistik mit rund 2,6 Mio. Beschäftigten etwa 150 Mrd. € Umsatz per annum erwirtschaftet. Das bedeutet, dass momentan ca. 7,2 % aller Erwerbstätigen in Deutschland mit logistischen Dienstleistungen befasst sind.

Die Bundesregierung bewertet in ihrer im Mai 2005 vorgelegten Position zur europäischen Meerespolitik die maritime Wirtschaft als einen High-Tech-orientierten Wirtschaftszweig mit großer Innovationskraft und zukunftsfähigen Beschäftigungsfeldern, wobei insbesondere die Logistikbranche und der Seeverkehr als Anwendungsfelder innovativer Schlüsseltechnologien identifiziert werden.

Gerade die maritime Logistik ist eine boomende Wachstumsbranche, die traditionell einen Grundpfeiler der bremischen Wirtschaft und des gesamten Unterweserraumes bildet. Sie ist die Wurzel des hanseatischen Selbstverständnisses im Zwei-Städte-Staat. Die Beherrschung der Dynamik in der Logistik wird zunehmend zu dem Wettbewerbskriterium für die Bremer Industrie und Logistikdienstleister.

Bremen wird in Koordination all seiner logistischen und wissenschaftlichen Kompetenz zur Erschließung von Innovationen im und für den Logistiksektor sowie von Wachstumspotenzialen der deutschen Nordseehäfen auch im Wettbewerb zu anderen nationalen wie internationalen Standorten aktiv entwickeln. Mit Unter-

stützung durch das vor Ort vorhandene logistische Wissenschaftspotenzial wird eine Effizienzsteigerung des Logistikpotenzials angestrebt mit nachhaltigen Effekten für den Außenhandel Deutschlands sowie für Wertschöpfung und Beschäftigung in der Nord-West-Region Deutschlands. Die Handelskammer Bremen, die Kieserling-Stiftung sowie der Senator für Wirtschaft und Häfen haben daher einen Logistikbeauftragten ernannt, der federführend die Aktivitäten der Kompetenzregion Logistik koordinieren wird.

Der Bereich Offshore-Windenergie stellt zukünftig besondere Anforderungen an die Entwicklung der bremischen Häfen. Die Häfen werden zukünftig Zentren für Produktion, Montage, Logistik und Distribution von Anlagenkomponenten und Ersatzteilen sein, denn die Komponentengrößen und -gewichte werden es in Zukunft unabdingbar machen, dass sie vor Ort, d. h. im Hafen an der Wasserkante produziert und montiert sowie auf Schiffe verladen werden. Aufgrund dessen sind gute Zufahrtsbedingungen, schwerlastfähige Hafenanlagen in unmittelbarer Wassernähe sowie ein großes Flächenangebot unabdingbar für eine zukunftsgerichtete Etablierung der bremischen Häfen im Bereich Offshore-Windenergie. Auf der Grundlage der Senatsstrategie „On- und Offshore-Windkraft in Bremen und Bremerhaven“ aus 2003 hat das Land Bremen bereits eine sehr gute Entwicklung eingeleitet, um einer der führenden Standorte im Nordseeraum zu werden. Mit der Konzeptionierung des Gewerbegebietes Luneort ist ein weiterer wichtiger Schritt zur Ansiedlung von Unternehmen der Offshore-Branche getan. Die konsequente und zielgerichtete Weiterentwicklung im Hinblick auf die Bedürfnisse der Branche ist eine Anforderung an die Häfen, um diese zukunftssicher zu machen.

3. Welche Möglichkeiten zur Steigerung der Produktivität in den bremischen Häfen sieht der Senat?

Die bremischen Häfen beruhen auf dem so genannten Landlord-Prinzip. Das heißt, die Zuständigkeit der Freien Hansestadt Bremen erstreckt sich nur auf die Infrastruktur. Die Suprastruktur sowie der Betrieb der Hafenanlagen liegen in privater Hand. Die Bremer Maßnahmen zur Bereitstellung bedarfsgerechter Infrastrukturen werden in der Antwort zur Frage 1 dargestellt.

Darüber hinaus werden im Rahmen verschiedener Förderprogramme (beispielsweise bremen in t.i.m.e.) Innovationen gefördert, die auch die bremische Hafenvirtschaft nutzen kann. Die Steigerung der betrieblichen Produktivität ist ausschließlich Aufgabe der Hafenvirtschaft und wird von dieser auch angenommen.

4. Wie bewertet der Senat die Bedeutung eines deutschen Tiefwasserhafens – allgemein sowie auf die bremischen Häfen bezogen?

Das Großprojekt JadeWeserPort steht für eine einzigartige, länderübergreifende Zusammenarbeit zwischen den Partnern Niedersachsen und Bremen. Die wirtschaftliche Basis steht nach einem transparenten und diskriminierungsfreien Vergabeverfahren fest. Denn am 25. April 2006 ist der Betreibervertrag zwischen der JadeWeserPort-Realisierungsgesellschaft mbH, deren Anteile gemeinschaftlich von Niedersachsen und Bremen gehalten werden, und der Eurogate Container Terminal Wilhelmshaven GmbH geschlossen worden. An dieser Gesellschaft sind die deutsche Eurogate, Europas führender Terminal-Betreiber, mit 70 % sowie APM-Terminals, ein Unternehmen der Maersk-Gruppe, mit 30 % beteiligt.

Erfreulich ist die von den Betreibern geplante Mengenentwicklung, die bereits in der Mitte der nächsten Dekade eine Volllast für den JadeWeserPort erwarten lässt, was insgesamt mehrere 1.000 Arbeitsplätze für Nord-West-Deutschland bedeuten wird. Durch den engen räumlichen Verbund von Containerterminal und dem Bremer GVZ mit leistungsfähiger Anbindung an die Verkehrsträger Bahn und Lkw wird im Wirtschaftsraum Bremen ein einzigartiges Logistikcluster entstehen.

Am Standort Bremen bieten Logistikdienstleister effiziente Abläufe in den logistischen Prozessketten an. Innerhalb weniger Stunden nach Löschen kann ein in Bremerhaven oder Wilhelmshaven umgeschlagener Container in das Bremer Logistikzentrum mit allen Verkehrsträgern umgefahren werden. Die Kombination aus den Containerumschlagsterminals in Bremerhaven und Wilhelmshaven, ansässige Transportdienstleister und hoch differenzierter logistischer Dienstleis-

tungsangebote führt bei der Weiterverarbeitung bzw. dem Weitertransport zu deutlichen Zeitgewinnen sowie zur erheblichen Kostenreduktion. Der Logistikstandort Bremen liegt nach Fertigstellung des JadeWeserPorts etwa entfernungs-gleich zwischen den großen überseeischen Containerterminals Deutschlands (Bremerhaven, Wilhelmshaven und Hamburg). Der Betreiber des JadeWeserPort, das Unternehmen Eurogate ist an allen drei Standorten präsent. Dieser verkehrsgeografische Vorteil ist gekoppelt mit kontinuierlich hohen Warenströmen und damit wenigen Leertransporten. Sowohl in Bremerhaven als auch in Bremen stehen in direkter Nähe zu den Containerterminals sowie in den Gewerbegebieten eine Vielzahl von Leercontainerdepots und Containerreparaturfirmen zur Verfügung. Die gesamte Palette von logistischen Dienstleistungen im Wirtschaftsraum Bremen ist auf die Seehafenwirtschaft ausgerichtet. Unter diesem Aspekt aber auch im Hinblick darauf, dass nach Fertigstellung des CT IV Bremen an seine Ausbaugrenzen stößt, stellt der JadeWeserPort eine hervorragende Ergänzung für den Wirtschaftsraum Bremen da.

5. Wie bewertet der Senat die Rolle von Eurogate als künftigem Betreiber des JadeWeserPort? Welche wirtschafts- und arbeitsmarktpolitischen Effekte für Bremen und Bremerhaven erwartet der Senat vom JadeWeserPort?

Der JadeWeserPort in Wilhelmshaven, als einziger deutscher Tiefwasserhafen, wird von dem Bremer Unternehmen Eurogate, und der, zum A.P. Möller-Maersk-Konzern gehörenden APM-Terminal International B. V. zukünftig betrieben. Eurogate ist mit einem Umschlagsvolumen von 12,1 Mio. TEU (2005) das führende europäische Containerterminal- und Logistik-Unternehmen. Im Jahr 2006 wird ein Gesamtumschlag von rund 12,5 Mio. TEU erwartet. In Bremerhaven betreibt Eurogate zusammen mit der weltgrößten Containerreederei Maersk-Line, die ebenfalls Bestandteil des A.P. Möller-Maersk-Konzerns ist, das Umschlagsunternehmen NTB – North Sea Terminal und mit der zweitgrößten Containerlinienreederei, der MSC – Mediterranean Shipping Company den MSC-Gate.

Die Entscheidung für die Eurogate wird von dem Senat sehr begrüßt. Wie im Antwortbeitrag zu Frage 4 dargelegt, bildet Bremen-Stadt zukünftig den geografisch zentralen Punkt Deutschlands zwischen den drei größten deutschen Containerhäfen (Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven). Dies ist für die Empfangs- und Versanddistribution eine ausgezeichnete verkehrsgeografische Lage. In Bremen ansässige Logistikdienstleister können, beinahe kosten- und zeitneutral, auf das Leistungsangebot der drei größten deutschen Containerhäfen zugreifen. Der Senat erwartet daher positive Arbeitsmarkteffekte nicht nur für den Standort Wilhelmshaven, sondern geht auch von positiven Effekten für die Logistikstandorte Bremen und Bremerhaven aus.

6. Welche Bedeutung misst der Senat der BLG Logistics Group für die Hafenstandorte Bremen und Bremerhaven bei, und wie hat die BLG sich entwickelt?

Der Anteil der BLG Logistics Group (BLG) am Gesamtumschlag der bremischen Häfen von 54,2 Mio. t (2005) liegt bei etwa 78 %. Dieses Umschlagsvolumen besteht maßgeblich aus Containern und Autos an den Terminals in Bremerhaven sowie konventioneller Ladung an den Terminals in Bremen. Die Bedeutung der BLG 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, für die die wirtschaftlichen Aktivitäten der BLG die Grundlage ihrer Tätigkeit bewirken.

Der Personalbestand im BLG-Konzern ist 2005 im Vergleich zu 2004 um knapp 10 % auf 7.417 Mitarbeiter gestiegen. Die Zahl der Auszubildenden liegt bei der BLG mit über 300 deutlich über dem eigenen Bedarf. Darüber hinaus ist die BLG maßgeblich an dem von Bundesarbeitsminister Müntefering ausgezeichneten Projekt „PortWork 05/15“ beteiligt. Im Rahmen dieses Projektes erhalten junge Langzeitarbeitslose die Möglichkeit, sich im Rahmen einer dreimonatigen Fachausbildung für die Arbeit in den Häfen und im Bereich der logistischen Dienstleistungen zu qualifizieren.

Die Bedeutung der BLG für den lokalen Arbeitsmarkt kann nicht nur anhand der direkten Mitarbeiterzahlen abgelesen werden, sondern muss anhand der wirt-

schaftlichen Verflechtungen der Unternehmensgruppe beurteilt werden. Aus den wirtschaftlichen Aktivitäten der BLG entstehen weitere Beschäftigungseffekte (indirekte Arbeitsplätze), d. h. sie sind in existenzieller Weise mit dem Vorhandensein der BLG verbunden.

Das Umschlagsvolumen der BLG besteht 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 und ihrer Beteiligungen stark regionalwirtschaftlich mit anderen Unternehmen bzw. Wirtschaftssektoren verflochten.

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

Die BLG besteht aus drei operativen Geschäftsbereichen, diese sind Contract, Automobile und Container.

Ein Leistungsschwerpunkt des BLG-Geschäftsbereichs 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 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 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.

Hinsichtlich des Automobilbereichs ist die Umschlagsentwicklung positiv anzumerken. Im Jahr 2005 wurden etwas über 1,6 Mio. Fahrzeuge umgeschlagen. Für 2006 wird mit einer nochmaligen Steigerung auf über 1,8 Mio. Fahrzeuge gerechnet. Die Kernkompetenz des Geschäftsbereichs BLG 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 Automobile ist mit ihrem Netzwerk für die Fertigfahrzeuglogistik Marktführerin in Deutschland.

Der dritte Geschäftsbereich ist die BLG Container. Gemeinsam mit der Hamburger Eurokai KGaA gründete die BLG Logistics Group AG & Co. KG die Eurogate GmbH & Co. KGaA 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. Der Erfolg lässt sich auch an der europaweiten Umschlagsentwicklung der Eurogate-Gruppe ablesen. Über 12,1 Mio. TEU wurden im Jahr 2005 umgeschlagen. Dies entspricht einem Wachstum von 5,2 % im Vergleich zum Vorjahr. Für 2006 wird mit einem Umschlag von 12,5 Mio. TEU gerechnet. Wachstumsmotor ist dabei das Containerterminal Bremerhaven. Gegenüber dem Jahr 2005 wird ein Anstieg des Umschlagvolumens von 3,7 Mio. TEU auf über 4,4 Mio. TEU erwartet. Dies entspricht einem Zuwachs von annähernd 20 %.

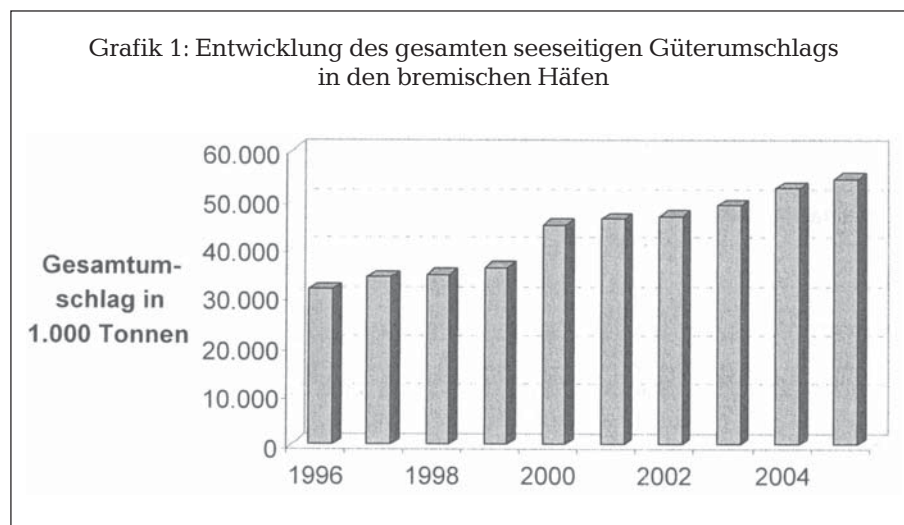
Die BLG konnte sich auch in dem sehr schwierigen Marktsegment „nichtcontainerisierte Stückgüter“ (ohne Automobilumschlag) gut behaupten. In diesem Marktsegment stieg das Umschlagsvolumen von 2,7 Mio. t im Jahr 2004 auf 3,3 Mio. t im Jahr 2005. Wichtigste Güter sind hier Wald- und Forstprodukte sowie 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.

Die BLG-Gesellschaften konnten ihren Umsatz insgesamt von 632,2 Mio. € (2004) auf 701,7 Mio. € (2005) steigern. Das Jahresergebnis vor Steuern konnte von 30,5 Mio. € (2004) auf 49,7 Mio. € (2005) verbessert werden.

Die in 1997 abgeschlossene Restrukturierung bot der BLG die handelsrechtlichen und unternehmerischen Grundlagen den Wandel vom traditionellen Umschlagsunternehmen zu einem modernen Logistikunternehmen zu vollziehen. Die BLG und ihre Tochtergesellschaften nehmen in den bremischen Häfen die Schlüsselrolle ein.

7. Wie haben sich die Umschlagszahlen in Bremen und Bremerhaven in den letzten zehn Jahren entwickelt? Wie haben sich dazu die Umschlagszahlen in den Konkurrenzhäfen der Westrange entwickelt?

Aus der folgenden Grafik kann entnommen werden, dass die bremischen Häfen im Jahr 1996 einen Gesamtumschlag von 31,5 Mio. t verzeichnen konnten und im Jahr 2005 einen Gesamtumschlag von 54,2 Mio. t erzielten. Dies bedeutet eine Umschlagssteigerungsrate von 72 % für den Zeitraum 1996 bis 2005. Diese ausgezeichnete Wachstumsrate der letzten zehn Jahre war in erster Linie nur durch den intensiven Ausbau des Containerterminals CT III und CT III a möglich. Ergänzend haben die Hafenumschlagbetriebe kontinuierlich ihre Prozessabläufe optimiert. Das Zusammenspiel der erweiterten Infrastruktur für den Hafenumschlag und die wirtschaftlicheren Abläufe in den Hafenbetrieben haben diese positiven Umschlagsergebnisse für die bremischen Häfen ermöglicht.



Aus der folgenden Tabelle 1 ergibt sich, dass sich der Seegüterumschlag in Bremen und Bremerhaven in den letzten zehn Jahren unterschiedlich entwickelt hat. Die Mengen in Bremen-Stadt schwankten zwischen 11,5 und 14,4 Mio. t. Die Mengen in Bremerhaven erhöhten sich deutlich und kontinuierlich von 17,5 Mio. t auf 41,2 Mio. t in 2005.

Ursache der Schwankungen in Bremen-Stadt war die Entwicklung des dortigen Massengutumschlags, bei dem bedingt durch teilweise rückläufige Entwicklungen insbesondere beim Erzumschlag in 2005 nur 8,1 Mio. t und damit 1,4 Mio. t Massengut weniger als in 1996 erreicht wurden. Der Stückgutumschlag in Bremen-Stadt war von 1996 (4,4 Mio. t) bis 1999 (3,0 Mio. t) rückläufig, hat sich seither aber kontinuierlich auf 4,9 Mio. t in 2005 verbessert.

Der Massengutanteil in Bremerhaven schwankte in den letzten zehn Jahren zwischen 0,3 und 0,6 Mio. t und erreichte in 2005 einen Anteil von 1,5 % des Bremerhavener Umschlags. Ursache des überragenden Umschlagszuwachses um rd. 135 % gegenüber 1996 auf 41,2 Mio. t war allein die Entwicklung beim Container- und Automobilumschlag.

Ergänzend werden in der Tabelle die Häfen in der Nordrange (Rotterdam, Antwerpen, Hamburg und die bremischen Häfen) statistisch verglichen. In den letzten zehn Jahren konnten sämtliche Häfen der Nordrange eine Umschlagssteigerung beim seeseitigen Güterumschlag verzeichnen.

Tabelle 1: Gesamter seeseitiger Güterumschlag 1996 bis 2005 in Rotterdam, Antwerpen, Hamburg und in den bremischen Häfen (in 1.000 t)

Jahr	Rotterdam	Antwerpen	Hamburg	Bremische Häfen	davon Bremen-Stadt	davon Bremerhaven
1996	292.167	106.526	71.137	31.501	13.952	17.549
1997	310.862	111.895	76.738	34.013	14.042	19.971
1998	313.661	119.789	75.821	34.521	13.806	20.715
1999	303.579	115.654	81.003	36.036	11.547	24.489
2000	322.347	130.531	85.093	44.770	14.451	30.319
2001	314.456	130.050	92.361	46.029	13.617	32.412
2002	321.853	131.629	97.641	46.519	13.102	33.417
2003	328.145	142.875	106.283	48.888	13.732	35.156
2004	352.360	152.327	114.484	52.319	13.667	38.652
2005	370.233	160.054	125.743	54.190	13.017	41.173

Quellen: Hafenerverwaltungen, Statistisches Landesamt Bremen.

Bei einem Vergleich der einzelnen Wachstumsraten für den Zeitraum 1996 bis 2005 können folgende Ergebnisse festgehalten werden: Die Wachstumsrate von Hamburg mit 76,8 % ist die höchste, allerdings dicht gefolgt von der Wachstumsrate der bremischen Häfen (hier 72 %). Die Wachstumsraten von Antwerpen (50,3 %) sowie Rotterdam (26,7 %) folgen erst mit einigem Abstand. Diese Wachstumsrate der letzten zehn Jahre verdeutlicht die positive Entwicklung der bremischen Häfen.

8. Wie tragen die Häfen im Lande Bremen zum Steueraufkommen bei?

Die hafenabhängigen Steuereinnahmen setzen sich anteilig zusammen aus:

- der Einkommensteuer (Nach dem Lohnsteuerverteilungsschlüssel erhält das Land Bremen 42,5 % und die Stadtgemeinden 15 % des Lohnsteueraufkommens. Für nicht veranlagte Steuern oder die Körperschaftsteuer gilt als Verteilungsschlüssel 50 % zwischen dem Bund und den Ländern.),
- der Gewerbesteuer,
- und den Steuern vom Umsatz.

Die Steuereinnahmen des Landes und der Kommunen werden nicht nach Steuereinnahmen der Hafenwirtschaft, der hafenabhängigen Industrie sowie der hafenbezogenen Industrie differenziert. Dem Senat liegen derzeit keine aktuellen Erkenntnisse zum Steueraufkommen der bremischen Hafenwirtschaft vor.

Der Senator für Wirtschaft und Häfen hat verschiedene Studien bzw. Gutachten zur Hafenabhängigkeit der bremischen Wirtschaft sowie darauf aufbauende Abschätzungen der Beschäftigungswirkungen einzelner Infrastrukturprojekte in Auftrag gegeben. Die letzte umfassende Studie „Regional- und gesamtwirtschaftliche Bedeutung der bremischen Häfen“ der Planco Consulting GmbH, Essen,

stammt aus dem Jahr 1998. Diese liefert in erster Linie zeitpunktbezogene Ergebnisse für das zugrunde liegende Basisjahr. Teilweise werden ergänzend aber auch Prognosedaten für weitere Jahre geliefert. Durch die sehr positive Entwicklung des bremischen Hafenumschlages sind diese Prognosen jedoch überholt. Daher wird auf eine Darstellung dieser überholten Daten verzichtet.

In Anbetracht des hohen Aufwandes werden Aufträge zur Erstellung gesamtwirtschaftlicher Gutachten nicht jährlich vergeben. Derzeitig werden im Rahmen des Forschungsprojektes „Langfristige Sicherung der Infrastrukturinvestitionen für die bremischen Häfen unter veränderten Rahmenbedingungen“ des Förderprojektes der Kieserling-Stiftung gesamtwirtschaftliche Fragestellungen untersucht. Der Abschlussbericht wurde noch nicht fertig gestellt und liegt daher dem Senat nicht vor.

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

Moderne Seehäfen mit internationalem Anspruch sind nicht nur auf leistungsstarke Umschlaganlagen, wettbewerbsfähige Logistikunternehmen, angemessene Wassertiefen und belastbare Hinterlandverbindungen angewiesen. Auch die Verwaltungen dieser Häfen sollten konsequent modernisiert und weiterentwickelt werden. Aufgaben sollten sie künftig noch produktiver, effizienter und kundennäher erledigen. Vor diesem Hintergrund nahm die Freie Hansestadt Bremen mit der Gründung der Hafengesellschaft bremenports GmbH & Co. KG (bremenports) in Deutschland eine Vorreiterrolle ein.

Die Infrastruktur des Hafenstandorts Bremen/Bremerhaven wird seit Anfang 2002 von der privatrechtlich organisierten bremenports gemanagt. Die bremenports ist eine 100-%-ige Tochtergesellschaft der Freien Hansestadt Bremen – Stadtgemeinde – und für die nicht hoheitlichen Aufgaben sowie zu einem bestimmten Anteil auch für hoheitliche Aufgaben (Gebühreneinzug) Nachfolgerin des Hansestadt Bremischen Hafenamtes. Die Rechte und Pflichten der bremenports sind in entsprechenden Geschäftsbesorgungsverträgen mit dem Senator für Wirtschaft und Häfen geregelt. Im Wesentlichen beinhalten diese die Planung, Finanzierung und Unterhaltung der Kajen, Schleusen, Wasser- sowie Landflächen der im Ortsgesetz Sondervermögen Hafen sowie des Landesgesetzes Sondervermögen Fischereihafen (dort nur wasserseitig) dargestellten Hafenteile, sowie das Hafemarketing. Weiterhin führt die bremenports im Auftrag der Stadtgemeinde die treuhänderische Verwaltung, Buchführung und Bilanzierung des Hafenbetriebes gewerblicher Art (BgA) der Freien Hansestadt Bremen und der genannten Sondervermögen durch. Die bremenports hält treuhänderisch für die Freie Hansestadt Bremen eine Beteiligung von 49,9 % an der Jade-Weser-Port Realisierungsgesellschaft.

Die mit der Privatisierung vom Senat genannten Ziele, wurden von der bremenports erfolgreich umgesetzt. Der im Vorfeld der Gründung von bremenports ermittelten Einsparungspotentiale basieren auf den drei Säulen Personalkosten, Sachkosten sowie Umsatzausweitungen. Weiterhin wurden Potentiale im Bereich der Aufgabenabgrenzung identifiziert.

Bei den Personalprognosen musste der vom Senat mit den Gewerkschaften abgeschlossene Rahmentarifvertrag berücksichtigt werden. Dieser schließt Kündigungen aus betrieblichen Gründen aus. Die erwarteten Outsourcingpotenziale konnten somit nicht wie seinerzeit unterstellt umgesetzt werden, da die Mitarbeiter auf Basis von zugesicherten Besitzstandsrechten, die ihren Verbleib im öffentlichen Dienst garantieren, nicht gegen ihren Willen betriebsbedingt gekündigt werden können. Durch Optimierung interner Abläufe und Effizienzsteigerungen konnte trotzdem eine Personalkostenreduzierung erreicht werden.

Neben Kosteneinsparungen sollen Ergebnisverbesserungen zur Stärkung der Umsatzseite erzielt werden. Die höheren Erlöse bei Raumgebühren, Mieten und Kajenentgelten basierten im Wesentlichen auf der positiven Entwicklung des Schiffsaufkommens im Containerverkehr. Diese Erlöse betreffen das Sondervermögen Hafen. Neue Umsatzpotenziale konnte bremenports vor allem im Bereich der Hafenplanung erzielen. Die Erwartungen an das Drittgeschäft wurden von bremenports erfüllt.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, das bremenports die ihr in Geschäftsbesorgungsverträgen und anderen Vereinbarungen übertragenen Aufgaben um-

fassend und zuverlässig erfüllt. bremenports setzt ambitionierte Großprojekte (vergleiche Frage 1) zeitgerecht um und führt eine wirtschaftliche Unterhaltung der Hafenanlagen durch. Die ständige Verfügbarkeit der Infrastruktur aus Schleusen, Kajen, Brücken und anderen Hafenbauwerken wird von bremenports garantiert. bremenports hat sich als zentraler Ansprechpartner für alle Aspekte der Hafenplanung und für diverse Problemlösungen der Seeverkehrswirtschaft etabliert. Das Drittgeschäft im In- und Ausland wird ausgebaut sowie die Präsenz der bremischen Häfen national und auf ausländischen Märkten garantiert. Die Organisation wurde modernisiert und dadurch sind kosteneffiziente, transparente und flexible Strukturen geschaffen worden. Diese garantieren die flexible und betriebswirtschaftliche Führung des Sondervermögens Hafen, in dem die maritime Infrastruktur der Freien Hansestadt Bremen gebündelt ist. Die Gesellschaft ist den an sie gerichteten Erwartungen auf breiter Front gerecht geworden.

10. Wie haben sich die kleinen und mittelständischen Unternehmen der Hafenwirtschaft in den vergangenen zehn Jahren entwickelt (bezogen auf Umsatz und Arbeitsplätze)?

Der Senat verfügt derzeit über keine Statistiken der klein- und mittelständischen Unternehmen der bremischen Hafenwirtschaft. Das Segment „Hafenwirtschaft“ wird nicht gesondert statistisch erfasst. Die letzte umfassende Studie („Regional- und gesamtwirtschaftliche Bedeutung der bremischen Häfen“) über die bremische Hafenwirtschaft stammt aus dem Jahr 1998 (vergleiche dazu auch die Beantwortung der Frage 8). Der Senat geht davon aus, dass sich die klein- und mittelständischen Unternehmen ebenso wie der gesamte Hafenbereich positiv entwickelt haben.

11. Wie sind diese kleinen und mittelständischen Unternehmen im Bereich des Marketings aufgestellt, und wie werden sie von Seiten des Senats diesbezüglich unterstützt?

12. Welche Rolle spielt dabei KeyPorts für die Hafenunternehmen im Land Bremen?

Die 1943 gegründete Bremische Hafenvertretung (BHV) e. V., mit über 220 Mitgliedern aus der bremischen Seehafenverkehrswirtschaft, nahm bis zum 31. Dezember 2004 als Akquisitions-, Werbe- und Public-Relations-Organisation der bremischen Häfen eine breite Aufgabenpalette für die Seehafenverkehrswirtschaft in Bremen und Bremerhaven wahr. Die BHV wurde über die bremenports zu über 90 % aus Steuermitteln grundfinanziert.

Zum 1. Januar 2005 ist die Bremen Keyports Marketing GmbH (BKM) als 100%-ige Tochter der bremenports gegründet worden, mit der Maßgabe, dass der BHV eine gesellschaftsrechtliche Beteiligung von bis zu 49 % am Stammkapital eingeräumt wird.

Das bisherige operative Geschäft im Vertrieb (inklusive des Personals) und alle wirtschaftlichen Risiken der BHV sind auf die neu gegründete BKM übergegangen. Die BKM ist in der bremenports-Gruppe vorrangig für die Vertriebsunterstützung der Unternehmen der bremischen Häfen zuständig. Nach dem Beitritt der BHV ist sie ein gemeinsames Tochterunternehmen der bremenports (51 %) und der BHV (49 %).

Das Geschäft der Gesellschaft besteht im Wesentlichen aus den Aufträgen von bremenports in einem Gesamtvolumen (2005) von rund 2,9 Mio. €. Die Mitgesellschafterin BHV beteiligt sich mit Aufträgen für ihre Mitgliedsunternehmen in Höhe von rund 155.000 € an der Finanzierung der Gesellschaft. Vor dem Hintergrund der Haushaltslage der Freien Hansestadt Bremen soll künftig verstärkt erreicht werden, dass die Nutzer der Leistungen der BKM insbesondere im Vertrieb höhere Kostenbeiträge leisten. Hieran wird auch zu messen sein, ob in der heutigen Zeit das staatlich grundfinanzierte Vertriebskonzept (Regionalbüros) überhaupt noch marktgerecht ist und auch zukünftig aufrecht erhalten werden kann.

Innerhalb des Standortmarketings für die Freie Hansestadt Bremen hat das Hafenmarketing für die bremenports-Gruppe jedoch einen besonderen Stellenwert, weil sie das wirtschaftspolitische Wachstumselement „Hafen“ mit über 86.000 direkten und indirekten Arbeitsplätzen (ermittelt im Rahmen des Forschungsprojektes „Langfristige Sicherung der Infrastrukturinvestitionen für die bremischen Häfen unter veränderten Rahmenbedingungen“; Förderprojekt der Kieserling-

Stiftung) im Land Bremen und den Leistungen der Hafenunternehmen vermarktet. Zentrale Aufgabe ist es, den Bekanntheitsgrad der Häfen Bremen/Bremerhaven und ihrer Unternehmen zu erhöhen. Ziel ist es, mit systematischen Marketingmaßnahmen die Wettbewerbssituation der bremischen Häfen zu verbessern und somit insbesondere die mittelständischen Unternehmen zu unterstützen. Für die kleinen und mittelständischen Unternehmen der Seehafenverkehrswirtschaft in Bremen und Bremerhaven organisiert die bremenports-Gruppe beispielsweise Kundenveranstaltungen und Messeauftritte im Rahmen von Gemeinschaftsständen im In- und Ausland. Dieser Aufgabenbereich soll auch zukünftig ein Schwerpunkt innerhalb der bremenports sein.

13. Welche Umschlagszahlen sind nach Fertigstellung des CT IV prognostiziert, und welche Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt erwartet der Senat?

Nach Fertigstellung des CT IV wird der Bremerhavener Containerterminal über eine Kapazität von etwa 7 Mio. TEU verfügen. Der Senat geht davon aus, dass diese Kapazität von den Umschlagsunternehmen vollständig genutzt wird. Zwar steigt die Zahl der hafenabhängigen Arbeitsplätze grundsätzlich langsamer als der Umschlag. Durch die positiven Effekte aus der Investition in den CT IV steht aber außer Zweifel, dass der zukünftig steigende Gesamtumschlag zu einer höheren Zahl der hafenabhängigen Arbeitsplätze führen wird. Der Senat geht in diesem Zusammenhang von mehreren 1.000 neuen Arbeitsplätzen durch CT IV aus.

14. Wie bewertet der Senat die prognostizierten Umschlagszahlen für den CT IV im Verhältnis zu den prognostizierten Umschlagszahlen für den Jade-Weser-Port?

Die für CT IV und dem JadeWeserPort prognostizierten Umschlagszahlen sind in etwa gleich hoch. Allerdings wird der CT IV im Jahre 2008 fertiggestellt sein, während der JadeWeserPort erst im Jahre 2010 seinen Betrieb aufnehmen wird.

15. Wie bewertet der Senat den aktuellen Sachstand der Weservertiefungen?

Der Senat bewertet den Sachstand (vergleiche hierzu auch Antwort auf Frage 1) hinsichtlich der Projekte Außen- und Unterweser als ausgesprochen erfreulich. Die Erörterungstermine innerhalb der Planfeststellungsverfahren für die Anpassungsmaßnahmen der Außen- und Unterweser sind den Jahreswechsel 2006/2007 vorgesehen. Mit den Planfeststellungsbeschlüssen kann daher im Laufe des Jahres 2007 gerechnet werden. Die Ausbaumaßnahmen können direkt nach Vorliegen der Planfeststellungsbeschlüsse begonnen werden.

Der seit dem Jahr 2002 vorliegende Planfeststellungsbeschluss für die Mittelweser ist seit Mitte des Jahres bestandskräftig. Die Planungen für die Ausbaumaßnahmen werden derzeit konkretisiert und die Baumaßnahmen beginnen 2007. Nach derzeitigem Planungsstand wird der Ausbau der Mittelweser im Jahr 2012 abgeschlossen sein.

16. Wie bewertet der Senat die gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen der Hafenspolitik für das Land Bremen, die Region um Bremen und Bremerhaven und Deutschland?

Die letzte dem Senat vorliegende Studie („Regional- und gesamtwirtschaftliche Bedeutung der bremischen Häfen“) über die bremische Hafenwirtschaft, deren Verflechtung mit anderen Wirtschaftssegmenten sowie deren Auswirkungen ins Umland und für die gesamte Bundesrepublik stammt aus dem Jahr 1998 (vergleiche dazu auch die Beantwortung der Fragen 8 und 10). Aufgrund der sehr positiven Entwicklung der bremischen Häfen sind die dort ermittelten Ergebnisse überholt.

Das BMVBS hat Mitte des Jahres 2006 die Studie „Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit des deutschen maritimen Clusters“ in Auftrag gegeben. Im Rahmen dieser Studie sollen die volkswirtschaftlichen Auswirkungen und Strukturen des maritimen Clusters sichtbar gemacht, die Leistungsfähigkeit analysiert sowie mögliche Optimierungs- und Handlungsempfehlungen erarbeitet werden. Aufgrund der Laufzeit von 18 Monaten wird diese Studie Ende 2007/Anfang 2008 vorliegen. Zwischenergebnisse sind dem Senat derzeit nicht bekannt.

Die Bedeutung der Häfen kann nicht nur aus den Umschlagszahlen, der Anzahl der behandelten Container oder Kraftfahrzeuge, in Tonnen oder der Zahl der

Schiffe abgeleitet werden. Sie sind zwar 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. Die Stärke des Einflusses der bremischen Häfen auf die wirtschaftliche Entwicklung der bremischen Wirtschaft, des nordwestdeutschen Wirtschaftsraumes und der gesamten Wirtschaft der Bundesrepublik hängt von den regionalwirtschaftlichen Verflechtungen der Hafenwirtschaft mit den übrigen Wirtschaftssektoren ab. Die Intensität der Verflechtung wird über den Begriff „Hafenabhängigkeit“ definiert. Dabei ist zu differenzieren nach Hafenwirtschaft im engeren Sinne, hafenabhängiger Industrie und hafenbezogenen Dienstleistungen aus anderen Sektoren sowie hafenbezogener Industrie. Hafenabhängige Beschäftigungswirkungen werden im Wesentlichen von den genannten Bereichen erzielt. Die „Hafenabhängigkeit“ bzw. das Segment „Hafenwirtschaft“ werden nicht statistisch, sondern müssen mit aufwändigen wissenschaftlichen Verfahren belastbar geschätzt werden.

Zur Unterstützung der Personalentwicklung in der Hafenwirtschaft wird bei der Hafenfachschule das Projekt „PortWork 05/15“ gefördert, das die Ziele altersgerechte Arbeit, flexibler Personaleinsatz, Vergleichbarkeit der Kompetenzprofile, bedarfsgerechte Personalbeschaffung und Kulturenvielfalt in der Belegschaft verfolgt. Erprobt und umgesetzt werden innovative Lösungen für die wesentlichen Probleme der Personalentwicklung infolge des Strukturwandels in diesen Branchen. Zielgruppen sind sowohl Arbeitslose, die über Assessments und Qualifizierungsmaßnahmen im Projekt in Beschäftigung gelangen als auch Beschäftigte im Rahmen von betrieblichen Personalentwicklungsmaßnahmen. Die Arbeit des Projektes fand auch bundesweite Anerkennung: Das Projekt ist Bundessieger beim „Deutschen Förderpreis Jugend in Arbeit“ in der Kategorie „Netzwerke und Initiativen“. Der Preis wurde für das innovative Qualifizierungskonzept zur Beschäftigung insbesondere von Jugendlichen in der Hafen- und Distributionslogistik verliehen.

Insofern vertritt der Senat die Auffassung, dass mit der Umsetzung der genannten Planungsaufgaben und den daraus resultierten Bauprojekten der Hafenstandort Bremen/Bremerhaven sowie den oben genannten Personalmaßnahmen, auf die Herausforderungen der zunehmenden Konkurrenzsituation zwischen den Häfen sehr gut reagiert wurde.