



Arbeitnehmerkammer  
Bremen

# **Hafenkooperation als Zukunftsstrategie?**

**Der JadeWeserPort  
und seine Auswirkungen auf die bremischen Häfen**



## Vorwort

Die Häfen prägen die von Arbeitslosigkeit, Einwohnerschwund und Strukturschwäche gebeutelte Seestadt Bremerhaven. Dabei haben sowohl die Globalisierung als auch die Containerisierung die Struktur und Bedeutung aller Häfen stark verändert. Sie werden zunehmend zu Containerumschlagschleusen in härtester Konkurrenz untereinander. Der wachsende Wettbewerbsdruck zwingt die Umschlagunternehmen zu Rationalisierungsmaßnahmen und die Hafenpolitik zu immer höheren Investitionen. So investiert das Land Bremen gegenwärtig mit dem Bau von CT IV in die Erweiterung der Bremerhavener Containerterminals. Parallel dazu wird unter bremischer Beteiligung ein Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven geplant: Von beiden Projekten wird erwartet, dass sie langfristig die Wettbewerbsfähigkeit der bremischen Häfen sichern. Die vorliegende Studie soll einen Beitrag zur realistischen Einschätzung der Auswirkungen des Kooperationsprojektes JadeWeserPort auf die bremischen Häfen, insbesondere auf die Bremerhavener Containerterminals leisten.

Da der Containerumschlag unzweifelhaft eine zentrale Bedeutung für die Hafenwirtschaft und die Wirtschaftsentwicklung in Bremerhaven hat, sind massive Investitionen in die Erweiterung und Modernisierung der Containerterminals zwingend notwendig. Ein Verzicht hätte angesichts des harten Wettbewerbs zwischen den nordeuropäischen Containerhäfen fatale Folgen für die ohnehin dramatische Beschäftigungssituation in der Region.

Allerdings ist der Containerumschlag nur **eine** (wenn auch wichtige) Säule, um den regionalen Strukturdefiziten entgegenzuwirken und wird nur bedingt zur Bekämpfung der dramatischen Beschäftigungsentwicklung in Bremerhaven durch Schaffung neuer Arbeitsplätze beitragen können. Die Erwartung, dass massive Investitionen in den Containerumschlag die problematische Arbeitsmarktsituation in der Region lösen könnte, ist unrealistisch und nur über eine Erhöhung der Lo-co-Quote denkbar, was allerdings eine prosperierende regionale Wirtschaftsstruktur voraussetzt.

Neben den gegenwärtig verfolgten Maßnahmen zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit der Bremerhavener Containerterminals müssen daher verstärkt Anstrengungen unternommen werden, um die gesamte maritime Prozesskette zu stärken und zu vernetzen. Als Stichworte sind hier das bereits erfolgreich etablierte Lebensmittel- und das Automobilcluster zu nennen, durch die indirekte Arbeitsplätze geschaffen und gesichert wurden.

Ein anderes wichtiges Thema ist der Bereich Offshore, in dem Bremerhaven versucht, sich als Kompetenzzentrum zu etablieren: Dies ist zu begrüßen und zu unterstützen. Allerdings sollte besonderer Wert darauf gelegt werden, dass dies unter Einbeziehung und Diversifizierung regionaler Industrieunternehmen (z.B. der Werftindustrie) erfolgt. Auch die Bereiche Dienstleistungen, Tourismus und Gesundheitswirtschaft können und müssen einen wichtigen Beitrag zur erfolgreichen Bewältigung des Strukturwandels in Bremerhaven leisten.

Eine erfolgreiche Sanierung des Landes Bremen kann realistischerweise nur dann vollzogen werden, wenn sich sowohl die Situation auf dem Arbeitsmarkt als auch die wirtschaftliche Lage Bremerhavens insgesamt deutlich entspannt. Diese Untersuchung steht für die Arbeitnehmerkammer als Landeskörperschaft in einem Gesamtzusammenhang zu der Thematik „Standortentwicklung Bremerhaven“, die sich mit potenziellen Wachstums- und Aktionsfeldern auseinandersetzt, welche den notwendigen Strukturwandel befördern und damit auch zur Schaffung zukunftsorientierter Arbeitsplätze in der Seestadt, im Lande und in der Region beitragen können.



## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1</b>	<b>FRAGESTELLUNG</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>CONTAINERISIERUNG UND DER STRUKTURWANDEL IN DEN HÄFEN</b>	<b>7</b>
2.1	Konkurrenz der Nordrange-Häfen	8
2.2	Konzentrationsstrategien der Reeder	12
2.3	Neue Kooperationen zwischen Häfen und Terminalbetreibern	13
2.4	Wie geht es weiter im Containerumschlag?	15
<b>3</b>	<b>DIE BREMISCHEN HÄFEN UND IHRE STRUKTURPOLITISCHE RELEVANZ</b>	<b>17</b>
3.1	Strukturwandel und Arbeitsplatzentwicklung in Bremerhaven	19
3.2	Maritime Wirtschaftszweige in Bremerhaven	21
3.3	Der Containerumschlag als Wachstumsmotor für Bremerhaven?	25
3.4	Ausbau der Bremerhavener Containerterminals: CT IIIa und CT IV	26
3.5	Regionale Effekte des Containerumschlags in Bremerhaven	32
<b>4</b>	<b>DER JADEWESERPORT: KONKURRENZ- ODER ERGÄNZUNGSHAFEN?</b>	<b>34</b>
4.1	Warum investiert Bremen in den Bau des JadeWeserPorts?	39
4.2	Wie realistisch ist eine Aufgabenteilung zwischen den Containerhäfen in Bremerhaven und Wilhelmshaven?	45
4.3	Der JadeWeserPort als Ergänzungshafen?	46
<b>5</b>	<b>ZUSAMMENFASSUNG UND SCHLUSSFOLGERUNGEN</b>	<b>49</b>
	<b>LITERATURVERZEICHNIS</b>	<b>53</b>



## 1 Fragestellung

Globalisierung und Containerisierung haben die Bedeutung und Struktur der Häfen in den letzten Jahren stark verändert. Der wachsende Einsatz von Containern als standardisiertes Transportmittel hat die z.T. historisch gewachsene Bindung von Reedereien an bestimmte Häfen aufgelöst und so den Wettbewerb zwischen den Containerumschlagplätzen verschärft: Häfen werden zunehmend austauschbar, zu reinen Punkten auf dem Transportweg mit wenig Bezug zur regionalen Wirtschaft. Gleichzeitig konnte die Produktivität der Umschlagarbeit durch den Einsatz moderner Informations- und Kommunikationstechnologien erhöht werden. Dies hat sowohl zu einer Entkopplung von Umsatz- und Beschäftigtenentwicklung, als auch zu einer qualitativen Veränderung der Hafearbeitsplätze geführt. Parallel zu der Verschärfung der Konkurrenz zwischen den Häfen steigt durch die Zunahme der internationalen Arbeitsteilung und der Handelsströme das Umschlagvolumen im Containerbereich unaufhaltsam. In den letzten 15 Jahren hat sich der Containerumschlag weltweit verdoppelt. Die verschärfte Konkurrenz um erhöhtes Umschlagvolumen birgt die Gefahr, dass Häfen zu reinen „Containerschleusen“ degradiert werden: Der immer größere Investitionsbedarf schafft immer weniger Arbeitsplätze im Hafenbetrieb.

Um von den im Containerumschlag prognostizierten Wachstumspotenzialen profitieren zu können, planen nahezu alle Häfen der Nordrange<sup>1</sup> massive Aus- und Umbaumaßnahmen, die ihre Konkurrenzsituation verbessern und / oder die erforderlichen Umschlagkapazitäten für die Zukunft bereitstellen. So laufen in Bremerhaven gegenwärtig die Planungen zum Bau des Containerterminals IV (CT IV), der etwa im Jahr 2007 in Betrieb genommen werden soll, damit weitere vier Liegeplätze zur Verfügung stehen. Mit dem Umschlagvolumen sind auch die Containerschiffe in den letzten 10 bis 15 Jahren gewachsen: Hatten sie Ende der 70er Jahre noch eine Transportkapazität von 2.000 TEU<sup>2</sup>, beträgt diese inzwischen rund 8.000 TEU. Es wird erwartet, dass diese Entwicklung hier nicht halt macht. Der Einsatz von 10.000 bis 12.000 TEU-Schiffen in naher Zukunft gilt als wahrscheinlich. Es liegen sogar bereits Konstruktionen für Containerschiffe mit einer Kapazität von 15.000 bis 18.000 TEU vor. Mit der Kapazität dieser Schiffe erhöht sich auch der Tiefgang und somit die notwendige Fahrwassertiefe in den Häfen. Es wird davon ausgegangen, dass die Containerriesen der neuen Generation einen Tiefgang von über 15,5 m aufweisen werden und so weder Bremerhaven noch Hamburg mit voller Auslastung anlaufen können.

Das Land Bremen plant deshalb sowohl eine Beteiligung am Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven, der 2010 fertig gestellt werden soll, als auch eine Vertiefung der Außenweser. Diese Maßnahmen sollen dazu beitragen, dass die bremischen Häfen weiterhin im Wettbewerb mit den Nordrange-Häfen bestehen, zu einem höchstmöglichen Maße vom steigenden Umschlagvolumen profitieren und so positive regionalwirtschaftliche Effekte, insbesondere in Form von zusätzlichen Arbeitsplätzen, erzielen können. Die Investitionen in CT IV und den JadeWeserPort erfordern allerdings einen erheblichen Mitteleinsatz des Landes Bremen.

Der Bau von CT IV wird damit gerechtfertigt, dass die Hafenwirtschaft im Allgemeinen und der Containerumschlag im Besonderen für Bremerhaven struktur- und arbeitsmarktpolitisch von großer Relevanz ist. Nach der Werftenkrise leidet die Seestadt unter Massenarbeitslosigkeit und Bevölkerungsschwund, dennoch ist die Wirtschaftsstruktur weiterhin stark maritim geprägt. Ein Unterlassen von teuren Modernisierungs- und Erweiterungsinvestitionen könnte die Wettbewerbsfähigkeit eines der wenigen wachstumsstarken Wirtschaftsbereiche in Bremerhaven akut gefährden. Während aus regionalpolitischer Sicht der Bau von CT IV sinnvoll erscheint, drängt sich die Frage auf, welche Motive aus bremischer Sicht hinter der Beteiligung am JadeWeserPort stehen, der möglicherweise in absehbarer Zeit mit den Containerterminals in Bremerhaven konkurrieren

<sup>1</sup> Zu der Nordrange gehören alle nordeuropäischen Häfen zwischen Le Havre und Hamburg.

<sup>2</sup> TEU ist die Maßeinheit für die Kapazität von Containerschiffen, ein TEU entspricht der Größe eines kleinen Standardcontainers von 20x8x8 Fuß.

könnte. Im Folgenden werden deshalb die Hintergründe der geplanten Doppelinvestition in den Bau von JadeWeserPort und CT IV untersucht und im Hinblick auf mögliche Auswirkungen auf die Containerterminals und die Hafenschäftigten in Bremerhaven analysiert.

## 2 Containerisierung und der Strukturwandel in den Häfen

Der erste Einsatz des Containers als Transportmittel an der US-amerikanischen Ostküste im Jahr 1956 leitete eine Revolution im Verkehrswesen ein. Durch die weltweit vereinheitlichten Abmessungen ist er sowohl see- als auch landseitig einsetzbar und ermöglicht so eine massive Senkung der Transportkosten. In den letzten 15 Jahren verzeichnete der Containertransportmarkt Zuwächse von 9 bis 10% jährlich und war damit der dynamischste Bereich der Weltschifffahrt:

„Im Durchschnitt der letzten 15 Jahre (ist) der Welthandel mit 6,5% p.a. knapp doppelt so schnell gewachsen (...), wie das Sozialprodukt. Der Containerumschlag nahm aufgrund der genannten Vorteile im gleichen Zeitraum mit jährlichen Wachstumsraten von rund 9,7% nochmals um den Faktor 1,5 stärker zu.“<sup>3</sup>

Für das überproportionale Wachstum des Containerverkehrs waren vor allem fünf Gründe verantwortlich:

- die Steigerung des Containerisierungsgrades durch die Substitution von konventionellem Stückgut (und z.T. sogar Massengut) durch Containerverkehre,
- das enorme Wirtschaftswachstum in exportorientierten Ländern wie in Südostasien,
- die gute Eignung des Containers für gebrochene Transportketten, d.h. für den Einsatz per Bahn, Schiff und LKW,
- die stetige Senkung der Transportkosten des Containerverkehrs und
- die Erhöhung des Anteils höherwertiger Waren im internationalen Handel, die internationale Arbeitsteilung, Dezentralisation von Produktionsprozessen und Outsourcing.

Da die transportierten Güter während des gesamten Weges im Container verbleiben und erst am Bestimmungsort weiterverarbeitet, montiert usw. werden, nehmen klassische Hafenfunktionen wie Behandlungs-, Lager- und Verteilungsarbeiten hierdurch ab. Die historisch gewachsene Bindung von Reedern an bestimmte Häfen geht vielfach verloren: Häfen verwandeln sich in Containerschleusen, werden austauschbar und geraten zunehmend in Konkurrenz zueinander. Das normierte Transportmittel erhöht deutlich die Produktivität der Häfen, führt aber auch zu einer Entkopplung der Umschlag- und Arbeitsplatzentwicklung. Während in fast allen deutschen Häfen die Umschlagzahlen drastisch gestiegen sind, ist die Anzahl der Beschäftigten zwischen 1986 und 1998 um ca. 50% gesunken.<sup>4</sup>

Beschäftigungsverhältnisse in den vor- und nachgelagerten Leistungen gewinnen dafür an Bedeutung. Die in die Transportkette eingegliederten Dienstleistungen müssen allerdings nicht mehr am Umschlagort direkt erbracht werden, sondern wandern oft in wirtschaftliche Ballungsräume ab. Die Folge ist, dass die Rolle der Häfen als Zentrum regionaler Wertschöpfung sinkt und die Hafenvirtschaft immer stärker von dem Wirtschaftsgeschehen im Hinterland bzw. von der Wirtschaft in der zugehörigen Metropolregion abhängig ist. Für Häfen wie Hamburg ist diese Entwicklung vorteilhaft, Bremen als Oberzentrum profitiert weniger stark von diesem Trend, besonders negative Effekte aber hat sie für Bremerhaven. Auch die Unternehmen der Hafenvirtschaft müssen sich diesen Veränderungen anpassen. Die klassische Arbeitsteilung zwischen Umschlag und Lagerei versus Spedition, Stauerei und Tally<sup>5</sup> verschwindet immer mehr. Hafenunternehmen strukturieren sich um. Folglich hat auch die Bedeutung von Kooperationen zwischen Häfen und Schifffahrtsunternehmen in den letzten Jahren stark zugenommen. Der Charakter der Hafearbeit hat sich erheblich verändert und mit ihr das Gesicht der Häfen.

<sup>3</sup> Lemper, Burkhard und Stuchtey, Rolf (2002).

<sup>4</sup> Vgl.: Heseler, Heiner und Brodda, Joachim (o.J.), S. 18.

<sup>5</sup> Seegüterkontrolle.

Um weiterhin im Hafenwettbewerb bestehen zu können, werden Umschlaganlagen modernisiert und erweitert. Durch Investitionen in Rationalisierungsprozesse werden allerdings keine zusätzlichen Arbeitsplätze geschaffen. So wird beispielsweise auf dem von der Hamburger Hafen- und Lagerhaus AG (HHLA) errichteten Containerhafen Hamburg-Altenwerder die Entladung der Containerschiffe vollautomatisiert per Computer geplant und durchgeführt. Innerhalb weniger Stunden wird ein Schiff gelöscht. Transporter verteilen die Container nach Anweisung des Computers auf ihren optimalen Stapelblock. Die Vollautomatisierung kommt den Reedern entgegen bei Liegegebühren von 40.000 Euro pro Tag ist schnelles Be- und Entladen ein wichtiger Faktor im Hafenwettbewerb<sup>6</sup>. Diese Entwicklung geht zu Lasten der Beschäftigung: Das Verhältnis der Investitionshöhe zu jedem geschaffenen Arbeitsplatz wird im Hafen aus Sicht der Beschäftigten immer ungünstiger. Ein Verzicht auf Investitionen birgt hingegen die Gefahr, den technologischen Anschluss zu verlieren und somit innerhalb des Hafenwettbewerbs „aus dem Rennen“ zu sein dies würde sich wiederum negativ auf bestehende Beschäftigungsverhältnisse in der Hafenwirtschaft auswirken.

## 2.1 Konkurrenz der Nordrange-Häfen

Dass sich trotz des enormen Anstiegs des Containerverkehrs der Wettbewerb zwischen den Häfen verschärft, klingt zunächst einigermmaßen paradox und wird erst nachvollziehbar, wenn die Reaktionen der Reeder, Umschlagunternehmen und Häfen auf diese Prognosen näher betrachtet werden:

Der Blick auf die 15 größten Containerhäfen der Welt in Übersicht 1 verdeutlicht, welches z.T. erhebliche Umschlagwachstum v.a. in Südostasien allein im letzten Jahr zu verzeichnen war.

**Übersicht 1: Rangliste der 15 weltgrößten Containerhäfen, Umschlag 2001 und 2002 in 1000 TEU**

<i>Containerhafen</i>	<i>Umschlag in TEU 2002</i>	<i>Umschlag in TEU 2001</i>	<i>Veränderung in %</i>
1. Hongkong, China	18.600	17.900	3,9
2. Singapur	17.050	15.520	9,9
3. Busan, Südkorea	9.000	8.073	11,5
4. Shanghai, China	8.620	6.330	36,2
5. Kaohsiung, Taiwan	8.490	7.540	12,6
6. Shenzhen, China	7.610	5.079	49,8
7. Rotterdam, Niederlande	6.500	6.096	6,6
8. Los Angeles, USA	5.900	5.184	13,8
9. Hamburg, Deutschland	5.300	4.689	13,0
10. Antwerpen, Belgien	4.766	4.218	13,0
11. Long Beach, USA	4.524	4.463	1,4
12. Port Klang, Malaysia	4.520	3.760	20,2
13. Bremerhaven, Deutschland	3.000	2.915	2,9
14. Tanjung Pelepas, Malaysia	2.660	2.049	29,8
15. Tianjin, China	2.408	2.001	20,3
$\Sigma$	<b>108.948</b>	<b>95.817</b>	<b>13,7</b>

Quelle: Senator für Wirtschaft und Häfen (2003d), eigene Berechnungen.

Der Hafen Shenzhen in China schlug im vergangenen Jahr knapp 50% mehr Container um als in 2001. Er profitierte aber von einer Verlagerung der Verkehrsströme von Hongkong an diesen kleineren Hafen. Ebenso nahm der Umschlag in Tanjung Pelepas auf Kosten von Singapur zu.<sup>7</sup> Dennoch: Die 15 weltweit größten Containerhäfen konnten insgesamt alle ein deutliches Um-

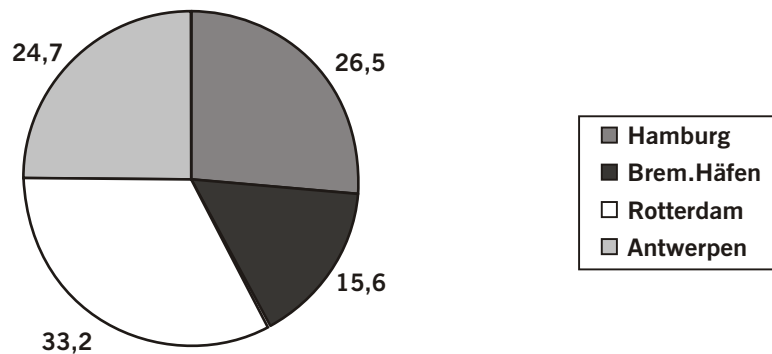
<sup>6</sup> Vgl.: Dworschak, Manfred (2002).

<sup>7</sup> Vgl.: Lemper, Burkhard und Stuchtey, Rolf (2002).

schlagwachstum verbuchen. Im Durchschnitt haben sie 2002 knapp 14% mehr umgeschlagen als in 2001. Die Wachstumsraten der Nordrange-Häfen lagen mit 6,6% in Rotterdam, 13% in Hamburg und Antwerpen sowie knapp 3% in Bremerhaven deutlich unter denen der asiatischen Häfen. Diese Unterschiede kamen durch das relativ starke Wirtschaftswachstum der Südostasien-Region zustande. Interessant ist auch die starke regionale Konzentration der weltgrößten Containerhäfen: An der US-amerikanischen Westküste liegen Long Beach und Los Angeles direkt nebeneinander. Auch Malaysia hat zwei riesige Containerhäfen rund um Singapur aus dem Boden gestampft. Südostasien ist hier eindeutig der Marktführer im Bereich der größten Containerhäfen.

Die größte regionale Konzentration weisen allerdings die Häfen der Nordrange auf. Nach den asiatischen Häfen nehmen sie den zweiten Rang in der Welt ein, weil sie in zwei der großen Ost-West-Verkehre eingebunden sind. Zum einen in die Strecke Europa-Fernost und zum anderen in die Transatlantikstrecke. Mit Rotterdam (Rang 7), Hamburg (Rang 9), Antwerpen (Rang 10) und Bremerhaven (Rang 13) liegen vier Containerhäfen der Top 15 auf engstem Raum zusammen. Übersicht 2 stellt die Marktanteile dieser vier Häfen im Containerumschlag im Jahr 2001 dar.

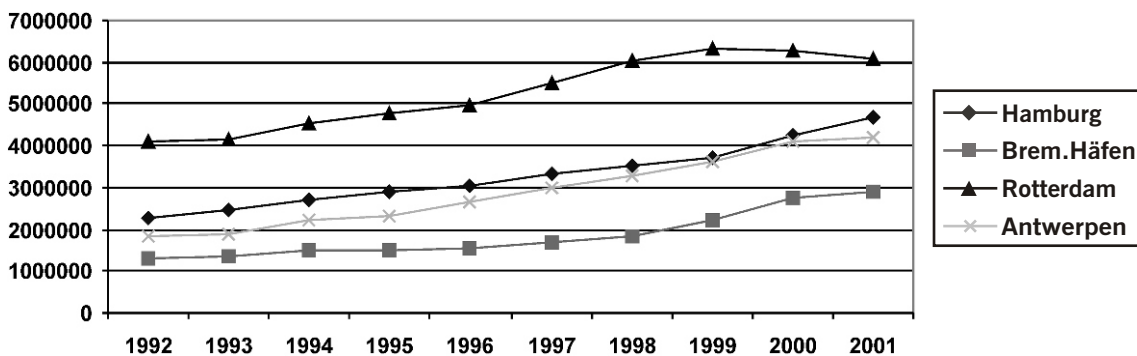
Übersicht 2: Marktanteile im Containerumschlag in der Hamburg-Antwerpen-Range, 2001 in %



Quelle: ZdS (2002).

Im Containerumschlag ist Rotterdam führend. Hamburg und Antwerpen liegen mit 26,5% bzw. 24,7% ungefähr auf gleichem Niveau, die bremischen Häfen<sup>8</sup> mit 15,6% deutlich dahinter. In Übersicht 3 wird dargestellt, wie sich der Containerumschlag in diesen vier Häfen seit 1992 entwickelt hat.

Übersicht 3: Containerumschlag in der Hamburg-Antwerpen-Range seit 1992 in TEU



Quelle: [www.hafen-hamburg.de/cgi-bin/tabelle.pl](http://www.hafen-hamburg.de/cgi-bin/tabelle.pl), Zugriff vom 25.2.2003.

<sup>8</sup> Der Containerumschlag findet zu 99% in Bremerhaven statt (siehe Abschnitt 3).

In allen vier Häfen ist der Containerumschlag in den letzten zehn Jahren kontinuierlich gestiegen insbesondere in den bremischen Häfen und in Hamburg seit 1999. Die Öffnung Osteuropas hat hier erheblich zu dem Umschlagwachstum beigetragen. Das Ranking hat sich seit Beginn des Betrachtungszeitraums allerdings nicht geändert. 1999 wurde in Antwerpen und Hamburg in etwa die gleiche Menge an Containern umgeschlagen. Auffällig ist lediglich der leichte Rückgang im Containerumschlag in Rotterdam. Die tendenziell abnehmende Rolle des dominierenden niederländischen Hafens wird zusätzlich untermauert, wenn die durchschnittlichen jährlichen Zuwachsraten im Containerumschlag zwischen diesen vier Häfen verglichen werden. Für Hamburg lag dieser Wert bei 9,1%, für Antwerpen bei 7,9% und für die bremischen Häfen bei 6,9%. In Rotterdam stieg der Containerumschlag von 1985 bis 2001 im Durchschnitt jährlich um „nur“ 5,3%.<sup>9</sup> Reederei-Kunden beanstandeten die Dienstleistungsqualität des niederländischen Hafens. Von dieser Entwicklung profitierte vor allem Antwerpen, aber auch Hamburg.<sup>10</sup>

Im Konkurrenzkampf mit den Nordrange-Häfen hat Bremerhaven vor allem zwei Nachteile: Erstens das geringe lokale Containeraufkommen und zweitens die im Vergleich zu den Konkurrenzhäfen schlechtere Anbindung ans Hinterland. Wichtige Ballungsgebiete liegen nicht im Einzugsbereich der Stadt, die zwischen Rotterdam, Antwerpen und Hamburg eingekesselt ist. Preisvorteile sind so nur für den strukturschwachen Weser-Ems-Raum auszumachen, der dann in Kürze allerdings vom JadeWeserPort bedient werden wird. Im Vergleich zu Hamburg profitiert Bremerhaven von der verhältnismäßig günstigen seeseitigen Erreichbarkeit. Gegenüber Wilhelmshaven müssten die Reeder hier allerdings eine vier Stunden längere Revierfahrt einkalkulieren: Durch die Inbetriebnahme des JadeWeserPorts würde Bremerhaven so den spezifischen Vorteil der besseren nautischen Lage verlieren.

Aufgrund der regionalen Dichte ist die Konkurrenz zwischen den Häfen der Hamburg-Antwerpen-Range besonders ausgeprägt. Dies wird noch dadurch verstärkt, dass die Häfen mit dem nordwesteuropäischen Hinterland auch die gleiche Zielregion bedienen. Um im wachsenden Wettbewerb weiter bestehen zu können, versuchen sich die Häfen als Spezialhäfen zu profilieren. Wilhelmshaven und Le Havre sind als Spezialhäfen für Öl bekannt, Amsterdam für Kohle, Zeebrügge für den Roll-on-/Roll-off-Verkehr. Beim Containerumschlag ist eine Profilierung allerdings schwierig, da diese selten direkt nach der Entladung vom Schiff geöffnet, sondern einfach weitertransportiert werden. Neben der geografischen Erreichbarkeit sowohl zum Meer als auch zu den industriellen Zentren ist daher die erforderliche Liegezeit, also die Be- und Entladegeschwindigkeit, von großer Bedeutung im Hafenwettbewerb. Mit der prognostizierten Schiffsgrößenentwicklung gewinnt auch die Tiefe der Fahrinne zunehmend an Relevanz. Häfen wie Hamburg oder auch Bremerhaven, die nicht direkt am Meer liegen, sind daher bestrebt, ihr Fahrwasser zu vertiefen, damit auch tideunabhängig die ganz großen Containerschiffe anlegen können.

Der Wettbewerb zwischen den Nordrange-Häfen könnte sich in diesem Bereich durch die anvisierten Ausbaumaßnahmen bei ausbleibenden Umschlagzuwächsen noch verschärfen. Zwar bereiten sich alle Häfen der Welt durch massive Ausbaumaßnahmen auf die enormen Wachstumsprognosen vor, in der Nordrange wird allerdings in überdurchschnittlichem Maße in Neubauprojekte investiert: Während weltweit mit einer Erhöhung der Kapazitätsauslastung von 69,9% auf 80% bis zum Jahr 2007 gerechnet wird, soll sie in Westeuropa von 67,1% auf 63,8% absinken.<sup>11</sup> Die folgende Übersicht verdeutlicht, dass sich bis zum Jahr 2015 die Kapazität der wichtigsten Nordrange-Häfen nahezu verdoppeln wird. Bei diesen Berechnungen wurden die erwarteten Produktivitätsfortschritte bereits berücksichtigt.

---

<sup>9</sup> Vgl.: [www.hafen-hamburg.de/cgi-bin/tabelle.pl](http://www.hafen-hamburg.de/cgi-bin/tabelle.pl), Zugriff vom 25.2.2003.

<sup>10</sup> Vgl.: Nordsee-Zeitung vom 28.12.2002.

<sup>11</sup> Vgl.: Drewry Shipping Consultants (2002).

**Übersicht 4: Kapazitätsentwicklung ausgewählter Nordrange-Häfen bis 2015 in 1.000 TEU p.a.**

<i>Hafen</i>	<i>Stand Ende 2000</i>	<i>Erweiterung bis 2006</i>	<i>Kapazität 2015<sup>12</sup></i>	<i>Veränderung 2000 bis 2015 in %</i>
Hamburg	4.500	2.600	8.500	+89
Bremerhaven	3.000	800	6.000	+100
Rotterdam	7.500	1.800	12.700	+69
Antwerpen	3.550	2.000	8.500	+139
<b>Summe</b>	<b>18.550</b>	<b>7.200</b>	<b>35.700</b>	<b>+93</b>

Quelle: PLANCO Consulting (2000), eigene Berechnungen.

In den vier hier betrachteten Häfen werden die Kapazitäten von 2000 bis 2015 zwischen 69% und 139% erhöht. Überall wird wie in Bremerhaven mit CT IIIa und CT IV in die Erweiterung der Containerterminals investiert. Ein Beispiel für derzeit geplante Investitionsprojekte ist der Bau der Maasvlakte II in Rotterdam. Hierbei handelt es sich um ein im Jahr 2000 von der niederländischen Regierung beschlossenes Ausbauprogramm, bei dem 1.000 Hektar Hafensflächen in zwei Bauabschnitten aufgespült werden sollen. Das Projekt soll den Flächenbedarf Rotterdams bis zum Jahr 2035 abdecken. Wie beim JadeWeserPort soll auch hier ein Teil der Investitionskosten von der Wirtschaft getragen werden. Baubeginn soll zwischen 2007 und 2010 sein.<sup>13</sup> Aber auch andere Nordrange-Häfen setzen auf Erweiterungsinvestitionen: Hier ist exemplarisch der Neubau des Containerhafens Doel bei Antwerpen und die Inbetriebnahme des Containerterminals in Hamburg-Altenwerder zu nennen. Der Bau des JadeWeserPorts wurde bei der in Übersicht 4 dargestellten Kapazitätsentwicklung noch nicht berücksichtigt.

Dass massive Investitionen in hochmoderne Containerhäfen nicht immer ein Garant für voll ausgelastete Kajen sein müssen, wird an dem seit 2001 fertig gestellten Containerterminal „Ceres Paragon“ im Amerikahafen von Amsterdam deutlich. Er gehört zu den produktivsten Anlagen der Welt. Investitionen in Höhe von 200 Mio. Euro ermöglichten den Bau von Umschlaganlagen, die die Be- und Entladezeiten minimieren, da die Containerriesen von beiden Seiten gleichzeitig mit einer Rekordgeschwindigkeit von 300 Containerbewegungen pro Stunde gelöscht werden können. Trotzdem hat innerhalb des ersten Jahres kein einziges Schiff hier angelegt. Dies zeigt, dass selbst hochproduktive Umschlaganlagen Reeder nur dann zu einem Hafenwechsel veranlassen, wenn auch die Vor- und Nachlaufkosten geringer ausfallen. Im Durchschnitt entfallen lediglich 20% der gesamten Transportkosten auf Umschlag- und Seetransport, aber 80% der Kosten auf den Landtransport.

In Übersicht 5 wird auf der Basis des PLANCO-Gutachtens<sup>14</sup> die Entwicklung des Containerumschlags in den Häfen Antwerpen, Bremerhaven, Hamburg und Rotterdam bis zum Jahre 2015 dargestellt.

**Übersicht 5: Prognose des Containerumschlags in den Nordrange Häfen bis 2015 (in Mio. TEU)**

<i>Hafen</i>	<i>2000</i>	<i>Marktanteil 2000 in %</i>	<i>2005</i>	<i>2010</i>	<i>2015</i>	<i>Marktanteil 2015 in %</i>
Antwerpen	3,5	19,0	4,9	5,7	6,6	24,9
Bremerhaven	3,0	16,2	2,9	3,5	4,0	15,1
Hamburg	4,5	24,3	4,7	5,5	6,3	23,8
Rotterdam	7,5	40,5	6,8	8,2	9,6	36,2
<b>Summe</b>	<b>18,5</b>	<b>100,0</b>	<b>19,3</b>	<b>22,9</b>	<b>26,5</b>	<b>100,0</b>

Quelle: PLANCO Consulting (1999), eigene Berechnungen.

<sup>12</sup> Unter Berücksichtigung von Produktivitätsfortschritten.

<sup>13</sup> Vgl.: Nordsee-Zeitung vom 18.4.2002.

<sup>14</sup> Vgl. PLANCO Consulting (1999).

Eine Gegenüberstellung der geplanten Ausbaumaßnahmen an der Nordrange mit der von PLANCO berechneten Prognose zur Entwicklung des Containerumschlags verdeutlicht, dass – auch ohne Inbetriebnahme des JadeWeserPorts – die Kapazitätsentwicklungen in den Nordrange-Häfen deutlich schneller vorangetrieben werden, als das erwartete Wachstum des Container-Umschlagvolumens es erfordern würde. Bis zum Jahr 2015 werden die vier Häfen Antwerpen, Hamburg, Bremerhaven und Rotterdam Kapazitäten in Höhe von 35,7 Mio. TEU bereitstellen (vgl. Übersicht 4), während das Umschlagvolumen bis dahin auf 26,5 Mio. TEU ansteigen soll. PLANCO legt hier allerdings relativ konservative Werte zugrunde. Neuere Prognosen gehen mittlerweile von einem durchschnittlichen Wachstum von 7% aus, was innerhalb von zehn Jahren zu einer Verdopplung des Ladungsaufkommens führt. Sollten sich die optimistischeren Prognosen nicht einstellen, birgt dies die Gefahr der Schaffung von Überkapazitäten, die den Wettbewerb zwischen den Häfen verschärfen und die Macht der Reeder stärken kann.

## **2.2 Konzentrationsstrategien der Reeder**

Bei den Reedern und Seetransportunternehmen hat die Containerisierung zu Konzentrationstendenzen geführt, denn die Globalisierung und die zunehmende internationale Arbeitsteilung erfordern die Schaffung weltumspannender Netzwerke. Von dieser Strategie versprechen sich die Reeder

- Zeitvorteile durch die Möglichkeit höherer Abfahrtsfrequenzen,
- Kostenvorteile durch den Einsatz von weniger Schiffen und günstige Terminalnutzung,
- Skalenvorteile durch eine bessere Auslastung der Schiffe und eine
- Risikominderung durch eine Verteilung des Ausfall- und Investitionsrisikos auf mehrere Partner.

Außerdem können durch die Zusammenschlüsse gemeinsame Wettbewerber ausgeschaltet werden.<sup>15</sup> Ein Beispiel für transnationale Unternehmenszusammenschlüsse ist die Fusion der britischen Reederei P&O mit der niederländischen Nedlloyd, die Übernahme des US-amerikanischen Unternehmens APL durch NOL aus Singapur sowie der Zusammenschluss von Maersk und Sealand. Diese Konzentrationstendenzen beschränken sich nicht allein auf Zusammenschlüsse, es werden auch strategische Allianzen und Kooperationen eingegangen, sogar direkt unter den weltgrößten Reedereien. Hier sind exemplarisch die Grand Alliance (mit Hapag-Lloyd, P&O Nedlloyd, MISC und OOCL), United Alliance (Hanjin, DSR Senator, Cho Yang) und die New World Alliance (HMM, APL und MOL) zu nennen. In Übersicht 6 werden die 10 größten Reedereien aufgelistet. Das Ranking erfolgt nach der Größe ihrer in Betrieb befindlichen Flotte in TEU. Eine Rangordnung nach tatsächlich durchgeführtem Transportvolumen vorzunehmen ist problematisch, da sich die Reedereien diesbezüglich sehr bedeckt halten. Entsprechende Zahlen liegen allerdings für das Jahr 2001 vor. Auch hier ist Maersk Sealand die Nummer 1.

---

<sup>15</sup> Vgl.: Krämer, Iven (2002), S. 50 f.

**Übersicht 6: Top-10 Reedereien weltweit, Aufgelistet nach der TEU-Kapazität ihrer in Betrieb befindlichen Containerschiff flotte, September 2002**

Rang	Mutterunternehmen	In Betrieb befindliche Flotte		Bestellte Schiffe	
		Anzahl der Schiffe	TEU	Anzahl	TEU
1	Maersk Sealand	314	767.500	23	101.000
2	Mediterranean Shipping Company	183	413.800	17	93.400
3	P&O Nedlloyd	165	412.700	11	30.700
4	Evergreen	141	393.000	5	22.200
5	Hanjin	81	304.300	5	28.400
6	Coscon	140	256.000	0	0
7	APL	72	233.500	3	13.500
8	CMA CGM	109	228.700	15	62.200
9	NYK	83	198.500	58	170.500
10	MOL	68	188.500	8	36.000

Quelle: Dynamar B.V. (2002).

Hapag-Lloyd, die größte deutsche Reederei, ist auf Rang 16 mit 38 in Betrieb befindlichen Containerschiffen, die eine Kapazität von 135,900 TEU haben.

Durch die Konzentrationsbemühungen stieg der Marktanteil der 20 größten Reedereien von 37% im Jahre 1988 auf 53% im Jahre 1998.<sup>16</sup> Die führenden Reeder haben sich in der letzten Zeit stärker darum bemüht, eigene Terminals zu betreiben oder eine enge Kooperation mit Terminalbetreibern einzugehen. Die direkte Verfügbarkeit von Umschlagkapazitäten ermöglicht es vor allem die großen Schiffe schneller und somit auch kostengünstiger abzufertigen.<sup>17</sup> Ein Beispiel für die Zusammenarbeit von Reedern und Umschlagbetrieben ist das in Bremerhaven agierende North Sea Terminal Bremerhaven (NTB), das sich aus Eurogate und Maersk/Sealand zusammensetzt. Diese Kooperation hat stark zur positiven Entwicklung des Bremerhavener Containerumschlags beigetragen (vgl. Abschnitt 3.4).

### 2.3 Neue Kooperationen zwischen Häfen und Terminalbetreibern

Sinkende Frachtraten und effizientere Logistikkonzepte haben zu einem Wachstum im gesamten Transportsektor geführt und damit auch zu einer erhöhten Nachfrage nach Hafendienstleistungen. Häfen sehen sich aufgrund der Konzentrationsbemühungen allerdings mit einer stärkeren Verhandlungsposition der Reeder konfrontiert und auch die Umschlagunternehmen stehen dem ständigen Risiko gegenüber, wichtige Kunden zu verlieren. Hierfür sind weniger Defizite in der Hafeninfrastruktur verantwortlich, sondern vielmehr die Tendenzen der Reeder, ihre Routen und Dienstleistungsnetzwerke zu verändern oder neue Allianzen einzugehen. Terminalbetreiber sind deshalb gezwungen, ebenfalls ihre Strategie zu verändern und gehen (horizontale oder vertikale) Kooperationen ein.

Über vertikale Kooperationen haben Terminalbetreiber ihre Angebotspalette erweitert und sich zu Logistikanbietern weiterentwickelt. Es werden nicht nur reine Umschlagleistungen angeboten, sondern darüber hinaus auch Lagerung, Distribution und Logistik. Als Beispiele sind die HHLA und Eurogate zu nennen, die ihre eigenen Hinterlandverbindungen vermarkten oder Stauereibetriebe, die ihre Feederdienste zur Verfügung stellen. Außerdem werden von Betreibern Terminals im Inland in das logistische Netzwerk eingebunden.

<sup>16</sup> Vgl.: Detken, Helmut H. (2000).

<sup>17</sup> Vgl.: Lemper, Burkhard und Stuchtey, Rolf (2002).

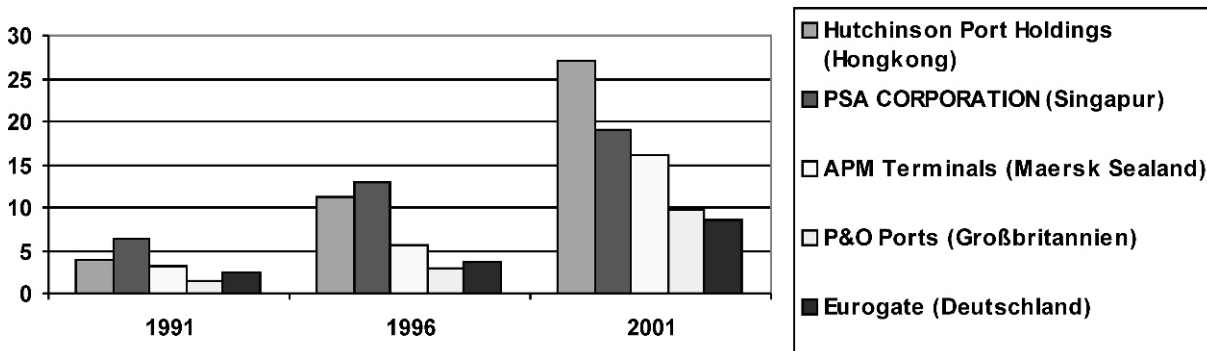
Horizontale Kooperationen sollen dazu beitragen Skalenerträge zu realisieren. Der steigende Anteil fixer Kosten an den Gesamtkosten des Umschlags durch die Investitionen in immer modernere Umschlaganlagen ist einer der wichtigsten Gründe für die Zusammenarbeit der Umschlagbetriebe. Kooperationen ermöglichen es den Unternehmen darüber hinaus, auch einen besseren Service anzubieten. Besonders in Europa fassen zunehmend auch asiatische Investoren Fuß. 18 Aufgrund ihrer gigantischen Umschlagraten auf den heimischen Terminals können diese Betreiber Summen in den Aufbau weltweiter Terminalnetzwerke investieren, die für europäische Betreiber nicht aufzubringen sind. Exemplarisch ist hier Hutchinson Whampoa, Hongkong, zu nennen. Das Unternehmen hat einen strategischen 35%-Anteil an Rotterdams ECT-Terminal. Auch PSA – Port Authority of Singapore – hat in Antwerpen eine strategische Investition getätigt, ohne Rücksicht auf das return of investment. 19

Durch die Zusammenschlüsse zwischen den Terminalbetreibern sind riesige Unternehmen mit global ausgelegten Terminalnetzwerken entstanden. Durch diese Strategie sind die Umschlagunternehmen unabhängiger von den einzelnen Häfen. Sie müssen die Reeder nicht mehr davon überzeugen einen bestimmten Hafen anzulaufen, sondern können jederzeit ihre Umschlagkapazitäten in einen anderen Hafen verlagern. 20 Auch diese Entwicklung trägt dazu bei, dass Häfen zunehmend austauschbar werden und in einen stärkeren Konkurrenzdruck untereinander geraten.

Die größten vier Unternehmen halten inzwischen einen Marktanteil von etwa 53%. Da der Konsolidierungsprozess noch nicht abgeschlossen ist, kann davon ausgegangen werden, dass sich dieser Anteil noch erhöhen wird, zumal die Betreiber weiterhin hohe Investitionen in neue Terminals beabsichtigen.

Die folgende Übersicht zeigt die fünf größten Betreiber weltweit.

**Übersicht 7: Die fünf größten Terminalbetreiber weltweit: Umschlagentwicklung 1991 bis 2001 in Mio. TEU<sup>21</sup>**



Quelle: Drewry Shipping Consultants (2002).

Unter den selbstständigen Betreibern von Containerterminals erreicht Eurogate Rang 3, da APM Ports Maersk Sealand zugeordnet und P&O ebenfalls an eine Reederei gebunden ist. Der Abstand von Eurogate zu den beiden größten Umschlagunternehmen ist allerdings erheblich. Der führende unabhängige europäische Betreiber bewirtschaftet Containerterminals in Hamburg und Bremerhaven. Er ist 1999 durch die Zusammenlegung sämtlicher Beteiligungen der Hamburger Eurokai-Gruppe mit der Containersparte der umstrukturierten BLG Logistics Group entstanden.

<sup>18</sup> Vgl.: Noteboom, Theo (2002).

<sup>19</sup> Vgl.: ZDS (2003).

<sup>20</sup> Vgl.: Nix, Herbert (2000), S. 17 f.

<sup>21</sup> Die Zahlen für Eurogate und APM Terminals setzen sich für die Jahre 1991 und 1996 aus den Umschlagmengen der jeweiligen Vorgängerunternehmen – im Falle von Eurogate sind das Eurokai und BLG, bei APM Terminals von Maersk und Sealand – zusammen, weil sie erst nach 1996 entstanden sind.

Durch die Fusion von BLG und Eurokai sollen den Kunden Dienstleistungen in beiden Containerhäfen aus einer Hand angeboten werden. Hierdurch können Synergieeffekte und die Anwendung des Best-Practice-Prinzips sichergestellt sowie Rationalisierungspotenziale erschlossen werden.<sup>22</sup> Das Unternehmen betreibt inzwischen ein gesamteuropäisches Containerterminal- und Transportnetzwerk und bietet komplette Logistik-Dienstleistungen von Haus-zu-Haus an. Hierzu gehören u.a. der Hafenumschlag selber, Seetransporte mit Feederschiffen und eine eigenständige Organisation des Hinterlandverkehrs. Die Fusion ermöglichte auch eine Abkehr vom standortzentrierten Denken, hin zu einer strategischen Ausrichtung auf Transportnetzwerke. In die Terminalallianz sind auch die Umschlaganlagen in Gioia Tauro (Süditalien), La Spezia (italienische Westküste) und Lissabon einbezogen. Außerdem sind die Containerterminals in Klaipeda (Litauen), Setpetiba (70 km südlich von Rio) durch Managementverträge mit Eurogate verbunden. In Bremerhaven nutzt Eurogate (einschließlich NTB) 10 Liegeplätze, in Hamburg 7.

Einerseits scheinen die Zusammenschlüsse und die Gründung globaler Terminalnetzwerke die angemessene Reaktion auf die Konzentrationstendenzen bei den großen Reedereien zu sein. Zum einen, um ein entsprechendes Gegengewicht zu den mächtigen Kunden zu gewinnen, zum anderen um Skalenerträge zu realisieren und die Terminalfunktionen zu optimieren. Der Prozess ist allerdings bereits so weit fortgeschritten, dass die EU-Kommission Untersuchungen durchführt, ob die Präsenz von Hutchinson Port Holdings (HPH), die Anteile an drei wichtigen europäischen Seehäfen hat, (Rotterdam, Felixstowe und Thamesport) nicht bereits wettbewerbsbeschränkend wirkt.<sup>23</sup>

#### 2.4 Wie geht es weiter im Containerumschlag?

Fachleute gehen davon aus, dass die Bedeutung der Container im Seetransport auch in Zukunft wachsen wird. Begründet wird dies mit

- der weiteren Intensivierung der internationalen Arbeitsteilung (bzw. die Produktionsstättenverlagerung nach Übersee),
- der „quasi insularen“ Lage der Länder in Südostasien,
- der weiteren Containerisierung ehemals konventioneller Stückgüter wie Holz, Papier und Autos<sup>24</sup> sowie
- der Zunahme des e-commerce.<sup>25</sup>

Während die weitere Möglichkeit der Containerisierung ehemals konventioneller Stückgüter langsam an seine Grenzen stößt, sind die Globalisierung, Just-in-Time-Produktion und internationale Arbeitsteilung untrennbar an ein Wachstum des Containerverkehrs gebunden. Die meisten Prognosen gehen davon aus, dass der weltweite Containerumschlag zwischen 7 und 8% jährlich wachsen wird. Hochgerechnet ergibt das eine Verdopplung des Ladungsaufkommens innerhalb von 10 Jahren. Bis 2010 sagen die optimistischen Prognosen einen weltweiten Umschlag von mehr als 400 Mio. TEU voraus. Eine aktuelle Marktstudie von Drewry Shipping Consultants<sup>26</sup> korrigiert diese Prognosen leicht nach unten und prognostiziert ein jährliches Wachstum von 6,6% bis zum Jahr 2007.<sup>27</sup>

Durch die Liberalisierung und Deregulierung der europäischen Verkehrsmärkte, die EU-Erweiterung, die wachsende Macht großer Reedereien und die oben bereits erwähnte zunehmende Austauschbarkeit der Häfen sowie die überall anvisierten Ausbaumaßnahmen wird sich die

<sup>22</sup> Vgl.: Detken, Helmut H. (2000).

<sup>23</sup> Vgl.: Notteboom, Theo (2002).

<sup>24</sup> Wobei das größte Potenzial bereits ausgeschöpft ist.

<sup>25</sup> Vgl.: Krämer, Iven (2002).

<sup>26</sup> Vgl.: Drewry Shipping Consultants (2002).

<sup>27</sup> Vgl.: Nordsee-Zeitung vom 9.11.2002.

Konkurrenz zwischen den Containerumschlagplätzen in Zukunft noch verschärfen. Im Zuge dessen sind die Hafenregionen zu hohen Investitionen und die Umschlagunternehmen zu Rationalisierungsmaßnahmen gezwungen, die die Gefahr einer Entkopplung von Umschlag- und Beschäftigtenentwicklung mit sich bringen können.

Bremerhaven als Stadt mit massiven sozialen und strukturellen Problemen ist von diesen Veränderungen in hohem Maße betroffen, da sie zum einen unter dem Mangel an industriellen Arbeitsplätzen leidet und zum anderen über einen der führenden Containerhäfen Europas verfügt. Der Ausbau der Containerterminals verursacht enorme Kosten, durch die zwar bestehende Arbeitsplätze gesichert werden, die Anzahl von neu geschaffenen Arbeitsplätzen allerdings sehr begrenzt sein wird. Dies ist angesichts der bedenklichen Beschäftigungssituation in der Seestadt unbefriedigend. Ein Verzicht auf weitere Investitionen in die Hafenwirtschaft und insbesondere in den Containerbereich steht nicht zur Debatte, da ansonsten die Wettbewerbsfähigkeit der Containerterminals – und somit auch bestehende Arbeitsplätze – leichtfertig gefährdet werden könnten: Eine Dilemma-Situation.

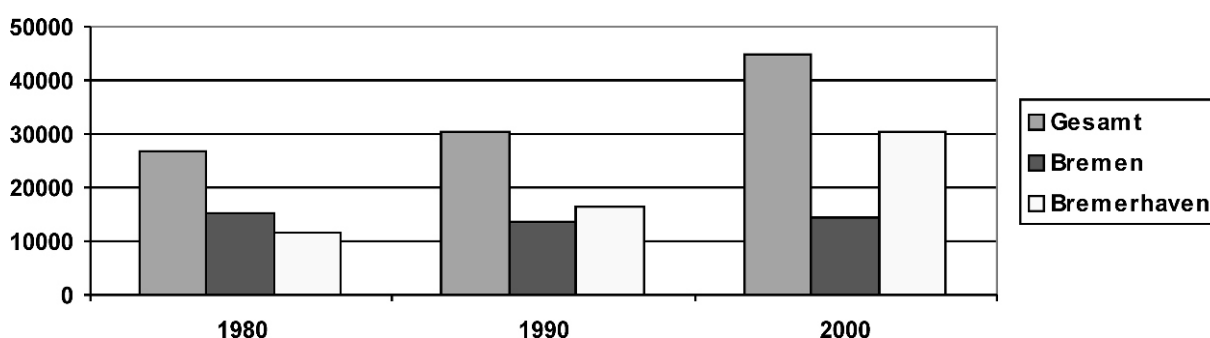
Angesichts der aktuellen Entwicklungen – zunehmende Konkurrenz zwischen den Häfen der Nordrange einerseits und Arbeitslosigkeit und Deindustrialisierungstendenz andererseits – stellt sich die Frage, wie sich Bremerhaven zukünftig im Hafenwettbewerb positionieren wird und welche regionalökonomischen Effekte hierdurch zu erwarten sind.

### 3 Die bremischen Häfen und ihre strukturpolitische Relevanz

Den Häfen in Bremen und Bremerhaven sind mit gut 81.000 Beschäftigten ca. ein Viertel aller Arbeitsplätze im Land Bremen zuzuordnen. Knapp 59.000 sind davon hafenabhängig Beschäftigte, der Rest ist in der hafenbezogenen Industrie tätig.<sup>28</sup> Durch den oben bereits beschriebenen Prozess der Containerisierung, der in Bremen Mitte der 60er Jahre einsetzte, fand eine Verlagerung der Umschlagarbeiten von Bremen nach Bremerhaven statt.

In Übersicht 8 wird die Umschlagentwicklung in Bremen und Bremerhaven dargestellt. Sie verdeutlicht, wie sich Bremerhaven zwischen 1980 und 2000 in quantitativer Hinsicht im reinen Warenumschlag von Bremen abgesetzt hat.

**Übersicht 8: Umschlagentwicklung in Bremen und Bremerhaven in den Jahren 1980, 1990 und 2000, in Mio. t**



Quelle: Senator für Wirtschaft und Häfen (2003e).

Von dem Umschlagwachstum, der in den bremischen Häfen zu verzeichnen war, hat allein Bremerhaven profitiert. Nachdem der Bremerhavener Anteil an dem Gesamtumschlag der bremischen Häfen 1980 noch 43,5% betrug, lag er im Jahr 2000 bei 67,7% und erreichte 2001 70,4%. Inzwischen besteht eine klare Aufgabenteilung zwischen den beiden Schwesterstädten: Während in Bremerhaven der Stückgutumschlag schwerpunktmäßig im Bereich Container, Auto und Frucht erfolgt, sind in Bremen vor allem der Massengutumschlag (Erz, Kohle, Mineralöl, Getreide usw.) sowie vor- und nachgelagerte Tätigkeiten angesiedelt (Distribution und höherwertige unternehmensnahe Dienstleistungen). Als Spezialhafen für konventionelles Stückgut werden hier auch Maschinen, Stahl, Rohre, Holz und Holzprodukte umgeschlagen.

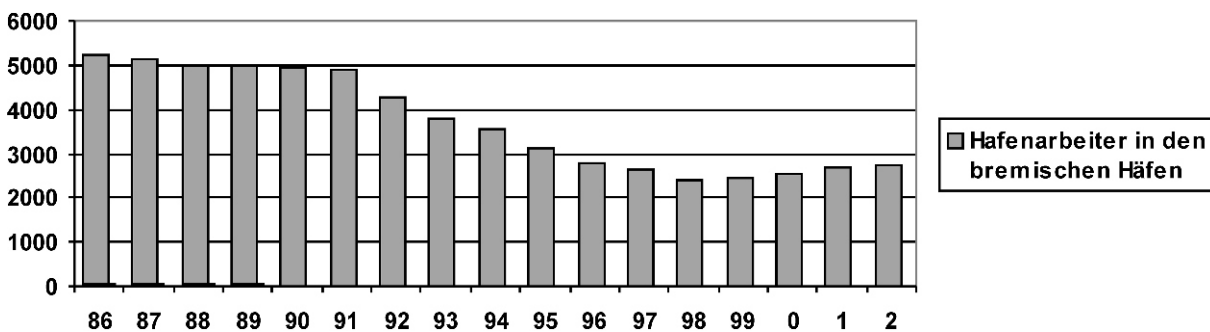
Der Umschlag im Bereich „konventionelles Stückgut“ ist in Bremen allerdings kontinuierlich gesunken. Hierfür ist das Wegbrechen wichtiger Wirtschaftszweige verantwortlich: Exemplarisch sind hier der schon lange zurückliegende Konkurs des Automobilkonzerns Borgward und die Einbrüche in der Tabakverarbeitung zu nennen. Später litt die Stadt erheblich unter der Krise in der Stahl- und Werftindustrie. Durch diese Strukturkrisen und die fehlende Lagerkapazität für Container verlor der Hafen in Bremen zunehmend seine Funktionen. Sowohl die mittelständische Hafenwirtschaft, als auch das entsprechende Geschäftsfeld bei der BLG war von diesen Entwicklungen betroffen, die verdeutlichen, dass nicht in erster Linie das regionale Wachstum von den Häfen abhängig ist, sondern vielmehr umgekehrt der Hafen von einer prosperierenden regionalen Wirtschaft profitiert.

<sup>28</sup> Vgl.: Dworschak, Manfred (2002).

Aufgrund der Arbeitsteilung zwischen den Schwester-Städten schlagen die regionalen Effekte, die vom Hafen ausgehen, in Bremen-Stadt dennoch weiterhin viel stärker zu Buche als in Bremerhaven, da der Massengutumschlag einen sehr hohen Anteil an der Loco-Quote<sup>29</sup> der bremischen Häfen besitzt. An den Freihäfen rechts der Weser sind z.T. Industrien angesiedelt, die die umgeschlagenen Güter verbrauchen, wie z.B. die Stahlerzeugung und die Nahrungs- und Genussmittelindustrie.<sup>30</sup> Das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik hat in einem Gutachten von 1999 für Bremen eine Loco-Quote von 17,2%, für Bremerhaven von 8,9% ermittelt.<sup>31</sup>

Der in Abschnitt 2 bereits beschriebene Strukturwandel in den Häfen machte auch vor Bremen und Bremerhaven nicht halt. Ein Blick auf die Arbeitsplatzentwicklung in den bremischen Häfen verdeutlicht, dass trotz des Mengenwachstums im Umschlag (vgl. Übersicht 8) die Anzahl der Hafentarbeiter zunächst abgenommen hat. Seit 1999 ist eine Trendwende eingetreten und ein leichter Anstieg der Hafentarbeitsplätze zu verbuchen, der in erster Linie auf die NTB-Gründung zurückzuführen ist (vgl. Abschnitt 3.3).

**Übersicht 9: Entwicklung der Hafentarbeiter in den bremischen Häfen, 1986 bis 2002**



Quelle: ZDS (2002) zum Jahresende, Heseler, Heiner und Brodda, Joachim (o.J.), S. 18, Gesamthafenbetrieb (2003).

Indirekte Beschäftigungseffekte, die sich bei hafennahen Betrieben aufgrund der positiven Umschlagentwicklung eingestellt haben, wurden in der Statistik nicht erfasst. Da es sich häufig um Dienstleistungsunternehmen handelt, die nicht nur für den maritimen Bereich arbeiten, sind diese auch nur schwer zu ermitteln. Welche Beschäftigungswirkungen sich tatsächlich aufgrund des Strukturwandels in den Häfen ergeben haben, welche Berufe profitiert und welche besonders gelitten haben, ist demnach statistisch kaum zu erfassen. Eine Befragung von Unternehmen in der Hafenwirtschaft hat ergeben, dass zwischen 1998 und 2000 die Zahl der Beschäftigten um 9% zugenommen hat. Dennoch ist die Hafenabhängigkeit der bremischen Wirtschaft als Folge von Produktionsfortschritten im Umschlag und in anderen Bereichen der Hafenwirtschaft tendenziell rückläufig zur Gesamtbeschäftigung.<sup>32</sup>

Der Gesamtumschlag der Hafengruppe Bremen/Bremerhaven betrug im Jahr 2002 46,558 Mio. Tonnen und stieg gegenüber dem Vorjahr um 0,9%. Der Stückgutumschlag, zu dem der Containerumschlag und der konventionelle Stückgutumschlag gehören, wuchs um 2,4% auf 36,576 Mio. Tonnen. Eine negative Entwicklung wurde im Bereich des Massengutumschlags konstatiert: Das Volumen sank von 10,428 auf 9,982 Mio. Tonnen, also um 4,3% gegenüber dem Vorjahr.

<sup>29</sup> Die Loco-Quote stellt den Teil der umgeschlagenen Güter dar, die in der Region weiterverarbeitet werden. Sie ist eine Kennzahl für die wirtschaftliche Verflechtung des Hafenumschlags mit der Region.

<sup>30</sup> Vgl.: ISL (1999).

<sup>31</sup> Die Angaben zur Loco-Quote unterscheiden sich allerdings in entsprechenden Veröffentlichungen erheblich, da es keine klar abgegrenzte Definition gibt und die bei den Berechnungen zugrunde gelegten Zahlen entsprechend voneinander abweichen. So gibt es Veröffentlichungen, die für Bremerhaven eine Loco-Quote von 0,5% angeben.

<sup>32</sup> Vgl.: Bremische Bürgerschaft (2003).

Im Containerumschlag verbesserten sich die bremischen Häfen im selben Jahr um 2,9% (2.998.598 TEU wurden abgewickelt). Der positive Trend im konventionellen Stückgutumschlag, mit dem sich das Land Bremen gegenüber konkurrierenden Großhäfen absetzt, weil diese Einbußen zu verzeichnen hatten, wurde durch einen Anstieg im Gesamtumschlag bei Automobilen, beim Empfang von Früchten und bei Waldprodukten ausgelöst.<sup>33</sup>

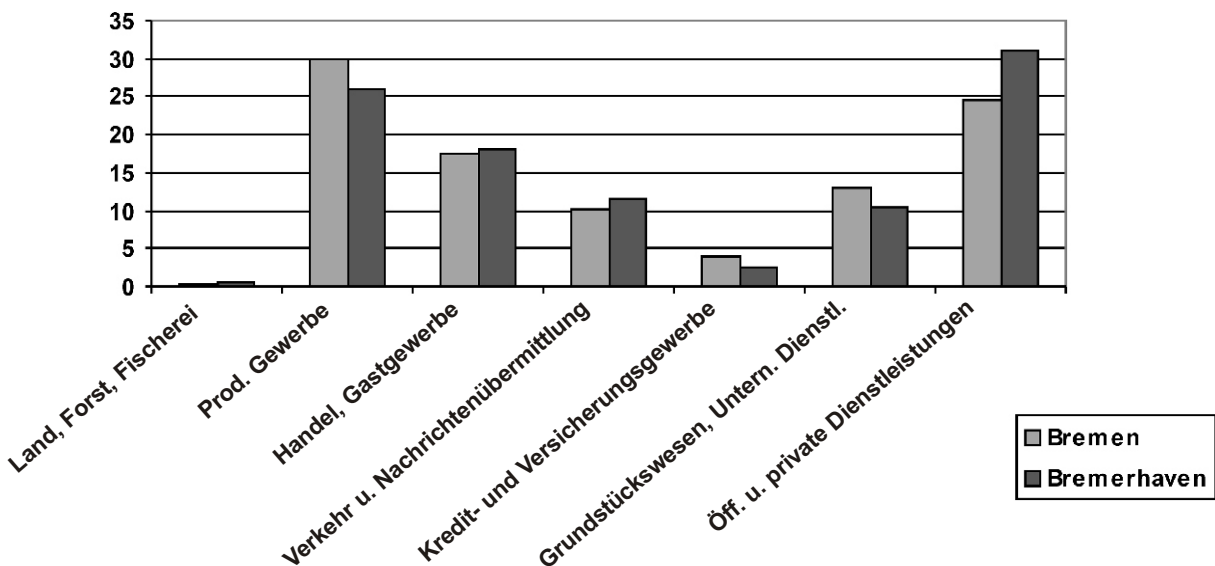
Im Jahr 2002 entfielen knapp 2/3 des gesamten Ladungsaufkommens auf den Containerverkehr, der zu 99% in Bremerhaven abgewickelt wird. Weltweit erreicht Bremerhaven unter den größten Containerhäfen 2002 Rang 13 (vgl. Übersicht 1) und verbesserte sich gegenüber dem Vorjahr um zwei Plätze. Nach einer Studie des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) und des BAW Instituts für Wirtschaftsforschung aus dem Jahre 2002 waren im Jahr 2000 insgesamt 35.400 Beschäftigte im Land Bremen vom Containerumschlag abhängig.

Der Containerumschlag war und ist der Wachstumsmotor für die bremischen Häfen insgesamt und für Bremerhaven im Besonderen. Um die spezifische Betroffenheit der Seestadt herauszustellen, wird zunächst auf den bislang sehr schmerzhaft verlaufenden Strukturwandel und die kritische Arbeitsmarktsituation eingegangen. Anschließend wird ein Blick auf die Entwicklung des Containerumschlags und seine Bedeutung für die wirtschaftsstrukturelle Entwicklung insgesamt und den Arbeitsmarkt im Besonderen geworfen.

### 3.1 Strukturwandel und Arbeitsplatzentwicklung in Bremerhaven

Die 60 km nördlich von Bremen gelegene Stadt mit fast 120.000 Einwohnern ist aufgrund ihrer Lage am Wasser stark maritim geprägt: Traditionell sind hier unterschiedliche Bereiche der maritimen Wirtschaft angesiedelt. Neben dem Hafen und allen angegliederten Tätigkeitsbereichen, auf die weiter unten noch ausführlicher eingegangen wird, hatten in der Seestadt auch viele Werften ihren Standort. Übersicht 10 liefert einen Vergleich der Wirtschaftsstruktur in Bremerhaven und Bremen.

Übersicht 10: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Arbeitnehmer nach Wirtschaftsabschnitten in Bremen und Bremerhaven am 30.3.2002, in %



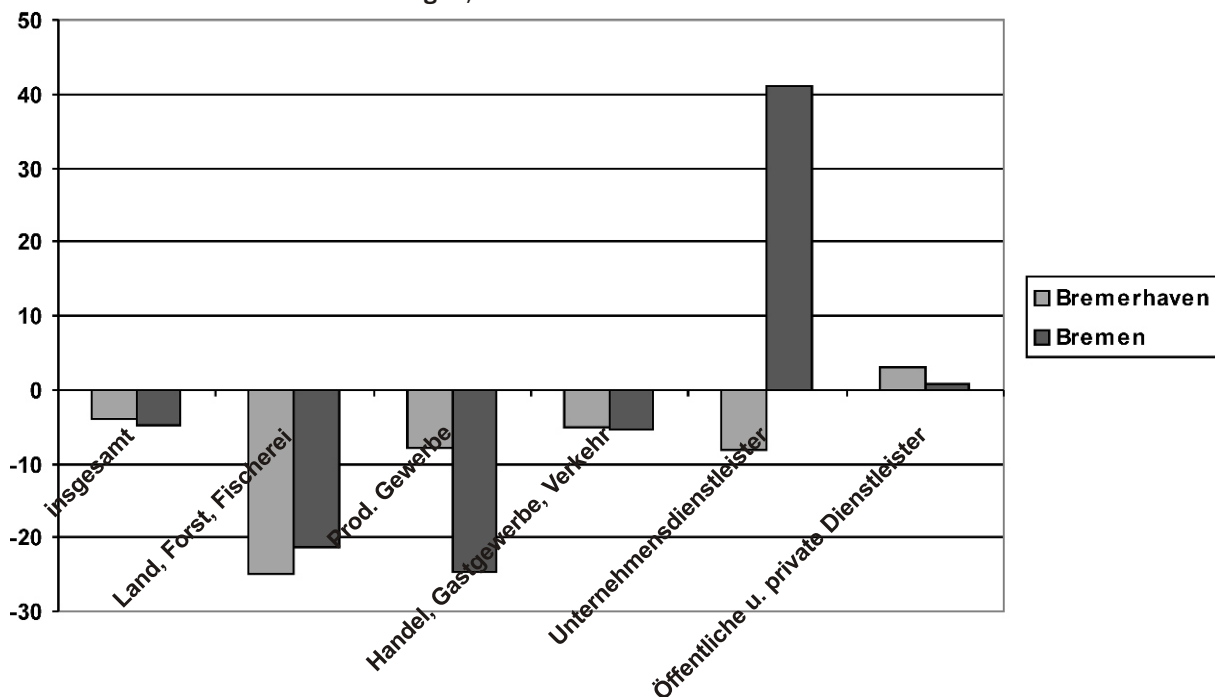
Quelle: Statistisches Landesamt Bremen (2003).

<sup>33</sup> Vgl.: Senator für Wirtschaft und Häfen (2003a).

Die Bereiche „Handel und Gastgewerbe“, „Verkehr und Nachrichtenübermittlung“ sowie die „öffentlichen und privaten Dienstleistungen“ sind in Bremerhaven stärker vertreten als in Bremen. Im Jahr 2000 waren 73,1% der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Dienstleistungsbranchen im weiteren Sinne tätig. Dies bezieht die Bereiche Handel, Gastgewerbe, Verkehr, Kredit- und Versicherungsgewerbe sowie verschiedene öffentliche Dienstleistungen ein. Der Dienstleistungssektor ist in Bremerhaven deutlich stärker vertreten als das Produzierende Gewerbe. Die überdurchschnittliche Präsenz des Dienstleistungssektors (in Vergleichsstädten beträgt der Anteil 58,6%) verdankt die Seestadt in erster Linie ihrem Hafen.<sup>34</sup> Aber auch die Beschäftigten des Verarbeitenden Gewerbes sind in hohem Maße abhängig von maritimen Wirtschaftsbereichen. Knapp 42% der Beschäftigten des Verarbeitenden Gewerbes sind in der Fischverarbeitung tätig und auch nach den massiven Beschäftigungseinbrüchen bei den Werften immerhin noch 14,4% im Schiffbau.

Der tief greifende Prozess der Deindustrialisierung wurde v.a. durch die Schiffbaukrise ausgelöst. Während in anderen Städten gleichzeitig ein Beschäftigungszuwachs im Dienstleistungsbereich zu verzeichnen war, konnte die Seestadt von einer solchen Entwicklung nicht profitieren (vgl. Übersicht 11).

**Übersicht 11: Veränderungen der Erwerbstätigen 2000 gegenüber 1991 in Bremerhaven und Bremen, nach Wirtschaftszweigen, in %**



Quelle: Statistisches Landesamt Bremen (2003).

Im Produzierenden Gewerbe und im Bereich „Handel, Gastgewerbe und Verkehr“ wurden in Bremerhaven weniger Arbeitsplätze abgebaut als in Bremen. Auffällig ist die Diskrepanz bei den Unternehmensdienstleistern. Hier konnte Bremen deutliche Zuwächse verbuchen, während in Bremerhaven sogar ein Rückgang der Erwerbstätigen um 8,3 % erfolgte. Das Wirtschaftswachstum fiel in Bremerhaven mit 14,5% deutlich niedriger aus als in Bremen (22,3%).

Massenarbeitslosigkeit und Bevölkerungsverluste waren so die logische Folge der Deindustrialisierung in Bremerhaven. Zwischen 1992 und 2001 ging die Bevölkerungszahl in der Kernstadt um 9,2% zurück, die Beschäftigtenzahl sank im selben Betrachtungszeitraum um 16,5%. Obwohl ein Trend zur Suburbanisierung in nahezu allen deutschen Großstädten zu beobachten ist,

<sup>34</sup> Arbeitnehmerkammer Bremen (2002).

fiel er in der Seestadt doch überdurchschnittlich aus. Andere „Spitzenreiter“ im Bevölkerungsschwund, wie Wilhelmshaven und Wolfsburg, verzeichneten eine Quote von 7,5% bzw. 5,5%; in Bremen lag sie bei 2,5%.

Der Beschäftigungsrückgang von 16,5% ist in dieser Höhe in keiner bundesdeutschen Vergleichsstadt zu konstatieren.<sup>35</sup> Zwischen 1990 und 2001 erhöhte sich die Anzahl der Arbeitslosen von 8.286 auf 9.376. Die Arbeitslosenquote lag im November 2002 bei 18,7%. Die einzige westdeutsche Mittelstadt, die einen ähnlich starken Anstieg der Arbeitslosenquote zu verzeichnen hatte, war Wilhelmshaven. Hier lag sie dennoch „nur“ bei 14,4% im November letzten Jahres.<sup>36</sup> Besonders betroffen waren in Bremerhaven die Industriearbeitsplätze, die von 1995 bis 2001 um 9% zurückgingen.

Wie oben bereits erwähnt, ist für diese Entwicklung vor allem die Werftenkrise verantwortlich zu machen. Die Beschäftigung im Schiffbau ging zwischen 1991 und 2001 um 60% zurück. Gegenüber 1991, als in dieser Branche noch etwa 4.500 Beschäftigte gezählt wurden, betrug die Zahl der Arbeitsplätze 2001 nur noch 1.700. Übersicht 12 illustriert die Arbeitsplatzentwicklung in der Bremerhavener Schiffbauindustrie nach 1991.

#### Übersicht 12: Beschäftigtenentwicklung in Bremerhavener Werften

Werften	Beschäftigte									
	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	2000	2001
SSW	2.455	2.369	2.305	2.126	1.864	1.717	914	678	670	687
Lloyd Werft	1.076	1.084	1.079	1.087	691	426	462	629	505	528
MWB	854	880	788	750	570	453	319	265	290	260
TSU								142	148	129
B'havener Dock								45	50	56
Rickmers Lloyd Dock	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43
<b>Gesamt</b>	<b>4.428</b>	<b>4.376</b>	<b>4.215</b>	<b>4.006</b>	<b>3.168</b>	<b>2.639</b>	<b>1.740</b>	<b>1.802</b>	<b>1.706</b>	<b>1.705</b>

Quelle: Dietrich, Reinhard (2001).

Im Folgenden wird dargestellt, wie stark die Wirtschaftsstruktur Bremerhavens – trotz des oben dargestellten Beschäftigungsabbaus in der Schiffbauindustrie – von maritimen Branchen abhängig ist und welche herausragende Bedeutung diese Branchen weiterhin für die Seestadt haben.

### 3.2 Maritime Wirtschaftszweige in Bremerhaven

In Bremerhaven sind rund 15.300 Beschäftigte in maritimen Wirtschaftszweigen tätig: Das entspricht etwa jedem vierten Arbeitsplatz in der Seestadt.<sup>37</sup> Zu den maritimen Wirtschaftszweigen zählt die Fischwirtschaft, der Bereich Hafen und Logistik, der Schiffbau sowie der Bereich maritime Wissenschaft. In der Fischwirtschaft in Bremerhaven arbeiten 3.100 Beschäftigte. Das entspricht 35% aller bundesweit tätigen Arbeitnehmer in diesem Sektor. Ein Großteil dieser Beschäftigten arbeitet im Fischereihafen, der sich inzwischen zu Europas Verarbeitungszentrum für Tiefkühlfish entwickelt hat. Hier sind Unternehmen wie Deutsche See, Frosta Tiefkühlkost, Frozen Fish International oder Nordsee angesiedelt. Um diese Firmen herum haben sich Dienstleister, Tiefkühlhäuser, gekühlte Umschlagszentren, Speditionen und Logistikunternehmen

<sup>35</sup> Vgl.: Arbeitnehmerkammer Bremen (2002).

<sup>36</sup> Vgl.: Hickel, Rudolf, Dietrich, Reinhard und Lang, Wiebke (2003).

<sup>37</sup> Vgl.: Haller, Frank und Landsberg, Helma (2002).

angesiedelt, sodass sich eine Art „Lebensmittelcluster“ herausgebildet hat. Unterstützt wird dies noch durch das Institut für Fischereiökologie.

Ebenso wie das Bremerhavener Institut für Lebensmitteltechnologie und Bioverfahrenstechnik, stellen diese Forschungseinrichtungen eine Schnittstelle zur maritimen Wissenschaft dar, die schwerpunktmäßig in den Bereichen Meeres-, Klima- und Fischereiforschung angesiedelt sind. Hier ist an erster Stelle das Alfred-Wegener-Institut zu nennen. Aber auch an der Hochschule werden Studiengänge angeboten, die eng mit der maritimen Forschung verzahnt sind. Neben dem Bereich Transport und Logistik, der eher auf die Hafenwirtschaft zugeschnitten ist, sind in diesem Zusammenhang auch die Lebensmittelwirtschaft zu nennen.<sup>38</sup>

Trotz des massiven Arbeitsplatzabbaus in der Schiffbauindustrie, der bereits in Übersicht 12 dokumentiert wurde, sind die Werften weiterhin ein wichtiges Rückgrat für die gesamte wirtschaftliche Entwicklung der Region in und um Bremerhaven. Ungeachtet des sich in allen Regionen vollziehenden Strukturwandels und der damit zusammenhängenden wachsenden Bedeutung des Dienstleistungssektors ist es hier besonders wichtig vor allem Industriearbeitsplätze zu schaffen und Industrieunternehmen in der Stadt zu halten. Zum einen, um Ersatzarbeitsplätze für ehemalige Werftbeschäftigte bereitzustellen, zum zweiten, um die gegenseitige Befruchtung „Dienstleistungssektor“ und „Sekundärer Sektor“ weiterhin zu gewährleisten und drittens, da der in Bremerhaven ansässige Dienstleistungssektor bisher nicht – wie in vielen anderen Regionen – zu der Entstehung von neuen Arbeitsplätzen beigetragen hat (vgl. Übersicht 11). Die Präsenz von leistungsfähigen Dienstleistungsunternehmen alleine reicht außerdem nicht aus, um neue Industrieunternehmen anzuziehen, da die überregionale Ausstrahlung der Stadt zu schlecht ist. Ein weiterer wichtiger Grund ist die Aufrechterhaltung des Qualifikationsniveaus. Hoch qualifizierte Industriebeschäftigte werden, sobald sie keine alternative Beschäftigung finden, die Stadt verlassen und mit ihnen auch ihre Qualifikation und Erfahrung, die so nicht mehr in der Region weiter genutzt werden kann. Verloren gegangene Industriearbeitsplätze sind in der Regel in strukturschwachen Regionen nicht zu ersetzen. Von besonderer Relevanz sind grade im Schiffbau auch die Arbeitsplätze, die in der Zulieferindustrie geschaffen werden. 60 bis 80% eines Schiffes werden durch Zulieferleistungen erbracht. Der Vorleistungsmultiplikator für Bremerhaven beträgt in diesem Wirtschaftszweig 1,4. Somit sind etwa 2.500 Arbeitsplätze von Werften und angegliederten Industrien abhängig.<sup>39</sup> Dies erklärt auch die große regionale Bedeutung, die das Insolvenzverfahren bei SSW für Bremerhaven hatte (vgl. hierzu Kurzgutachten vom Institut für Arbeit und Wirtschaft).

Nach dem Beschäftigungseinbruch bei den Werften ist der Hafen mit wenigen – bedeutend kleineren direkt oder indirekt abhängigen – Industriezweigen das Zentrum der Bremerhavener Wirtschaftsstruktur. Die drei wichtigsten Wachstumsfelder im Bremerhavener Umschlag sind der Containerverkehr, der Fruchturnschlag und der Autoumschlag. Außerdem besitzt Bremerhaven mit dem Columbusbahnhof ein wichtiges Kreuzfahrterminal, das im Jahre 2002 50 Abfahrten mit etwa 50.000 Gästen zu verbuchen hatte.<sup>40</sup> Nach einer Studie des Niedersächsischen Instituts für Wirtschaftsforschung (NIW) und des BAW Institut für Wirtschaftsforschung<sup>41</sup> sind 7.900 Beschäftigte in der Hafenwirtschaft tätig. Anhand der folgenden Übersicht wird deutlich, wie sich diese Beschäftigten zusammensetzen und wie viele Arbeitsplätze durch indirekte Beschäftigungseffekte entstanden sind.

---

<sup>38</sup> Vgl.: Haller, Frank und Landsberg, Helma (2002).

<sup>39</sup> Vgl.: Haller, Frank und Landsberg, Helma (2002).

<sup>40</sup> Vgl.: Haller, Frank und Landsberg, Helma (2002).

<sup>41</sup> Vgl.: NIW / BAW (2001).

**Übersicht 13: Hafenschäftigte in Bremerhaven**

<b>Hafenbereich</b>	<b>Anzahl der Beschäftigten</b>	
Containerumschlag	Containerterminal	1.700
	Weitere Verkehrswirtschaft	1.350
Autoumschlag	In hafenbezogenen Bereichen (Großhandel, Handelsvermittlung, Zollbeamte, Lotsen, öff. Verwaltung)	1.550
	Umschlag und Stauerei	900
	Beschäftigte in Technikzentren, Speditionen, Behörden und anderen Dienstleistungsbereichen	2.400
<b>Summe</b>		<b>7.900</b>

Quelle: Haller, Frank und Landsberg, Helma (2002).

Zu diesen 7.900 Beschäftigten können noch die Arbeitsplätze hinzugezählt werden, die durch die Weiterverarbeitung von solchen Waren, die im Hafen umgeschlagen werden oder in anderen angegliederten Wirtschaftszweigen entstehen. Hierzu zählt insbesondere die Fischverarbeitung, aber auch der Schiffbau.

**Der Automobilumschlag in Bremerhaven**

Bremerhaven ist Europas größter Umschlagplatz für Fahrzeuge. Im Hafen stehen Stellflächen für 72.000 Fahrzeuge zur Verfügung, 1.800 Fahrzeuge können hier in nur einer Schicht gelöscht werden. 2001 wurden 1,2 Mio. Fahrzeuge umgeschlagen. Gegenüber dem Vorjahr wurde somit eine Steigerung des Umschlags um 11% erzielt.

Im Jahr 2002 wurde allein eine 16%-ige Steigerung der Umschlagzahlen an den Autoterminals konstatiert.<sup>42</sup> Der Löwenanteil der Fahrzeuge wird an den Kajen der BLG Automobile Logistics am Überseehafen-Gebiet verschifft. Die in Bremerhaven für europäische Abnehmer gelöschten Fahrzeuge sind in erster Linie für den deutschen Markt bestimmt, gehen aber auch nach Österreich, in die Schweiz, nach Ungarn oder Tschechien. Exportautos aus Deutschland und Europa – vor allem Mercedes Benz und BMW – werden nach Nordamerika, Ostasien und Nahost verschifft.

Der Autoumschlag ist für Bremerhaven deshalb besonders wichtig, weil es in diesem Bereich gelungen ist, auch indirekte Arbeitsplatzeffekte zu realisieren. Bremerhaven hat sich in den letzten Jahren zu einem anerkannten Kompetenzzentrum für den Bereich Automobillogistik entwickelt, vor allem durch erfolgreiche Diversifizierungsbemühungen für fahrzeugbezogene Dienstleistungen. Die BLG International Logistics bietet das sog. Supply-Chain-Management an, das die komplette Beschaffungs-, Produktions- und Distributionslogistik betrifft und verfügt über ein ausgeprägtes Know-how im Vernetzen der einzelnen Bausteine dieser Zulieferkette. Der DaimlerChrysler-Konzern und auch VW greifen auf diese Dienstleistungen zurück. Beide Unternehmen versorgen ihre weltweiten Produktionsstätten über das Logistikzentrum Bremerhaven mit Fahrzeugteilen.<sup>43</sup> So werden beispielsweise die Importautos für den deutschen Markt vorbereitet. Im Außenhandelszentrum der BLG werden für DaimlerChrysler montagefertige Bausätze zusammengestellt und über Bremerhaven in Container an die Orte der Endmontage verschickt, z.B. zu den Philippinen, nach Mexiko oder nach Südafrika. Die Montageteile, die hier zusammengestellt werden, kommen sowohl aus Bremen als auch aus Sindelfingen bzw. von anderen Zulieferunternehmen. Zum Teil werden die Teile noch verarbeitet, konserviert oder gestanzt. Diese sog. hafennahen Dienstleistungen schlagen sich positiv in der regionalen Loco-Quote nieder.

<sup>42</sup> Vgl.: Senator für Wirtschaft und Häfen (2003a).

<sup>43</sup> Vgl.: Logistics Pilot (2002).

Trotz der verhältnismäßig guten Entwicklung im Automobilumschlag wird davon ausgegangen, dass perspektivisch die Arbeitsplatzentwicklung in diesem Bereich rückläufig sein wird. Als Grund wird der Beschäftigungsabbau bei Kfz-Dienstleistern und in den Technikzentren angeführt, der durch einen Rückgang der Automobilimporte seit 1998 ausgelöst wurde. Wegen ihrer besonders großen Wertschöpfungsintensität sind die Automobilimporte für die Arbeitsplatzentwicklung allerdings besonders wichtig.<sup>44</sup> Negativ wird sich für die BLG und die Region der Verlust des Großkunden Toyota auswirken, der seine Fahrzeuge in Zukunft über den Konkurrenzhafen Zeebrügge umschlägt. Hiermit verliert die BLG einen Kunden, der zuletzt für 10% des Automobilumschlags gesorgt hat.

Dieser Verlust soll durch eine Steigerung des Automobilexports, vor allem durch den boomenden Bereich deutscher Luxus-Autos, kompensiert werden. Aber auch in diesem Geschäft wird die Konkurrenz zunehmend härter. Der größte Kunde an den Kajen der BLG ist die Autoreederei Wallenius Wilhelmsen Lines (WWL). Die skandinavische Reederei schlägt 60% der gesamten Fahrzeugmenge in Bremerhaven um und hat einen eigenen Terminal in Zeebrügge. WWL versucht nun die Kunden, deren Verträge mit der BLG auslaufen, nach Zeebrügge zu verlagern. Hierbei handelt es sich gerade um eben diese deutschen Luxus-Fahrzeuge, BMW und DaimlerChrysler, die zusammen fast die Hälfte der in Bremerhaven im- und exportierten Autos ausmachen. Zeebrügge hat im Vergleich zu Bremerhaven erheblich günstigere Umschlagkosten. Die BLG reagiert auf diesen Konkurrenzdruck mit dem Kostensparprogramm „Fit 2003“, mit dem u.a. die Abläufe vor und auf dem Schiff optimiert werden sollen. Es ist ein Gemeinschaftsunternehmen mit der Stauerei Atlantik Hafenbetriebe geplant, das die Autos der WWL-Schiffe verzurrt. Außerdem sind auch Einschnitte bei den Personalkosten vorgesehen. Dies soll vor allem über flexiblere Arbeitszeiten erfolgen, z.B. über die Einführung von Arbeitszeitkonten oder darüber, dass neue Mitarbeiter zukünftig in niedrigere Lohngruppen eingestuft werden.<sup>45</sup>

Aufgrund der geringeren Wertschöpfungsintensität von Exportautos und vor allem wegen der hierdurch wachsenden Unpaarigkeit des Im- und Exports ist es allerdings fraglich, ob dies auch tatsächlich gelingt. Um Kunden wie BMW zu halten, wird von der BLG die Erschließung weiterer Flächen gefordert, die etwa 20 Mio. Euro kosten wird.<sup>46</sup> Diese Forderung wurde von bremenports in ihrem „Masterplan zur Optimierung des Automobile-Logistics-Centers“ aufgenommen, der im Auftrag des Senators für Wirtschaft und Häfen erstellt wurde. In diesem Masterplan wurde auf die zentralen Schwachpunkte der Infra- und Suprastruktur hingewiesen. Zum einen wurde der bauliche Zustand der Kaiserschleuse bemängelt. bremenports hat infolgedessen Planungsmittel i.H.v. 150 Mio. Euro für den Umbau der Kaiserschleuse bereitgestellt.

Aber auch die Lage der Hafenbecken, die Kajenkapazität und die Verfügbarkeit von Lagerflächen wurden kritisiert. Um diese Mängel zu beheben wurde vorgeschlagen, zusätzliche Flächen durch eine Teilverfüllung des Osthafens bereitzustellen, den Bahnhof am Nordhafen zu verlegen und auch das Gelände der Carl-Schurz-Kaserne verstärkt zu nutzen.

Durch den angestrebten Ausbau des Osthafens sollen zusätzliche Liegeplätze für See- und Feederschiffe und mehr Aufstellflächen geschaffen werden.<sup>47</sup> Der Automobilumschlag ist also – vor allem wegen der Arbeitsplatzeffekte in den vor- und nachgelagerten Wirtschaftsbereichen – für die Bremerhavener Wirtschaftsstruktur von zentraler Bedeutung. Aber auch hier herrscht ein massiver Wettbewerb mit anderen Häfen, von dem in erster Linie die Beschäftigten betroffen sind, weil rationalisiert werden muss und Personalkosten eingespart werden sollen. Ebenfalls sind massive Investitionen notwendig, um die Konkurrenzfähigkeit erhalten zu können.

---

<sup>44</sup> Vgl.: Bremische Bürgerschaft (2003).

<sup>45</sup> Vgl.: Nordsee-Zeitung vom 28.1.2003.

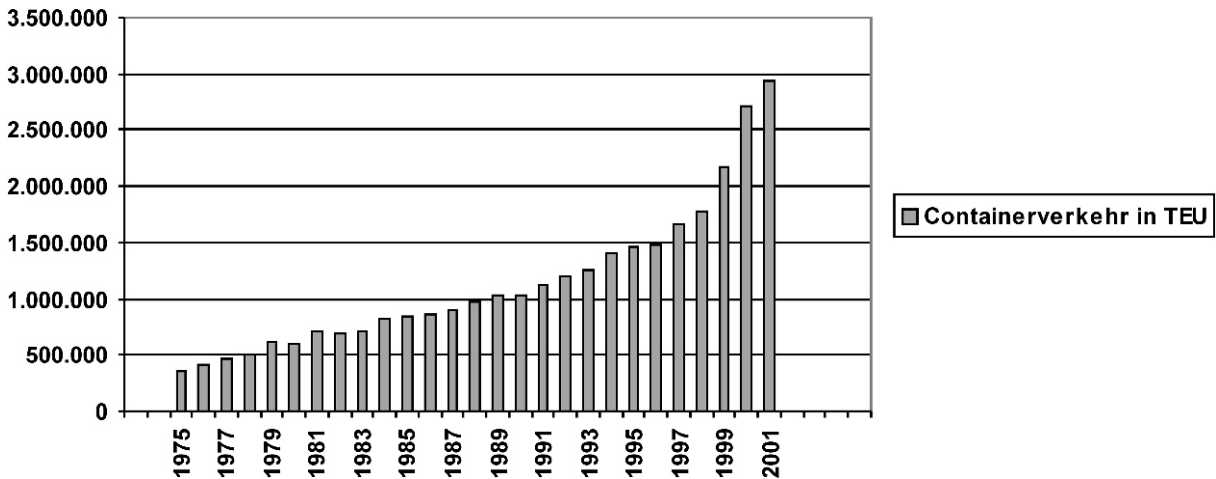
<sup>46</sup> Vgl.: Nordsee-Zeitung vom 2.7.2002.

<sup>47</sup> Vgl.: Nordsee-Zeitung vom 8.5.2002.

### 3.3 Der Containerumschlag als Wachstumsmotor für Bremerhaven?

Die größte quantitative Bedeutung für die Hafenwirtschaft in der Seestadt hat der Containerumschlag. Der Containerterminal Wilhelm Kaisen hat nach der Inbetriebnahme von CT IIIa eine nutzbare Kajenlänge von 3.300 m und 10 Großcontainer-Liegeplätze. Auf einer 2,4 Mio. m<sup>2</sup> großen Verkehrs- und Stellfläche ist Platz für 43.000 Container. Seit Mitte der 70er Jahre ist der Containerumschlag in Bremerhaven kontinuierlich gestiegen:

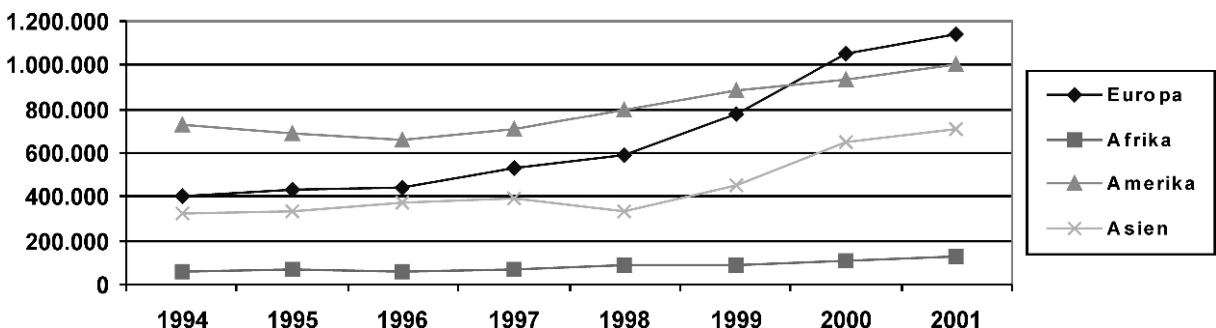
Übersicht 14: Containerverkehr über See in Bremerhaven



Quelle: [www.bremen.de/wuh/start/hafenframes.html](http://www.bremen.de/wuh/start/hafenframes.html), Zugriff vom 18.2.2003.

Aus der Übersicht wird deutlich, dass es insbesondere nach 1999 zu einem sprunghaften Anstieg des Umschlagvolumens in Bremerhaven gekommen ist. Hierfür sind zwei Gründe zu nennen: Zum einen hat sich im Jahr 1999 mit Maersk Sealand eine der größten Reedereien in Bremerhaven niedergelassen, zum anderen hat die Öffnung Osteuropas das Umschlagwachstum enorm beflügelt (siehe hierzu die Ausführungen weiter unten). Ein Blick auf die Entwicklung des Containerverkehrs mit ausgewählten Ländern zeigt auf, welche Gebiete maßgeblich für dieses Wachstum verantwortlich waren.

Übersicht 15: Containerverkehr über See in Bremen / Bremerhaven mit ausgewählten Verkehrsbereichen in TEU (2001)

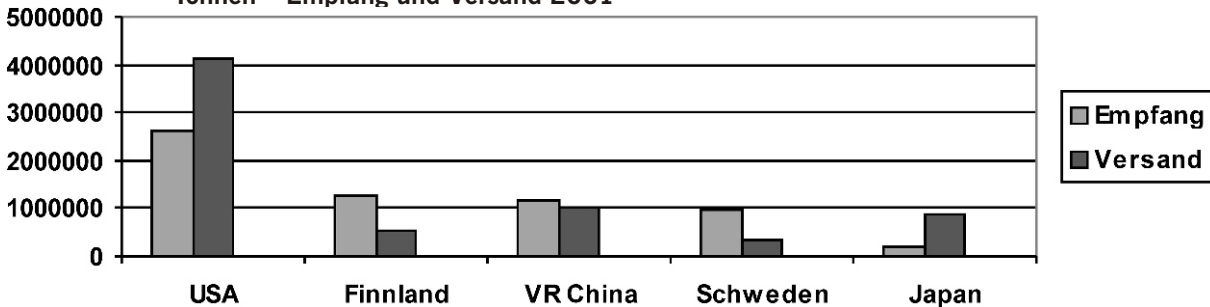


Quelle: [www.bremen.de/wuh/start/hafenframes.html](http://www.bremen.de/wuh/start/hafenframes.html), Zugriff vom 18.2.2003.

Nach der Öffnung Osteuropas ist der Containerverkehr mit europäischen Ländern stark gestiegen. Am stärksten hat der Umschlag mit den GUS-Ländern und den baltischen Staaten zugenommen. Er hat sich seit 1999 vervierfacht und dazu beigetragen, dass Europa für den Bremerhavener Containerumschlag eine größere Bedeutung erlangt hat, als der Verkehr in amerikanische Länder. Im Jahr 2001 war der Bereich „nordamerikanischer Atlantik“ mit einem Umschlag von

insgesamt 662.400 TEU quantitativ am größten, dicht gefolgt vom Bereich „Fernost“ (627.420 TEU). Die drittgrößte Bedeutung für den Containerumschlag in Bremerhaven hat Skandinavien. Im Containerverkehr mit skandinavischen Ländern wurden 2001 487.524 TEU umgeschlagen.

**Übersicht 16: Containerverkehr über See in Bremen und Bremerhaven mit ausgewählten Ländern in Tonnen – Empfang und Versand 2001**



Quelle: [www.bremen.de/wuh/start/hafenframes.html](http://www.bremen.de/wuh/start/hafenframes.html), Zugriff vom 18.2.2003.

Zu den weiteren wichtigsten Empfangs- und Versandhäfen zählen die Russische Föderation/Ukraine, Polen, Dänemark und Singapur. Die Umschlagentwicklung in Bremerhaven hängt also stark von der wirtschaftlichen Entwicklung der skandinavischen und osteuropäischen Ländern ab sowie von Südostasien.

Bremerhaven hat allerdings nicht nur von der Öffnung Osteuropas profitiert, sondern auch davon, dass es gelungen ist, mit Maersk Sealand eine der größten Reedereien an den Containerterminal der Seestadt zu binden. NTB (North Sea Terminal Bremerhaven) entstand 1998 durch den Zusammenschluss von der BLG Container GmbH + Co. und Maersk Sealand. Beide Unternehmen halten je 50% der Anteile an NTB. Das neue Umschlagunternehmen ist im Nordbereich der Bremerhavener Stromkaje angesiedelt, bewirtschaftet hier drei Liegeplätze und nahm Anfang des Jahres 1999 seine Arbeit auf. Die Reederei Maersk Sealand hat im Zuge der NTB-Gründung Liniendienste von anderen Häfen nach Bremerhaven verlagert. NTB fertigt ausschließlich Schiffe von Maersk Sealand ab, dies erleichtert die Arbeitsabläufe beim Löschen der Schiffe, weil Container, die für das selbe Schiff bestimmt sind, schon an Land zusammengefasst werden können. Maersk Sealand hat außerdem den Vorteil, immer exklusiv bedient zu werden. Der NTB-Anteil am gesamten Bremerhavener Containerumschlag beträgt inzwischen 40%.<sup>48</sup>

Wie in Abschnitt 2 bereits deutlich wurde, wird mit einem weiteren kräftigen Wachstum des Containerverkehrs gerechnet, von dem auch Bremerhaven profitieren soll. Damit Kapazitätsengpässe vermieden werden, soll nach Fertigstellung von CT IIIa nun auch CT IV gebaut werden.

### 3.4 Ausbau der Bremerhavener Containerterminals: CT IIIa und CT IV

Das Land Bremen hat in den letzten Jahren intensiv in die Erweiterung der Bremerhavener Containerterminals investiert. Mit dem 1997 in Betrieb genommenen CT III wurden eine zusätzliche Kajenlänge von 700 m, drei neue Liegeplätze und eine weitere Stellfläche von 800.000 m<sup>2</sup> geschaffen. Die Kosten für den Ausbau betragen 273 Mio. Euro.

CT IIIa wurde im November 2003 fertiggestellt. Hierdurch entstand ein weiterer Liegeplatz und es erfolgte eine Verlängerung der Kajenlänge um 340 m. Die vom Land Bremen übernommenen Investitionskosten betragen 97 Mio. Euro. Nach Inbetriebnahme des CT IIIa verfügt das Containerterminal Wilhelm Kaisen über eine Kajenlänge von 3.040 m und eine Landfläche für das Containerhandling von etwa 1,7 Mio. m<sup>2</sup>. Auf Grundlage des derzeitigen Umschlagsystems auf

<sup>48</sup> Vgl.: Handelskammer Bremen (2000).

den Terminals ergibt sich eine Umschlagleistung von ca. 3,2 Mio. TEU/Jahr und eine maximale Kajenbelegung durch 6.280 Schiffe.<sup>49</sup> Das PLANCO-Gutachten aus dem Jahre 2000 schlussfolgert: „Spätestens 2003 (im Fall ohne Liegezeitverkürzung) bzw. in 2005 (mit Liegezeitverkürzung) ist die Stromkaje aus Reedersicht, unter Berücksichtigung der von ihnen akzeptierten Wartezeiten, überlastet, auch wenn die technische Auslastung der Kaje bei ca. 67% bzw. 77% liegt.“<sup>50</sup> Dass von den Reedern eine Überlastung der Kajen konstatiert wird, obwohl die durchschnittliche Auslastung bei maximal 77% liegt, scheint zunächst ein Widerspruch zu sein. Die Kunden erwarten allerdings, dass Wartezeiten auch und vor allem zu Stoßzeiten – also am Wochenende – möglichst gering gehalten werden.

Bis zum Jahre 2015 werden daher vier weitere Liegeplätze benötigt, außerdem entsteht ein zusätzlicher Flächenbedarf von 110 ha. Insgesamt soll die Kapazität der Containerterminals auf etwa 6 Mio. TEU erweitert und die Stromkaje nochmals um 1.700 m verlängert werden. Die Kosten für das Projekt CT IV liegen bei 498 Mio. Euro (zur Kostenstruktur der Häfen siehe Extrakasten). Im Dezember 2002 wurde das Planfeststellungsverfahren bei der zuständigen Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest in Aurich beantragt. Mit dem Planfeststellungsbeschluss wird im Mai 2004 gerechnet. Dann kann mit den Bauarbeiten begonnen werden, u.a. mit der Verlegung des Weddewardener Tiefs, dem Bodenaustausch, dem Kajenbau, dem Bau des neuen Siels und des Deiches. Wird dieser Zeitplan eingehalten, können die ersten beiden Liegeplätze 2006 in Betrieb genommen werden.<sup>51</sup> Im Jahr darauf sollen die beiden weiteren Liegeplätze fertig sein.

CT IV wird vom Grauwallkanal bis zur Landesgrenze reichen und einschließlich der Kreditkosten einen finanziellen Aufwand von etwa 1. Mrd. Euro verursachen. 350 Mio. Euro sollen durch zusätzliche Hafeneinnahmen für CT IV aufgebracht werden, für die restlichen 672 Euro kommt das Bundesland Bremen auf. Bis 2047 wird nach der derzeitigen Rechnung jährlich ein Betrag von 16,8 Mio. Euro für Zins und Tilgung aufgewendet werden müssen.

### **Kostenstruktur der Häfen**

Die Gesamtkosten eines Hafens setzen sich aus drei Bereichen zusammen. Erster Kostenpunkt ist die öffentliche Infrastruktur. Hierunter fallen Ausbau, Erhalt und Betrieb der seewärtigen Hafenzufahrten sowie Anschlüsse an das Binnengewässer, die Anlage und Unterhaltung der Wasserbecken, Schleusen, Molen, die Straßen, Bahnanlagen und Verkehrsflächen, außerdem die Sicherheits-, Flurschutz- und Umweltmaßnahmen. Diese Kosten werden größtenteils vom entsprechenden Bundesland finanziert, zu einem kleineren Teil vom Bund.

Auch die terminalnahe Infrastruktur, also das baureife Gelände und die Kaimauern werden zunächst von der öffentlichen Hand getragen. Diese Mittel sollen aber durch den laufenden Hafenbetrieb privat refinanziert werden, etwa durch die anfallenden Liegegebühren.

Kräne, Umschlaganlagen, Schuppen und Flurfördergeräte werden als Hafensuprastruktur bezeichnet. Für diese Kosten kommen die Stauerei-, Umschlag- und Lagerhausgesellschaften auf, die i.d.R. private Unternehmen bzw. Unternehmen im Eigentum des Staates sind.<sup>52</sup>

<sup>49</sup> Vgl.: Barthels, Klaus (2003).

<sup>50</sup> PLANCO Consulting (2000).

<sup>51</sup> Vgl.: Bremische Bürgerschaft (2003).

<sup>52</sup> Vgl.: Sichelschmidt, Henning (2001).

Im Einzelnen teilen sich die Kosten für CT IV folgendermaßen auf:

**Übersicht 17: Kosten für CT IV**

<b>Terminalnahe Infrastruktur</b>		<b>153,4 Mio. Euro</b>
Sonstige Infrastruktur		344,6 Mio. Euro
	Davon:	
	Planung	55,5 Mio. Euro
	Hinterland	64,9 Mio. Euro
	Deiche, Weddewardener Tief	12,2 Mio. Euro
	Verkehrs-, Ver- und Entsorgungsanlagen	29,7 Mio. Euro
	Natur- und Umweltschutz, Auflagen für das Planfeststellungsverfahren	90,9 Mio. Euro
	Sonstiges	91,4 Mio. Euro
<b>Gesamt</b>		<b>498 Mio. Euro</b>

Quelle: Senator für Wirtschaft und Häfen (2002b).

Die Kosten für die Erschließungsstraßen werden nicht über den Etat für CT IV abgedeckt. Für die Suprastruktur kommt der Betreiber Eurogate auf.<sup>53</sup>

Die Inbetriebnahme von CT IV soll erhebliche Arbeitsplatzeffekte nach sich ziehen. Das BAW Institut für Wirtschaftsforschung und das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) haben im Mai 2002 im Auftrag des Senators für Wirtschaft und Häfen eine Untersuchung zu den Arbeitsplatzeffekten von CT IV durchgeführt.<sup>54</sup> Basis für die Kalkulation der Arbeitsplatzeffekte waren die Umschlagprognosen der Firma PLANCO, Essen, die im Rahmen der Studie „Aktualisierung der Containerumschlagprognosen der bremischen Häfen und Kapazitätsauslastungsuntersuchung für die Stromkaje“ im August 2000 vorgelegt wurden. Diese Daten wurden auf den Zeitraum bis zum Jahr 2020 erweitert (vgl. Übersicht 18).

**Übersicht 18: Containerumschlagentwicklung bis 2020 in Bremerhaven - Prognose**

Jahr	Umschlag in 1000 TEU insgesamt	Umschlag in 1000 TEU CT IV	Wachstumsrate p.a. %
2005	3.617		5,8
2010	4.377	766	3,9
2015	5.138	1.400	3,3
2020	5.950	2.100	3,0
<b>Wachstumsrate 2001 - 2020 in % p.a.</b>			<b>3,9</b>

Quelle: BAW/ISL (2002).

CT IV wird hiervon für das Jahr 2010 ein Umschlag von 766.000 TEU, für 2015 von 1,4 Mio. TEU, für 2020 von 2,1 Mio. TEU und für das Jahr 2030 von 2,2 Mio. TEU zugeschrieben. Die folgende Übersicht illustriert die Entwicklung der Beschäftigungseffekte ab 2010, unterteilt nach direkt auf dem Terminal Beschäftigten (1), Arbeitsplatzeffekten in der Hafenvirtschaft im engeren Sinne (2), im weiteren Sinne (3), in der sonstigen Hafenvirtschaft (4) und in der hafenbezogenen Wirtschaft (5) sowie insgesamt (6). Die Arbeitsplatzeffekte in der Hafenvirtschaft beziehen sich auf die Bereiche Seehafenbetriebe, Speditionen, Schiffsmakler oder Banken, während zu der hafenabhängigen Industrie Unternehmen von der Metallerzeugung und -verarbeitung bis zur Elektrizitätserzeugung, Maschinenbau und Fahrzeugbau gezählt werden.

<sup>53</sup> Vgl.: Senator für Wirtschaft und Häfen (2002b).

<sup>54</sup> Da diese Untersuchung nicht öffentlich zugänglich ist, werden hier die Inhalte der Planunterlage und die Anhänge der Senatsvorlagen zugrunde gelegt.

dings wurden hier mit jährlichen Wachstumsraten von drei bis fünf Prozent auch relativ konservativ angelegte Prognosen unterstellt. Die Politik erwartet, dass CT IV bereits 2010, spätestens 2012 ausgelastet sein wird.

Werden die in Zusammenhang mit CT IV erwarteten Arbeitsplätze mit den Beschäftigungseffekten vorangegangener Investitionen in den Ausbau anderer neuer Containerterminals verglichen, ist allerdings in Frage zu stellen, ob sich die Beschäftigungseffekte in dieser Höhe tatsächlich einstellen werden: Vor dem Bau von CT III wurde bereits mit der Entstehung von 2.000 neuen Arbeitsplätzen gerechnet. Bis zum Jahre 2001 hat sich jedoch die Anzahl der Mitarbeiter im Containerumschlag gegenüber 1989 allerdings nur geringfügig verändert.<sup>56</sup> Diese Veränderung ging vor allem mit der NTB-Gründung einher, weil sie eine gleichmäßigere Auslastung der verfügbaren Liegeplätze ermöglichte.

Auch die tatsächlich realisierten Arbeitsplatzeffekte auf anderen neuen Containerterminals, wie etwa in Altenwerder, wurden im Vorfeld meistens überschätzt. So prognostizierten die Hamburger Hafenwirtschaft und die Politik die Schaffung von 4.000 Arbeitsplätzen. Tatsächlich entstanden nur 300, ein Großteil davon sind verlagerte Arbeitsplätze aus dem Bestand der HHLA. „Durch Rationalisierung und Automatisierung des Containerumschlags wurden in den Häfen Hamburg und Rotterdam Arbeitsplätze abgebaut, durch Neubauten aber keine neuen geschaffen.“<sup>57</sup> Angesichts der angespannten Arbeitsmarktsituation in Bremerhaven wird das Projekt CT IV ungeachtet der tatsächlich zu realisierenden Beschäftigungseffekte als „alternativlos“ bezeichnet, da es vor allem vorhandene Arbeitsplätze sichert.<sup>58</sup> Strukturpolitische Impulse die zu einer Trendwende der wirtschaftlichen Situation in Bremerhaven beitragen, werden hiervon also nicht ausgehen. Der ehemalige Finanzsenator Hartmut Perschau geht nicht davon aus, dass mit CT IV „in erheblichem Umfang und vorrangig positive regionalwirtschaftliche Effekte für die bremischen Gebietskörperschaften ausgelöst würden. (...) Da die unmittelbaren und mittelbaren Arbeitsplatzeffekte der Hafeninvestitionen die in der Regel außergewöhnlich hohen Investitionsausgaben derartiger Maßnahmen nicht kompensieren können, bleiben Investitionsvorhaben im Hafensbereich für Bremen selbst dabei Verlustgeschäfte.“<sup>59</sup>

Andererseits muss bei den Investitionen in Containerterminals immer auch in Betracht gezogen werden, dass im Falle einer Nichtrealisierung, aufgrund von fehlenden Kapazitätsreserven und Entwicklungsperspektiven der Containerterminals, mit einer Abwanderung von Reedereien gerechnet werden muss, was bestehende Arbeitsplätze vernichten kann.

---

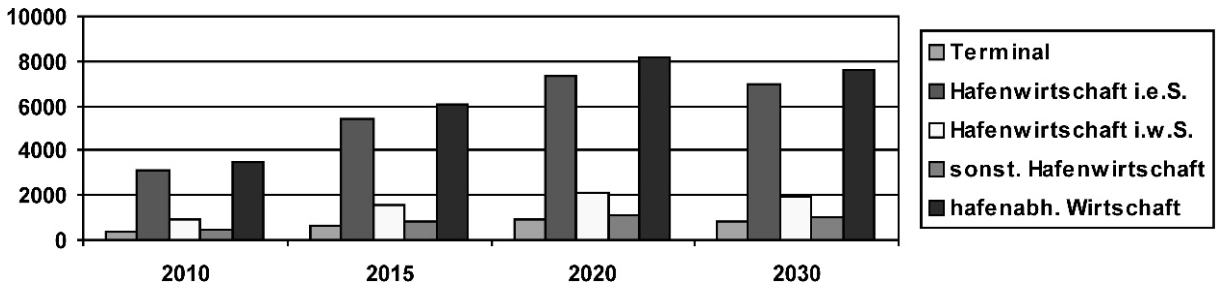
<sup>56</sup> Vgl.: Janssen, Peer (2001), S. 17.

<sup>57</sup> Nix, Herbert (2002), S. 6.

<sup>58</sup> Vgl.: Barth, Christoph (2002).

<sup>59</sup> Wolschner, Klaus (2003).

**Übersicht 19: Beschäftigungswirkungen durch den CT IV**



Quelle: BAW/ISL (2002).

Der Untersuchung zufolge sollen bis zum Jahr 2020 insgesamt 19.611 Arbeitsplätze durch CT IV im Land Bremen entstehen, davon 912 direkt auf dem Terminal in Bremerhaven. Aufgrund des Produktivitätsfortschritts, der dazu führt, dass immer weniger Beschäftigte je umgeschlagenem TEU benötigt werden, nehmen die Arbeitsplatzeffekte ab 2020 leicht ab. Wurden im Jahr 1998 noch 7,5 Beschäftigte je 1.000 TEU benötigt, sind dies im Jahr 2030 nur noch 4,3.<sup>55</sup> Bis zum Jahr 2020 werden die Produktivitätszuwächse durch die Mengenentwicklung überkompensiert. Nach Berücksichtigung von möglichen Doppelzählungen der Arbeitsplätze, etwa von Arbeitsplatzwirkungen aufgrund der öffentlichen Förderung der Erschließung der Carl-Schurz-Kaserne, schlussfolgern die Gutachter, dass bis zum Jahre 2020 11.000 Arbeitsplätze dem CT IV zugerechnet werden können.

Die folgende Übersicht berücksichtigt die doppelt gezählten Arbeitsplatzeffekte und illustriert die jährliche Arbeitsplatzentwicklung nach Inbetriebnahme im Jahre 2006 bis zum Erreichen des Höchststandes im Jahre 2020.

**Übersicht 20: Zurechenbare Beschäftigungseffekte von CT IV**

Jahr	Terminal	Hafenwirtschaft i.e.S.	Abz. Carl-Schurz-Gelände	Hafenwirtschaft i.e.S.	Multiplikator Induziert (0,2)	Arbeitsplätze insgesamt
2006	108	942	-200	274	225	1.349
2007	170	1.497	-400	436	341	2.044
2008	235	2.035	-600	590	452	2.712
2009	299	2.574	-800	743	563	3.380
2010	364	3.112	-1.000	897	675	4.048
2011	421	3.569	-1.200	11.025	763	4.578
2012	478	4.026	-1.300	1.153	871	5.228
2015	649	5.396	-1.300	1.537	1.256	7.538
2020	912	7.369	-1.300	2.073	1.811	10.865

Quelle: BAW/ISL (2002).

Der Großteil der Arbeitsplatzeffekte, die CT IV zugerechnet werden, entsteht hinter der Kaje, beispielsweise bei Maklern, Agenten, Spediteuren, bei der Containerreparatur usw. Hiervon entfallen allerdings mit 3.230 Arbeitsplätzen nur knapp 30% auf Bremerhaven, der Rest schlägt in Bremen-Stadt zu Buche. Durch CT IV soll sich demzufolge die Anzahl der vom Containerumschlag abhängigen Beschäftigten von 35.400 im Jahre 2000 auf 55.000 im Jahr 2020 erhöhen.

Bei dieser Kalkulation muss allerdings berücksichtigt werden, dass sie auf einer vollständigen Auslastung der Containerterminals in Bremerhaven basiert. Den Berechnungen von BAW und ISL zufolge werden die Containerterminals spätestens ab dem Jahre 2020 ausgelastet sein. Aller-

<sup>55</sup> Vgl.: BAW/ISL (2002).

### CT IV und die ökologischen Folgen

CT IV ist nicht nur wegen des erheblichen finanziellen Aufwandes in der öffentlichen Diskussion. Vor allem die möglichen ökologischen Folgen stoßen auf massive Kritik. Da der Bau der Containeranlagen in das Ökosystem eingreift, müssen Kompensationsflächen bereitgestellt werden. Hierbei soll es sich um Ersatzflächen handeln, die von der Natur ähnliche Bedingungen bieten wie das Deichvorland von Weddewarden. Das heißt, dass die zu schaffenden Flächen auch von der Tide beeinflusst sein müssen. Um dies zu gewährleisten, soll der westliche Teil der Luneplate<sup>60</sup> vernässt werden, hierbei handelt es sich um etwa 216 ha, die durch einen Wall vom übrigen Teil abgegrenzt werden. Das Wasser soll über Priele in das Vorland fließen und ein Sperrwerk am Erdmannsiel soll den Tidefluss regeln. An der Wurster Küste werden neue Wattflächen geschaffen. Die Sommerdeiche in Cappel-Neufeld, die sich bereits in Besitz der öffentlichen Hand befinden, sollen geöffnet werden,<sup>61</sup> um das Vorland unter Wasser zu setzen und für Pflanzen und Tiere aufzuwerten. Von Seiten der Anwohner wird allerdings befürchtet, dass diese Maßnahmen die Sicherheit der Deiche gefährden.<sup>62</sup>

In einer Stellungnahme äußert sich der Nordholzer Rat, der die Ausgleichsmaßnahmen für CT IV an der Wurster Küste strikt ablehnt, folgendermaßen: „Der Küstenschutz werde durch die Ausgleichsmaßnahmen bewusst und gewollt geschädigt und die Gesundheit der Menschen gefährdet. Die Vernässung sei außerdem mit den Zielen des Nationalparks Niedersächsisches Wattenmeer unvereinbar. Im Übrigen könne das Kompensationsgebiet naturschutzrechtlich nicht mehr aufgewertet werden. Zudem werde der Tourismus erheblich beschädigt. (...) Dies könne den Verlust von mehreren 100 Arbeitsplätzen zur Folge haben. Auch die Landwirtschaft werde in ihrer Existenz gefährdet, ebenso drohten Beeinträchtigungen für die Kutterfischerei.“<sup>63</sup>

Trotz der umzusetzenden Kompensationsmaßnahmen wird es zu einer erheblichen ökologischen Beeinträchtigung kommen. Vor allem dadurch, dass zunächst das Vordeichgelände trockengelegt, aufgeschüttet und zubetoniert werden muss. Teile dieses Geländes gehören zum Kern der Brackwasserzone. Hier mischen sich im Zuge des Gezeitenwechsels Meeres- und Flusswasser bzw. Salz- und Süßwasser; zusammen mit dem wechselnden Wasserständen ermöglicht dies eine einmalige Vielfalt in der einheimischen Fauna und Flora.<sup>64</sup> Bereits vor dem Bau von CT IIIa wurde bemängelt, dass das Gebiet an ein Gelände grenzt, dass die Kriterien der europäischen Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie (FFH) erfüllt und deshalb unter Naturschutz zu stellen ist.<sup>65</sup> Insbesondere das Gebiet auf dem CT IV gebaut werden soll, erfüllt wesentliche Kriterien eines gesetzlich geschützten Biotops, ebenso greift das Nationalparkgesetz. Das „Weddewardener Außendeichgebiet“ war außerdem als potenzielles FFH-Gebiet in der Diskussion, wurde aber bisher nicht angemeldet. Die Auswirkungen auf Fauna und Flora werden durch den Bau von CT IV erheblich sein, ein Ausgleich ist im Sinne des Naturschutzes nicht oder nur in geringem Ausmaß möglich. Hierbei ginge es vor allem darum, tidebeeinflusste Lebensräume im Weserästuar wiederherzustellen. Dies erfolgt vor allem durch Maßnahmen zur Wiederherstellung des Tideeinflusses, z.B. durch Rückdeichungen von Haupt- bzw. Sommerdeichen.<sup>66</sup> Erfolgt keine Nachmeldung, ist mit einer Klage aus Brüssel zu rechnen.

<sup>60</sup> Da die Luneplate zu Niedersachsen gehört, will das Land Bremen sie der Gemeinde Loxstedt für 17,7 Mio. Euro abkaufen. Das 1.200 ha große Gelände sollte ursprünglich von Niedersachsen und Bremen für die Ansiedlung von Großindustrie entwickelt werden. Im Februar 2003 wurde zwischen der Hafengesellschaft, der Gemeinde Loxstedt und dem Landkreis Cuxhaven eine Verwaltungsvereinbarung getroffen. Der Landkreis Cuxhaven wird mit 3,2 Mio. Euro am Verkaufserlös beteiligt.<sup>60</sup>

<sup>61</sup> Vgl.: Nordsee-Zeitung vom 11.12.2002.

<sup>62</sup> Vgl.: Nordsee-Zeitung vom 19.06.2003.

<sup>63</sup> Nordsee-Zeitung vom 02.07.2003.

<sup>64</sup> Janssen, Peer (1999), S. 9.

<sup>65</sup> Barth, Christoph (2001).

<sup>66</sup> Vgl.: Barthels, Klaus (2003), S. 57.

Besonders die Bewohner von Weddewarden sind durch den Bau des CT IV negativ betroffen. Ursprünglich sollte es zu einer Umsiedlung der Anwohner kommen. Dies ist allerdings gescheitert. Als „Kompromiss“ wird der Containerterminal jetzt in Form einer Landzunge vor Weddewarden gebaut. Das Dorf bleibt erhalten, die Bewohner müssen allerdings mit einer erheblichen Lärmbelastung rechnen. Die Häuser, die hiervon betroffen sind, werden mit Lärmschutzfenstern ausgestattet. Nach Aussage des bremenports-Geschäftsführers Jürgen Holtermann wird der Einbau der Fenster zu einer architektonischen Aufwertung der Häuser führen und damit dem Werterhalt der Gebäude dienen. Außerdem werden sich die Schallschutzfenster positiv auf die Energiekosten auswirken: Die erhöhten Stromkosten durch die Belüftungsanlage werden durch deutlich geringere Heizkosten überkompensiert.<sup>67</sup>

Aber auch das zunehmende Containervolumen, das über Land weitertransportiert wird, schafft ökologische Probleme. Dies betrifft insbesondere die anvisierte Verkehrsanbindung des CT IV. Es wird damit gerechnet, dass nach Inbetriebnahme des CT IV 600 Containerlastwagen pro Stunde in den Hafen ein- und zurückfahren. Um dieses erhöhte Verkehrsaufkommen zu bewältigen, soll ein einspuriger Tunnel von der A 27 parallel zur Cherbourger Straße gebaut werden. Die Anwohner befürchten allerdings, dass durch die Ampeln, die hierzu aufgestellt werden müssen, Staus bis zum Einkaufszentrum Spaden entstehen. Sie fordern deshalb die Anbindung von CT IV über Langen und Sievern an die Autobahn.<sup>68</sup>

### 3.5 Regionale Effekte des Containerumschlags in Bremerhaven

Die Investitionen in die Containerterminals erfolgen vor dem Hintergrund, dass die bremischen Häfen als „Säulen der regionalen Wertschöpfung“ angesehen werden. Die Ansicht, dass ein voll ausgelasteter Hafen Grundlage für eine prosperierende regionale Wirtschaft ist, ist inzwischen aufgrund der Containerisierung des Gütertransportes allerdings überholt und geht zurück auf die Vergangenheit, als im Hafen noch vorwiegend arbeitsintensives Stückgut umgeschlagen wurde und gleichzeitig ein regionales Monopol auf einen wesentlichen Teil der umgeschlagenen Waren Voraussetzung war. Für die regionale Entwicklung von Bremen-Stadt war hier vor allem der Umschlag und die Verarbeitung von Kaffee, Tabak und Wolle von zentraler Bedeutung. Heute wird große Hoffnung auf den gesamten logistischen Dienstleistungsbereich gesetzt. Dieser ist allerdings räumlich nicht mehr an die Häfen gebunden, was zur Folge hat, dass die Häfen nicht nur untereinander, sondern auch mit großen Industrie- und Ballungszentren des Binnenlandes um die Ansiedlung dieser Dienstleistungsunternehmen konkurrieren. Die „alte“ Annahme, dass die Regionen von ihren erfolgreichen Häfen profitieren, löst sich somit immer mehr auf: Vielmehr profitieren die Häfen von einer prosperierenden regionalen Wirtschaft, da die Höhe des lokalen Ladungsaufkommens ein wichtiger Wettbewerbsfaktor ist und sich die logistischen Dienstleister lieber in einem wachsenden Ballungszentrum ansiedeln, als in der Peripherie. Von dieser Entwicklung profitiert Hamburg, als eine Stadt mit hoher Loco-Quote: Unternehmen, die in der Hansestadt angesiedelt sind, schlagen i.d.R. auch ihre Güter direkt vor Ort um.

Gerade hochmoderne Containerhäfen entwickeln sich zunehmend zu reinen „Hubs“, d.h. zu Häfen ohne eigene Hafenvirtschaft. Die Region profitiert hier nur in geringem Ausmaß vom Umschlaggeschehen. Arbeitsplatzeffekte beschränken sich vorwiegend auf den Terminalbereich. Als Beispiel können die Häfen Gioia Tauro in Süditalien oder Maraxlokk auf Malta genannt werden. In der Regel liegen diese „Hubs“ direkt am Schifffahrtsweg Europa-Fernost, sind hochmodern und hochproduktiv und reine Zwischenstationen für die Container, die sofort weiter verteilt werden. Auch in Bremerhaven besteht die Gefahr, dass sich der Hafen zu so einem „Hub“ entwickelt.

---

<sup>67</sup> Vgl.: Senator für Wirtschaft und Häfen (2003e).

<sup>68</sup> Vgl.: Nordsee-Zeitung vom 15.10.2002.

Die Erhaltung oder sogar Schaffung neuer Arbeitsplätze in der Hafenvirtschaft hängt selbstverständlich mit einer positiven Umschlagentwicklung zusammen. Allerdings muss hierbei auch bedacht werden, dass gerade in der jüngeren Vergangenheit das Mengenwachstum im Umschlag die Grundvoraussetzung für die Erschließung neuer Rationalisierungsmaßnahmen war. Der Umschlag großer Containermengen schafft die Voraussetzung, dass sich die wegen des Wettbewerbsdrucks vorherrschende Tendenz zur Rationalisierung und zum Abbau von Arbeitsplätzen, durchsetzen kann und überwiegen wird.

Auch wenn die prognostizierten Arbeitsplatzeffekte, im Zusammenhang mit dem Bau des CT IV, mit Vorsicht zu genießen sind, bleibt dennoch festzuhalten, dass bei Unterlassen der Investition eine Gefährdung bestehender Arbeitsplätze nicht auszuschließen ist. Folglich wird die Investition in CT IV vor allem als notwendige Maßnahme betrachtet, um sowohl die Wettbewerbsfähigkeit, als auch bestehende Arbeitsverhältnisse zu sichern. Als Hauptargument wird hier angeführt, dass Reeder ohne das Signal zur Bereitschaft auch auf zukünftige Bedarfe hin zu investieren, eine Abwanderung in andere Häfen in Betracht ziehen. Dies gilt umso mehr, wenn der JadeWeserPort seinen Betrieb aufnimmt und so eine echte Alternative zu Bremerhaven geschaffen wird.

## 4 Der JadeWeserPort: Konkurrenz- oder Ergänzungshafen?

Der Beschluss zum Bau des JadeWeserPorts wurde im März 2001 gefällt. Zunächst waren die Bundesländer Niedersachsen, Bremen und Hamburg an dem Projekt beteiligt. Am Jadebusen soll ein hochmoderner Containerhafen entstehen, der eine tideunabhängige Fahrwassertiefe von 18 m aufweist. Nach Fertigstellung der 1. Baustufe stehen vier Liegeplätze für Großcontainerschiffe bereit, mit einer Kapazität von 1,8 Mio. TEU. Langfristig ist eine Verlängerung der Kaje auf 10,4 km möglich, die dann Platz für 24 große Containerschiffe und eine Kapazität von 4,1 Mio. TEU bereitstellt.

Die Umsetzung des Kooperationsvorhabens wurde von dem damaligen niedersächsischen Ministerpräsidenten Sigmar Gabriel als historischer Durchbruch bezeichnet: „Wir überlassen nicht Rotterdam und Antwerpen das Geschäft mit den Großfrachtern der Zukunft, wir holen Tausende Arbeitsplätze an die niedersächsische Küste. Der Hafen wird dank seines neuen Finanzierungsmodells für die öffentliche Hand deutlich günstiger sein als jeder andere europäische Großhafen. Wir sparen dem Steuerzahler viele Millionen, weil sich in namhafter Höhe Private an staatlichen Aufwendungen beteiligen. Auch das ist ein Durchbruch für den Norden.“<sup>69</sup>

Mit dem Bau des Tiefwasserhafens sollten ursprünglich zwei Ziele verfolgt werden:

### A. Stärkung der norddeutschen Häfen im Wettbewerb mit Rotterdam

Der Hafen in den Niederlanden verfügt bisher als einziger an der Nordrange über eine Fahrwassertiefe, die es den Containerriesen der Zukunft erlaubt, die Terminals tideunabhängig anzulaufen. Mit dem JadeWeserPort beabsichtigten die drei Bundesländer, ihre Kompetenzen und Kräfte zu bündeln, um einen Investitionswettlauf zu vermeiden. Hamburg stieg allerdings nach seinem Regierungswechsel im Mai 2002 endgültig aus dem gemeinsamen Projekt aus, da es nicht für sinnvoll erachtet wurde, ein Projekt finanziell zu unterstützen, das mittelfristig mit dem eigenen Hafen konkurrieren könnte. Das ursprüngliche Ziel, durch Kooperation einen ruinösen Wettbewerb zwischen den norddeutschen Containerhäfen zu beenden, wurde somit schon vor Beginn der konkreten Planungen für den Hafen nicht erreicht.

---

<sup>69</sup> Vgl.: Senator für Wirtschaft (2002c).

### **Gründe für den Ausstieg Hamburgs**

Die ablehnende Haltung Hamburgs gegenüber dem JadeWeserPort wurde vor allem damit begründet, dass eigene Mittel in den Bau eines möglichen Konkurrenzhafens fließen könnten. Die verantwortlichen Akteure in der Hansestadt glaubten nicht daran, dass Post-Panmax-Schiffe in einem Ausmaß zum Einsatz kommen, der einen eigenen Tiefwasserhafen auslastet. Die Finanzmittel sollten deshalb eingesetzt werden, um die eigenen Kapazitätsreserven voll auszuschöpfen: Im bestehenden Hafengebiet können sie auf das Dreifache des heutigen Containerumschlags ausgebaut werden. Zudem wird eine Vertiefung der Elbe um 1,5 m angestrebt. Für die kommenden 20 Jahre wird somit nicht damit gerechnet, dass Kapazitätsengpässe auftreten können. Wirtschaftsminister Gunnar Uldall äußerte sich diesbezüglich folgendermaßen: „Es besteht kein Anlass, dass die Freie und Hansestadt Hamburg und die HHLA Finanzierungsanteile von insgesamt rd. 280 Mio. Euro zum Ausbau eines Konkurrenzhafens aufbringen.“

Eine Untersuchung der Firma Drewry Shipping Consulting hat in einer Studie zur Containerschiffsgrößenentwicklung prognostiziert, dass 24 Schiffseinheiten mit einer Tragfähigkeit von 12.000 TEU und 14,5 m Tiefgang zum Einsatz kommen können. Diese Schiffe können Hamburg nach der Elbvertiefung anlaufen. Vereinzelt Schiffe, die einen Tiefgang haben der darüber liegt, reichen nicht aus, um einen Hafen für sich alleine zu tragen und können notfalls Rotterdam anlaufen, ohne dass Hamburg einen erheblichen Verlust von Marktanteilen zu tragen hätte. Die Stadt sieht deshalb den Tiefwasserhafen als Konkurrenzprojekt, das nur dann wirtschaftlich tragfähig ist, wenn er in erheblichem Ausmaß Umschlagvolumen aus Hamburg und Bremerhaven abzieht. Auf die von Hamburg geforderten Zusagen von Eurogate, dass der Tiefwasserhafen nur die großen Containerschiffe abfertigt, die nicht durch die Elbe passen, ging das Umschlagunternehmen nicht ein. Auch das ursprünglich anvisierte Ziel der norddeutschen Häfen, durch ein gemeinsames Hafenbauprojekt die Wettbewerbsposition des niederländischen Konkurrenten zu schwächen, wird äußerst kritisch gesehen: Wegen der günstigen Lage zum Ruhrgebiet und der Transportmöglichkeit über den Rhein wird der Hafen auch weiterhin von vielen Reedereien bevorzugt angelaufen.

Hamburg erwartet somit, dass der JadeWeserPort die innerdeutsche Häfenkonkurrenz erhöht und die Position der Nordseehäfen gegenüber Rotterdam schwächt. Im Gegensatz zu Bremerhaven befindet sich Hamburg allerdings in einer privilegierten Position, da die Stadt einerseits erheblich mehr Flächen und ungenutzte Kapazitäten zur Verfügung hat als Bremerhaven und ihre Wettbewerbsposition schon allein dadurch besser ist, weil sie von einem besonders hohen lokalen Ladungsaufkommen profitiert. Unternehmen, die in der Umgebung von Hamburg ansässig sind, werden ihre Produkte weiterhin über diesen Hafen verschiffen, unabhängig davon, ob der JadeWeserPort in Betrieb genommen wurde oder nicht. Berechnungen zufolge liegt der Anteil an lokaler Ladung, der am Hamburger Hafen umgeschlagen wird, bei 15 bis 20%, in Bremerhaven bei 0,5%. Die Chancen dieser Stadt, in einem innerdeutschen Häfenwettbewerb zu bestehen, sind somit gegenüber Bremerhaven deutlich besser, die Risiken wesentlich geringer.

Die Zusammenarbeit zwischen Bremen und Niedersachsen wird auch nach dem Ausstieg Hamburgs weiterhin in der Öffentlichkeit als einmalig und zukunftsweisend diskutiert. Immerhin unterstützen sich beide Länder bei ihren hafenpolitischen Zielsetzungen. Im Falle des JadeWeserPorts wird erklärt, dass die Kombination des bremischen „Container-Know-hows“ mit niedersächsischen Landflächen eine ideale Ergänzung darstellen. Für die Bereitstellung bremischer Finanzmittel im Rahmen des JadeWeserPorts darf der Stadtstaat mit einer niedersächsischen Unterstützung bei der geplanten Außenweservertiefung rechnen. Außerdem stellt Niedersachsen Landflächen für die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen für CT IV bereit. Wird die Außenweservertiefung tatsächlich durchgeführt, besteht die Möglichkeit, dass Bremerhaven auch von größeren

Containerschiffen angelaufen werden kann, also auch von Containerschiffen, für die ursprünglich der JadeWeserPort gebaut werden sollte. Die Unterstützung von Bremen durch Niedersachsen in der Frage der Außenweservertiefung – als Entgegenkommen für die Teilnahme Bremens am JadeWeserPort – würde somit den Wettbewerb zwischen Bremerhaven und Wilhelmshaven verschärfen, falls es nicht im Zuge der Entwicklung im Containerumschlag zu einer vollständigen Auslastung oder funktionsfähigen Kooperation beider Häfen kommt.

## **B. Private Finanzierung der terminalnahen Infrastruktur**

Die Realisierung des Tiefwasserhafens wurde von Anfang an an die Bedingung geknüpft, dass auch die terminalnahe Infrastruktur, also die Kaimauern usw., zu mindestens 50% von privaten Investoren zu tragen seien. Für den JadeWeserPort wurden hierfür 180 Mio. Euro veranschlagt: 90 Mio. Euro sollten also aus privater Tasche finanziert werden: „Die Regierungschefs der drei Länder sind sich darin einig, dass Entwicklung und Betrieb des Tiefwasserhafens nur mit maßgeblicher Beteiligung privater Investoren zur Reduzierung der öffentlichen Investitionen auf ein Minimum und nach betriebswirtschaftlichen Kriterien erfolgen kann. Dies betrifft sowohl die private Finanzierung der Infrastruktur für die vier Liegeplätze in der ersten Ausbaustufe – mit mindestens 50% – als auch die Finanzierung der kompletten Suprastruktur und des Terminalbetriebes selbst. Dieser Tiefwasserhafen soll von der norddeutschen Hafenwirtschaft – niedersächsischen, bremischen und Hamburger Hafenunternehmen – gemeinsam betrieben werden.“<sup>70</sup>

Dieses Finanzierungsmodell stellte ein Novum dar: Ursprünglich kommen private Investoren, sprich die Betreibergesellschaften, lediglich für die Finanzierung der Suprastruktur auf. Die Regierungschefs bewerteten im Frühjahr 2001 ein eventuelles Ausbleiben entsprechender Investitionsabsichten als ein Zeichen dafür, dass der Hafen von der Wirtschaft nicht als betriebswirtschaftlich tragfähig eingestuft wird. In diesem Fall hätte auch von öffentlichen Investitionen in einen deutschen Tiefwasserhafen Abstand genommen werden sollen.<sup>71</sup>

Einige Monate später – bereits im Oktober 2001 – weicht der ehemalige Wirtschaftssenator Hatig von dieser klaren Position erstmals ab, indem er ankündigt, dass auch mehr als die ursprünglich veranschlagten 50% der Infrastruktur von der öffentlichen Hand getragen werden könnten, da das Projekt eine „strukturelle Notwendigkeit“ darstelle.<sup>72</sup>

Die Ankündigung Hamburgs aus dem Projekt auszusteigen, warf weitere Finanzierungsprobleme auf. Als Reaktion auf die Absage zog Claus Wülfers, Geschäftsführer der JadeWeserPort-Entwicklungsgesellschaft, die Suche nach ausländischen Investoren in Betracht. Neben europäischen Unternehmen wie Maersk Sealand, Hapag Lloyd und Rhenus Midgard wurden auch zahlungskräftige Betreibergesellschaften aus Fernost genannt. Diese würden in Wilhelmshaven allerdings kaum Rücksicht auf die Belange der anderen Nordseehäfen nehmen. Unter diesen Bedingungen wäre eine Beteiligung Bremens an dem Projekt eher unwahrscheinlich. Im Juni 2002 wurde bekannt gegeben, dass eine private Finanzierung des Tiefwasserhafens, abgesehen von der üblichen Finanzierung der Suprastruktur, nicht realisierbar ist.

---

<sup>70</sup> Bremische Bürgerschaft (2001).

<sup>71</sup> Nix, Nordsee-Zeitung vom 31.03.2001.

<sup>72</sup> Vgl.: Heinrich, Hansjörg (2001).

Inzwischen soll die „private Finanzierung“ dahingehend realisiert werden, dass die Kosten für die terminalnahe Infrastruktur, die sich Bremen und Niedersachsen teilen, zu 50% über Darlehen finanziert werden, die durch laufende Einnahmen aus dem Hafenbetrieb, etwa durch Pacht und Hafengebühren, zu refinanzieren sind. Claus Wülfers stuft die Finanzierung dieser 90 Mio. Euro über die Bank als private Finanzierung ein und betrachtet die ursprüngliche politische Vorgabe, 50% der terminalnahen Infrastruktur privat zu tragen, als erfüllt. Die geplante Refinanzierung dieser Mittel durch den laufenden Hafenbetrieb ist aufgrund der Erfahrungen in anderen Häfen zumindest in Frage zu stellen, da üblicherweise die so erwirtschafteten Mittel gerade ausreichen, um die Instandhaltung der Hafenanlagen zu finanzieren.

Wie allgemein üblich beschränkt sich letztendlich die private Finanzierung des Hafens auf die Suprastruktur. Hierunter fallen die Kosten für die Kräne, Containerbrücken und die Abfertigungsgebäude. Anhand der folgenden Übersicht wird deutlich, welche Posten für die Finanzierung des Tiefwasserhafens anfallen und wer sie voraussichtlich übernehmen wird:

#### Übersicht 21: Kosten des JadeWeserPorts

<b>Basisinfrastruktur</b>	<b>Aufschütten der Hafenumflächen, Verlegen der Fahrrinne, Ausbaggern des Hafenbeckens</b>	<b>314,0 Mio. Euro</b>	<b>Niedersachsen (ursprünglich 89 Mio. Euro vom Bund)</b>
Terminalnahe Infrastruktur	Kaimauern, Einrammen der Spund- und Flügelwände	177,6 Mio. Euro	(ursprünglich 50% privat) Je zu 50% Bremen und Niedersachsen
Suprastruktur	Containerbrücken, Abfertigungsgebäude	305,7 Mio. Euro	Betreiber
<b>Summe</b>		<b>797,2 Mio. Euro</b>	
Hinterlandanbindung	Hafennahe Straßen, Schienenstränge zur Anbindung an das Bahnnetz	43,64 Mio. Euro	Bund, Bahn, Stadt Wilhelmshaven
Komplementärkosten	Entschädigungen und Ausgleichsflächen	120 bis 170 Mio. Euro	Niedersachsen
<b>Summe</b>		<b>960 bis 1.000 Mio. Euro</b>	

Die Basisinfrastruktur wird ausschließlich von Niedersachsen finanziert, da der Hafen auf niedersächsischem Gebiet liegt. Ursprünglich war geplant, dass der Bund 89 Mio. Euro hiervon trägt. Begründet wurde dies damit, dass die neue Fahrrinne nicht so schnell versandet und der Bund als Träger der Bundeswasserstraßen Bagger- und Verklappungskosten spart. Diesen Finanzierungsanteil hat der Bund inzwischen allerdings abgelehnt. Hintergrund dieser Entscheidung ist die Befürchtung, dass die Bundesregierung eine Intervention Hamburgs bei der EU wegen unzulässiger staatlicher Hilfen zugunsten von Niedersachsen und Bremen befürchtet.<sup>73</sup>

Die 177,6 Mio. Euro teure terminalnahe Infrastruktur wird von Bremen mit 43,8 Mio. Euro (über die landeseigene Gesellschaft bremenports aus dem Topf „Sondervermögen Hafen“) und von Niedersachsen mit 43,98 Mio. Euro bezuschusst. Die restlichen 89,87 Mio. Euro sollen zunächst über Kredite aufgebracht und anschließend, wie oben bereits erwähnt, über die Erlöse des Hafenbetriebs refinanziert werden.

<sup>73</sup> Vgl.: Weser-Kurier vom 09.07.2003.

Das zweite ursprünglich anvisierte Ziel, die Hafeninvestitionen zu großen Teilen aus privaten Mitteln zu finanzieren, ist gescheitert. Trotzdem halten die Länder Bremen und Niedersachsen weiterhin an dem Projekt fest. Die Motive, die aus niedersächsischer Sicht hinter dem Bau des Hafens stehen, sind relativ leicht nachzuvollziehen: Hier soll eine äußerst strukturschwache Region durch die strukturellen Impulse, die von einem Hafen ausgehen können, entwickelt werden (siehe hierzu Extra-Kasten). Warum Bremen weiterhin an dem Bau des Tiefwasserhafens interessiert ist, ist besonders vor dem Hintergrund, dass Hamburg von einer Finanzbeteiligung Abstand genommen hat und die beiden ursprünglich anvisierten Ziele nicht erreicht werden konnten, zunächst nicht offensichtlich. Hierfür sind im Wesentlichen drei Gründe verantwortlich, die im folgenden Abschnitt dargestellt werden.

### **Der JadeWeserPort als strukturpolitisches Projekt für Niedersachsen**

Für Niedersachsen ist der Tiefwasserhafen in erster Linie ein strukturpolitisches Projekt. Die Arbeitsplatzeffekte, die infolge des Baus und des Betriebs in Wilhelmshaven und Umgebung entstehen, sollen die extrem strukturschwache Region beleben und dazu beitragen, dass sich verstärkt hafennahe Industrien und Dienstleistungsunternehmen ansiedeln. Wie im Falle von CT IV unterscheiden sich die Angaben zu den Beschäftigungswirkungen in der Region allerdings stark.

Im Gutachten zu den regionalwirtschaftlichen Effekten des Tiefwasserhafens wird eine 100%ige Auslastung unterstellt, die in etwa 900 neue Beschäftigungsverhältnisse auf dem Terminal selber nach sich ziehen wird. Bei einem angenommenen Multiplikator von 2 bis 3 ergeben sich für die Region insgesamt 1.800 bis 2.700 neue Arbeitsplätze. Es gab auch Untersuchungen, die bei einem Vollausbau des JadeWeserPorts im Jahre 2013 mit maximal 135 neuen Arbeitsplätzen rechnen. Auch die indirekten Arbeitsplatzeffekte werden aller Voraussicht nach deutlich unter den oben genannten 3.000 bis 4.000 neuen Beschäftigungsverhältnissen liegen. Selbst von der niedersächsischen Senatskanzlei wurde angemerkt: „Bei beiden Häfen (hier bezieht sie sich auf die Alternativen „Cuxhaven“ und „Wilhelmshaven“, die zunächst als mögliche Standorte für einen Tiefwasserhafen diskutiert wurden, Anm. der Verf.) ergeben sich allerdings durch den hohen Transshipment-Anteil geringere sekundäre Beschäftigungseffekte als bei Häfen in Ballungszentren und an Verkehrsknotenpunkten.“<sup>74</sup> Rainer Müller<sup>75</sup> von ver.di nimmt an, dass mit maximal 1.100 neuen Arbeitsplätzen in Wilhelmshaven zu rechnen ist.

Andere Kalkulationen beziehen sich auf die entstehenden Arbeitsplätze beim Endausbau, also nach Inbetriebnahme der 24 Liegeplätze. Hier sollen dann 4.200 Primärbeschäftigte zu zählen sein, durch Sekundärbeschäftigung können weitere 8.000 bis 16.000 Arbeitsplätze entstehen.

Die Darstellung der sehr unterschiedlichen Erwartungen zu den Beschäftigungseffekten, von denen die Region Wilhelmshaven nach Inbetriebnahme des JadeWeserPorts profitieren kann, legen den Verdacht nahe, dass es sich hierbei um rein politische Zahlen handelt, durch die die Investitionen gerechtfertigt werden sollen. Fakt ist, dass der Tiefwasserhafen ein reiner „Hub“-Hafen sein wird, dessen Loco-Quote kaum höher ausfallen dürfte als in Bremerhaven, da beide Städte nur in geringem Ausmaß über regional ansässige Industrien verfügen, die die Inhalte der Container weiterverarbeiten bzw. veredeln. Dies ist sowohl unter den Politikern als auch unter den Hafenexperten unumstritten.

---

<sup>74</sup> Senator für Wirtschaft und Häfen (2001).

<sup>75</sup> Rainer Müller ist Leiter des Fachbereiches „Verkehr“ vom ver.di Landesbezirk Niedersachsen / Bremen.

#### 4.1 Warum investiert Bremen in den Bau des JadeWeserPorts?

##### A. Die Containerschiffe der Zukunft können aufgrund ihres Tiefgangs Elbe und Weser nicht mehr befahren

Hintergrund dieses Arguments ist in erster Linie die Konkurrenz zu Rotterdam: Der größte europäische Hafen verfügt bereits über eine tideunabhängige Fahrwassertiefe, die die Abfertigung der Containerjumbos der Zukunft ermöglicht.<sup>76</sup> Von deutscher Seite wird befürchtet, dass ein Verzicht auf die Investition in den JadeWeserPort die Wettbewerbssituation der deutschen Nordseehäfen gegenüber Rotterdam deutlich verschlechtert, weil die großen Schiffe nur noch hier anlegen können und so eine tendenzielle Verlagerung des Umschlagvolumens zu den Westhäfen erfolgen könnte. Eine möglichst große tideunabhängige Fahrwassertiefe wird angesichts der erwarteten Schiffsgrößenentwicklung als zunehmend wichtiger Wettbewerbsfaktor für die Häfen angesehen.

Lange Zeit erfolgte eine Zunahme der Ladungskapazitäten von Containerschiffen bis zur sog. Panmax-Größe. Die Schiffe, die aufgrund ihrer Abmessungen noch den Panama-Kanal passieren konnten, waren 295 m lang, 32,2 m breit und hatten bei voller Auslastung einen Tiefgang von 13,5 m. Ende der 70er Jahre hatten Schiffe mit Panmax-Größe eine Kapazität von gut 2.000 TEU. Dies wurde bis zum Jahr 2000 auf 5.000 TEU ausgedehnt. Die Reederei APL ist im Jahr 1988 als erste über diese Breitenbegrenzung des Panama-Kanals hinausgegangen. Diese sog. Post-Panmax-Schiffe wurden für den Seetransport von Amerika nach Asien eingesetzt, weil hier die Breite des Panama-Kanals irrelevant war und es effizienter erschien andere Routen zu wählen, um so den Einsatz größerer Schiffe zu ermöglichen. Inzwischen haben etwa 20% der im Einsatz befindlichen Containerschiffe diese Größe, 40% sind Panmax-Schiffe oder kleiner. Es folgte ein sprunghafter Anstieg der Schiffsgrößen auf 8.000 TEU, die bei voller Auslastung einen Tiefgang von 15 m hatten. Durch den Einsatz größerer Schiffe können niedrigere Kosten je Stellplatz pro Seemeile realisiert werden, da beispielsweise die anteiligen Kosten für Personal sinken. Gegenüber einem 4.000 TEU-Schiff konnten mit einem 8.000 TEU-Schiff Kosteneinsparungen von 11% auf der gleichen Strecke erzielt werden. Vor dem Hintergrund wachsender Transportmengen war somit ein kontinuierlicher Anstieg der Schiffsgrößen die logische Konsequenz. Diese sog. Post-Panmax-Schiffe werden fast ausschließlich auf langen Strecken eingesetzt, in erster Linie für den Europa-Fernost-Transport oder den Transpazifik-Transport, da nur ein entsprechendes Ladungsaufkommen den Einsatz solcher Containerriesen rechtfertigt.

Sowohl in der Industrie als auch in der Wissenschaft gibt es unterschiedliche Einschätzungen darüber, wie weit die Schiffsgrößenentwicklung in absehbarer Zeit zunehmen wird. Die eine Seite argumentiert, dass bisher keine eindeutige Grenze beim Wachstum von Containerschiffen auszumachen ist, sofern gegenwärtig bestehende technische Probleme (siehe unten) gelöst werden können. Auf dem Reißbrett werden bereits Schiffe mit 15.000 bis 18.000 TEU entworfen. Berechnungen zufolge sollen diese Schiffe zu Kostenersparnissen von 16% gegenüber Schiffen mit einer Kapazität von 8.000 TEU führen. Es wird aber auch die Ansicht vertreten, dass die optimale Größe von Containerschiffen mit 8.000 TEU nahezu erreicht ist.

##### Technische Grenzen der Schiffsgrößenentwicklung

Der relativ schnelle und kontinuierliche Anstieg der Schiffsgrößen in den letzten Jahren war deshalb möglich, weil es kaum technische und praktische Beschränkungen bei dem Einsatz und der Entwicklung der größeren Schiffe gab. Unter den gegebenen Rahmenbedingungen, also dem technischen Stand einerseits und der Ausstattung der Häfen andererseits, scheint mit dem 8.000 bis 10.000 TEU-Schiff zunächst die maximale Größe erreicht worden zu sein. Für Schiffsgrößen, die darüber hinausgehen, werden einschneidende Veränderungen im Schiffsdesign und beim Hafenumschlag erwartet, damit hierdurch weiterhin Skalenerträge und Kostenersparnisse zu realisieren sind.<sup>77</sup>

<sup>76</sup> Im PLANCO-Gutachten wird allerdings darauf hingewiesen, dass auch die Häfen Antwerpen und Zeebrügge Hafenteile bereithalten, die auf größere Containerschiffe ausgerichtet sind.

<sup>77</sup> Vgl.: Matthews, Stephen (2003), S. 9 f.

Der Chefinspektor der norwegischen Schiffsklassifikationsfirma Det Norske Veritas in Busan, Korea, führt an, dass die Reeder mit Schiffen, die eine Kapazität von über 10.000 TEU aufweisen, an zahlreichen Fronten auf Begrenzungen stoßen:

- Die Infrastruktur der Welthäfen ist mit ihren Wassertiefen und Krananlagen nicht auf 12.000 TEU-Schiffe eingestellt.
- Der derzeitige Stand der Motoren- und Propellertechnik kann keinen vernünftigen Antrieb für solche Schiffe liefern. Im Gegensatz zum Tanker-Verkehr zählt beim Containertransport vor allem die Geschwindigkeit, die 25 Knoten betragen sollte. 12.000 TEU-Schiffe benötigen für dieses Tempo 100.000 PS, was nur durch den Einsatz von zwei Hauptmaschinen und Schrauben erreicht werden kann. Dies würde die Investitionen derart erhöhen, dass die Kosten pro transportiertem Container gegenüber kleineren Schiffen wieder steigen.
- Auch statische Gründe setzen dem Wachstum der Containerschiffe Grenzen. Bei Großcontainerschiffen verziehen sich unter dem Eindruck von Wind und Wellen Schiffsrumpf und Luken- deckel zusätzlich: Je größer das Schiff ist, desto größer ist auch die Biegung und desto schwieriger wird es, eine sichere Beladung der Containerschiffe zu gewährleisten. Durch zusätzliche Stahlträger und höhere Materialstärken würde sich aber gleichzeitig das Eigengewicht der Frachter erhöhen, was sich wiederum negativ auf die Ladungskapazität und die Antriebsleistung auswirkt.

Sofern die technischen Einschränkungen einerseits und die Rahmenbedingungen in den Containerhäfen andererseits die Möglichkeit, durch den Einsatz größerer Schiffe Kosteneinsparungen zu erzielen einschränken, überwiegen aus Sicht der Reeder die Nachteile, die sich (beispielsweise durch die Notwendigkeit Strecken zu bündeln und Abfahrten zu reduzieren) ergeben. Containerschiffe mit einer Kapazität von bis zu 10.000 TEU werden zwar bereits gebaut, ob aber in den kommenden Jahren 12.000 TEU in größerem Ausmaß zum Einsatz kommen, ist gegenwärtig fraglich.

### Schiffsgrößen und Tiefgang

Für die im Wettbewerb befindlichen Häfen ist die Kapazitätsentwicklung der Schiffe weniger wichtig, sondern vielmehr der damit zusammenhängende zunehmende Tiefgang. Und auch hier gibt es unterschiedliche Ansichten zu den zukünftigen Anforderungen an die tideunabhängige Fahrwassertiefe der Häfen. Ein Schiff mit einer Ladungskapazität von 13.000 TEU hat einen Tiefgang von knapp 16 m und könnte so den Suezkanal nicht mehr passieren. Als maximale Ladungskapazität wird deshalb die 12.000-TEU-Grenze angenommen. Ein solches Schiff hat eine Länge von 400 m, eine Breite von 54 m und einen Tiefgang von 15,3 m, wenn es voll beladen und betankt ist.

In Übersicht 22 werden die möglichen Tiefgänge von Außenweser und Elbe gegenübergestellt. Sie verdeutlicht, welchen Tiefgang Containerschiffe haben dürfen, damit sie die Häfen Hamburg und Bremerhaven tideunabhängig bzw. tideabhängig, also mit gewissen Wartezeiten, noch anlaufen können.

**Übersicht 22: Derzeit mögliche Tiefgänge auf der Außenweser und Elbe**

Revierfahrt	Tiefgang Außenweser		Tiefgang Elbe	
	Panmax	Post-Panmax	Panmax	Post-Panmax
Tideunabhängig	12,8 m	12,5 m	12,5 m	12,5 m
Tideunabhängig einkommend	14,5 m	14,5 m	14,5 m	14,4 m
Tidefenster	5,75 h	5,25 h	4,3 h	4,3 h
Tideabhängig ausgehend	14,5 m	14,5 m	13,5 m	13,4 m
Tidefenster	3,25 h	2,75 h	0,5 h	0,42 h

Quelle: BAW/ISL (2002).

12.000-TEU-Schiffe, die bei voller Auslastung einen Tiefgang von 15,3 m aufweisen, können derzeit weder Weser noch Elbe anlaufen. Allerdings planen sowohl Hamburg als auch Bremen Flussvertiefungen, etwa um 1,5 m. Tideunabhängig könnten so Schiffe mit einem 14 m-Tiefgang Elbe und Weser befahren – tideabhängig sogar solche Schiffe mit einem 16 m (Weser) bzw. 15m Tiefgang (Elbe).

Bei diesen Berechnungen wurde von einer 100%igen Auslastung der Kapazitäten ausgegangen. Die Containerriesen werden allerdings i.d.R. auf dem Seeweg zwischen Asien und Europa eingesetzt. In Europa laufen sie zunächst die Südhäfen an, z.B. Gioia Tauro in Süditalien, dann einen Westhafen, z.B. Rotterdam und später einen der deutschen Nordseehäfen (Hamburg, Bremerhaven oder Wilhelmshaven). In jedem dieser drei Anlaufstationen löschen sie Teile ihrer Ladung, sodass sie i.d.R. mit einer Auslastung von maximal 70% die Häfen Hamburg oder Bremerhaven erreichen; häufig liegt sie sogar darunter. Hierdurch reduziert sich auch der Tiefgang der Containerschiffe. In der folgenden Übersicht wird dargestellt, wie sich eine geringere Auslastung auf den Tiefgang der Schiffe auswirkt.

### Übersicht 23: Tiefgang in Abhängigkeit von der Auslastung der Stellplatzkapazität

Auslastung	Tiefgang			
	16,3 m	15,3 m	14,2 m	13,3 m
100%	16,3 m	15,3 m	14,2 m	13,3 m
90%	15,4 m	14,5 m	13,5 m	12,6 m
80%	14,5 m	13,8 m	12,8 m	11,95 m
70%	13,5 m	12,9 m	12,0 m	11,2 m
60%	12,6 m	11,95 m	11,3 m	10,6 m
50%	11,6 m	11,0 m	10,5 m	9,9 m

Quelle: PLANCO Consulting (2000), S. 5.

Ein Vergleich der Übersichten 22 und 23 verdeutlicht, dass die großen Containerschiffe Bremerhaven und Hamburg derzeit mit 70%iger Auslastung anlaufen können. Bei einem Ausbau der Flüsse erhöht sich die mögliche Auslastung der großen Containerschiffe auf 80%. Als Voraussetzung für eine reibungslose und tideunabhängige Abfertigung der voll beladenen Containerschiffe wird eine Wassertiefe von 15,5 m angegeben. Bei der Bestellung neuer Schiffe orientieren sich die Reeder an der Obergrenze des möglichen bzw. des zu erwartenden Ladungsanfalls und sorgen so für einen Vorrat an Stellplatzkapazitäten, um in kurzfristigen Spitzenzeiten das erhöhte Ladungsaufkommen auffangen zu können. Somit kommt es nur in Ausnahmefällen zu einer vollständigen Auslastung der Schiffe und zum maximalen Tiefgang. Häfen, die über eine Fahrwassertiefe verfügen, die auch große Containerschiffe voll beladen tideunabhängig befahren können, haben allerdings einen entscheidenden Vorteil: Sie kommen für die Reeder als Endhäfen in Frage. Hier werden i.d.R. große Teile der Ladung gebündelt dementsprechend ist auch das Umschlagvolumen am größten. Die Fahrwassertiefe ist deshalb ein wichtiger Faktor im Hafenwettbewerb. Hierdurch erklärt sich auch das Interesse Bremens an der Vertiefung der Außenweser.

### Wie effizient ist der Einsatz der Container-Jumbos?

Berechnungen zufolge können durch den Einsatz von Schiffen mit einer Kapazität von über 10.000 TEU gegenwärtig kaum noch Kostensenkungen erzielt werden, da die Schiffsbetriebskosten dann wieder ansteigen, sofern keine deutliche Beschleunigung des Umschlags oder eine Reduzierung der Anlaufhäfen vorgenommen wird. Der Einsatz dieser Schiffe rechnet sich nur dann, wenn sie erstens auch mit voller Auslastung fahren und zweitens die durch den Einsatz größerer Schiffe erzielte Senkung der Stückkosten nicht durch längere Liegezeiten aufgezehrt wird.

Um eine volle Auslastung zu erzielen, müssten die Abfahrtsfrequenzen verringert werden – was für die Kunden angesichts angestrebter just-in-time-Produktion einen Nachteil darstellt. Eine

deutliche Beschleunigung des Umschlags ist i.d.R. nur durch eine beidseitige Be- und Entladung möglich. Eine solche Ausstattung ist allerdings für den JadeWeserPort bisher nicht vorgesehen. In Krisenzeiten werden die ganz großen Containerschiffe für die Reedereien zudem zu einer schweren Hypothek: Gegenwärtig gibt es weltweit nur drei, die sich für den Einsatz solcher Schiffe entscheiden würden.

Nach Aussagen von Experten der Schiffsklassifikationsgesellschaft Lloyd's Register (LR) werden für die Abfertigung der großen Schiffe keine Tiefwasserhäfen benötigt. Vielmehr sollen die Schiffe so konstruiert sein, dass sie in die bestehenden Häfen passen. Von Lloyd's Register wurde entsprechend ein 12.000-TEU-Schiff entworfen, das bei 400 m Länge und 57 m Breite einen Tiefgang von 14,5 m hat.<sup>78</sup>

Sollten in naher Zukunft dennoch 12.000-TEU-Schiffe zum Einsatz kommen, die einen größeren Tiefgang haben, so werden sie nur in wenigen Fahrgebieten mit langen Seestrecken und restriktionsfreien, hocheffizienten Häfen eingesetzt werden können. Außerdem muss das Ladungsaufkommen gross genug sein, damit weiterhin ein regelmäßiger Schiffsverkehr bei hoher Auslastung in beiden Richtungen möglich ist. Ein effizienter Einsatz ist folglich abhängig von wenigen gleichmäßigen und stark ausgelasteten Verkehrsströmen und sehr anfällig gegenüber Auslastungsschwankungen. Hierfür bietet sich im Prinzip nur der Transpazifik und der Europa-Fernost-Verkehr an. Auf allen anderen Routen kann eine hohe Auslastung nur durch eine starke Bündelung der Transportströme erzielt werden. Dies erfordert eine Reduzierung der Abfahrtsfrequenz und wirkt sich bremsend auf eine weitere Schiffsgrößensteigerung aus.<sup>79</sup>

Heiner Hautau von der TU Hamburg stellte bereits die These auf, dass die zunehmenden Schiffsgrößen und die längeren Seedistanzen dazu führen, dass Reeder in der Nordrange nur noch einen Hafen anlaufen, der dann keinen nautischen Restriktionen unterliegt, die höchste Umschlagproduktivität und das höchste Ladungsaufkommen aufweist. Dies würde bedeuten, dass es mittelfristig pro Kontinent nur noch einen Mainport gibt.<sup>80</sup> Von der Politik wird diese Argumentation herangezogen, um die Investitionen in den JadeWeserPort zu rechtfertigen: Rotterdam darf sich nicht kampfflos zum Mainport entwickeln, auch in die deutschen Nordseehäfen muss investiert werden, um diese Entwicklung zu stoppen.

## **B. Für die norddeutschen Häfen werden Kapazitätsengpässe erwartet**

Ursprünglich wurde die Notwendigkeit für den JadeWeserPort mit der anstehenden Tiefgangentwicklung der großen Containerschiffe begründet. Inzwischen wird aber vornehmlich damit argumentiert, dass angesichts der prognostizierten Umschlagentwicklung im Containergeschäft neue Kapazitätsreserven bereitgestellt werden müssen.

In den letzten zehn Jahren konnten die Häfen der Nordrange, vor allem durch die Öffnung Osteuropas, ein erhebliches Wachstum im Containerumschlag verbuchen: Zwischen 1992 und 2002 hat er sich in der Hamburg-Antwerpen-Range von 9,8 Mio. TEU auf 19,6 Mio. TEU fast verdoppelt (vgl. hierzu Übersicht 3).

Bei den Prognosen wird von einer weiteren Verdopplung des Containerumschlagvolumens bis zum Jahr 2015 ausgegangen, was ein jährliches Wachstum zwischen 7 und 8% unterstellt. Die Erfahrungen der letzten 15 Jahre, in denen der Welthandel etwa doppelt so schnell gewachsen ist wie das Sozialprodukt und der Containerumschlag 1,5-mal so stark wie der Welthandel, sind allerdings nicht ohne weiteres auf die Zukunft zu übertragen. Vor allem deshalb nicht, weil der

---

<sup>78</sup> Vgl.: Hollmann, Michael (2002).

<sup>79</sup> Sichelschmidt, Henning (2001), S. 4 f.

<sup>80</sup> Zitiert in: Martin, Jochen (2000), S. 3.

Containerisierungsgrad – sprich die Tendenz, ehemals konventionelle Stückgüter im Container zu transportieren – nahezu erschöpft ist und ein Anstieg des Containerumschlags fast ausschließlich über eine quantitative Steigerung des Transportaufkommens selber realisiert werden muss (vgl. Abschnitt 2).

Für die Region Nordwesteuropa kommt erschwerend hinzu, dass hier bereits die größte Dichte von Containerhäfen weltweit vorliegt, die alle mit dem nordwesteuropäischen Hinterland auch noch die gleiche Zielregion bedienen. Drewry Shipping Consultants geht bei seinen Berechnungen von einem Absinken der Auslastung in den Nordrange-Häfen aus, weil in überdurchschnittlichem Maße in Ausbauprojekte investiert wird (siehe hierzu Abschnitt 2, Übersicht 4).

Hier besteht also auch ohne den Bau des JadeWeserPorts bereits ein starker Wettbewerb um Umschlagvolumen und Marktanteile. Speziell für Bremerhaven könnte sich die Wettbewerbsposition in der Hamburg-Antwerpen-Range verschärfen, da die Stadt aufgrund ihrer Strukturschwäche nicht, wie beispielsweise Hamburg, von einem hohen lokalen Ladungsaufkommen profitiert, das neben einer günstigen nautischen Lage und einer guten Hinterlandanbindung der wichtigste Faktor im Wettbewerb mit anderen Häfen ist. Für Bremerhaven bedeutet dies, dass die Seestadt ihren größten Vorteil gegenüber Hamburg – die bessere nautische Erreichbarkeit – zugunsten von Wilhelmshaven einbüßt. Hamburg wird auch in Zukunft von dem hohen regionalen Ladungsaufkommen profitieren. Bremerhaven hat also nach Inbetriebnahme des JadeWeserPorts im Wettbewerb mit den deutschen Häfen keinen spezifischen Vorteil mehr.

Deshalb soll von Bremer Seite der Tiefwasserhafen erst dann in Betrieb genommen werden, wenn CT IV ausgelastet ist. Der ehemalige Wirtschaftssenator Josef Hattig hat nicht ausgeschlossen, dass es zur Kannibalisierung kommen könnte, wenn die Inbetriebnahme des JadeWeserPorts zu früh erfolgt. Niedersachsen möchte hingegen möglichst bald von den strukturellen Effekten, die vom Tiefwasserhafen ausgehen, profitieren und strebt eine schnelle Inbetriebnahme des Containerhafens an. Hier zeichnet sich bereits jetzt ein Zielkonflikt zwischen den beiden Bundesländern ab.

Sollte sich herausstellen, dass die Umschlagprognosen zu optimistisch waren, besteht durch den Bau des Tiefwasserhafens die Gefahr, Überkapazitäten bereitzustellen, wodurch es zu einem ruinösen Wettbewerb zwischen den nordeuropäischen Häfen kommen könnte. Die Reeder hätten hierdurch die Möglichkeit zwischen zwei Häfen zu wählen, die in der Lage sind 12.000 TEU-Schiffe abzufertigen und könnten ihre Stammhäfen unter Preisdruck setzen und so gegeneinander ausspielen. Dies könnte eine Nachrüstungsspirale zwischen den Nordrange-Häfen auslösen, insbesondere deshalb, weil der JadeWeserPort ohne die Beteiligung Hamburgs gebaut wird. Die Position der Reedereien, die bereits heute schon die Bedingungen gegenüber den Häfen diktieren, würde hierdurch gestärkt werden, da sie schnell den Wechsel des Anlaufhafens androhen können, sobald sich eine Unzufriedenheit bezüglich der Flexibilität des Umschlags, der Verfügbarkeit der Liegeplätze oder der hafennahen Dienstleistungen abzeichnet. Da die Umschlagbetriebe zunehmend als Netzwerke organisiert sind, an unterschiedlichen Häfen Terminals bedienen und somit nicht mehr standortgebunden sind, birgt diese zunehmende Macht der Reeder ein Risiko für die Arbeitsplätze in der Hafenwirtschaft.

### **C. Für Bremen werden strukturpolitische Impulse erwartet**

Bremen erwartet, dass sich zwischen dem JadeWeserPort und der Hansestadt eine ähnliche Aufgabenteilung ergeben wird, wie sie bereits zwischen Bremen und Bremerhaven besteht: Primäre Hafendienstleistungen und alle Funktionen, die räumlich eng an die Kaje gebunden sind, werden

in Wilhelmshaven stattfinden, die ergänzenden, höherwertigen Dienstleistungen hingegen in Bremen. Voraussichtlich wird die Stadt hauptsächlich im Bereich der Distribution profitieren, vor allem das Güterverkehrszentrum (GVZ), das Außenhandelszentrum, der Flughafen usw., da Wilhelmshaven nicht über ein adäquates Angebot an oberzentralen Funktionen verfügt. Die Be- und Entladung der Container soll über bremische Distributionszentren abgewickelt werden, weil sie eher in wirtschaftlichen Ballungsgebieten erfolgt.<sup>81</sup> Die containerisierbaren Güter der Nordwest-Region um Wilhelmshaven, Osnabrück und Emden vermehren somit vor allem das „lokale“ Ladungsaufkommen in Bremen, denn sie werden hier verpackt und an die Containerhäfen weitergeleitet. Ebenso verhält es sich mit den Importcontainern: Auch sie werden über Bremen geleitet, hier sortiert und dann in die Zielregionen weitertransportiert.<sup>82</sup>

Das Bremer Güterverkehrszentrum hat bereits bei der JadeWeserPort-Entwicklungsgesellschaft seine Kooperationsbereitschaft angekündigt: Ebenso wie es bislang für die Container aus Hamburg und Bremerhaven für die Weiterverteilung ins Binnenland verantwortlich ist, bietet es sich nun auch an, entsprechende Ladung aus Wilhelmshaven abzufangen. So wird sich die strategische Bedeutung des GVZ durch den JadeWeserPort vermutlich weiter erhöhen.<sup>83</sup> Über die Alternative, eine Filiale des GVZ in Wilhelmshaven einzurichten, wird nicht nachgedacht. Da die wirtschaftliche Entwicklung in der Stadt an der Jade alles andere als positiv verläuft, gibt es kaum Anreize für Dienstleistungsunternehmen sich hier niederzulassen. Wilhelmshaven wird als „Containerschleuse“ ähnlich wie Bremerhaven die größte Anzahl der entstehenden Arbeitsplätze auf dem Terminal selber zu verbuchen haben.

Ob die Netto-Arbeitsplatzeffekte für Bremen letztendlich positiv sein werden, hängt davon ab, ob Bremerhaven auch in Konkurrenz zum JadeWeserPort ausgelastet bleibt. Dies wird wiederum davon beeinflusst, wann der JadeWeserPort in Betrieb genommen werden kann. Werden mit dem Tiefwasserhafen zusätzliche Kapazitäten bereitgestellt, bevor es die Zunahme des Containerumschlagvolumens erfordert, besteht wie bereits dargestellt, die Gefahr, dass Wilhelmshaven wegen seiner größeren Fahrwassertiefe, den modernen Umschlaganlagen und der besseren nautischen Erreichbarkeit Ladung aus Bremerhaven abzieht. In diesem Fall würde sich für Bremen als Nutznießer indirekter Arbeitsplatzeffekte lediglich der Bezugsstandort von Bremerhaven nach Wilhelmshaven verschieben.

In der Mitteilung des Senats<sup>84</sup> wird die Meinung vertreten, dass Bremerhaven durch das zusätzliche Arbeitsplatzangebot in Wilhelmshaven stärker profitieren wird als Bremen, da durch die Öffnung des Wesertunnels die Verkehrsanbindung für Pendler wesentlich besser ist. Die Motive, die aus bremischer Sicht hinter dem Engagement am JadeWeserPort stehen, können bei näherer Betrachtung also relativiert werden. Ob sich die Bremer Beteiligung an dem „Jahrhundertprojekt“ tatsächlich auszahlt, hängt von der gegenwärtig ungewissen Entwicklung verschiedener Faktoren ab. Die wichtigste Voraussetzung ist die Sicherstellung der Kapazitätsauslastung der Bremerhavener Containerterminals, da es momentan nicht abzusehen ist, dass sich die Schiffsgrößenentwicklung so gestaltet, dass sie den JadeWeserPort auslastet. Auch die erwarteten indirekten Arbeitsplatzeffekte für Bremen sollten realistisch eingeschätzt werden insbesondere deshalb, weil der JadeWeserPort Ladung aus Bremerhaven abziehen könnte. Damit eine Konkurrenz zwischen den Häfen ausgeschlossen oder wenigstens vermindert wird, sollte eine „Aufgabenteilung“ zwischen Wilhelmshaven und Bremerhaven anvisiert und zudem gewährleistet werden, dass bremische Interessen bei der Konzeption des Hafens so weit wie möglich Berücksichtigung finden.

---

<sup>81</sup> Vgl.: Waterkant (1999b).

<sup>82</sup> Vgl.: Waterkant (1999b).

<sup>83</sup> Vgl.: Hinrichs, Jürgen (2002).

<sup>84</sup> Vgl.: Bremische Bürgerschaft (2003).

#### 4.2 Wie realistisch ist eine Aufgabenteilung zwischen den Containerhäfen in Bremerhaven und Wilhelmshaven?

Der JadeWeserPort wird von der Politik als zukunftsweisendes Kooperationsprojekt propagiert. Wie diese Kooperation ablaufen soll, ist allerdings noch fraglich. Ansatzpunkte hierfür können auf der politisch-strategischen Ebene und auf der Ebene der praktischen Aufgabenverteilung gesucht werden. Die zunächst naheliegendste Lösung wäre, den Versuch zu unternehmen, dass Wilhelmshaven in erster Linie die großen Containerschiffe abfertigt, die aufgrund ihres Tiefgangs die Außenweser nicht mehr befahren können. Ein weiterer Ansatz wird darin gesucht, dass der JadeWeserPort hauptsächlich Feederverkehre abfertigt, Container hingegen, die über Land weitertransportiert werden sollen, in Bremerhaven umzuschlagen. Eine Aufteilung nach Zielorten wäre ebenfalls denkbar: Wilhelmshaven könnte sich auf den Ostseeverkehr konzentrieren, während Bremerhaven für den Transatlantik-Verkehr zuständig ist. Allerdings würden wahrscheinlich gerade für den Transatlantik-Verkehr die großen Containerschiffe eingesetzt werden, für die sich aufgrund ihres Tiefgangs Wilhelmshaven als Anlaufhafen anbietet.

Alle diese Lösungsansätze sind zunächst auf dem Reißbrett relativ einfach zu entwerfen – bei der Frage nach den praktischen Umsetzungs- oder politischen Einflussmöglichkeiten geraten derartige Diskussionen hingegen schnell ins Stocken. Die Reedereien werden sich bei der Auswahl ihres Anlaufhafens kaum an theoretisch ausformulierten, aber rein politischen Zielsetzungen orientieren. Fraglich ist, ob solche – rein betriebswirtschaftlichen Entscheidungen – überhaupt extern beeinflussbar sind.

Gegenwärtig wird Wilhelmshaven als Transshipment-Hafen für die Ostseeverkehre hoch gehandelt. Insbesondere sollen Container für Russland hier auf kleinere Schiffe umgeladen werden.<sup>85</sup> Im Gegensatz dazu soll Bremerhaven in erster Linie solche Container umschlagen, die über Land weitertransportiert werden. Allerdings fordern sowohl Bremen als auch Niedersachsen eine Verbesserung der Hinterlandanbindung. In der Diskussion steht hier vor allem die Küstenautobahn, die nördlich von Hamburg verlaufen soll und dann durch das Weser-Ems-Gebiet in Richtung Niederlande führen wird. Durch die Autobahn soll auch der Landweg in Richtung Osteuropa für die Container, die in Wilhelmshaven umgeschlagen werden, verbessert werden. Dies widerspricht dem anvisierten Plan, dass Wilhelmshaven vor allem auf den Transshipment-Verkehr in Richtung Osteuropa und Russland ausgerichtet sein soll. Zusätzlich stärkt die Küstenautobahn auch die Wettbewerbsposition von Rotterdam, denn hier ist bisher die unzureichende Hinterlandanbindung ein wesentlicher Wettbewerbsnachteil. Auch Container, die in Rotterdam umgeschlagen werden, können über die Küstenautobahn schneller nach Osten transportiert werden.<sup>86</sup>

Um zu gewährleisten, dass bei der Konzeption des JadeWeserPorts auch bremische Interessen Berücksichtigung finden, beteiligt sich bremenports an den Planungen für den Tiefwasserhafen. Die Überführung des Hansestadt Bremischen Hafenamtes in eine Gesellschaft mit privatrechtlicher Rechtsform hat es ermöglicht, dass die Mitarbeiter sich nun auch an Projekten beteiligen können, die an anderen Standorten außerhalb der bremischen Landesgrenzen geplant sind. Die Abteilung „Planung und Neubau“ von bremenports berät die Projektentwicklungsgesellschaft JadeWeserPort bei den Prozessen des Planfeststellungsverfahrens und hat auch den Scoping-Termin<sup>87</sup> in Wilhelmshaven vorbereitet. bremenports will durch dieses Engagement und die Bereitstellung von „maritimem Know-how“ eine aktive Rolle bei der Entwicklung der Wirtschafts- und Hafenregion Jade/Weser einnehmen, bei der auch bremische Interessen berücksichtigt werden sollen<sup>88</sup>. Um dies zu gewährleisten, wurde die für die Verwaltung und den Betrieb des Tiefwasserhafens zuständige JadeWeserPort-Realisierungsgesellschaft entsprechend konzipiert.

<sup>85</sup> Vgl.: Laubach, Corinna (2002), S. 13.

<sup>86</sup> Vgl.: Nordsee-Zeitung vom 8.2.2003 und Kröger, Christine und Thiele, Hans-Günther (2003).

<sup>87</sup> Hierbei wird von Behörden, Kommunen und Verbänden der Umfang der notwendigen Untersuchungen zur Umweltverträglichkeit des Projektes erörtert.

An dieser Gesellschaft, die im April 2003 gegründet wurde, wird Niedersachsen 50,1% und bremenports 49,9% der Anteile halten. Sie wird für den Bau des Tiefwasserhafens sowie für die Vergabe der Betreiberkonzession zuständig sein und ist als GmbH & Co. KG organisiert. Die Kommanditisten Niedersachsen und bremenports bringen das Eigenkapital der Gesellschaft auf.<sup>89</sup> Die persönlich haftende Gesellschafterin ist die JadeWeserPort-Realisierungs-Beteiligungs-GmbH. Der Aufsichtsrat wird aus acht Personen bestehen: Bremische Interessen werden laut Senatsbeschluss in diesem Gremium von Dr. Uwe Färber (Staatsrat des Ressorts Wirtschaft und Häfen), Bremerhavens Oberbürgermeister Jörg Schulz, Senatsdirektor Jürgen Schanz (Senator für Finanzen) und Heiner Heseler (Abteilungsleiter der Senatskanzlei) vertreten. bremenports-Geschäftsführer Jürgen Holtermann ist der nebenamtliche Geschäftsführer der JadeWeserPort-Realisierungs-Beteiligungs-GmbH,<sup>90</sup> Hauptgeschäftsführer Helmut Werner, der bis dato Vorstandsvorsitzender der privaten Hafengesellschaft Rhenus Midgard in Nordenham war.<sup>91</sup>

Die bremischen Interessenvertreter, die dem Aufsichtsrat angehören, werden zwar kaum die Entscheidungen der Reeder beeinflussen können, allerdings sind sie direkt an der Auswahl des zukünftigen Betreibers beteiligt. Dies ist ein entscheidendes Kriterium dafür, ob und in welcher Form sich die Wettbewerbssituation zwischen den Häfen entwickelt. Aus den Expertengesprächen wurde deutlich, dass die Auswahl des Betreibers nicht zwangsläufig an rein betriebswirtschaftliche Kriterien geknüpft sein wird, sondern maßgeblich von der Praktikabilität des Betreiberkonzepts abhängt. Für das Land Bremen wäre es wünschenswert, wenn Eurogate den Zuschlag für die Betreiberkonzession erhalten würde, weil das Unternehmen eher auf regionalwirtschaftliche Belange Rücksicht nehmen würde als beispielsweise asiatische Umschlagunternehmen.

### **4.3 Der JadeWeserPort als Ergänzungshafen?**

Da die großen Schiffe Bremerhaven und Hamburg nur noch bei Flut anlaufen und zudem Wartezeiten aufgrund von Kapazitätsengpässen auftreten können, wird befürchtet, dass die Reeder die deutschen Häfen nicht mehr anlaufen, da die zeitlichen Restriktionen für sie einen deutlichen Wettbewerbsnachteil darstellen. So wird argumentiert, dass ein Verzicht auf den Bau des Tiefwasserhafens dazu führt, dass das zu erwartende Mehraufkommen an Ladung den Rheinmündungshäfen überlassen werden muss. Ohne die Abfertigung großer Schiffe wird eine langfristige Gefährdung des vorhandenen Containerumschlags in den deutschen Nordseehäfen befürchtet, weil in diesen Häfen erheblich weniger Dichte- und Verbundvorteile des Verkehrs realisierbar wären als in den Rheinmündungshäfen. Die deutschen Häfen hätten dann als Anlaufhafen für den Überseeverkehr einen Attraktivitätsverlust zu verbuchen und verlieren als Ausgangspunkt für see- und landseitige Federverkehre aus dem Ostseeraum und Mitteleuropa an Bedeutung.<sup>92</sup>

Verzichtet eine Hafenregion auf Erweiterungsinvestitionen, kann dies ein schlechtes Signal für die Reeder sein, die einen Anlaufhafen suchen. Da alle wichtigen Häfen Ausbaumaßnahmen anstreben, wird erwartet, dass auch in Norddeutschland verstärkte Anstrengungen unternommen werden, um den Kunden unbegrenzte Kapazitäten und möglichst kurze Wartezeiten zu bieten. In Bremerhaven sind diese Möglichkeiten begrenzt: Nach der Inbetriebnahme von CT IV sind keine weiteren Ausbaumaßnahmen an der Wesermündung möglich. Wilhelmshaven hat hier den eindeuti-

---

<sup>88</sup> Vgl.: Senator für Wirtschaft und Häfen (2002a).

<sup>89</sup> Die Realisierungsgesellschaft wird mit einem Eigenkapital i.H.v. 87,8 Mio. Euro ausgestattet. Das Land Niedersachsen übernimmt hiervon 43,98 Mio. Euro und Bremen 43,8 Mio. Euro. Zusätzlich erhält die Gesellschaft ein Darlehen i.H.v. 89,87 Mio. Euro. Dies soll über die zu erwartenden Einnahmen, die die JadeWeserPort-Realisierungsgesellschaft von Dritten – sprich über Verträge mit dem künftigen Betreiber, Liege- und Kajengebühren – refinanziert werden.

<sup>90</sup> Vgl.: Senator für Wirtschaft und Häfen (2003b).

<sup>91</sup> Vgl.: Hinrichs, Jürgen (2003).

<sup>92</sup> Vgl.: Sichelschmidt, Henning (2001), S. 6 f.

gen Vorteil, dass der Standort in nahezu unbegrenztem Ausmaß über Containerstellflächen, Ka- jenlängen und Platz für Industrieansiedlungen verfügt. In absehbarer Zeit sind hier keine Kapazi- tätsgrenzen zu erwarten.<sup>93</sup> Durch den Bau des JadeWeserPorts versetzen sich Bremen und Nie- dersachsen in die Lage, langfristig an dem Investitions- und Erweiterungswettbewerb teilzunehmen. Die Teilnahme am Tiefwasserhafen wird als Maßnahme zur Stärkung der Wettbewerbsposition Bremerhavens angesehen.

Als eine historische Entscheidung zum Wohle der zusammenwachsenden Hafenregion Jade / Weser hat Henning Scherf den Beschluss zum Bau des JadeWeserPorts bezeichnet: „Niedersachsen und Bremen werden ihren neuen Hafen gemeinsam bauen. Damit erreicht die länderübergreifende Zu- sammenarbeit im Norden eine neue Qualität. Gleichzeitig bleiben die Interessen des Hafenstand- ortes Bremerhaven auf ganzer Linie gewahrt, weil beide Bundesländer durch eine enge Kooperation bei der Suche nach Ausgleichsflächen für CT IV sowie ein abgestimmtes Vorgehen bei der Vertiefung von Außen- und Unterweser und bei der Verbesserung der Hafen-Hinterlandverbindungen ihrer Ver- antwortung gerecht werden.“<sup>94</sup> Auch der ehemalige Wirtschaftssenator Hattig unterstrich diese Posi- tion: „Die Bremischen Häfen werden durch den neuen Tiefwasserhafen sinnvoll ergänzt. Das klein- ste Bundesland überwindet mit seiner Beteiligung am Hafenbauprojekt in Wilhelmshaven die Gren- zen des eigenen maritimen Standortes an der Weser. Bremen sichert seine Position als Hafenstand- ort.“<sup>95</sup>

Ob es sich mit dem Tiefwasserhafen um einen Ergänzungs- oder Konkurrenzhafen handeln wird, hängt in erster Linie vom Zeitpunkt der Inbetriebnahme und der Entwicklung des Containerum- schlagvolumens ab. Gelingt es, Bremerhaven bis zur Fertigstellung des JadeWeserPorts und darü- ber hinaus auszulasten, werden die Kapazitäten in Wilhelmshaven tatsächlich eine ergänzende Funktion haben, andernfalls besteht die Gefahr, dass sich beide Häfen gegenseitig Ladung abzie- hen. Vor diesem Hintergrund ist es verständlich, dass dem Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Tief- wasserhafens eine besondere Bedeutung zukommt.

Hartmut Perschau, zum damaligen Zeitpunkt Finanzsenator, äußerte sich diesbezüglich sehr zu- rückhaltend: „Die Annahmen über die Realisierung des JadeWeserPorts hängen von vielen Fakto- ren ab. Es wird jetzt drei Jahre lang geplant. In der Zeit wird man sich die Entwicklung gut an- schauen müssen. Die Phase ist auch ein Puffer für uns. Es nutzt nichts, wenn wir zu früh anfan- gen und der Markt gibt es nicht her. Dann besteht die Gefahr, dass der Hafen eine Konkurrenz für Bremerhaven wird.“<sup>96</sup> Ob und wie die beiden Häfen in diesen zehn Jahren miteinander kon- kurrieren, wird auch davon beeinflusst, in welcher Form eine Aufteilung der abzufertigenden Con- tainer stattfinden kann. Bereits heute wird anvisiert, dass Wilhelmshaven als Feederhafen konzi- piert werden soll, in erster Linie wegen der schlechten Hinterlandanbindungen. Zielregion ist vor allem Osteuropa und Skandinavien. Container, die über Land transportiert werden, sollen weiter- hin über Bremerhaven und Hamburg umgeschlagen werden. bremenports-Chef Holtermann sieht in den Entwicklungspotenzialen Osteuropas genug Dynamik, um sowohl Bremerhaven als auch Niedersachsen auszulasten: „Bremerhaven und Wilhelmshaven könnten die Nase vorn haben vor Hamburg und den niederländischen Häfen, wenn der russische Markt sich entwickelt und die Container für Petersburg im seeschifftiefen Wasser umgeschlagen werden müssen beim Hafenaus- bau müsse man 20 Jahre vorausdenken.“<sup>97</sup>

Bremerhaven soll weiterhin der klassische Hafen für den Nordatlantik-Verkehr sein. Der ehemali- ge Wirtschaftssenator Josef Hattig nimmt an, dass der JadeWeserPort Bremerhaven und Ham- burg nur in Randbereichen Ladung wegnehmen wird. Er schlägt eine Vernetzung der Häfen vor,

<sup>93</sup> Vgl.: Bremische Bürgerschaft (2003), S. 12.

<sup>94</sup> Senatskanzlei (2002).

<sup>95</sup> Senator für Wirtschaft und Häfen (2002c).

<sup>96</sup> Nordsee-Zeitung vom 21.09.2002.

<sup>97</sup> Die tageszeitung vom 14.09.2002.

um eine Kannibalisierung zu verhindern. Wie diese Vernetzung gestaltet sein soll, ist allerdings noch unklar. Welche Form eine mögliche Konkurrenz zwischen den beiden Häfen annimmt wird außerdem mit der Wahl des zukünftigen Betreibers in Zusammenhang gebracht. Sollte dies Eurogate sein, hätte das Unternehmen die Möglichkeit, durch Preisnachlässe beim Umschlag und durch besondere Angebote die Auslastung an den beiden Standorten zu steuern, da davon ausgegangen wird, dass Eurogate an einer gleichmäßigen Auslastung der Häfen interessiert ist. Allerdings hat auch Maersk Sealand Interesse bekundet, sich am JadeWeserPort in Form eines „dedicated terminals“ zu beteiligen. Maersk ist zwar langfristig an den Bremerhavener Standort gebunden, könnte aber dennoch jederzeit aus dem Vertrag aussteigen. Ob es für die Reederei sinnvoll ist, sich sowohl an dem Bremerhavener als auch an dem Wilhelmshavener Terminal zu beteiligen, ist fraglich. Da gerade die Gründung von NTB für das enorme Umschlagwachstum in Bremerhaven verantwortlich war, zeichnet sich hier also durchaus ein Konkurrenzpotenzial für das Umschlagvolumen ab. Martin Reinhold, der Unternehmenssprecher von Eurogate prognostiziert, dass Bremerhaven durch die Inbetriebnahme des JadeWeserPorts zwar keinen Umschlagverlust, aber ein langsames Wachstum zu verzeichnen haben wird.<sup>98</sup>

Auch der Geschäftsführer der JadeWeserPort-Entwicklungsgesellschaft, Claus Wülfers, sagte, dass es Utopie sei anzunehmen, in Wilhelmshaven würden nur die großen Schiffe gelöscht, da der JadeWeserPort besser sein wird, als alle anderen Häfen, die an der europäischen Küste bereits etabliert sind. Diese Äußerung legt die Vermutung nahe, dass der Hafen bereits im Vorfeld darauf ausgerichtet ist, mit den anderen Nordrange-Häfen zu konkurrieren. Dies untermauert keinesfalls die Behauptung, dass der JadeWeserPort ein reiner Ergänzungshafen sein wird. Mit der Investition in CT IV und Tiefwasserhafen fahren die Bremer eine Doppelstrategie: Einerseits sollen so die bremischen Häfen konkurrenzfähig gehalten werden, andererseits will man bei dem modernen, zukunftsfähigen Hafenbauprojekt „JadeWeserPort“ dabei sein. Ob dies die hohen Investitionen rechtfertigt, wird sich erst zeigen, nachdem sowohl CT IV als auch der Tiefwasserhafen in Betrieb genommen wurden.

---

<sup>98</sup> Nordsee-Zeitung vom 25.04.2002.

## 5 Zusammenfassung und Schlussfolgerungen

Trotz des beispiellosen Wachstums im Containerumschlag verschärft sich der Wettbewerb zwischen den Häfen, besonders in der Nordrange: Hier liegt die größte Dichte von Containerumschlagplätzen weltweit vor. Durch den Konkurrenzdruck geraten die Hafenregionen in einen Investitionswettkampf. Nahezu überall in der Nordrange werden gegenwärtig massive Ausbaumaßnahmen im Containerbereich geplant, um einerseits weiterhin vom Wachstumsboom profitieren zu können und andererseits dem verschärften Wettbewerb standzuhalten.

Durch Rationalisierungsmaßnahmen führen Produktivitätszuwächse im Umschlag zu einer Entkopplung von Umschlag- und regionaler Beschäftigtenentwicklung. Positive Arbeitsplatzeffekte in vor- und nachgelagerten Wirtschaftszweigen, wie die Bereiche Logistik und Distribution, sind häufig eher in regionalen Ballungszentren statt in direkter Nähe zum Umschlagort zu realisieren.

Von diesem Prozess ist Bremerhaven besonders betroffen: Durch die schwache regionale Wirtschaftsstruktur profitiert die Stadt leider nur in reduziertem Ausmaß von positiven Arbeitsplatzeffekten in den vor- und nachgelagerten Wirtschaftsbereichen. Die Wettbewerbsfähigkeit des Containerhafens wird durch das geringe lokale Ladungsaufkommen zusätzlich negativ beeinflusst. Nach der Schiffbaukrise leidet Bremerhaven unter dem Prozess der Deindustrialisierung und Massenarbeitslosigkeit. Dennoch ist die Wirtschaftsstruktur weiterhin stark maritim geprägt: Die Hafenwirtschaft stellt mit ihren direkten und indirekten Arbeitsplatzeffekten einen wesentlichen Teil des Rückgrats der Bremerhavener Wirtschaft dar, der Containerumschlag hat in diesem Bereich die größte quantitative Bedeutung und konnte in den letzten Jahren ein beispielloses Wachstum verzeichnen. Um auch in Zukunft von der positiven Umschlagentwicklung profitieren zu können, wird weiter in den Ausbau der Containerterminals investiert: CT IIIa wurde im letzten Jahr in Betrieb genommen, die Planungen für CT IV laufen bereits auf Hochtouren.

Da die Erweiterungsmöglichkeiten in Bremerhaven nach Fertigstellung von CT IV erschöpft sind, hat sich das Land Bremen mit der Beteiligung am JadeWeserPort einen weiteren Standort für den Containerumschlag erschlossen. Der Tiefwasserhafen soll zum Ende des Jahrzehnts in Betrieb genommen werden. Da die großen Containerschiffe Bremerhaven nur noch bei Flut erreichen und zudem Wartezeiten aufgrund von Kapazitätsengpässen auftreten können, wird befürchtet, dass die hiermit verbundenen zeitlichen Restriktionen die Reeder dazu veranlassen stattdessen die Rheinmündungshäfen anzulaufen.

Der Tiefwasserhafen soll also vor allem dazu beitragen, die Wettbewerbsfähigkeit der norddeutschen Häfen gegenüber Rotterdam zu stärken. Hinsichtlich der Frage, ob die großen Containerschiffe in dem Maße zum Einsatz kommen, dass sie den JadeWeserPort auslasten können, gibt es unterschiedliche gutachterliche Einschätzungen. Kapazitätsengpässe werden für die Nordrange wahrscheinlich erst ab Mitte des kommenden Jahrzehnts auftreten, da hier in überdurchschnittlichem Maße in Neu- und Ausbauprojekte investiert wird.

Wird der JadeWeserPort in Betrieb genommen, bevor die verfügbaren Kapazitäten in Bremerhaven ausgelastet sind, könnte dies einen ruinösen Wettbewerb der Häfen an der Nordseeküste forcieren und eine Investitionsspirale im Hafenbau auslösen. Vor allem aber besteht die Gefahr, dass Ladung aus Bremerhaven abgezogen wird, da der Hafen am Jadebusen bezüglich der besseren nautischen Erreichbarkeit und der größeren Fahrwassertiefe Wettbewerbsvorteile aufweist.

Dass langfristig die Schaffung zusätzlicher Umschlagkapazitäten in den norddeutschen Häfen erforderlich ist, steht außer Frage. Allerdings muss sichergestellt werden, dass der JadeWeserPort die Wettbewerbsfähigkeit des Containerhafens in der Seestadt – und damit die Arbeitsplätze –

nicht gefährdet. In diesem Zusammenhang taucht häufig die Frage auf, ob der Tiefwasserhafen ein Ergänzungs- oder Konkurrenzhafen für die Bremerhavener Containerterminals darstellt. „Ergänzend“ kann das Wilhelmshavener Projekt dann wirken, wenn sich das prognostizierte Umschlagvolumen so entwickelt, dass die in der Hamburg-Antwerpen-Range anvisierten Ausbaumaßnahmen ausgelastet werden und sich die Schiffsgrößenentwicklung so gestaltet, dass auch im Bereich der deutschen Nordseehäfen ein Tiefwasserhafen erforderlich ist, um die Containerriesen abzufertigen oder wenn eine funktionsfähige Kooperation zwischen Wilhelmshaven und Bremerhaven gewährleistet werden kann.

Damit aus dem Kooperationsprojekt kein Konkurrenzprojekt wird, ist der Zeitpunkt der Inbetriebnahme ein wichtiger Faktor. Die Bremer Politik dringt verständlicherweise darauf, dass der JadeWeserPort erst dann fertiggestellt sein darf, wenn CT IV ausgelastet ist. Die erste Baustufe des Tiefwasserhafens soll aus niedersächsischer Sicht allerdings so schnell wie möglich fertiggestellt sein, damit die strukturschwache Region um Wilhelmshaven möglichst bald von den Arbeitsplatzeffekten profitiert. Hier zeichnet sich ein Interessenskonflikt zwischen den Kooperationspartnern ab.

Im Rahmen der Expertengespräche wurde betont, dass die Möglichkeit einer friedlichen Koexistenz der beiden Häfen zwingend von der Wahl des zukünftigen Betreibers des JadeWeserPorts abhängt. Der Betreiber wird von der JadeWeserPort-Realisierungsgesellschaft ausgewählt. Die Entscheidung hängt nicht zwangsläufig von rein betriebswirtschaftlichen Kriterien, sondern maßgeblich von der Praktikabilität des vorgelegten Betreiberkonzepts ab. Für eine anzustrebende Kooperation wäre es von Vorteil, wenn Eurogate den Zuschlag erhalten würde. Das Unternehmen ist bereits in Bremerhaven und Hamburg präsent. So kann erwartet werden, dass eine einigermaßen gleichmäßige Auslastung der Häfen durch Arbeitsteilung und hohes Leistungsniveau in Wilhelmshaven und Bremerhaven erzielt werden kann.

Um die notwendige Kooperation zwischen Wilhelmshaven und Bremerhaven zu erreichen, sollte nach Ansatzpunkten für eine praktische Arbeitsteilung zwischen den Standorten gesucht werden. Es wurde bereits angedacht, dass sich Wilhelmshaven auf die Abfertigung solcher Container konzentrieren soll, die für den Feederverkehr vorgesehen sind, während Bremerhaven für Landtransporte zuständig ist. Auch eine Arbeitsteilung im Hinblick auf Zielregionen ist denkbar: Für Bremerhaven würde sich der traditionelle Transatlantikverkehr anbieten, für Wilhelmshaven hingegen die gesamte Ostsee-Region. Ob und wie solche Konzepte in der Praxis umgesetzt werden können, ist noch zu beantworten.

Die Expertengespräche haben verdeutlicht, dass die Parallelinvestitionen in den JadeWeserPort und in CT IV als alternativlos betrachtet werden, um die gegenwärtige Wettbewerbssituation der Bremerhavener Containerterminals nicht zu gefährden, ungeachtet der Tatsache, dass sich die über Hafeninvestitionen zu schaffenden direkten Arbeitsplätze in Grenzen halten. Beide Projekte zielen deshalb auch darauf ab, bestehende Beschäftigungsverhältnisse zu sichern, da ein Unterlassen der Ausbaumaßnahmen zu einer erheblichen Schwächung der Wettbewerbsposition der Bremerhavener Containerterminals führen kann. Stellt Norddeutschland keinen Hafen bereit, der über seetiefes Wasser verfügt, besteht die Gefahr, dass die großen Containerschiffe nur Rotterdam anlaufen. Umgekehrt birgt die Bereitstellung von neuen Kapazitäten das Risiko, dass die Position der Reeder gegenüber den Häfen deutlich gestärkt wird und eine Investitionsspirale sowie ein ruinöser Wettbewerb ausgelöst werden kann.

Die bremische Hafenpolitik scheint sich somit in einem Dilemma zu befinden: Ein Verzicht auf teure Erweiterungs- und Rationalisierungsinvestitionen katapultiert Bremerhaven schnell ins Abseits und gefährdet eine Vielzahl wichtiger Arbeitsplätze in der Seestadt. Für Bremerhaven werden sich die angestrebten hohen Investitionen arbeitsmarkt- und strukturpolitisch, im Sinne von Zugewinn an dringend benötigten Arbeitsplätzen, nur dann umsetzen lassen, wenn die regionalen

Rahmenbedingungen geschaffen werden. Unbestritten ist die Hafenwirtschaft eine der letzten regionalen Wachstumsbranchen, leider auch eine mit reduzierten Möglichkeiten des Arbeitsplatzzuwinnens.

In diesem Zusammenhang werden sowohl von Politik und Verwaltung als auch von Gewerkschaften als „Patentrezept“ Maßnahmen zur Erhöhung der Loco-Quote gefordert, durch die die indirekten Beschäftigungseffekte des Containerumschlags erhöht werden sollen. Eine hohe Loco-Quote setzt allerdings eine prosperierende regionale Wirtschaftsstruktur voraus. Um Instrumente und Lösungen zur Erhöhung der Loco-Quote in Bremerhaven zu erarbeiten, wurde bei der Bremerhavener Gesellschaft für Investitionsförderung und Stadtentwicklung (BIS) eine Akquisitionsstelle eingerichtet. Sie soll dazu beitragen, gezielt ansiedlungsrelevante Unternehmen zu identifizieren, um diese dann anzusprechen und insbesondere das Carl-Schurz-Gelände diesbezüglich zu vermarkten. Dabei soll es sich um Firmen handeln, die den Inhalt der Container, bei dem es sich häufig um Halbfertigprodukte oder Rohwaren handelt, zu be- bzw. verarbeiten. Angesichts des Strukturwandels in den Häfen sind solche Ansätze von zentraler Bedeutung für die Seestadt.

Um der regionalen Arbeitslosigkeit wirksam begegnen zu können, müssen allerdings alle Anstrengungen unternommen werden, um die gesamte maritime Prozesskette zu stärken und stärker zu vernetzen. Als Stichworte sind hier das bereits erfolgreich etablierte Lebensmittelcluster und das Automobilcluster zu nennen, durch die auch zahlreiche indirekte Arbeitsplätze geschaffen und gesichert wurden.

Ein anderes wichtiges Thema ist der Bereich Offshore, in dem Bremerhaven versucht, sich als Kompetenzzentrum zu etablieren. Dies ist zu begrüßen und zu unterstützen. Aus Arbeitnehmersicht sollte allerdings besonderer Wert darauf gelegt werden, dass dies unter Einbeziehung und Diversifizierung regionaler Industrieunternehmen (also vor allem der Werftindustrie) erfolgen muss und nicht schwerpunktmäßig durch die Akquisition von Neuansiedlungen, wie sie gegenwärtig von der Politik angestrebt wird.

Der Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit des Bremerhavener Containerumschlags ist die zentrale Voraussetzung, um in der Seestadt einen erfolgreichen Strukturwandel voranzutreiben. Allerdings darf dies nicht isoliert betrieben und gleichgesetzt werden mit einer deutlichen Erholung auf dem Arbeitsmarkt. Grenzen und Möglichkeiten müssen möglichst realistisch abgeschätzt und diskutiert werden, ohne andere potenzielle Entwicklungsfelder aus den Augen zu verlieren, die im maritimen Verbund stabilisiert und entwickelt werden können, um notwendige regionale Arbeitsplatzeffekte zu generieren und zu steigern.



## Literaturverzeichnis

- Arbeitnehmerkammer Bremen (2002): Dienstleistungen in Bremerhaven unter besonderer Berücksichtigung des Einzelhandels, Bremen November 2002.
- Barth, Christoph (2001): Neues Gutachten zu CT IIIa. In: Nordsee-Zeitung vom 26.1.2001.
- Barth, Christoph (2002): Wie viele Jobs bringt CT IV? In: Nordsee-Zeitung vom 5.10.2002.
- Barthels, Klaus (2003): Container-Terminal-Erweiterung CT IV in Bremerhaven. In: HANSA-Schiffahrt-Schiffbau-Hafen, Nr. 2, 2003, S. 57.
- BAW/ISL (2002): BAW Institut für Wirtschaftsforschung, Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik: Kurzfassung des Gutachtens „Regionalwirtschaftliche Bedeutung des Ausbaus des Containerterminals CT IV in Bremerhaven, Bremen, Mai 2002.
- Bremische Bürgerschaft (2001): 15. Wahlperiode, Drucksache 15/683: Bericht an die Bürgerschaft (Landtag) über die Entscheidung für einen Tiefwasserhafen im Wilhelmshafen. 3.4.2001.
- Bremische Bürgerschaft (2003): 15. Wahlperiode, Drucksache 15/1420: Mitteilung des Senats vom 18.3.2003: Hafenstruktur der Zukunft Anforderungen an die Hafenpolitik für die kommenden 10 Jahre. Große Anfrage der Fraktionen der CDU und SPD vom 28.1.2003.
- Detken, Helmut H. (2000): Optionen der Entwicklung der Bremischen Häfen. In: Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft e.V. (Hrsg.): Perspektiven der Schiffsgrößenentwicklung in der Containerschiffahrt Herausforderung für die deutschen Nordseehäfen? Bergisch Gladbach 2000.
- Dietrich, Reinhard (2001): Arbeitsplatzabbau setzt sich fort Werften sind die Stütze des Arbeitsmarktes, Ergebnisse einer Befragung in der Metallindustrie Bremerhaven im Auftrag der IG Metall, Verwaltungsstelle Bremerhaven, Bremerhaven 2001.
- Drewry Shipping Consultants (2002): Container Terminals: Profits, Performance and Prospects, London Dezember 2002.
- Drewry Shipping Consultants (2000): North European Container Ports 1999, London 2000.
- Dworschak, Manfred (2002): Die trojanischen Kisten. In: Der Spiegel 27/2002, S. 130-133.
- Dynamar B.V. (2002): Top 330 (II) Container Line Operators Trading Profiles, Alkmar, Niederlande Oktober 2002.
- Gesamthafenbetrieb (2003): Entwicklung des Mitarbeiterbestandes, Bremen 2.4.2003.
- Haller, Frank und Landsberg, Helma (2002): Maritime Wirtschaft in Bremerhaven. In: BAW Institut für Wirtschaftsforschung (Hrsg.): BAW Monatsbericht 4/2002, Bremen 2002.
- Handelskammer Bremen (2000): Die Bremischen Häfen im 21. Jahrhundert, Positionspapier der Handelskammer Bremen in Zusammenarbeit mit der Industrie- und Handelskammer Bremerhaven, Bremen November 2000.
- Heinrich, Hansjörg (2001): Hamburg soll im Boot bleiben. In: Weser-Kurier vom 12.10.2001.
- Heseler, Heiner und Brodda, Joachim (o.J.): Cluster und Prozessketten in der maritimen Industrie Ansatzpunkte für eine zielgerichtete Wirtschaftsstrukturpolitik, Studie im Auftrag der IG Metall, Bezirk Küste, gefördert durch die Otto-Brenner Stiftung, Bremen o.J.
- Hickel, Rudolf, Dietrich, Reinhard und Lang, Wiebke (2003): Maritimes Netzwerk Bremerhaven Perspektiven in der SSW Krise, Kurzgutachten des Instituts Arbeit und Wirtschaft (IAW), der Arbeitnehmerkammer Bremen und der Universität Bremen, Bremen 2003.

- Hinrichs, Jürgen (2002): Auf Containerfang an der Jade. In: Weser-Kurier vom 19.9.2002.
- Hinrichs, Jürgen (2003): Tiefwasserhafen wird besiegelt. In: Weser-Kurier vom 22.1.2003.
- Hollmann, Michael (2002): Tiefwasserhäfen für die Mega-Carrier der Zukunft. In: Weser-Kurier vom 11.7.2002.
- ISL (1999) Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik: Quantifizierung der Hafensabhängigkeit der Bremerhavener Wirtschaft, Bremerhaven Mai 1999.
- Janssen, Peer (1999): Wenn nur das Schilf nicht so laut rauschte... In: Waterkant 2/1999, S. 9.
- Janssen, Peer (2001): 10.197 neue Jobs und keinen weniger! In: Waterkant 2/2001, S. 17.
- Krämer, Iven (2002): Kooperation statt Konkurrenz? Neuere Tendenzen der deutschen Hafenentwicklung und ihrer Planung am Beispiel des Container-Tiefwasserhafenprojektes in Wilhelmshaven, Leipzig Januar 2002.
- Kröger, Christine und Thiele, Hans-Günther (2003): Hafenpolitik soll den Tüdelkram lassen, Interview mit Jürgen Trittin. In: Weser-Kurier vom 8.5.2003.
- Laubach, Corinna (2002): Jade-Weser-Port Große, internationale Logistikkreuzung und ein Riesenschritt für die Region. In: Handelskammer Bremen (Hrsg.): Wirtschaft in Bremen, Bremen Dezember 2002, S. 13.
- Lemper, Burkhard und Zachial, Manfred (2000): Containermärkte und Entwicklung der Containerflotte. In: Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft e.V. (Hrsg.): Perspektiven der Schiffsgrößenentwicklung in der Containerschifffahrt Herausforderung für die deutschen Nordseehäfen?, Bergisch Gladbach 2000.
- Lemper, Burkhard und Stuchtey, Rolf (2002): Aktuelle Entwicklungen auf den Märkten der Containerschifffahrt und ihr Einfluss auf Deutschland als Schiffbau- und Hafenstandort, Bremer Gesellschaft für Wirtschaftsforschung e.V. (Hrsg.), Bremen September 2002.
- Martin, Jochen (2000): Bedarfsanalyse für einen deutschen Tiefwasserhafen-Containerterminal Wachstumsgrenzen der Schiffsgrößenentwicklung. Studie im Auftrag der Aktionskonferenz Nordsee e.V., Bremen Oktober 2000.
- Matthews, Stephen (2003): Malacca-max: too big for boats? In: Lloyd's Shipping Economist, 2/2003, S. 9 f.
- NIW / BAW (2001): Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung e.V. / BAW Institut für Wirtschaftsforschung GmbH: Wirtschaftliche Entwicklungsperspektiven des Jade-Weser-Raums unter besonderer Berücksichtigung des geplanten Jade-Weser-Ports, Hannover / Bremen, April 2001.
- Nix, Herbert (2000): Wende oder nur Schadensbegrenzung. In: Waterkant 4/2000, S. 17 f.
- Nix, Herbert (2002): Keine Kooperation, kaum Jobs, kaum Ausgleich. In: Waterkant 2/2002, S. 6.
- Notteboom, Theo (2002): Consolidation and contestability in the European container handling industry: a global perspective. In: Maritime Policy Management, Vol. 29, No. 3, 2002, S. 257-269.
- PLANCO Consulting (1999): Verkehrsprognose 2015 für den BVWP, Essen 1999.
- PLANCO Consulting (2000): Bedarfsanalyse für einen Tiefwasserhafen in der Deutschen Bucht; Gutachten erstellt im Auftrag des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Technologie und Verkehr, des Senators für Wirtschaft und Häfen der Freien Hansestadt Bremen und des Wirtschaftssenators der Freien und Hansestadt Hamburg, Essen Oktober 2000.

Senator für Wirtschaft und Häfen (2001): Wirtschaftsstandort Bremen 1999 2000, Bremen 2001.

Senator für Wirtschaft und Häfen (2002a): BremenPORTS-Experten unterstützen Hafenplaner in Wilhelmshaven, Pressemitteilung vom 31.5.2002.

Senator für Wirtschaft und Häfen (2002b): Bremer Senat beschließt Finanzierung von Containerterminal IV, Pressemitteilung vom 17.9.2002.

Senator für Wirtschaft und Häfen (2002c): JadeWeserPort: Niedersachsen und Bremen unterzeichnen LOI, Pressemitteilung vom 6.11.2002.

Senator für Wirtschaft und Häfen (2003a): Hafengruppe Bremen / Bremerhaven: Umschlag von Fahrzeugen 2002 auf insgesamt 1,42 Millionen Einheiten gestiegen, Pressemitteilung vom 17.1.2003.

Senator für Wirtschaft und Häfen (2003b): Bremer Senat fasst weitere Beschlüsse zum JadeWeserPort, Pressemitteilung vom 21.1.2003.

Senator für Wirtschaft und Häfen (2003c): Hafensenator Hattig legt Umschlagzahlen des Jahres 2002 vor, Pressemitteilung vom 24.1.2003.

Senator für Wirtschaft und Häfen (2003d): Containerhäfen im Vergleich: Bremerhaven weltweit auf Rang 13, Pressemitteilung vom 18.2.2003.

Senator für Wirtschaft und Häfen (2003e): Passiver Schallschutz für etwa 85 Wohngebäude im Umfeld von CT IV, Pressemitteilung vom 27.8.2003.

Senator für Wirtschaft und Häfen (2003e): Hafenspiegel 2002.

Senatskanzlei (2002): Landesregierungen von Niedersachsen und Bremen erarbeiten in gemeinsamer Kabinettsitzung Entwicklungsperspektiven und Kooperationsprojekte für die Nord-West-Region, Pressemitteilung vom 4.6.2002.

Sichelschmidt, Henning (2001): Das Projekt des deutschen Tiefwasser-Containerhafens und seine Rolle im Standortwettbewerb, Kieler Arbeitspapiere Nr. 1025, Kiel Februar 2001.

Wolschner, Klaus (2003): Ist das CT IV ein Milliardengrab?. In: die tageszeitung, taz bremen, 6.6.2003.

ZDS (2002) Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V.: Bericht 2001/2002, Hamburg November 2002.

ZDS (2003) Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V.: Parlamentarischer Abend des ZDS am 28. Januar 2003 in der Vertretung der Freien Hansestadt Bremen beim Bund zum Thema Deutsche Seehäfen im europäischen Wettbewerb, Bremen Januar 2003.

### **Zeitschriften:**

Gegenwind (2002): Trotz und Erleichterung Hamburg verabschiedet sich vom länderübergreifenden Hafenprojekt, Juni 2002.

Logistics Pilot (2002): Geballte Kompetenz in Bremen, Oktober 2002.

Waterkant (1999a): Projekt „Jade-Port“ wem soll das nützen?, 1/1999, S. 26-27.

Waterkant (1999b): Viele Blechboxen, kaum Jobs: Masse statt Klasse, 3/1999, S. 34-36.

**Tageszeitungen:**

Nordsee-Zeitung vom 31.3.2001: K.O. für Cuxhaven beim Tiefwasserhafen.

Nordsee-Zeitung vom 18.4.2002: Aden: Interesse an Rotterdam.

Nordsee-Zeitung vom 25.4.2002: Eurogate steht zum Tiefwasserhafen.

Nordsee-Zeitung vom 8.5.2002: Hafenausbau: Kaiserschleuse hat Priorität.

Nordsee-Zeitung vom 2.7.2002: Statt Toyota mehr Nobelautos.

Nordsee-Zeitung vom 17.9.2002: Von Häfen profitiert die Wirtschaftskraft,  
Finanzsenator Hartmut Perschau im NZ-Interview.

Nordsee-Zeitung vom 15.10.2002: Laster über Langen in den Hafen führen.

Nordsee-Zeitung vom 9.11.2002: Terminals wachsen um die Wette.

Nordsee-Zeitung vom 11.12.2002: Doppelter Schutz für den Hauptdeich.

Nordsee-Zeitung vom 28.12.2002: Rotterdam wächst nur langsam.

Nordsee-Zeitung vom 28.1.2003: BLG vor harten Einschnitten.

Nordsee-Zeitung vom 3.2.2003: Land Bremen will die Luneplate kaufen.

Nordsee-Zeitung vom 8.2.2003: Autobahn kommt gut an.

Nordsee-Zeitung vom 19.6.2003: 100 Einsprüche gegen CT IV.

Nordsee-Zeitung vom 2.7.2003: Nordholzer Rat lehnt CT IV-Planung ab.

die tageszeitung vom 14.9.2002: Könnte Bremen das CT IV sparen?

Weser-Kurier vom 9.7.2003: Tiefwasserhafen wird für Niedersachsen teurer.

**Internet:**

[www.hafen-hamburg.de/cgi-bin/tabelle.pl](http://www.hafen-hamburg.de/cgi-bin/tabelle.pl), Zugriff vom 25.2.2003.

[www.bremen.de/wuh/start/hafenframes.html](http://www.bremen.de/wuh/start/hafenframes.html), Zugriff vom 18.2.2003.

[www.antiport.de/doku/allgemein/rgruende.html](http://www.antiport.de/doku/allgemein/rgruende.html), Zugriff vom 20.5.2003.

[www.gruene-bremerhaven.de/aktuelles.htm](http://www.gruene-bremerhaven.de/aktuelles.htm), Zugriff vom 27.8.2003.

[www.bremen-ports.de](http://www.bremen-ports.de), Zugriff vom 12.12.2003.