

Häfen – Infrastruktur, Management, Umschlag (2.3)

Aktuelles zur Hafenentwicklung in Bremen/ Bremerhaven

Dipl.-Geogr. Iven Krämer

bremenports consult GmbH & Co. KG, Bremerhaven

Dipl.-Ing. Klaus Bartels

bremenports consult GmbH & Co. KG, Bremerhaven

Dr.-Ing. Stefan Woltering

bremenports consult GmbH & Co. KG, Bremerhaven

Einleitung

Die Hafengruppe Bremen/ Bremerhaven befindet sich seit nunmehr zwölf Jahren in einer Phase ungebrochenem Wachstums. Mit einem Jahresumschlag von mehr als 54 Mio. t (2005) nehmen die Zwillingshäfen an der Weser eine führende Position innerhalb der europäischen Seehäfen ein. Diese Fakten sind erfreulich, schließlich bildet die Seeverkehrs- und Hafenwirtschaft mit gut 80.000 Arbeitsplätzen das Rückgrat der bremischen Wirtschaft und die steigenden Umschlagzahlen haben in Verbindung mit der Erschließung zusätzlicher wertschöpfender Logistikdienstleistungen in den vergangenen Jahren zur Schaffung hunderter neuer Arbeitsplätze beigetragen. Gleichzeitig stellen die stetig steigenden Umschlagmengen die Betreiber der Hafenanlagen vor immer neue Herausforderungen und machen überdies einen massiven Ausbau der Infrastruktur unumgänglich.

Die Unternehmen der bremischen Seehafenverkehrswirtschaft sowie die für die Hafinfrastruktur verantwortliche Landesregierung haben sich dieser Herausforderung angenommen und in den letzten Jahren wichtige Entscheidungen zur Weiterentwicklung und Zukunftsorientierung des Standortes getroffen. Mit einem beschlossenen bzw. in der Realisierung befindlichen Investitionsvolumen von etwa 800 Millionen € werden die Anlagen derzeit in einem zuvor nicht gekannten Umfang ausgebaut und modernisiert.

Ausbau der Containerumschlagkapazität

Den Schwerpunkt dieser Investitionsoffensive bildet die im September 2002 durch den Senat der Freien Hansestadt Bremen beschlossene und Mitte 2004 begonnene Erweiterung des Containerhafens Bremerhaven um den Abschnitt Container-Terminal (CT) 4. Dieses Projekt, das den Neubau von 1.681 m Kaje, die Schaffung von etwa 90 ha Hafensfläche sowie eine Vielzahl von weiteren Maßnahmen in den Bereichen Verkehrsanbindung, Hochwasserschutz und ökologischer Kompensation umfasst, ist eines der umfangreichsten Hafenbauvorhaben in Europa. Mit Abschluss dieses Vorhabens Ende 2008 / Anfang 2009 wird der Containerhafen Bremerhaven über eine jährliche Umschlagkapazität von mindestens sieben Mill. TEU verfügen.

In Ergänzung zur derzeit stattfindenden Expansion der Containeranlagen in Richtung Norden wurde im Jahr 2005 auch der inzwischen knapp 30 Jahre alte südliche

Abschnitt des Containerhafens an die Anforderungen der modernen Containerlinienschifffahrt angepasst. Der Betreiber der Anlagen, MSC Gate Bremerhaven, investierte hier rund 36 Millionen € in die Modernisierung der Suprastruktur. Neue Straddle Carrier wurden beschafft und mit aufgestockten Containerbrücken sowie verlängerten Auslegern wurde den heutigen Schiffsgrößen Rechnung getragen.



Bild 1: Kajenbau am Container Terminal 4

Weitere Maßnahmen, die dem Ausbau der Containerumschlagkapazität dienen, umfassen den Bau eines separaten Short-Sea-Liegeplatzes im abgeschleusten Hafenbereich, den Ausbau der hafenbezogenen Wendestelle vor dem Containerhafen sowie die Vertiefung der Fahrrinne der Außenweser um etwa einen Meter. Die Planungen bzw. Vorarbeiten für diese Vorhaben laufen ebenfalls bereits und werden bezogen auf den Liegeplatz sowie die Wendestelle noch 2006 begonnen.

Ausbau des Automobilterminals

Der Container treibt die Umschlagentwicklung in Bremerhaven an - doch daneben hat sich der Umschlag von Fahrzeugen seit den 70er Jahren zu einem wertschöpfungsintensiven und zentralen ökonomischen Standbein der Wirtschaft und des Arbeitsmarktes der Seestadt entwickelt. Im Jahr 2005 wurden hier mehr als 1,6 Millionen Fahrzeuge umgeschlagen. Damit teilt sich der Standort mit dem belgischen Zeebrugge die europäische Führungsposition.

Die aktuellen Umschlagzahlen liegen deutlich über den Prognosen aus den vergangenen Jahren. Ein durch die Abwanderung des Herstellers Toyota im Jahre 2003 ausgelöster kurzfristiger Rückgang des Umschlags konnte nach nur zwei Jahren vollständig ausgeglichen und überkompensiert werden. Für das Jahr 2006 wird erneut ein Rekordergebnis erwartet und unter Berücksichtigung der aktuellen Rahmenbedingungen gilt als wahrscheinlich, dass in Bremerhaven mittelfristig etwa 2 Millionen Fahrzeuge pro Jahr umgeschlagen werden.

Um dieses prognostizierte Wachstum an den historisch gewachsenen Anlagen in Bremerhaven zu ermöglichen, hat die Hafenmanagementgesellschaft bremenports GmbH & Co. KG im Jahre 2002 einen Masterplan zur Optimierung des "Automobile-Logistics-Centers" in Bremerhaven erarbeitet. In diesem Plan hat bremenports neben einer Beschreibung der wirtschaftlichen Bedeutung und der Entwicklung des Automobilterminals

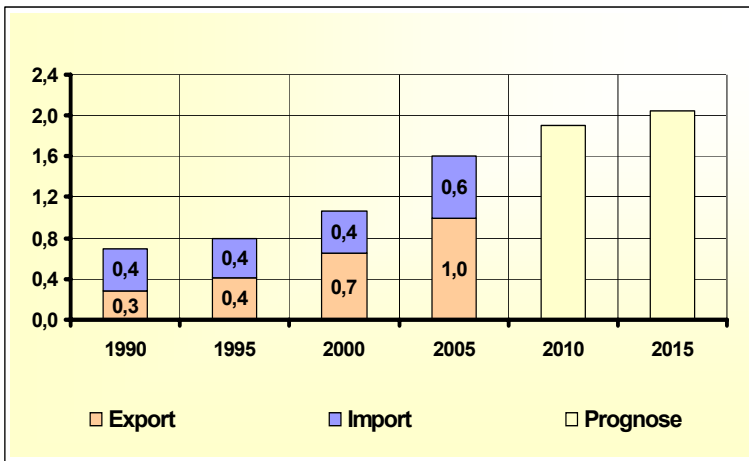


Bild 2: Entwicklung des Fahrzeugumschlags in Bremerhaven in Millionen

die wichtigsten Wettbewerbshäfen hinsichtlich ihrer Umschlagentwicklung sowie ihrer Stärken und Schwächen dargestellt sowie die Position Bremerhavens im Wettbewerb mit diesen Häfen analysiert. Im Mittelpunkt der Masterplanung stand die detaillierte Erfassung und Beschreibung von bestehenden bzw. zu erwartenden Defiziten. Mit Blick auf eine weiterhin positive Entwicklung und unter Berücksichtigung der von der Hafenwirtschaft formulierten Entwicklungsziele wurde der infrastrukturelle Bedarf definiert. Dieser bestand im Einzelnen in einer Verbesserung der seewärtigen Zufahrt, einer Schaffung zusätzlicher Liegeplätze, Operations- und Lagerflächen sowie einer verbesserten Erschließung dieser Flächen. Darauf aufbauend wurden verschiedene Optionen zur Deckung der festgelegten Bedarfe erarbeitet und eine kurz-, mittel- und langfristige Projekte umfassende Vorzugsvariante zur Realisierung empfohlen. Wesentliche Einzelmaßnahmen waren die Umgestaltung des Osthafens, die intensivere Nutzung des unmittelbar an das Hafengelände angrenzenden ehemaligen Kasernengeländes sowie der Neubau der Kaiserschleuse. Zudem wurde eine nachfragegerechte Anpassung der das Gebiet erschließenden Straßen- und Schieneninfrastruktur angeregt.

Nur wenige Wochen nach Vorlage dieses Masterplans, beschloss der Senat der Freien Hansestadt Bremen die Umgestaltung des Osthafens mit der Schaffung mehrerer neuer Liegeplätze für große und kleinere Auto-Transportschiffe sowie die detaillierte Planung des Neubaus der Kaiserschleuse. Inzwischen steht die Umgestaltung des Osthafens vor der Fertigstellung, Teilflächen der ehemaligen Carl-Schurz-Kaserne dienen bereits als Aufstellfläche und der Schleusenneubau selbst ist beschlossene Sache. Die neue Kaiser-

schleuse, die nach ihrer Fertigstellung im Jahr 2010 eine der größten Schleusen des Kontinents sein wird, wird über eine Durchfahrtsbreite von 55 m, eine Kammerlänge von 305 m sowie eine Wassertiefe von NN -13,00 m (SKN -10,88 m) verfügen. Sie bietet damit ausreichend Platz für die Autoschiffe der Zukunft und trägt nachhaltig zur Positionierung Bremerhavens als führende europäische Automobildrehlscheibe bei.

Neuorganisation der Hafenverwaltung

Die Jahrhundert-Investitionen in den Ausbau der Hafenanlagen in Bremerhaven korrespondieren mit der von der Bremer Landesregierung forcierten Modernisierung von Verwaltungsstrukturen. Mit der Gründung der Hafen-Managementgesellschaft bremenports GmbH & Co. KG hat der Senat einen Paradigmenwechsel ausgelöst - weg von klassischen Amtsstrukturen, hin zu modernen, leistungsfähigeren Organisationsformen. Das Unternehmen bremenports ist im Wesentlichen für die Planung, den Bau, die Unterhaltung und die Vermarktung der Kajanlagen und Terminals im Zwei-Städte-Staat zuständig. bremenports versteht sich als zentrale Anlaufstelle für alle Fragen der Hafenentwicklung und Förderung der Seehafenverkehrswirtschaft sowie als kundennaher Infrastruktur-Dienstleister der bremischen Häfen.

Die 100-prozentige Tochter der Freien Hansestadt Bremen (Stadtgemeinde) hat ihre Arbeit in den privatwirtschaftlichen Strukturen einer GmbH & Co. KG Anfang 2002 aufgenommen. Die Gründung folgte der Einsicht, dass ein internationales Hafen- und Logistikzentrum wie Bremen/Bremerhaven permanent und äußerst flexibel auf die wachsenden und sich ständig verändernden Anforderungen von Markt und Kunden - Reeder, verladende Wirtschaft, Hafendienstleister - reagieren muss.



Bild 3: Autoterminal Bremerhaven mit Gestaltungsoptionen gemäß Masterplan

Neue Wege in der Hafenentwicklung

Mit der Neugestaltung der Hafenverwaltung werden auch im Bereich der Hafenentwicklung neue Wege beschritten. bremenports erarbeitet seitdem in engem Dialog mit den Unternehmen der Hafenwirtschaft Masterpläne für die verschiedenen Hafensareale. Ziel dieser Planungen ist es, die Häfen in Bremerhaven und Bremen-Stadt unter sich ständig ändernden Rahmenbedingungen konsequent weiter zu entwickeln und langfristig als Standorte hafengewerblicher Aktivitäten zu erhalten und auszubauen. Auf diese Weise werden die vorhandenen wertschöpfungsintensiven Arbeitsplätze gesichert und die Schaffung neuer Stellen anzuregen.

Die Masterpläne geben einen Rahmen für mögliche öffentliche und private Investitionen vor, durch die bedarfsgerecht auf die Veränderungen in der Hafenwirtschaft reagiert und der künftige Strukturwandel forciert werden kann. Durch dieses Planungsinstrument lassen sich die notwendigen Entscheidungsprozesse in Bürgerschaft (Parlament) und Senat (Landesregierung) zur Umsetzung der in den Plänen gemachten Vorschläge vereinfachen und transparent gestalten, so dass die Masterpläne neben der Vorbereitung von Investitionsentscheidungen der Stadtgemeinde Bremen vor allem der mittel- und langfristigen Orientierung ansässiger Unternehmen und künftiger Investoren dienen.

Der erste Masterplan dieser Art wurde - wie oben kurz dargestellt - mit dem Ziel der Optimierung des Automobile-Logistics-Centers Bremerhaven erstellt. Für den Bereich Bremen-Stadt wurde im September 2004 der Masterplan Industriehafen vorgelegt. Hierin wird erstmals umfassend über den Industriehafen informiert, es werden dessen Stärken und Schwächen aufgezeigt sowie Optimierungsvorschläge für die Zukunft gemacht. Ein Masterplan für das bremische „Hafen- und Logistikzentrum Links der Weser“ wird 2006 der Öffentlichkeit vorgestellt und ein weiterer zu den so genannten Hafenhilfsdiensten ist derzeit in Arbeit.

Ein wesentliches Element dieser Masterplanungen ist, dass bremenports offensiv den Dialog mit den vor Ort ansässigen Unternehmen sucht. Durch diesen kooperativen Planungsansatz wird nicht nur sichergestellt, dass die Interessen der Firmen, die in Bremen-Stadt vielfach Eigentümer der Flächen im und am Hafen sind, gewahrt bleiben, sondern auch, dass die Ergebnisse der Planung auf eine breite Akzeptanz stoßen.

Eine weitere Besonderheit besteht darin, dass sich die Planungsräume nicht - wie in der Vergangenheit - an administrativen Grenzen oder Zuständigkeitsbereichen orientieren, sondern allein sachorientiert definiert werden. So umfasst das Plangebiet des Masterplans für das „Hafen- und Logistikzentrum Links der Weser“ neben dem Neustädter Hafen auch das Bremer Güterverkehrszentrum, das Logistikzentrum sowie das neue Hochregallager der BLG, aber auch sämtliche Anbindungen über Straße, Schiene und Wasserstraße.

Masterpläne - Bausteine einer planerischen Philosophie

Auch wenn sich Ausrichtung und Strukturen der jeweiligen Plangebiete unterscheiden und damit natürlich auch die Ergebnisse der einzelnen Pläne variieren, so hat die einheitliche Herangehensweise bei der Er-

stellung von Masterplänen zu deutlich positiven Impulsen für die bremische Hafenentwicklung geführt. In Bremerhaven konnten mit der Umgestaltung des Osthafens und dem Senatsbeschluss zum Neubau der Kaiserschleuse Infrastrukturprojekte auf den Weg gebracht werden, die zuvor bereits über Jahre hinweg von den Unternehmen der Hafenwirtschaft eingefordert worden waren. In Bremen-Stadt hatte das klare Bekenntnis zur Zukunftsfähigkeit dieses südlichsten deutschen Seehafens eine erhebliche Steigerung der privaten Investitionstätigkeit zur Folge, die für eine weitere Intensivierung des Hafengeschäftes sorgen wird.

Dementsprechend wird bremenports in den kommenden Jahren auch die verbleibenden bremischen Hafensareale Masterplanungen unterziehen. Deren Ergebnisse werden dann in ein alle Hafensareale umfassendes Entwicklungskonzept einfließen, so dass die einzelnen Masterpläne als Bausteine in eine hafensplanerische Gesamtphilosophie eingebettet sind.

Bedingt durch die schnellen und tief greifenden Veränderungen in der international ausgerichteten Seeverkehrs- und Hafenwirtschaft ist allerdings zu beachten, dass mit mittel- und langfristig orientierten Planwerken wie den beschriebenen Masterplänen nicht in allen Fällen optimal auf den Bedarf der Hafenkundschaft reagiert werden kann. Das bedeutet, dass die Masterpläne als hafensplanerische Instrumente in regelmäßigen Abständen zu aktualisieren sind. Zudem muss auch die Möglichkeit bestehen, kurzfristigen Marktentwicklungen durch projektbezogene Einzelplanungen gerecht zu werden, wie zuletzt mehrfach für das Segment des Containerumschlags in Bremerhaven geschehen. Insofern sind die Masterpläne nur ein - wenn gleich sehr erfolgreiches - Instrument für eine nachhaltige Hafenentwicklung im Land Bremen.

Verfasser

Dipl.-Geogr. Iven Krämer
Assistent der Geschäftsleitung
bremenports GmbH & Co. KG
Elbinger Platz 1, 27570 Bremerhaven
Tel.: 0471 596 – 13 593
E-Mail: iven.kraemer@bremenports.de

Dipl.-Ing Klaus Bartels
Head of Port Development Department
bremenports GmbH & Co. KG
Elbinger Platz 1, 27570 Bremerhaven
Tel.: 0471 596 – 13 140
E-Mail: klaus.bartels@bremenports.de

Dr.-Ing. Stefan Woltering
managing director
bremenports GmbH & Co. KG
Elbinger Platz 1, 27570 Bremerhaven
Tel.: 0471 596 – 13 537
E-Mail: stefan.woltering@bremenports.de

www.bremenports.de