



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen



# Kooperationsprojekt - Digitalisierung Drucksachen der Bremischen Bürgerschaft

## Drucksache / Bremische Bürgerschaft, Landtag 13. Wahlperiode, 1991-1992

11.04.1995 - Drucksache 13/1203

---

Staats-und Universitätsbibliothek Bremen - Digitale Sammlungen

**Kleine Anfrage** der Fraktion der SPD vom 6. März 1995

**Umsetzung des Hafenstrukturbegriffes**

Wir fragen den Senat:

1. Welche größeren hafenspezifischen Maßnahmen werden zur Zeit in Bremen und Bremerhaven durchgeführt?
2. Welche weiteren Maßnahmen sind in der Planung?

Töpfer, Dr. Weichert, Dittbrenner und Fraktion der SPD

Dazu

**Antwort des Senats vom 11. April 1995**

**Zu 1.**

Ziel und Aufgabe der bremischen Hafenspolitik ist es, Strukturen zu schaffen, die es den bremischen Häfen ermöglichen, sich im zunehmend stärker werdenden Hafenwettbewerb erfolgreich zu behaupten. Diesem Zwecke dient das „Hafensstrukturkonzept“ aus dem Jahr 1994. Das „Hafensstrukturkonzept“ stellt die Grundlage für die zukünftige bremische Hafenspolitik dar unter Betonung der gemeinwirtschaftlichen Aufgaben der bremischen Häfen in ihrer räumlichen, funktionalen und organisatorischen Einheit.

In der räumlichen Abgrenzung erstreckt sich das Gebiet des Hafens auf Flächen, innerhalb deren die Hafenzwecke eines Universalhafens erfüllt werden können.

Die Hafenzwecke eines Universalhafens umfassen in der Regel

den **Hafenverkehr** u. a. mit wasser- und landseitigen Verkehrsanlagen,

die **Verkehrswirtschaft** u. a. mit allen Umschlags-, Lagerei-, Speditions-, Dienstleistungs- und Logistikfunktionen,

den **hafengebundenen Handel** u. a. mit Lagerei- und Warenverteilungsfunktionen,

die **Hafenverwaltung**,

die **Hafenhilfsbetriebe** (soweit sie nicht unter den Begriff der Hafenindustrie fallen) u. a. mit Verpackung, Zulieferung, Instandhaltung und Instandsetzung, Warenpflege und Weiterverarbeitung z. B. Kaffee-, Tee- u. Tabakverarbeitung

sowie die **Hafenindustrie**.

Zur Hafenindustrie gehören

industrielle Unternehmen, für die es einen wirtschaftlich erheblichen Standortvorteil bedeutet, am Wasser zu liegen,

sowie Unternehmen, für die es aufgrund ihrer Tätigkeit aus wirtschaftlichen Gründen geboten ist, mit Hafenunternehmen räumlich verbunden zu sein.

Die hiermit deutliche Funktionsvielfalt in einem Universalhafen manifestiert sich in den bremischen Häfen hinsichtlich der aktuellen Situationen und Arbeitsteilung sowie der künftigen Nutzungsmöglichkeiten im Rahmen des Gesamtkonzepts in folgende Hafen-/Gewerbezonon:

Reines Hafengebiet:

- stadtbremisches Überseehafengebiet Bremerhaven
- Überseehafen (ohne Distributionszentrum)
- Neustädter Hafen
- Europahafen (Nordseite)

Hafengebiet mit gewerblich/industriellem Loco-Anteil

- Industriehafen
- Europahafen (ohne Hansequartier)
- Holz- und Fabrikenhafen
- Hohentorshafen

ISP-Zonen

- Hansequartier
- Distributionszentrum Überseehafen
- Carl-Schurz-Kaserne

Gewerbeflächen mit Hafenbezug

- Güterverkehrszentrum
- Hütte Bremen
- Fischereihafen

Hafenunabhängiges Gewerbegebiet

- Industriepark West
- Olhafen Nord

In einer regional abgegrenzten Darstellung der Hafen-/Gewerbezonon werden folgende Umschlagswerte für das Jahr 2000 (in Klammern der Wert für 1992) in Mio. Tonnen prognostiziert

Zone I	Freihafen, rechts der Weser (ohne Getreideanlage)	1,7	(0,7)
Zone II	Industriehäfen, Kap-Horn, Holz- und Fabrik- hafen, sonstige Handelshäfen in Bremen (einschl. Getreideanlage und Hohen- torshafen)	15,4	(10,2)
Zone III	Neustädter Hafen	3,9	(2,8)
Zone IV	Hohentorshafen (mit Beschluß des Senats vom 01.02.1994 aus der Hafennutzung herausgenommen)	in Zone II enthalten	
Zone V	Freihäfen in Bremerhaven (stadtbrem. Über- seehafengebiet)	19,0	(15,6)
Zone VI	Fischereihafen	0,5	(0,4)
<b>Gesamt I - VI</b>		<b>40,5</b>	<b>(29,7)</b>

Nicht enthalten sind in diesen Ergebnissen die für die Küstenschifffahrt als realisierbar prognostizierten Substitutionspotentiale aus den Landverkehren in Höhe von 2,4 Mio. Tonnen (im Jahr 2000).

Zur Bewältigung der prognostizierten Umschlagmengen sind sowohl Umstrukturierungen im Hafengebiet als auch Erweiterungsinvestitionen notwendig. Zusätzlich zu berücksichtigen sind neue oder geänderte Anforderungsprofile an den Hafen bei einer Intensivierung der Küstenschifffahrt sowie ein zusätzlicher Flächenbedarf bei einer Ausweitung der flächen- und beschäftigungsintensiven Distributionsaktivitäten.

Außerdem sind zur Verbesserung von Produktivität und Service begonnene bzw. neue Infrastrukturen in der Telematik unverzichtbar (Bremer Hafentelematik, Telematik-Plattform Bremen).

Aus der Konkretisierung der erkennbaren Bedarfe nach Hafenleistungen sind die Investitionsprioritäten unter Berücksichtigung der zukünftigen Arbeitsteilung in den einzelnen Hafenzonen abgeleitet worden. Dabei ist zu unterscheiden zwischen sich aus der Mengenentwicklung ergebenden Bedarfe wie im Containerverkehr oder beim Kfz-Umschlag, und solchen Bedarfen, die sich aus Strukturveränderungen in der Nachfrage nach Hafenleistungen ergeben, wie z. B. Distributionszentren.

Zur Zeit laufende bedeutsame Maßnahmen sind:

In Bremen-Stadt:

#### **Die Umstrukturierung des Europahafens zu einem Zentrum für die Nahrungs- und Genußmittelindustrie**

Die Entscheidungen für den Standort Fruchtumschlag an der Nordseite des Europahafens sowie Kaffee-Lagerung, -Veredelung und -Vertrieb an der Südseite des Europahafens haben eine Umstrukturierung vom reinen Seehafenumschlags- und Lagereigenschaft zu hafengewerblich — und außenwirtschaftlich — orientierter Produktion und Dienstleistung in Verbindung mit dem seeschiffstiefen Wasser eingeleitet. In einem solchen neuen „Außenwirtschaftszentrum Bremen“ ist unter der Voraussetzung optimaler Infrastrukturbedingungen auf der Basis privatwirtschaftlicher Aktivitäten mit Expansion, d. h. erhöhten Umschlags- und Verarbeitungsmengen, vermehrtem Personaleinsatz und steigender Wertschöpfung, zu rechnen.

Diese Entwicklungsperspektiven sind zusätzlich vor dem Hintergrund eines zu erstellenden Europahafenkonzeptes für einen Bereich von ca. 35 ha zwischen Hans-Böckler-Straße, Oldenburger Bahn, Weser und dem Kopf Europahafen — der aus der unmittelbaren Hafennutzung herauszunehmen ist — städtebaulich zu entwickeln und besser an die Innenstadt anzubinden. Im Rahmen der Verhandlungen mit der Firma EDUSCHO ist es gelungen, Einvernehmen über die Grundzüge einer städtebaulichen Neuordnung des Gebietes zu erreichen.

Ein erster Schritt in diese Richtung ist durch die Einleitung von Maßnahmen in Zusammenhang mit den Aktivitäten und Entwicklungsabsichten der Firma EDUSCHO geleistet. Die weitere städtebauliche Entwicklung, in die auch die Umnutzung des Weserbahnhofs II einzubeziehen ist, wird dabei in starkem Maße die bestehenden Nutzungen in diesem Bereich und die konkreten Investitionspläne und Expansionsabsichten der Anlieger berücksichtigen müssen. Das Europa — Hafenbecken wird auf der Nordseite damit weiter für den Seeumschlag vorgehalten.

In Bremerhaven:

#### **Ausbau des Containerterminals — CT III**

Nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses zur nördlichen Erweiterung des Containerterminals „Wilhelm Kaisen“ um 700 m Kajenlänge mit der entsprechend erforderlichen Geländeerweiterung um rd. 800.000 m<sup>2</sup> am 08.10.1994 ist mit dem Bau der Kajenverlängerung begonnen worden. Nach Fertigstellung der Erweiterung sollen bis zu 16 Mio. t. im Container-Terminal abgefertigt werden.

#### **Erweiterung des Kfz-Terminals**

Der Automobilumschlag ist auf die Spezialanlagen in Bremerhaven konzentriert. Angesichts der erwarteten Umschlagszuwächse von heute ca. 760.000 auf 900.000 Kfz (mindestens) im Jahr 2000 ist der Ausbau des Kfz-Import-Terminals im Bereich Kaiserhafen II/III unter Nutzung vorhandener Flächenreserven ( Schuppen D, Army-Sendemast, Kopffläche Kaiserhafen III, Regalbau) erforderlich

sowie die Erweiterung des Kfz-Export-Zentrums in unmittelbare Anbindung an den Nordhafen. Das Gelände von Weserport ist kurzfristig in diese Konzeption einzubinden.

Die Nutzung der Erzkaje im Osthafen optimiert räumlich die nicht transshipment-abhängigen Kfz-Im- und -Exporte. Längerfristig ist die Weserport-Kaje um einen weiteren Auto-Carrier-Liegeplatz zu verlängern. Eine erste Abstimmung über die Flächenbedarfe mit der BLG und den Autospediteuren hat einvernehmlich die sofortige Nutzung von Weserport für die Umsetzung des geplanten Konzeptes ergeben.

Aktuell wird am Kopf Kaiserhafen II eine Ro-Ro-Anlage errichtet, um die Drehscheibenfunktion Bremerhavens im Transshipment-Bereich weiter zu stärken.

Die Nutzung des ehemaligen Weserportgeländes als zentrale Fläche einschließlich der Nutzung der alten Erzkaje im Osthafen für den Kfz-Umschlag läßt Import- und Exportaktivitäten räumlich immer näher aneinanderrücken, so daß in Bremerhaven mittels kürzester Wege zwischen Umschlag, Lagerung, Pre-delivery-Inspection und Distribution die Kfz-Aktivitäten optimiert werden können.

### **Erschließung der Carl-Schurz-Kaserne**

Der Bereich der Carl-Schurz-Kaserne stellt sowohl für gewerbliche als auch hafengewerbliche Nutzungen ein wichtiges Flächenpotential im Bereich des stadtbremischen Überseehafens dar, das unter dem Aspekt der fiskalischen Rentabilität mit dem Ziel höchster Wertschöpfung und das als einheitlicher Komplex der hafennahen gewerblichen Nutzung ohne Ausschließlichkeitsanspruch und mit flexibler Handhabung zu verwenden ist.

Die bisherigen Arbeiten um die Erschließung des Geländes (Gutachten der Firma Haas-Consult mit der Empfehlung der nördlichen Erschließung und der Firma Grannemann/Miehlke/Daber zur Erarbeitung eines städtebaulichen Rahmenplanes) sind einvernehmlich zwischen den Beteiligten mit der Entwicklungsgesellschaft Bremerhaven (gemeinsam mit Hansestadt Bremischem Amt) als geschäftsführende WMT und HSA verantwortliche Institution durchgeführt worden.

Danach ist im Bereich der ehemaligen Kaserne ein Zentrum für kombinierte Ladungsverkehre mit direkter Anbindung von logistischen Dienstleistungsunternehmen geplant. Die Idee der Errichtung einer Campus-Universität oder eines Technologie- und Forschungszentrums in diesem Bereich wurde wegen der isolierten Lage in bezug auf andere im Zentrum von Bremerhaven bestehende Forschungseinrichtungen wie AWI, Hochschule etc. verworfen.

Im Bereich nördlich dieses kombinierten Ladungsverkehr-Zentrums an der Wurster Straße sollen mittelständische Gewerbebetriebe angesiedelt werden, die auch in Ergänzung zum kombinierten Ladungsverkehr tätig sein können.

Der Bereich des ehemaligen Flugplatzes ist für großflächige Gewerbe/Industrieanutzung vorgesehen.

Die innere Erschließung des Geländes wird über die genannte Anbindung nördlich des Weserport-Sees unter Berücksichtigung der Hafenbelange (insbesondere CT-III-Anbindung) und der gewerblichen Entwicklung erfolgen, wobei im Eingangsbeich Zoll-, Pregate- und LKW-Seviceflächen vorgehalten werden sollen. Im Grundsatz ist eine Verbindung der neuen Zufahrt mit der alten Einfahrt Wurster Straße vorgesehen, wobei bereits im Gelände vorhandene Straßen (z. B. Perimeter Road) soweit nötig mit genutzt werden sollen. Die Gleisanlagen des Bahnhofs Nordhafen sollen aufgehoben werden und im Bereich der Vorstellgruppe Imsumer Deich neu entstehen. Hierdurch kann eine intensive Nutzung der Hafenanlagen im Bereich des Osthafens und des Nordhafens erreicht werden.

Übergreifende Maßnahme:

### **Telematik-Plattform-Bremen (TPB)**

Mit der Einrichtung eines innovativen Systemkonzeptes im Rahmen der Hafentelematik soll eine Stärkung der transportkettenübergreifenden Logistikfunktionen im Außenhandel und Seeverkehr durch integrierte Telematiklösungen erfolgen.

Ziel ist es, durch Einsatz neuer Telematik (Telekommunikation und Informatik) - Anwendungssysteme in Betrieben der Seehafenverkehrswirtschaft branchenspezifische Lösungen bei der Weiterentwicklung der informationstechnischen Unterstützung der Transportketten zu realisieren. Dabei stehen sowohl die Förderung der unternehmensübergreifenden Zusammenarbeit der Unternehmen entlang des logistischen Warenflusses im Mittelpunkt als auch die Identifizierung und Entwicklung allgemeingültiger Software-Komponenten für den Sektor Logistik, die in weiteren Unternehmen eingesetzt werden können. Das Konzept sieht die Einrichtung und den Betrieb von gegenüber dem derzeitigen Stand höherwertigen Telematik-Diensten für die Logistik im Sinne von vernetzten Anwendungen vor.

Im Rahmen der „Telematik-Plattform-Bremen“ ist vorgesehen, eine Projektgesellschaft zu gründen, deren Zielorientierung darin besteht, gemeinsam mit Pilotanwendern das allgemeingültige, aber anwendungsspezifische übertragbare Wissen zu vermarkten. Damit soll erreicht werden, daß die informations- und kommunikationstechnische Begleitung der Transportketten für bremische Firmen und damit den Standort Bremen einen akquisitionswirksamen Standortvorteil darstellt.

Gemeinsam mit Unternehmen aus der Seehafenverkehrswirtschaft werden Projekte definiert, deren Schwerpunkte zum einen im Bereich der Verbesserung der Kommunikation mit den Geschäftspartnern und zum anderen im Bereich der Optimierung von Produktions- und Transportabläufen liegen. Beide Arbeitsschwerpunkte sind für den gesamten Bereich der Seehafenverkehrswirtschaft von Bedeutung, so daß sich hier die Möglichkeit für die Telematik-Plattform eröffnet, allgemeingültige Logistik-Software bzw. Komponenten zu entwickeln, die gegen Entgelt Unternehmen der bremischen Seehafenverkehrswirtschaft zur Verfügung gestellt werden können. Auf diese Weise werden zwei Ziele erreicht, zum einen wird sich das Leistungsspektrum der Betriebe der Seeverkehrswirtschaft vergrößern und zum anderen wird so die Kompetenz der Software-Consultants gestärkt.

Das Projekt befindet sich nach Beschlüssen der Senatskommission für das Investitions Sonderprogramm und der Deputation für Häfen, Schifffahrt und Außenhandel in der Realisierungsphase.

## **Zu 2.**

Über die genannten in der Durchführung befindlichen Investitionsprojekte hinaus werden durch das „Hafenstrukturkonzept“ auf der Basis der Gegenüberstellung von Nachfrage nach Hafenleistungen — manifestiert in erwarteten Mengenentwicklungen für die relevanten Umschlagsgüter — und vorhandenen Anlagen die Projekte definiert, deren Realisierung im wesentlichen über eine finanzplanmäßige Absicherung ab 1999 angestrebt wird.

Von besonderer Bedeutung sind hier in Bremen Stadt:

### **Distributionszentrum Überseehafen einschl. Stromkaje Europahafen/Umschlagsfazilitäten für die Küstenschifffahrt**

Der zunehmende Bedarf an Distributionseinrichtungen — aktuelle Bedarfe werden z. Z. in Bremen-Stadt durch die Erweiterung des Außenhandelszentrums befriedigt — richtet sich den Kundenwünschen entsprechend in starkem Umfang auf den Standort Bremen-Stadt. Ursachen hierfür sind bei der Import-Distribution die kürzeren Hinterlandverbindungen für die zu kommissionierenden Sendungen bei guten Vorlaufbedingungen der komplette Container über Binnenschiffe oder Bahn/LKW von Bremerhaven, als auch im Bereich der Export-Distribution der Standort von AHZ-Kunden einschließlich ihrer Zulieferer unmittelbar in Bremen und im Bremer Umland.

Zusätzlich zu den bestehenden Fazilitäten bietet sich für einen Schwerpunktstandort rechts der Weser der Überseehafen an.

Für den Überseehafen, der z. Z. nur noch an den Schuppen 15/17 für seewärtigen Umschlag genutzt wird, ist eine Umnutzung mit dem Ziel der Schaffung von zusätzlichen Flächen für Distribution und Lagerei durch die Verfüllung des Hafenbeckens zwischen den Schuppen 13 und 14 beabsichtigt.

Distribution und Lagerei an diesem Standort — unabhängig von der Organisationsform und dem Betreiber — geht einher mit direktem Umschlag der Ladung vor Ort vom Küstenschiff bzw. indirektem Umschlag der in Bremerhaven schnell und

kostengünstig gelöschten unitisierten Ladung im Umtransport Bremerhaven/Bremen mittels Binnenschiff. Hier ist individuelle Behandlung, Veredelung und Distribution der containerisierten Waren an einem verkehrsgeographisch günstig zum Hinterland (Empfänger wie Versender) gelegenen Platz realisierbar. Die Einleitung von Planungsschritten ist kurzfristig nötig, um die erkennbaren Bedarfe abzudecken. Eine Erweiterung der Flächen ist längerfristig durch Verfüllung der restlichen Wasserflächen möglich. Die wasserseitige Anbindung kann über eine Stromkaje in Verlängerung der Europahafen-Nordkaje erfolgen. Die Wahrnehmung dieser Option setzt die Beseitigung der Eisenbahnanlage hinter Schuppen 16/18 sowie die Verlagerung des Umschlags von Schuppen 15/17 sowie einen Ersatz für die bestehenden Freihafenlagerfazilitäten voraus.

Eine Containerumschlagsanlage stromab Schuppen 3 kann als Ergänzung zum Container-Terminal in Bremerhaven dienen. Hier ist dann auch die Möglichkeit gegeben, Deckscontainer von Frachtschiffen zu löschen.

Der wachsenden Küstenschifffahrt können kurzfristig Umschlagsfazilitäten im Überseehafen im Bereich der Schuppen 15/17 zur Verfügung gestellt werden. Nach Realisierung der Option Stromkaje könnten u. a. auch die Küstenschiffe dort abgefertigt werden.

Für die dargestellten Nutzungsperspektiven werden keine wesentlichen Änderungen der bisherigen Freihafengrenzen erforderlich sein. Die Aufrechterhaltung des Freihafenstatus für den Fruchtterminal, das Kaffee-Zentrum und die konzipierten Distributionsanlagen ist unerlässlich.

#### **Vertiefung der Oslebshauer Schleuse**

Durch die Sanierung und Erweiterung der Oslebshauer Schleuse auf Panamax-Breite und -Länge — jedoch ohne Veränderungen des Tiefgangs von 31 Fuß — können seit 1982 auch größere Schiffe dieses Hafenrevier erreichen. Der Flächenbedarf für den Umschlag ist dadurch auch im Industriebereich gestiegen und zugleich hat sich die Nachfrage nach größerer Dienstleistungstiefe verstärkt.

Angesichts der hinter der Schleuse liegenden Potentiale ist es notwendig, die Schleuse auf Panamax-Maß zu vertiefen. Dabei geht es nicht nur um die Passage noch tiefer abgeladener Schiffseinheiten, sondern auch um eine Verbreiterung der sog. „Schlusenfenster“ für kleine Schiffe.

#### **Endausbau Ostseite Becken II/Option Becken III Neustädter Hafen**

Die Weiterentwicklung der Aktivitäten im Bereich des Neustädter Hafens ist sowohl abhängig von der Gestaltung des Hafenbereiches rechts der Weser und dessen Umstrukturierung in ein Distributions- und Veredelungszentrum und der daraus resultierenden Verlagerung der im Überseehafen an Schuppen 15/17 verbleibenden Verkehre in den Neustädter Hafen als auch von den Marktchancen generell im Distributionsgeschäft und allgemeinen Stückgutumschlag. Infolge der geplanten Umstrukturierung der Freihafenareale auf dem rechten Weserufer wird der Neustädter Hafen bis zur Jahrtausendwende einen Umschlagszuwachs zu verzeichnen haben. Zur Abwicklung der zu erwartenden zusätzlichen Mengen müssen neue Umschlags- und Lagerkapazitäten geschaffen werden.

Als Ausbaumöglichkeit ist in Verlängerung der Ostkaje des Beckens II die Verfüllung des Lankenauer Hafens mit der Schaffung einer zusätzlichen Kaje von ca. 400 m Länge und dahinter zu schaffenden Lagerflächen von ca. 120.000 m<sup>2</sup> möglich.

Die für das Jahr 2000 prognostizierte Umschlagsmenge von 3,9 Mio. t wird im Bereich des Neustädter Hafens umgeschlagen werden können. Im Falle der Verlagerung von Umschlagsfazilitäten aus dem Überseehafen wäre der Ausbau des Lankenauer Hafens erforderlich. Infolge des kurzen Zeithorizontes bis zum Jahr 2000 ist die Option auf ein Becken III mit einer vorgesehenen Länge von etwa 800 m aufrechtzuerhalten. Erst nach diesem Zeitpunkt kann unter Würdigung der auch dann erst besser belegbaren Auswirkungen der Deutschen Einheit, der Liberalisierung in Osteuropa, des EG-Binnenmarktes und der wirtschaftlichen Entwicklung der baltischen und GUS-Staaten die Optionsnotwendigkeit neu beurteilt werden.

Die aktuelle Entwicklung im Distributionsgeschäft macht eine zeitliche Priorität für die Schaffung neuer Fazilitäten gegenüber der Erweiterung der Umschlagrichtungen notwendig. Hier können kurz- oder mittelfristig auf der Dreiecksfläche

zwischen der bestehenden Bahn-Anlage für das Becken II und den geplanten Gleisanlagen für ein Becken III (das sog. „Statoil-Gelände“) und durch Aufbereitung der Flächen im Anschluß an die Fläche „D“ des Containerterminals neue Anlagen errichtet werden.

Das BLG-Strukturkonzept — Zentralisierung des reinen Umschlag- und Lagereigeschäftes auf der linken Weserseite im Neustädter Hafen und Umnutzung des Überseehafenreviers zu einem Distributionszentrum — trägt dieser Zielsetzung bereits Rechnung.

In einem ersten Schritt ist der Ro-Ro-Verkehr aus dem Europahafen bereits auf die linke Weserseite verlagert worden. Am Eingang des Neustädter Hafens ist eine zentrale Anlage geschaffen worden (ZAV — Zentrale Auftragsverwaltung), um die Straßenverkehrsabwicklung zu und von den Häfen mit den zoll- und hafentechnischen Notwendigkeiten gebündelt und gelenkt und dadurch effizient abwickeln zu können.

In Bremerhaven:

Neben den bereits angelaufenen Projekten

- *Ausbau Containerterminal CT III*
- *Kfz-Terminal Kaiserhafen (Weserport)*
- *Carl-Schurz-Außenwirtschaftsterminal*

sind mittelfristige infrastrukturelle Voraussetzungen zu schaffen, um den Hafenbereichen hinter den Schleusen nachhaltig ihre Entwicklungschancen zu sichern.

Die Entwicklungsmöglichkeiten und die Durchsetzung der Nutzungsziele für diesen Hafenbereich hängen nicht zuletzt von seiner verkehrsinfrastrukturellen wasser- und landseitigen Erschließung bzw. Anbindung ab. Die Funktionsfähigkeit der Nordschleuse und der Drehbrücke sind unter Berücksichtigung der wachsenden Verkehrsmengen bei Auto-Carriern, Werftschiffen, Bananenschiffen uneingeschränkt zu garantieren.

Der Kaiserschleuse kommt eine Entlastungs- und Sicherungsfunktion für die Nordschleuse zu. Im Rahmen der altersbedingt erforderlichen Sanierung auch im Zusammenhang mit dem Hochwasserschutz ist zur Anpassung an wachsende Schiffgrößen eine Erweiterung der Kaiserhafenschleuse unerlässlich.

Der Bereich des Fischereihafens hat sich zunehmend vom Fischumschlags- und -verarbeitungszentrum zu einem hafensorientierten Gewerbegebiet mit Locoaufkommen entwickelt.

Die Werftindustrie hat im Rahmen des bremischen Werftenverbundes einen bedeutenden Reparatur- und Neubausektor im Handelshafen und im Labradorhafen errichtet. Der südliche Teil des Fischereihafens ist der Standort für allgemeines, auch hafenumabhängiges Gewerbe und Industrie mit einem vielfältigen Branchenmix.

Zur Stärkung der Hafenaktivitäten wird die Errichtung einer Ro-Ro-Anlage am südlichen Ende des Labradorhafens betrieben. Hier könnten Europa-Verkehre abgewickelt werden, die in erster Linie zur Belieferung bzw. zum Abtransport der im Fischereihafen ansässigen Industrie dienen.

Der in Aussicht genommene Bau einer neuen Zufahrt zum Fischereihafen für Schiffe mit Panamax-Abmessungen wird durch eine Vergrößerung der Angebotspalette im Schiffsneubausektor eine höhere Sicherung der vorhandenen Werftarbeitsplätze bringen. Durch die Vermeidung von z. T. nötigen Dockschleusungen von Schiffen mit einer Länge von mehr als 100 m werden die hinter der Schleuse liegenden Potentiale der eingeleiteten gewerblichen Nutzung voll ausgeschöpft. Zusätzliche Arbeitsplatzeffekte von erheblichem Umfang sind neben der Sicherung der bereits heute vorhandenen 9.000 Arbeitsplätze zu erwarten.

Alle aufgezeigten Investitionsabsichten stellen die wichtigsten Maßnahmen im Rahmen einer langfristig angelegten Hafenstrukturplanung dar. Hierbei sind die Bedeutung der Hafeninvestitionen für den bremischen Arbeitsmarkt und die Wirtschaftskraft des Landes Bremen gewürdigt worden. Um diesen Zielrichtungen flexibler gerecht werden zu können, bedarf die bremische Hafeninvestitionspolitik einer ständigen Überprüfung und Aktualisierung. Erkennbare Bedarfsänderungen mit nachhaltigen Auswirkungen auf bestehende Investitionsplanungen,

wie z. B. die weitere Anpassung der Containerumschlagsanlage an die stark expandierende Entwicklung, sind aktuell zu registrieren, auszuwerten und auf ihre Umsetzungsnotwendigkeit zu prüfen.

Hafenstrukturpolitik in ihrer Komplexität und ihrer Differenziertheit hinsichtlich der Arbeitsteilung in den einzelnen Hafenteilen erfordert im Interesse Bremens eine zentrale Gestaltung. Hierin ist auch der wesentliche Aspekt des Hafenstrukturkonzeptes und seiner Umsetzung zu sehen.