

Wolfgang TAUBMANN, Bremen

Die Entwicklung der Bremischen Häfen unter dem globalen Wettbewerbsdruck

Summary

Throughout the last decade the ports of Bremen (located in the city of Bremerhaven and the city of Bremen about 50 miles south of Bremerhaven) were just be able to keep their position among the ports of the so-called Northern Range (Antwerpen, Hamburg, and Rotterdam). The decisive factor for the port development is the increased container traffic of Bremerhaven, though the growth rates were slightly below the west European average. One of the strengths of the port of Bremerhaven is the shipping of completely knocked down vehicles and of roadworthy cars.

The structural changes of the freight traffic have a strong impact on the different port areas. Old port areas in the city of Bremen lost their functions (e. g. Überseehafen), while the container terminals in the city of Bremerhaven will permanently be enlarged. At present there is a vivid discussion about the future usage concepts of the port areas near the city centre of Bremen.

Veränderung der wirtschaftlichen und technischen Rahmenbedingungen

Wachstum und strukturelle Veränderungen in der Weltwirtschaft und im Welthandel, technologische und organisatorische Fortschritte haben tiefgreifende Auswirkungen auf die weltweiten Warenströme und auf Logistik, Transport und Umschlag im Seeverkehr und damit auf die Hafenstandorte. Wichtige Aspekte dieser Globalisierungstendenzen sind in diesem Zusammenhang nicht nur die wachsende weltweite Vernetzung durch Kommunikations- und Informationstechnologien, sondern – vor allem mit Blick auf die Häfen – auch die zunehmende weltweite industrielle Arbeitsteilung und Vermarktung. Produktionsstätten sind gegenwärtig ähnlich mobil wie Produkte und Kapital. Ein zunehmender Anteil des Güterverkehrs entfällt auf „konzerninterne“ Transporte multinational tätiger Unternehmen; Transportleistungen werden damit zum integrierenden Bestandteil weltweit

verteilter Produktionsprozesse (SCHACHT 1993, 139). Der globale Wettbewerb auf den Produktions-, Investitions-, Kapital- und Dienstleistungsmärkten hat also erhebliche Auswirkungen auf den weltumspannenden Güterverkehr (STABENAU 1994, 86f.). Rd. zwei Drittel aller Welthandels-güter werden über den Seeweg befördert, rd. 90% des EU-Handels mit Nicht-EU-Ländern und rd. 30% des innereuropäischen Handels werden über den Schiffsverkehr abgewickelt; d. h. der Seetransport ist damit ein essentieller Bestandteil des internationalen Güteraustausches.

Die maritimen Standorte als die Schnittstellen für seewärtige Ein- und Ausfahrten müssen, wollen sie ihre Anteile im globalen Wettbewerb sichern, ständig auf Veränderungen und neue Anforderungen reagieren. Die Anpassungsprozesse beziehen sich nicht allein auf technologische und organisatorische Aspekte der traditionellen Umschlag-, Lager- und Kommissionsaktivitäten, sondern zunehmend auch auf neue logistische Dienstleistungsaufgaben, wie etwa im Falle von Bremen auf Telematik, automatisierte Gütertransportketten u.ä. (ZACHCIAL 1998, 143f.).

Eine der entscheidenden technologischen Neuerung war die Aufnahme des interkontinentalen Seetransports mit Vollcontainerschiffen durch eine der weltgrößten Reedereien (Sea-Land) zwischen Port Newark und Rotterdam, Bremerhaven und Grangemouth im Jahr 1966. Zwar entfallen im Weltseeverkehr immer noch mehr als vier Fünftel aller Güter auf Massengüter, doch für die Entwicklung der Universalhäfen sind die containerisierbaren Ladungen entscheidend geworden. Heute werden im Durchschnitt bis zu 70 oder 80% der Stückgüter in Containern umgeschlagen (1997 Hamburg 88 %; Bremische Häfen 75 %); in Nordamerika, Ost- und Südostasien kann die Containerisierungsquote rd. 90% betragen (1997 Hongkong 83%, Singapur 92%, Long Beach 97%). Der weltweite Konkurrenzdruck hat zudem erhebliche Produktivitätseffekte im Seeschifftransport erzwungen. In den letzten 30 Jahren sind die Containerschiffe von 1.000 TEU (Twenty Feed Equivalent Units) der 1. Generation auf rd. 6.000 TEU und mehr angewachsen. Allerdings wird sich diese Veränderung relativ langsam durchsetzen, denn noch Ende 1997 wiesen erst 7% aller Vollcontainerschiffe 4.000 und mehr TEU auf.¹

Die wachsende Bedeutung des internationalen Containerverkehrs läßt sich an wenigen Daten verdeutlichen: betrug das weltweite Wirtschaftswachstum zwischen 1995 und 1997 etwa 4% jährlich, so das Wachstum des Welthandels rd. 8%. Das Volumen des Containerverkehrs stieg dagegen jährlich um rd. 10%. Zwar ist das Wirtschaftswachstum 1998 auf 1,9%

¹ Alle Daten entstammen, soweit nicht anders vermerkt, dem Shipping Statistics Yearbook 1998 oder früheren Jahrgängen.

gesunken, doch die Relationen von weltweiter Wirtschaftsleistung, Welt-handel und Containerverkehr dürften sich kaum verschoben haben (vgl. dazu Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik 1998, 145, Süddeutsche Zeitung vom 8.4.1999). Hinter dieser Entwicklung steht nicht nur die Kostendegression des Containertransports und damit auch die Verschiffung geringwertiger Güter in Containern, sondern vor allem der erwähnte wachsende Anteil höherwertiger Güter am Welthandel als Folge der zunehmenden räumlichen Trennung einzelner Produktionsschritte.

Die technischen Veränderungen sind eng gekoppelt mit organisatorischen und wirtschaftlichen Konzentrationsprozessen: Wettbewerbsdruck, die Vergrößerung der Seeschiffe und die damit einhergehende Kostenbelastung haben zu Zusammenschlüssen, Konsortien und Konferenzen der Reedereien geführt. Die Schifffahrtsmärkte werden etwa durch die *Maritime Conference Agreements* weltweit in acht Regionen aufgeteilt. Die Konsortien können Fahrpläne abstimmen, Tonnagen austauschen und verkaufen, Schiffe und Hafenanlagen gemeinsam nutzen usw. Neben diesen horizontalen Zusammenschlüssen sind auch Ansätze der Reedereien zu beobachten, sich zu vertikalen multi-modalen Transportkonzernen zu integrieren, um alle Glieder der Transportkette in einer Hand zu halten.²

Die wachsende Konzentration der Reedereien stärkt auch deren Marktmacht gegenüber den Seehäfen (HESELER 1998). Großreedereien sichern sich durch Kapitalbeteiligung eigene Umschlagterminals in den Häfen, um gegenüber den Konkurrenten zusätzliche Wettbewerbsvorteile zu erzielen. Z. B. hat Hutchison Whampoa Ltd. (Hongkong) 1991 einen Mehrheitsanteil am größten englischen Containerhafen Felixstowe erworben. Reedereien versuchen auch, sich von den Hafenunternehmen eigene Umschlaganlagen (*dedicated terminals*) reservieren zu lassen, die jederzeit verfügbar sind. Solche Privilegierungsstrategien verschaffen ebenfalls Wettbewerbsvorteile. Beispielsweise haben 1998 die Bremische Lagerhausgesellschaft (BLG) und die Großreedereien Maersk/Sea-Land ein Gemeinschaftsunternehmen gegründet, um einen eigenen Terminal in Bremerhaven zu betreiben. Hintergrund für diesen Zusammenschluß ist die Konkurrenz insbesondere zu Hamburg. Da die traditionellen Bindungen der Verkehrsströme an einen bestimmten Hafen gerade im Containerumschlag unter dem globalen Wettbewerbsdruck sehr labil geworden sind, kann das finanzielle Engagement der Reeder in bestimmten Häfen durchaus zu einer wünschenswerten Verstärkung der Transport- und Umschlagbeziehungen führen.

² Ein illustratives Beispiel im Short-Sea-Verkehr ist die Bell-Line, die eigene Schiffe und Container hat, eigene Terminals betreibt und auch den Hinterlandtransport selbst durchführt (SCHACHT 1993, 139).

Nicht alle der beispielhaft dargestellten Veränderungen schlagen sich unmittelbar in der Entwicklung und in den Aktivitäten der Bremischen Häfen nieder, doch etliche der weltweiten Trends haben deutlichen Einfluß auf Struktur, Organisation und Nutzung der Hafengruppe.

Stellung der Bremischen Häfen in der Nordrange

Die Wettbewerbssituation, der sich die Bremischen Häfen stellen müssen, wird durch eine Reihe von leistungsfähigen Universalhäfen und eine größere Zahl mittlerer – in der Regel auch spezialisierter – Häfen bestimmt, die um ein weitgehend überlappendes Hinterland konkurrieren (TAUBMANN 1984, 230f.).

Zwar stehen Bremen und Hamburg nicht nur untereinander und mit den belgischen und niederländischen, sondern auch mit den britischen und französischen Nordseehäfen im Wettbewerb. Die entscheidenden Konkurrenzbeziehungen bestehen aber zwischen den Häfen der sog. Nordrange. Alle Vergleichs- und Wettbewerbsanalysen beziehen sich – aus bremischer Sicht – vorwiegend auf die vier Universalhäfen Antwerpen, Bremen/Bremerhaven, Hamburg und Rotterdam. Daß Wilhelmshaven ausgeklammert wird, liegt – bei einem Gesamtumschlag von rd. 36,4 Mio. t im Jahr 1997 – an seiner fast ausschließlichen Spezialisierung auf den Umschlag von Rohöl und Ölprodukten (92%). Der Ausschluß von Amsterdam aus den Vergleichsuntersuchungen ist auf den ersten Blick nicht ohne weiteres einsichtig, zumal der Hafen 1997 mit einem Umschlag von 56,5 Mio. t erheblich über dem der Bremischen Häfen lag. Amsterdams Problem sind die unzureichenden Containerterminals, deren geringer Ausbaustand bislang verhindert hat, daß die Hafengruppe einen nennenswerten Anteil am Containerumschlag der Range auf sich ziehen konnte: 1997 wurden mit gerade 0,8 Mio. t nur 0,5% des gesamten Containerumschlags der Häfen der Nordrange in Amsterdam umgeschlagen³.

Die Umschlagzahlen in Tab. 1 belegen die Sonderstellung von Rotterdam, das fast 70% der Massengüter aller vier Häfen umschlägt. Die enorme Bedeutung der Massengüter für den Rotterdamer Hafen ist vor allem im Umschlag von Rohöl, Ölprodukten, Eisenerz, Schrott und Kohle begründet; diese Gütergruppen machten 1997 rd. drei Viertel des Rotterdamer Massengüterumschlags aus. Wird Rotterdam bis jetzt noch immer sehr stark von Massengüteraktivitäten mit vergleichsweise geringer Wertschöpfung geprägt, so sind die anderen Häfen sehr viel stärker auf den Umschlag von Stückgut und Containern ausgerichtet (www.port.rotterdam.nl). In den Bremischen

³ alle Daten: www.port.rotterdam.nl.

Tab. 1: Güterumschlag ausgewählter Nordrange-Häfen 1990 und 1997

	Massengut				Stückgut (ohne Cont.)				Container*)			
	1990		1997		1990		1997		1990		1997	
	Mio. t	%	Mio. t	%	Mio. t	%	Mio. t	%	Mio. t	%	Mio. t	%
Brem. Häfen	10,74	3,2	10,63	3,2	8,04	12,9	5,87	11,0	11,43	13,0	17,52	12,1
Hamburg	32,11	9,7	36,30	10,7	8,33	13,4	4,65	8,7	20,66	23,5	35,56	24,5
Rotterdam	229,59	69,4	231,82	69,4	18,97	30,4	20,04	37,3	39,33	44,7	58,28	40,3
Antwerpen	58,49	17,7	55,45	16,7	26,97	43,3	23,02	43,0	16,55	18,8	33,43	23,1
Gesamt	330,93	100,0	334,2	100,0	62,31	100,0	53,58	100,0	87,97	100,0	144,79	100

*) inkl. Eigengewicht

Quelle: Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) 1998, berechnet nach Tabellen 3-7 bis 3-10.

Häfen beträgt der Massengutanteil am Umschlag gerade 31% (1997), in Hamburg und Antwerpen knapp die Hälfte (vgl. Tabelle 1). Die Hafengruppe Bremen/Bremerhaven hat unter allen Vergleichshäfen den höchsten Containeranteil mit rd. 51%, allerdings werden noch 17% aller Güter als Stückgüter umgeschlagen – in erster Linie infolge der Spezialisierung der Bremischen Häfen auf den Autoumschlag. Als Containerhafen haben also Bremen/Bremerhaven in der Nordrange mit einem Anteil von 12,1% (1997) am Umschlag der vier Häfen eine weit stärkere Position als im Gesamtumschlag, der nur 6,4 % ausmacht. Hamburg schlägt rd. gut die Hälfte seiner Waren als Stückgüter um und zwar zu fast 90 % in Containern. Mit einem Anteil von einem Viertel am gesamten Containerumschlag der Range-Häfen konnte Hamburg 1997 seinen zweiten Platz noch knapp vor Antwerpen (23,1%) behaupten.

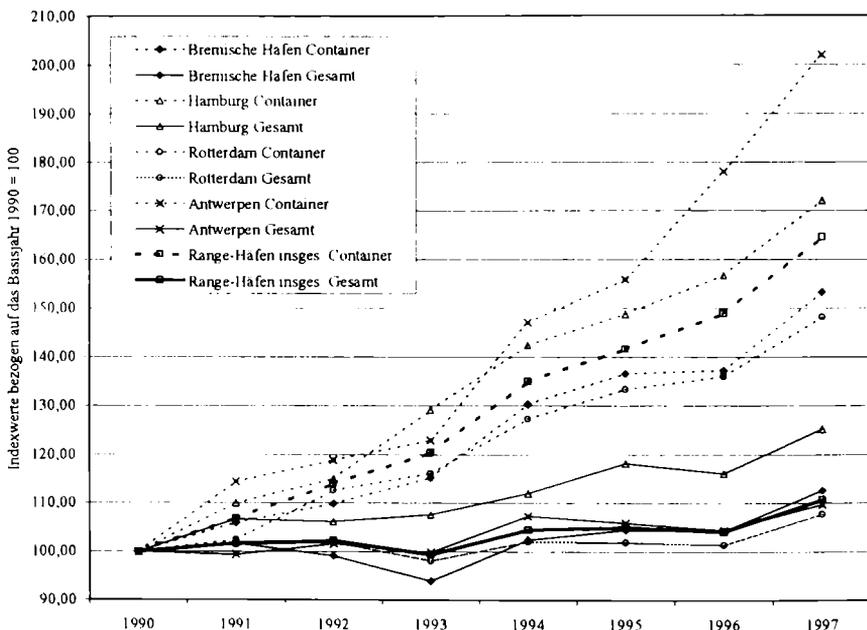
Betrachten wir die Umschlagentwicklung seit 1990, so ist für die genannten Häfen insofern ein einheitlicher Trend festzustellen, als die jährlichen Wachstumsraten im Containerumschlag mit 8,1% ganz deutlich über den jährlichen Zuwächsen des Gesamtumschlags (1,3%) lagen. Bezogen auf den Gesamtumschlag konnte Hamburg mit einem Durchschnittswachstum von 3,2% zwischen 1990 und 1997 den höchsten Zugewinn verbuchen, Bremen lag mit 1,6% per annum noch vor Antwerpen mit 1,2% und Rotterdam mit 1,0%. Allerdings haben sich trotz der unterschiedlichen Wachstumsraten die Gewichte der einzelnen Häfen am Gesamtumschlag der Range nicht signifikant verschoben; die Hierarchie ist bislang stabil geblieben.

Wie Abb. 1 zeigt, ist der Containerisierungsprozeß zwischen 1990 und 1997 zwar durchgängig in allen Häfen der Nordrange zu beobachten, allerdings mit unterschiedlichem Tempo: im Gegensatz zum durchschnittlichen Gesamtwachstum des Bremischen Hafenumschlags konnte der

Containerumschlag nur unterdurchschnittlich zulegen – die Entwicklung verlief ähnlich wie in Rotterdam, dessen jährliche Zuwächse im Containerumschlag bei 6% lagen.

Der Massengutumschlag ist seit 1990 leicht rückläufig oder er stagniert in den Häfen der Nordrange; eine Ausnahme stellt wiederum Hamburg dar, das einen jährliche Zuwachs von 1,6% zu verbuchen hat.

Abb. 1: Gesamt- und Containerumschlag ausgewählter Häfen der Nordrange – bezogen auf 1990 = 100



Quelle: ISL 1998, berechnet nach Tabellen 3–7 bis 3–10.

Da in allen Häfen – mit Ausnahme von Rotterdam – der Umschlag des sonstigen Stückguts (ohne Container) zurückgeht, kann man vermuten daß der weltweite Trend auch in den verglichenen Häfen fast durchgehend wirksam ist: mehr und mehr einfachere Güter werden aufgrund der Kostensenkung pro Frachteinheit nicht nur technisch, sondern auch ökonomisch „containerisierbar“, zudem wird der Welthandel zunehmend durch Halbfabrikate und Fertiggüter bestimmt.

Auf die Spezialisierung der einzelnen Häfen und ihre Standortvorteile soll hier nur beispielhaft eingegangen werden. Da der landseitige Güterumschlag von Rotterdam vorwiegend über den Rhein verschifft wird, sind

die lagebedingten Vorteile für den Transport der erwähnten Massengüter in die Industriezentren an Rhein und Ruhr für die deutschen Konkurrenzhäfen kaum auszugleichen. Auch Antwerpen besitzt über die Rhein-Schelde-Verbindung einen zeitlichen Wettbewerbsvorsprung vor Bremen und Hamburg, der nicht kompensierbar ist. An der Wiedervereinigung Deutschlands und an den Umstrukturierungsprozessen in Osteuropa konnte Hamburg offensichtlich erheblich stärker partizipieren als Bremen; anders ist vermutlich der Wachstumsschub kaum zu erklären. Hamburg hat als nordöstlichster Hafen der Nordrange im Vergleich zu Bremen die günstigere Lage als Transithafen zur Ostsee und zu vielen osteuropäischen Staaten. Hinzu kommt ein weiterer Aspekt, der sich für Bremen nachteilig auswirken könnte: Viele Schiffe, die Antwerpen, Zeebrügge oder Rotterdam anlaufen, setzen ihre Fahrt nach Bremen oder Hamburg fort, weil über beide Häfen nicht nur das deutsche, sondern auch das nord- und osteuropäische Hinterland bedient wird. Setzt sich im Zuge wachsender Schiffsgrößen die zu beobachtende Tendenz fort, immer weniger Häfen anzulaufen (sog. „Mainporting“), so hat Hamburg einen unbestreitbaren Lagevorteil gegenüber Bremen und könnte sich in Zukunft als der große Regionalhafen durchsetzen (vgl. SCHACHT 1993, 141).

Soweit Infra- und Suprastruktur bzw. Logistik betroffen sind, betreiben alle Konkurrenzhäfen zu Bremen eine offensive Investitionspolitik, um ihre Position in der Range zu halten oder zu stärken. Hamburg beispielsweise plant unter anderem, in Altenwerder ein 215 ha großes Logistikzentrum zu bauen, dessen Kern ein modernster Containerterminal sein wird. Die Erweiterungen des Rotterdamer Hafens werden zügig fortgesetzt; nach dem Hafenplan 2010 sollen u. a. die Delta 2000-8 Terminals in der Maasebene gebaut werden. Antwerpen wird die Schelde vertiefen und u. a. am linken Scheldeufer einen modernen Tide-Containerterminal bauen. Auch Amsterdam will endlich am Containerumschlag partizipieren; die Stadt beschloß im März 1999, einen „innovativen“ mittelgroßen Containerterminal zu errichten, der bereits im Jahr 2001 in Betrieb gehen soll (www.portofamsterdam.com). Zeebrügge (Belgien), dessen neuer Hafen erst 1985 eingeweiht wurde, hat sich inzwischen zum schärfsten Konkurrenten für den Autoumschlag in Bremerhaven entwickelt. Sein neuer Containerterminal (FTC) ist in der Lage, auch Containerschiffe der jüngeren Generation mit über 4.000 TEU abzufertigen. 1995 konnte Zeebrügge beispielsweise den Mercedes-Umschlag nach Großbritannien Bremerhaven abnehmen. (vgl. ISL 1998, www.zeebruggeport.be).

Die weiter unten darzustellenden Planungen für die Häfen Bremen/Bremerhaven bleiben selbstverständlich von den Aktivitäten der Konkurrenzhäfen nicht unberührt.

Regionalwirtschaftliche Bedeutung der Bremischen Häfen

Die bisherige und zukünftige Entwicklung der Bremischen Häfen ist nicht nur von Belang für die Funktionen und Beschäftigung in den Häfen selbst, sondern auch für die gesamte Region Bremen. Eine oft diskutierte Frage ist die nach der regionalwirtschaftlichen Verflechtung der Häfen mit ihrem Standort und ihrer Region. Die Bedeutung der Häfen für die regionale Wirtschaft und Beschäftigung zu messen, ist methodisch durchaus umstritten, geht man über die unmittelbar zurechenbaren Branchen und Wirtschaftsbereiche hinaus. Jedes direkt hafenabhängige Unternehmen benötigt Vorleistungen, Zulieferungen oder Investitionen aus anderen Wirtschaftssektoren ohne direkte Hafenbindung, zudem induzieren die unmittelbar hafenabhängigen Unternehmen und Beschäftigten Konsumgüternachfrage, die von anderen Wirtschaftsbereichen erbracht wird (vgl. im einzelnen PLANCO 1998). Statistisch kaum faßbar sind über Branchen und Sektoren hinweggreifende „Netzwerke“ oder „Milieus“, die ebenfalls für die mittelbar hafenabhängige Entwicklung der Region von Bedeutung sein können (HESELER 1995, 12).

Somit sind Schätzungen über die direkte und indirekte Hafenabhängigkeit der regionalen Beschäftigung abhängig von den einfließenden Parametern. Zur Zeit liegen zwei relativ aktuelle Schätzungen über die Beschäftigungswirkung der Häfen vor. Heseler hat sich wiederholt zur sog. maritimen Beschäftigung im Lande Bremen geäußert (HESELER 1995 und 1998). Dazu zählen nach seiner Definition nur solche Branchen, die sich auf „unmittelbare maritime Produktion und Dienstleistung“ beschränken (1995, 13). Neben den Leitsektoren Schifffahrt, Schiffbau, Hafenumschlag und Fischwirtschaft werden alle vor- und nachgelagerten Branchen wie Zulieferer- und Ausrüstungsbetriebe, Importeure und Exporteure, Speditionen, Makler, Schifffahrtsbanken, maritime Forschungseinrichtungen usw. hinzugerechnet, nicht aber die sog. Hafenindustrien, die nur mittelbar vom maritimen Sektor abhängen oder von einem Standort am seeschifftiefen Wasser.

Ein so definierter maritimer Wirtschaftsbereich beschäftigte laut HESELERS Berechnungen 1994/95 im Lande Bremen 35.020 Erwerbstätige, das waren knapp 10% aller Erwerbstätigen des Jahres 1994 (1995, Tab. 4). Während in der Stadt Bremen nur 6,7 % aller Erwerbstätigen dem maritimen Bereich zuzurechnen waren (19.830 von 295.500 Erwerbstätigen), so wird Bremerhaven mit einem Anteil von 24% (15.190 von 63.171 Erwerbstätigen) immer noch strukturell von den Beschäftigungsmöglichkeiten in der maritimen Wirtschaft geprägt. Zwischen Bremen und Bremerhaven ist eine deutliche funktionale Arbeitsteilung zu beobachten: Bremerhaven ist das Zentrum der maritimen Fertigung, der Verarbeitung und des Um-

schlags, ist bedeutender Fischereihafen und Seefischmarkt; in der Stadt Bremen sitzen vor allem die maritimen Dienstleistungsunternehmen wie Reedereien, Schiffsmakler, Schiffsagenten oder die Seeversicherer (18).

Selbst wenn diese Berechnungen nur als Angaben zu Größenordnungsrelationen verstanden werden können, so wird zum einen die nach wie vor dominierende Bedeutung der Hafenwirtschaft im Lande Bremen deutlich.⁴ Zum anderen – wenn man die Werte mit denen der sechziger Jahre vergleicht – ist ein enormer Bedeutungsschwund bestimmter maritimer Wirtschaftsbereiche für den Arbeitsmarkt zu beobachten, allerdings zumeist solcher Branchen, die nur mittelbare Beziehung zu den eigentlichen Hafenfunktionen haben wie etwa Schiffbau und Fischwirtschaft.⁵

Die von PLANCO Consulting, Essen, benutzte Methodik, auf die oben kurz verwiesen wurde, kann hier im einzelnen nicht dargestellt werden (vgl. PLANCO 1998). Das verwendete Modell beruht im Kern auf einem (fiktiven) Vergleich der wirtschaftlichen Situation „mit“ den und „ohne“ die Leistungen der Bremischen Häfen. Während die direkt hafenabhängig Beschäftigten noch relativ leicht zu erfassen sind, werden die indirekt Beschäftigten aus den über Input-Output-Tabellen ermittelten Produktionswerten in den jeweils relevanten Vorleistungs-Sektoren berechnet. Nach diesen Ergebnissen betrug 1996 die Zahl der direkt von den Häfen abhängigen Beschäftigten in der Hafenwirtschaft und in der Industrie 46.465; das sind immerhin 13,3% aller im Lande Bremen arbeitenden Erwerbstätigen. Rechnet man rd. 12.400 indirekt, aber existentiell vom Hafen abhängig Beschäftigte hinzu, so liegt die Quote bei 16,9%. Berücksichtigt man alle Vorleistungseffekte, so kommt man nach den Berechnungen von PLANCO gar auf einen hafenabhängigen Beschäftigungsanteil von 23,5%. Bei der Berechnung der beiden letzten Stufen kommen noch rd. 64.000 Beschäftigte hinzu, die im Umland oder in der übrigen Region tätig sind. (PLANCO 1998, 47f.)

Selbst in der engsten Definition der Hafenabhängigkeit liegen also die Anteilswerte von PLANCO noch deutlich über denen von Heseler. Methodisch ist der PLANCO-Ansatz sehr viel genauer nachzuvollziehen als der von Heseler, so daß ein Anteil zwischen 13 und 17% erhebliche Plausibilität besitzt. Für die hafenabhängige Beschäftigung in Hamburg werden ähnliche Werte genannt: etwa 15% (140.000) aller Arbeitsplätze gelten als

⁴ Noch 1961 waren 15% aller Beschäftigten im maritimen Bereich tätig (56.436 von 372.083). 1997 soll der Anteil bereits auf 5,4% gesunken sein (18.490 von 345.000 Beschäftigten) (Vgl. HESELER 1998).

⁵ Die Zahlenangaben von Heseler beruhen auf eigenen Berechnungen und sind schwer nachprüfbar. Die für das Land Bremen angegebenen 358.671 Erwerbstätigen (1994) umfassen vermutlich die in Bremen wohnhaften und arbeitenden Erwerbspersonen plus Einpendler.

hafenbezogen; rd. 10% sind direkt und 5% indirekt hafenabhängig (TIEDEMANN 1997, 73-74).

PLANCO rechnet sogar damit, daß die hafenabhängige Beschäftigungszahl im Lande Bremen in den nächsten anderthalb Jahrzehnten stabil bleibt, weil bei wachsenden Mengen im Container- und Stückgutumschlag zwar mehr Arbeitskräfte benötigt würden, diese Tendenz aber durch wachsende Produktivität ausgeglichen wird. Da aber die Gesamtbeschäftigung im Lande Bremen weiter zurückgehen wird, steigt der relative Anteil der hafenabhängig Beschäftigten weiter an.

Die Bremischen Häfen entfalten also eine erhebliche lokale und regionale Bedeutung für Wirtschaft und Arbeitsmarkt. Damit diese Position gehalten werden kann, sind weitere Umschlagsteigerungen vor allem in den arbeitsintensiven Bereichen Stückgut und Container notwendig.

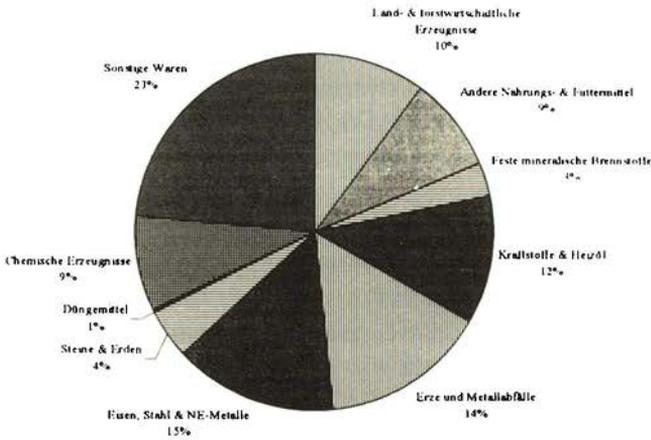
Umschlag nach Gütern und Regionen

Zwischen 1980 und 1997 haben die Bremischen Häfen mit einer Steigerung des Umschlags von knapp 30 Mio. t auf rd. 34 Mio. t einen relativ moderaten Zuwachs erreicht. Entscheidender war eine markante Gewichtsverschiebung im Anteil der einzelnen Gütergruppen am Gesamtumschlag.

Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse, insbesondere der Empfang von Getreide und frischem Obst, gingen in dem betrachteten Zeitraum drastisch zurück. Nicht zuletzt ist diese Entwicklung auf die Einführung der EU-Bananenverordnung zurückzuführen. Auch Kraftstoffe und Heizöl verloren vornehmlich auf der Empfangsseite – der Versand spielte immer nur eine geringe Rolle – ständig an Gewicht (vgl. Abb. 2 und 3). Während der Anteil von Erzen und Metallabfällen (Schrott), vor allem der Empfang von Eisenerzen zur Versorgung der Bremer Stahlhütte, in den betrachteten 18 Jahren einen konstanten Anteil halten konnte, ging der Anteil von Eisen, Stahl und NE-Metallen ständig zurück, d. h. der Versand von Produkten der Stahlindustrie wie Stahlblech, Bandstahl, Rohre oder Stahlhalbzeug verlor erheblich an Gewicht (SASSENBERG 1997, 23). Es ist zu vermuten, daß die Erzeugnisse bei konstanter Produktion, abzulesen an dem gleichbleibenden Verbrauch von Erzen und Schrott, zunehmend über Land verfrachtet werden.

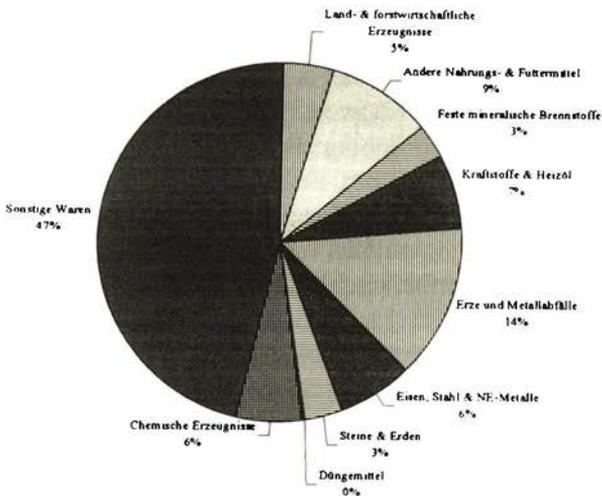
Die eigentlich bemerkenswerte Veränderung im Güterumschlag ist der stark wachsende Anteil sonstiger Waren, hinter denen sich Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren wie elektrische Erzeugnisse, Papierprodukte oder Textilien verbergen – Waren also, die vorwiegend als Containergüter verschifft werden können (vgl. Abb. 3).

Abb. 2: Gesamtumschlag der Bremischen Häfen 1980 nach Gütergruppen (Gewicht)



Quelle: Statistisches Landesamt Bremen 1998 und Sassenberg 1997.

Abb. 3: Gesamtumschlag der Bremischen Häfen 1997 nach Gütergruppen (Gewicht)



Quelle: Statistisches Landesamt 1998

Nach dem Gewicht haben diese Güter um das 2,5fache zugenommen – 1980: 6,4 Mio. t ; 1997: 15,6 Mio. t –, ihr Anteil am Gesamtumschlag ist im selben Zeitraum von 23,5% auf 46,3% gestiegen.

Entscheidende Wachstumsträger für die Bremischen Häfen sind also die Container- und Autoverkehre. Der Umschlag von Fahrzeugen hat sich zwischen 1980 und 1997 mehr als versiebenfacht: 1980 wurden 0,83 Mio. t umgeschlagen, wobei der Versand den Empfang noch deutlich überwog, 1997 wurden 6,03 Mio. t umgeschlagen, wobei sich Versand und Empfang in etwa die Waage hielten.

Der Großteil der umgeschlagenen Fahrzeugtonnage besteht aus containerisierten Einzelteilen, die rd. drei Viertel des Empfangs und knapp 60% des Versands ausmachen (SASSENBERG 1997, 25). Der Automobilumschlag (Versand und Empfang von fahrtüchtigen PKW und LKW) ist von 302.000 Stück im Jahre 1980 auf rd. 900.00 im Jahr 1997 gestiegen. Bremen ist wichtigster Ausfuhrtafen für namhafte deutsche Automobilhersteller wie Daimler Benz, BMW oder Opel; die Fahrzeuge der meisten japanischen und koreanischen Hersteller für den europäischen Markt werden über die Bremischen Häfen eingeführt. In mittelfristiger Sicht wird die Ausfuhr deutscher PKW nach Nordamerika wegen des gestiegenen Dollarkurses als günstig eingeschätzt (ISL 1998, 6–10). Bremerhaven profitiert allerdings nicht von den Exporterfolgen der Volkswagen-Gruppe, die ihre PKWs über den Hafen in Emden ausführt.

Bemerkenswert ist der steigende Einfuhranteil von deutschen Automarken, die in den USA gefertigt wurden. Ob die Einfuhren von PKWs in Zukunft weiter steigen werden, hängt nicht nur von der wachsenden Auslandsproduktion deutscher Automobilhersteller und der deutschen bzw. europäischen Nachfrageentwicklung, sondern auch davon ab, ob Bremen seine Position unter den Wettbewerbshäfen Emden, Hamburg und Zeebrügge halten kann. Der Umschlag der genannten Häfen wuchs in den letzten Jahren rascher als der der Bremischen Hafengruppe (ISL 1998, 6–12). Während die zukünftige Entwicklung des Automobilumschlags deshalb eher vorsichtig eingeschätzt wird, werden die stärksten Zuwächse bei den übrigen Stückgütern erwartet, die zudem so gut wie vollständig als containerisierte Güter umgeschlagen werden. Nach den mittleren Schätzungen des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) wird der Gesamtumschlag von 34 Mio. t im Jahr 1997 auf knapp 45 Mio. t im Jahr 2010 ansteigen. Dieser prognostizierte Anstieg wird so gut wie ausschließlich auf dem wachsenden Containerumschlag beruhen; der Massengutumschlag wird leicht rückläufig sein, während beim konventionellen Stückgutumschlag nur noch geringe Zuwächse erwartet werden (ISL 1998, 6–16).

Die großregionalen Verflechtungen der Bremischen Häfen haben sich im

Verlauf der letzten Jahrzehnte als recht stabil erwiesen. Größten Anteil hat der Gesamtumschlag von und nach Europa (1980: 43% – 1997: 49%). Der Zuwachs war vor allem durch Verlagerungen von Massengüterströmen bedingt. So bezieht die Bremische Stahlhütte seit 1990 statt australischer Erze vornehmlich Eisenerz aus Skandinavien, das über die norwegischen Häfen verschifft wird; aus Polen und der ehemaligen Sowjetunion werden in wachsendem Umfang Steinkohle, Kraftstoffe und Holz umgeschlagen. Umgekehrt fiel die ehemalige Sowjetunion weitgehend als Empfänger von Stahlprodukten, Kunststoff- und Getreidelieferungen aus. Anteilmäßig liegt auf der Empfangsseite West- und Mitteleuropa nach Nordeuropa auf dem zweiten Platz. Neben Eisenerz aus Übersee – etwa aus Brasilien –, das seit den 90er Jahren verstärkt über die niederländischen Häfen nach Bremen transportiert wird, spielen Kraftstoffe, Heizöl, Stahlhalbzeug, Getreide, Steine und Erden eine wichtige Rolle für den Empfang. Insgesamt liegt im Austausch mit Europa der Empfang deutlich über dem Versand (SASSENBERG 18997, 27ff.).

Nach wie vor nimmt Amerika, traditionell die nordamerikanische Atlantikküste, unter den überseeischen Verbindungen den ersten Platz ein, auch wenn der Anteil zwischen 1980 und 1997 von fast 34% auf 29% gesunken ist. Auf der Empfangsseite dominieren Fahrzeuge, Steinkohle, Futtermittel, Holzprodukte, Baumwolle und Papierprodukte, auf der Versandseite u. a. Bier, Stahlhalbzeug, keramische Baustoffe, chemische Grundstoffe und Erzeugnisse, elektrische Produkte, Maschinen usw.

Asien konnte seinen Anteil am Gesamtumschlag am stärksten erhöhen; dieser stieg im genannten Zeitraum von 11 auf 16% (1996 sogar 18,7%). Empfang und Versand werden von einer breiten Palette von Rohstoffen, Halbfabrikaten und Fertigprodukten getragen: aus Ost- und Südostasien kommen Futtermittel, Holz, Stahlhalbzeug, Fertigprodukte (v.a. Fahrzeuge), in die Region gehen keramische Baustoffe, Kunststoffe, chemische Grundstoffe und Produkte, elektrische Erzeugnisse, Maschinen oder Papierprodukte. Neben dem Austausch innerhalb der Triade spielen die Handelsverbindungen zu Australien/Ozeanien nach dem Wegfall der Erzimporte so gut wie keine Rolle mehr; der Anteil des Warenumschlags mit Afrika ist von 8 auf 6% gesunken.

Wie aufgrund der Struktur des Güteraustausches mit den genannten Regionen bereits vermutet werden konnte, spielt der Containerverkehr vor allem mit den USA und Ost- und Südostasien eine wichtige Rolle. Nordamerika ist der bei weitem wichtigste Containermarkt für Bremen. Bedenklich ist, daß der Containerumschlag mit einem Markt, auf den die Bremischen Häfen spezialisiert sind, seit 1992 stagniert. Offensichtlich mußten Marktanteile an die Konkurrenzhäfen der Range abgegeben werden. Den-

noch geht die jüngste Prognose davon aus, daß der Bremische Containerumschlag auf diesem Markt zwischen 2000 und 2010 um rd. 25% steigen wird (PLANCO 1996, zitierte nach ISL 1998, Tab. 6–4). Ob sich das in den letzten Jahren boomende Containergeschäft mit Ost- und Südostasien – allein zwischen 1992 und 1997 betrug der Zuwachs 115% – in den nächsten Jahre fortsetzen wird, ist durchaus offen. Die Prognose von PLANCO (1996), die noch einen Zuwachs von 41% zwischen 2000 und 2010 prognostizierte, dürfte vermutlich überholt sein (zitiert nach ISL 1998, Tab. 6–4). Das Institut für Seeverkehr und Logistik (ISL) selbst nimmt eine langfristige jährliche Wachstumsrate von 3,7% für den Containerumschlag an. Die wirtschaftlichen Probleme Südostasiens werden nur als vorübergehend eingeschätzt. Zudem werden die weiter oben erwähnte Entscheidung von Maersk, einen Teil der Containerverkehre nach Bremen zu verlegen, und die Kooperation der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft mit dem Umschlagunternehmen Eurokai/Hamburg als langfristig umschlagfördernd bewertet.

Güterumschlag der einzelnen Hafensareale in Bremen-Stadt und Bremerhaven

Die bisherigen und auch die zu erwartenden Entwicklungen im Güterumschlag hatten und haben sehr unterschiedliche Auswirkungen auf die einzelnen Hafensareale in Bremerhaven und in Bremen. Um die Besonderheiten der auf zwei Standorte verteilten Bremischen Hafengruppe zu verstehen, ist ein kurzer historischer Rückblick angebracht.

Der Aufstieg Bremens zum bedeutendsten deutschen Hafen nach Hamburg war immer wieder durch Versandung und Verschlammung der Unterweser gefährdet. Bereits im 17. Jahrhundert mußte ein Vorhafen in Vegesack (1619–1623) angelegt werden, weil größere Schiffe die Stadt Bremen nicht mehr erreichen konnten. Auch der Vorhafen Vegesack war im 18. Jh. kaum noch benutzbar, weil die Fahrwassertiefe auf 2 m abgesunken war. Der drohenden Abschnürung Bremens vom Meer begegnete 1827 der Bürgermeister Johann Smidt, indem er vom Königreich Hannover ein Gelände im Mündungsbereich der Geeste in die Unterweser kaufte, das zur Anlage eines Hafens hervorragend geeignet war. Mit dieser Neugründung wurde die doppelseitige Bindung zwischen Bremen und Bremerhaven eingeleitet, die für die Entwicklung des Zwei-Städte-Staates und der Hafengruppe entscheidend wurde. Bis 1888 wurde der Schiffsumschlag zunehmend über die rasch wachsende Tochterstadt abgewickelt, bis schließlich der Zollanschluß an das Deutsche Reich (1888), der Ausbau der stadtbremischen Hafenanlagen (seit 1885) und die sog. Unterweserkorrektion der Jahre 1887 bis 1894 erneut die Umschlagfunktionen in der Stadt Bremen

aufleben ließ (TAUBMANN 1980, 208f.). Bis in die Gegenwart bestehen also die Bremischen Häfen aus dem stadtbremischen Hafen, dem stadtbremischen Überseehafengebiet Bremerhaven⁶ und dem Fischereihafen südlich der Geestemündung (vgl. Karte 2).

Gegenwärtig sind die Häfen in der Stadt Bremen bei tideabhängiger Fahrt von Schiffen mit einem Maximaltiefgang bis zu 11,3 m erreichbar, während für Bremerhaven ein tideabhängiger Tiefgang von 13 m (ausgehende Fahrt) bzw. 13,4 m (eingehende Fahrt) möglich ist. Da selbst dieser Tiefgang für Großcontainerschiffe nicht mehr ausreicht, ist ein Ausbau der Außenweser auf 14,5 m und damit für einen Tiefgang von 13,7 m vorgesehen (ISL 1998).

Die über viele Jahre aus- und umgebauten bzw. erneuerten Hafensareale in der Stadt Bremen werden ihre sehr unterschiedlichen Umschlagfunktionen nur zum Teil behalten können (vgl. dazu ISL 1998, Senator für Häfen ... 1999). Der Neustädter Hafen (Hafensareal I) stellt nach wie vor ein recht modernes Freihafensareal dar, in dem vor allem konventionelle Stückgüter (Stahl, Holz, Nahrungs- und Genussmittel) und Container umgeschlagen werden (vgl. im folgenden Karte 1 und Tabelle 2).

Allerdings fiel der Anteil des Neustädter Hafens am Gesamtumschlag von rd. 10% (1990) auf 6% (1997). Die sog. Seezollhäfen (Hafensareal II) rechts der Weser, ein Komplex aus Holz- und Fabrikenhafen, Getreidehafen, Werfthafen, Kap-Horn-Hafen, verschiedenen Hafenbecken des Industriehafens sowie dem Mittelsbürener Hafen – Hüttenhafen der Stahlwerke Bremen –, schlagen ganz überwiegend Massengüter um: es dominieren Erz (4 Mio. t), Mineralöl (2 Mio. t), Getreide (1,4 Mio. t) und Kohle (1 Mio. t). Fast der gesamte Massengüterumschlag konzentriert sich gegenwärtig auf die Seezollhäfen (1997: 93%), die immerhin 34% des Gesamtumschlags auf sich vereinigen können (1990: 29,8%). Alle anderen Hafensareale in der Stadt Bremen sind, wie Tabelle 2 belegt, für den Umschlag fast bedeutungslos: 1997 bewältigen sie noch 1,1% des Gesamtumschlags gegenüber gut 5% im Jahr 1990. Das sog. Freihafengebiet rechts der Weser, zu dem insbesondere Europa- und Überseehafen zählen, wird seine Umschlagfunktionen vermutlich vollständig verlieren. Der Überseehafen wurde 1998 zugeschüttet; im Europahafen werden noch Obst und Früchte umgeschlagen, allerdings mit rückläufiger Tendenz. Gegenwärtig wird heftig diskutiert, welche zukünftigen Funktionen diese Hafensflächen erhalten sollen (siehe unten).

Der Umschlaganteil der Hafensareale in der Stadt Bremen geht ständig zurück, umfaßte er 1990 noch 45% am Gesamtumschlag, so 1997 nur 41%

⁶ 1938 wurde dieses Hafengebiet der Stadt Bremerhaven in die Stadt Bremen eingegliedert.

Tab. 2: Umschlag der einzelnen Hafenable in Bremen und Bremerhaven 1990 und 1997 (in 1.000 t)

Hafenareal	Gesamtumschlag		Massengut		Stückgut ges.		Container	
	1990	1997	1990	1997	1990	1997	1990	1997
I Neustädter Hafen	2924,6	2.089,3	1,7	58,5	2.922,9	2.031,1	1.015,8	238,2
II Seezollhäfen rdW	9007,5	11.566,6	6.030,2	9.903,3	2.977,3	1.663,0	271,5	23,2
III Freihäfen rdW	1312,3	208,9	15,5	14,7	1.296,9	194,3	104,4	6,3
Übrige stadtr. Häfen	232,8	177,2	188,7	164,2	44,1	13,0	2,0	0,1
IV Stromkaje, Nordhafen	10644,7	18.392,5	1,8	6,9	10.542,9	18.385,5	7.545,5	13795,7
V Osthafen, Kaiserhafen	5827,6	1.051,5	4.358,3	223,7	1.469,4	827,8	11,0	22
VI Fischereihäfen	254,6	527,9	143,1	260,2	111,5	267,8	2,0	1,4
Bremen-Stadt	13477,2	14.042,1	6.236,0	10.140,8	7.241,2	3.901,4	1.393,8	267,8
Bremerhaven	16727	19.971,9	4.503,2	490,8	12.223,8	19.480,9	7.558,4	13818,9
Bremische Häfen	30204,2	34.014,0	10.739,2	10.631,7	19.464,9	23.382,2	8.952,2	14086,7

rdW: rechts der Weser

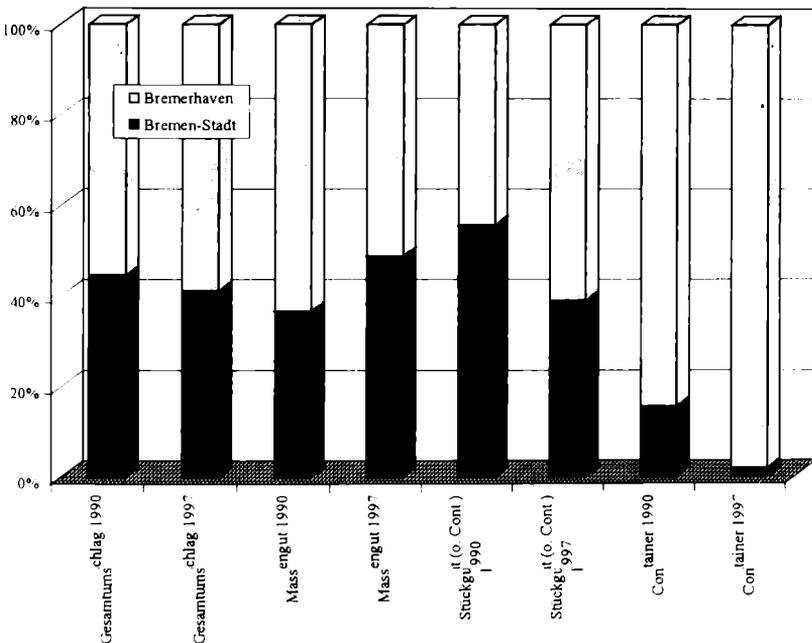
Quelle: Der Senator für Häfen, überregionalen Verkehr und Außenhandel 1999

(vgl. Abb. 4). Entscheidend für diese Verschiebung der Anteilswerte war und ist das enorme Wachstum des Containerumschlags zwischen 1990 und 1997, das sich ausschließlich auf die sog. Stromkaje und den Nordhafen in Bremerhaven konzentrierte. Nach dem Niedergang der Fischereiwirtschaft und dem Zusammenbruch der Werften waren es die technologischen Veränderungen im Seegüterverkehr, die Bremerhaven nach rd. 70 Jahren wiederum Umschlagfunktionen zurückbrachten, da die Häfen in der Stadt Bremen für Containerfrachter der jüngeren Generationen nicht mehr erreichbar waren. Die Stromkaje wurde ab 1968 am seeschifftiefen Wasser angelegt und ständig erweitert (STROHMEYER 1992, 243). Erst im April 1999 beschloß der Bremer Senat, den Containerterminal III um einen weiteren Liegeplatz (340 m) zu verlängern. Die neuen Anlagen sollen 2003 unter der Bezeichnung CT IIIa in Betrieb genommen werden.

1997 schlugen die Containerterminals an der Stromkaje, der längsten Containerkaje in Europa, und der Ro/Ro-Anleger im Nordhafen rd. 79% des ges. Stückgutverkehrs (1990 55%) und rd. 98% des ges. Containerverkehrs (1990 84%) um. Unter den übrigen Hafenable in Bremerhaven spielte

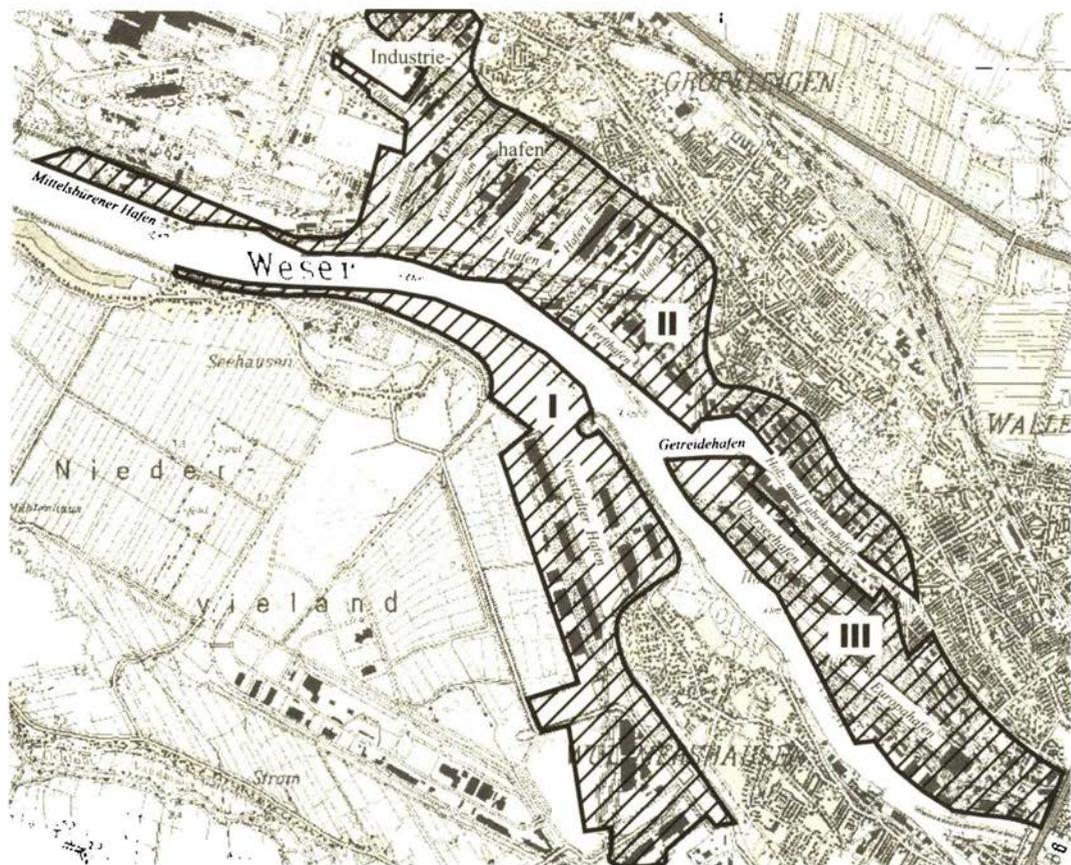
die Erzkaje im Osthafen bis zum Abzug des Erzumschlags eine wichtige Rolle im Massengüterumschlag. Heute werden im Osthafen und in den Kaiserhäfen noch rd. 1 Mio. t umgeschlagen (Fahrzeuge, Früchte, Mineralölprodukte, Baustoffe). Das Hafenable VI (Fischereihafen) hat einen Umschlag von etwa 0,5 Mio. t (Baustoffe, Fisch, PKW, Holz, Mineralölprodukte). Insgesamt vereinten 1997 die Hafenable V und VI (Osthafen, Kaiserhäfen und Fischereihäfen) gerade noch 4,7% des Gesamtumschlags auf sich (1990 20%). Der Bedeutungsgewinn der Bremerhavener Hafenable, deren Anteil am Gesamtumschlag von 55,4% im Jahr 1990 auf 58,7% im Jahr 1997 anstieg, beruht ausschließlich auf dem zukunftsweisenden Wachstum des Stückgut- und Containerumschlags (vgl. Abb. 4).

Abb. 4: Güterumschlag der Hafenable in Bremen-Stadt und Bremerhaven 1990 und 1997



Quelle: ISL 1998, Tab. 2-11.

In der Tendenz läßt sich also eine zunehmende räumliche Konzentration der Umschlagfunktionen beobachten. Auf die Seezollhäfen in der Stadt Bremen, die Stromkaje und den Nordhafen in Bremerhaven konzentrierten sich 1997 88% des Gesamtumschlags gegenüber nur 67% im Jahr 1990. Diese Spezialisierung führt auf der einen Seite zu einer ständigen Flächenerweiterung der Containerterminals bzw. zu einer laufenden Anpassung der wasser- und landseitigen Infrastruktur an die Bedürfnisse der Nachfrager und



Stadbremische Hafenanlagen in Bremen

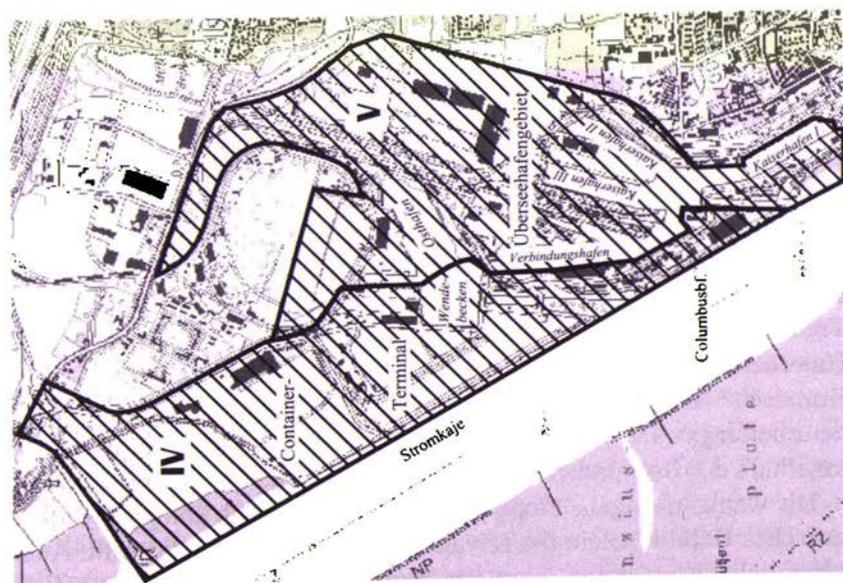
Hafenareale

- I Neustädter Hafen
- II Seezollhäfen
rechts der Weser
- III Handelshäfen
rechts der Weser

Stadtbremische Hafenanlagen in Bremerhaven

Hafenareale

- IV** Stromkaje,
Nordhafen,
Columbus-
bahnhof
- V** Osihafen,
Kaiserhafen
- VI** Fischereihafen



auf der anderen zu einer Unterauslastung und zu Brachflächen in traditionellen Hafengebieten.

Auch werden gegenwärtig organisatorische Veränderungen vorgenommen, um die Position der Häfen im globalen Wettbewerb zu stärken, insbesondere sollen die dem Hafenumschlag nachgelagerten Aktivitäten wie z. B. Veredelung der eingeführten Produkte (Pre-Delivery-Inspection beim Autoimport, Weiterverarbeitung von Frucht- und Kaffeeimporten, Angebote für Röstereien, Verpackungs- und Versandeinrichtungen usw.) und vor allem logistische Dienstleistungen ausgebaut werden.

Organisatorische Restrukturierungen

In der Vergangenheit waren mehrfach verwirrende Management- und Organisationsstrukturen für das relative Zurückbleiben des Umschlags gegenüber den Wettbewerbshäfen in der Range verantwortlich gemacht worden. Eine Konsequenz aus dieser Einsicht war die handelsrechtliche Umstrukturierung der 1877 gegründeten Bremer Lagerhaus-Gesellschaft, die seit Jahresbeginn 1998 als „BLG Holding“ sieben spezialisierte Unternehmen in der Rechtsform der GmbH & Co. KG unter ihrem Dach hat: so u. a. BLG Container, BLG Automobile Logistics, BLG Data Services, BLG Forest Logistics usw. Sowohl die Tochtergesellschaften wie auch die Holding halten weitere, auch internationale Beteiligungen. Obwohl die Stadtgemeinde Bremen nach wie vor mit 50,4% an der Holding beteiligt ist, hat die Neuausrichtung zum Ziel, bürokratische Strukturen abzubauen, die Dienstleistungstiefe zu steigern und über strategische Allianzen, Kooperationen und Beteiligungen im Zuge der zunehmenden weltweiten Vernetzung die Position der BLG als Logistikdienstleister zu behaupten (vgl. BLG Holding, Geschäftsbericht 1997). Die BLG ist die größte Hafenumschlaggesellschaft im Lande Bremen und betreibt über ihre Gesellschaften den größten Teil der bremischen Freihäfen und die Containerterminals in Bremerhaven. Daneben finden sich weitere, z. T. spezialisierte Umschlagbetriebe in den Häfen, u. a. für Massengüter, für Kaffee, für Früchte und Gemüse oder für PKWs. Zudem sind zahlreiche Stauereien, Reedereien, Transport- und Logistikunternehmen in den Häfen aktiv. Ein Teil dieser Unternehmen betreibt als kooperative Organisation eine „dbh Datenbank Bremische Häfen GmbH“, um den Beteiligten durch übergreifende Datenverarbeitungs- und Logistiksysteme einen umfassenden Informationsfluß innerhalb der Bremischen Häfen zu ermöglichen.

Die wenigen Angaben mögen verdeutlichen, welch komplexes organisatorisches Gebilde allein die private Seehafenwirtschaft darstellt. Auch die öffentliche Verwaltung kann von den Anforderungen an ein effizientes

Dienstleistungsangebot nicht ausgenommen werden. Im Sommer 1999 ist die Hafenbehörde in der Wirtschaftsbehörde aufgegangen. Bereits zu Jahresbeginn 1999 hat der Hafensenator durch die Gründung einer privatrechtlichen, aber durch Personalunion staatlich kontrollierten „Bremischen Hafengesellschaft (BHG)“ den Versuch unternommen, die zukünftige Flächenpolitik im Hafen, den Unterhalt der Hafenanlagen und die Auslastung der einzelnen Hafenreviere durch eine stärkere Kooperation mit Umschlag, Logistik und hafennaher Produktion zu verbessern. Im wesentlichen geht es um die Konzentration von Zuständigkeiten auf eine Institution, die auch die entsprechenden Kompetenzen hat (SENATOR FÜR HÄFEN ... 1999). Schließlich wird das Marketing der Bremischen Häfen durch die „Bremische Hafenvertretung e. V. (BHV)“ wahrgenommen, eine Akquisitions-, Werbe- und Public-Relation-Organisation, die von rd. 200 Unternehmen der Seehafenverkehrswirtschaft und von der Stadtgemeinde Bremen getragen wird. Das Land Bremen wiederum unterhält eine Wirtschaftsförderungsgesellschaft und das „Bremen Business International“ (BBI). Letzteres arbeitet eng (und z. T. personenidentisch) mit der BHV zusammen.

Die öffentliche Hand versucht also zunehmend, durch die Gründung von Tochtergesellschaften privatwirtschaftliche Strukturen zu imitieren und damit auch eine Art „unternehmerischer Dynamik“ zu schaffen, deren Ziel es ist, die Position der Häfen im weltweiten Wettbewerb zu halten oder zu festigen. Bislang ist durchaus ungewiß, ob die organisatorischen Umstrukturierungen der letzten beiden Jahre auch die Wettbewerbsfähigkeit der Hafengruppe steigern können. Beispielsweise meinte der ehemalige Hafensenator, die neugegründete „Bremische Hafengesellschaft“ (BHG) bedürfe einer Partnerinstitution, welche die Gesamtheit aller privaten Hafenunternehmer vertrete, etwa eines „Unternehmensverbandes Bremische Hafenvirtschaft“, um gegenüber Politik, Partnern und Konkurrenten mit einer Stimme sprechen zu können (SENATOR FÜR HÄFEN ... 1999).

Hafen- und städtebauliche Konsequenzen

Teile der alten zentrumsnahen Häfen in der Stadt Bremen müssen also aufgrund der Funktionsverluste und organisatorischen Umstrukturierungen – die Bremische Lagerhaus-Gesellschaft (BLG) hat als Betreiberin zum 1.1.1998 alle Anlagen im Europa- und Überseehafen an die Stadtgemeinde Bremen zurückgegeben – neuen Nutzungen zugeführt werden. Derzeit ist eine intensive und kontroverse Diskussion im Gange, welche künftigen Funktionen für den inzwischen zugeschütteten Übersee- und den Europahafen im Rahmen der Stadtentwicklung zu verfolgen seien, denn „für eine zukunftsorientierte Entwicklung (stehen) in zentraler Lage, gut erschlossen

und weitgehend ohne planungshemmende kleinteilige Eigentumsverhältnisse, Flächenpotentiale zur Verfügung, die Chancen für einen strukturellen Wandel bieten“ (Projektstudien Alte Hafenreviere 1998).

Umstrukturierungen in alten Hafenrevieren im Gefolge veränderter Umschlagtechniken und von Deindustrialisierungsprozessen sind bereits seit Jahrzehnten in vielen Hafenstädten Europas oder Nordamerikas zu beobachten, so etwa in Kopenhagen, Göteborg, Bristol, Glasgow, Barcelona, in Baltimore oder Boston (vgl. Priebis 1998). Auch Bremerhaven erlebte schon sehr früh Umnutzungen funktionslos gewordener Hafenanlagen: der sog. Alte Hafen, das erste Hafenbecken der Stadt, wurde bereits 1965 zur Hälfte zugeschüttet und beherbergt seither als Teil des Deutschen Schifffahrtsmuseums etliche alte Schiffstypen.

In der Stadt Bremen sind Überlegungen zur Revitalisierung alter Hafena-reale relativ neu.⁷ Zwar läuft seit Jahren eine Diskussion um den sog. Space-Park, der als Mischungsnutzung aus Unterhaltung, Information und Einzelhandel auf dem Gelände der ehemaligen Werft AG Weser jedes Jahr Millionen von Besuchern anziehen soll, doch sind die Konzeptideen für das rd. 290 ha umfassende Hafena-real, das zu rd. 100 ha für neue Investitionsprojekte genutzt werden soll, noch sehr tastend. Die Vorstellungen der einzelnen Ressorts schwanken zwischen einer „Hafencity“ mit einem dominanten Anteil von Wohn- und Freizeitfunktionen und dem Erhalt und Ausbau der bisherigen hafengewerblichen Struktur. Das Problem besteht u. a. darin, daß die bisherige Ausschreibung nur sehr grobe Rahmenbedingungen vorgegeben hat, während von den fünf Bietergruppen erwartet wird, daß sie eine Gesamtkonzeption und konkrete Investitionszusagen vorlegen (vgl. MONSEES 1999, PLAHL 1999). Die Vorstellungen der fünf Bieter haben allerdings zu berücksichtigen, daß die Verlegung des Großmarktes in einen Teil des zugeschütteten Überseehafens beschlossene Sache ist und daß die Stadt bereits während des ganzen Vorganges ein 10 ha großes Grundstück an der Nordseite des Europahafens an einen Safterhersteller verkauft hat. Beide Vorgaben behindern ein neues Gesamtkonzept erheblich.

Alle Bietergruppen sehen im Prinzip neben einer Sicherung der bisherigen gewerblichen Unternehmer Mischnutzungen, Dienstleistungs- und Freizeiteinrichtungen sowie bis zu einem Drittel der Flächen Wohnfunktionen vor. Gegen die geplante Mischungsnutzung laufen die gewerblichen Anlieger des Holz- und Fabrikenhafens Sturm, die einen erheblichen Anteil der rd. 300 Unternehmen mit etwa 6.600 Beschäftigten im gesamten Planungs-

⁷ Eine Ausnahme stellt der kleine Hohentorshafen dar, dessen Herausnahme aus der Hafennutzung bereits 1994 beschlossen wurde. Der Hohentorshafen soll zugeschüttet und in ein modernes Gewerbegebiet umgewandelt werden.

gebiet stellen. Sie lehnen vor allem eine Wohnnutzung in den Hafenrevieren ab, weil sich Wohnen und Hafengewirtschaft gegenseitig behindern, da die gewerblichen und hafengebundenen Aktivitäten ruhiges Wohnen stören und Wohnen zu strengen und damit schädlichen Auflagen für die Gewerbebetriebe führe. Verlangt wird eine Beschränkung der jetzigen und zukünftigen Nutzung auf Umschlagfunktionen, Produktionsunternehmen und unternehmensbezogene Dienstleistungen (Positionspapier vom 26.2.1999).

In der Tat scheint der Versuch problematisch, Wohnen und Gewerbe zu mischen, und zwar nicht nur wegen der gegenseitigen Störungen, sondern vor allem auch wegen der relativ starken Isolation der Freihäfen von der übrigen Stadt durch zahlreiche stadträumliche Barrieren wie etwa Umzäunung des Zollfreigebietes, den Damm entlang der Hafenrandstraße, die Bahnlinie Oldenburg-Bremen oder die als Hochstraße geführte B 75. Die Rückbesinnung auf die „Stadt am Fluß“, die seit Jahren propagiert wird, kann in der Tat durch zahlreiche weit attraktivere Wohnlagen in Flußnähe vorangetrieben werden als in den zu neuer Nutzung anstehenden Hafenaerealien. Die in Bremen von vielen Politikern vertretene Auffassung, der Suburbanisierungsprozeß könne durch neue attraktive Wohnangebote in der Stadt gestoppt werden, ist ohnehin ein Irrglaube, wie die konstanten Wanderungsverluste gegenüber dem Umland belegen. Eine falsche Hoffnung ist es allerdings auch, in den alten Hafenrevieren könnten die Umschlagfunktionen wiederaufleben.

Vermutlich kann Bremen, wenn überhaupt, seine Position im internationalen Wettbewerb vor allem dann halten, wenn die umgenutzten Hafenaerealien als „Cityerweiterungsgebiet“ mit spezifischen Gewerbe-, Dienstleistungs-, Logistik- und Handelsfunktionen ausgebaut werden, die einmal die bremische Loco-Quote stärken, deren Angebote aber zum anderen erheblich über die traditionellen Umschlagfunktionen hinausgehen.

Literatur

- BLG-Holding 1998: Geschäftsbericht 1997. Bremen.
- FREIE HANSESTADT BREMEN 1998: Verhandlungsverfahren „Projektstudien Alte Hafenreviere“. Informationsbroschüre für das Bewerbungsverfahren. Bremen.
- HESELER, H. 1995: Die maritime Wirtschaft in Bremen. Regionale Entwicklungstendenzen und Beiträge zum Strukturwandel des Stadtstaates. Bremen (ZWE Arbeit und Region, Arbeitspapiere Nr. 20/10).
- HESELER, H. 1998: Konkurrenz der Häfen – Zukunft der Hafenarbeit. Vortrag auf dem Symposium „Hafenstädte im Wandel“, 9. Mai 1998, Universität Bremen, ZWE Arbeit und Region.
- INSTITUT FÜR SEEVERKEHRSWIRTSCHAFT UND LOGISTIK (Hrsg.): Shipping Statistics Yearbook, verschiedene Jahrgänge. Bremen.

- INSTITUT FÜR SEEVERKEHRSWIRTSCHAFT UND LOGISTIK 1998: Analyse und Prognose der Entwicklung der Bremischen Häfen. Bremen.
- MONSEES, H. 1999: Der langsame und leise Abschied vom Lustprinzip. In: Weser Kurier vom 27.3.1999.
- NUHN, H. 1994: Strukturwandlungen im Seeverkehr und ihre Auswirkungen auf die europäischen Häfen. In: Geographische Rundschau, Jg. 46, H 5, S. 282–289.
- NUHN, H. 1996: Die Häfen zwischen Hamburg und Le Havre. In: Geographische Rundschau, Jg. 48, H 7/8, S. 420–428.
- PLAHL, S. 1999: Bremen schüttet seine Zukunft zu. In: Süddeutsche Zeitung vom 9.4.1999.
- PLANCO CONSULTING GmbH 1998: Regional- und gesamtwirtschaftliche Bedeutung der Bremischen Häfen. Essen.
- PÖLKING-EIKEN, H. J. 1988: Die Häfen in Bremen – Kurs Zukunft: ein Jahrhundert Freihafen und Weserkorrektur. Bremen.
- Positionspapier der Anlieger des Holz- und Fabrikenhafens vom 26.02.1999: Zur Zukunft der stadtbremischen Hafenreviere.
- PRIEBES, A. 1998: Hafen und Stadt. Nutzungswandel und Revitalisierung alter Häfen als Herausforderung für Stadtentwicklung und Stadtgeographie. In: Geographische Zeitschrift, 86. Jg., H. 1, S. 16–30.
- SASSENBERG, A. 1997: Entwicklungstendenzen der Bremischen Häfen seit Beginn der achtziger Jahre. Schriftliche Hausarbeit im Fach Geographie für das Lehramt an öffentlichen Schulen. Bremen.
- SCHACHT, H. E. A. 1993: Die Auswirkungen veränderter Welthandelsströme auf die Struktur der Seehäfen in Europa aus Rotterdamer Sicht. In: SCHEIBE, H. J. (Hrsg.): Die Veränderungen des Welthandels und der internationalen Warenströme, S. 134–143. Bremerhaven (= Beiträge zu internationalen Wirtschafts- und Transportfragen, 8).
- SENATOR FÜR HÄFEN, überregionalen Verkehr und Außenhandel 1999: Hafenstrukturkonzept 1998 (Entwurf). Bremen.
- STABENAU, H. 1994: Die Wandlung der Seehäfen zu Logistikzentren. Beispiel: Die Weserhäfen. In: Die Weser 3/4 94, S. 86–88.
- STATISTISCHES LANDESAMT BREMEN 1998: Statistisches Jahrbuch 1998. Bremen.
- STROHMEYER, D. 1992: Bremerhaven. Wirtschafts- und Stadtentwicklung im Spannungsfeld langfristiger Konjunkturlagen. Bremen (= Bremer Beiträge zur Geographie und Raumplanung, 24).
- TAUBMANN, W. 1980: Bremen – Entwicklung und Struktur der Stadtregion. In: Geographische Rundschau 32, S. 206–218.
- TAUBMANN, W. 1984: See- und Flughäfen. In: Funktionsräumliche Arbeitsteilung, Teil II: Ausgewählte Vorrangfunktionen in der Bundesrepublik Deutschland, S. 227–256. Hannover (= Veröff. d. Akademie f. Raumf. u. Landespl.: Forschungs- und Sitzungsberichte, 153).
- TIEDEMANN, B. 1997: Der Hamburger Hafen. Grundlagen und Perspektiven. In: Rissener Jahrbuch 1997/98. Hamburg, S. 71–78.
- www.port.rotterdam.nl
- www.portofamsterdam.com
- www.zeebruggeport.be
- ZACHCIAL, M. 1998: Der „Logistikstandort Bremen“ im internationalen Wettbewerb. In: WIEGAND, M., WOHLMUTH, K. (Hrsg.): Bremen im nationalen und internationalen Standortwettbewerb. Bestandsaufnahme und Perspektiven, S. 143–167 (= Institut für Weltwirtschaft und Internationales Management, 5).