



Maritimes Netzwerk Bremerhaven Abschlussbericht



Arbeitnehmerkammer
Bremen

Verfasser/innen >

Julia Rippe

Dr. Marion Salot

Dr. Jochen Tholen

Herausgeber >

Arbeitnehmerkammer Bremen

Körperschaft des öffentlichen Rechts

Bürgerstraße 1, 28195 Bremen

Telefon: 0421 · 36301-0

Telefax: 0421 · 36301-89

info@arbeitnehmerkammer.de

www.arbeitnehmerkammer.de

Bremen, März 2007

Schutzgebühr 5,50 Euro

Für Mitglieder der

Arbeitnehmerkammer Bremen ist
diese Broschüre kostenlos.

Maritimes Netzwerk Bremerhaven

Abschlussbericht



Arbeitskammer
Bremen

 Universität Bremen

iaw
Institut Arbeit und Wirtschaft
Universität / Arbeitskammer Bremen

Inhaltsverzeichnis

0	Vorwort	5
1	Ausgangslage	7
1.1	Thematik, Zielsetzung und Fragestellungen	9
1.2	Die empirische Vorgehensweise.....	10
2	Die maritimen Branchen in Bremerhaven: wirtschaftliche Bedeutung und regionale Ausprägung	17
2.1	Schiffbau und Schiffsreparatur.....	17
2.1.1	Zur wirtschaftlichen Lage	17
2.1.2	Ergebnisse der qualitativen Untersuchung.....	21
2.1.3	Ergebnisse der quantitativen Untersuchung.....	26
2.1.4	Zusammenfassung	35
2.2	Hafenwirtschaft	37
2.2.1	Zur wirtschaftlichen Lage	37
2.2.2	Ergebnisse der qualitativen Untersuchung.....	43
2.2.3	Ergebnisse der quantitativen Untersuchung.....	47
2.2.4	Zusammenfassung	56
2.3	Fisch und Lebensmittel verarbeitende Industrie	58
2.3.1	Zur wirtschaftlichen Lage	58
2.3.2	Ergebnisse der qualitativen Untersuchung.....	61
2.3.3	Ergebnisse der quantitativen Untersuchung.....	64
2.3.4	Zusammenfassung	73
2.4	Maritime Wissenschaft	75
2.4.1	Zur wirtschaftlichen Lage	75
2.4.2	Ergebnisse der qualitativen Untersuchung.....	78
2.4.3	Ergebnisse der quantitativen Untersuchung.....	81
2.4.4	Zusammenfassung	88
2.5	Offshore-Windenergie	90
2.5.1	Zur wirtschaftlichen Lage	90
2.5.2	Ergebnisse der qualitativen Untersuchung.....	92
2.5.3	Ergebnisse der quantitativen Untersuchung.....	95
2.5.4	Zusammenfassung	102
3	Zusammenfassung und Schlussfolgerungen	105

Anhang

Anhang I Liste der Gesprächspartner

Anhang II Fragebogen

Anhang III Ergebnisse der Unternehmungsbefragung

0 Vorwort

Trotz einiger Einbußen sind die maritimen Branchen nach wie vor die wichtigsten Arbeitgeber in Bremerhaven. Jeder vierte Beschäftigte ist direkt oder indirekt von der Hafenwirtschaft, der Werftindustrie oder der Fisch und Lebensmittel verarbeitenden Industrie abhängig. Wirtschaftspolitische Anstrengungen haben außerdem dazu geführt, dass sich nach und nach auch „neue“ Branchen des maritimen Clusters in der Seestadt etablieren. Exemplarisch sei hier die Offshore-Windenergie oder auch die Blaue Biotechnologie genannt. Diese Bereiche sollen nicht nur die traditionellen Branchen stärken, sondern auch den Strukturwandel weiter vorantreiben.

Mit dem Projekt „Maritimes Netzwerk Bremerhaven“, das die Arbeitnehmerkammer Bremen gemeinsam mit dem Institut Arbeit und Wirtschaft der Universität Bremen durchgeführt hat, wurden zwei Ziele verfolgt:

->Erstens sollten die Entwicklungspotenziale der maritimen Branchen in Bremerhaven ermittelt werden, um abschätzen zu können, welche Beschäftigungseffekte in Zukunft damit verbunden sein werden. Und zwar nicht nur für die derzeit boomenden Bereiche wie die Hafenwirtschaft, sondern auch für Branchen, die sich gegenwärtig in Umstrukturierungsprozessen befinden. Als Beispiel sei an dieser Stelle die Fisch und Lebensmittel verarbeitende Industrie genannt, deren Arbeitsplätze durch die Verlagerungsstrategien in Niedriglohnländer gegenwärtig bedroht sind.

->Zweitens sollte im Rahmen dieses Projektes der Frage nachgegangen werden, ob die Wettbewerbsfähigkeit des maritimen Sektors durch Kooperationen und Vernetzungen zwischen den einzelnen Betrieben und Branchen gestärkt und so eine wichtige Grundlage zur Sicherung und Schaffung neuer Arbeitsplätze geliefert werden kann.

Nicht zuletzt erlauben die Ergebnisse, die sich im Wesentlichen auf umfassende Befragungen regionaler Akteure und Unternehmen stützen, auch Rückschlüsse auf die Vor- und Nachteile des Wirtschaftsstandortes Bremerhaven insgesamt. Mit der von der Arbeitnehmerkammer vorgelegten Broschüre wird so nicht nur die Bedeutung der maritimen Branchen herausgestellt, sie liefert auch Ansatzpunkte für strukturpolitische Strategien, die ihre Entwicklung befördern können.



Hans Driemel
Präsident



Dr. Hans-L. Endl
Hauptgeschäftsführer

Die Arbeitnehmerkammer Bremen und das Institut Arbeit und Wirtschaft der Universität Bremen haben in den Jahren 2004-2006 gemeinsam das Projekt „Maritimes Netzwerk Bremerhaven“ durchgeführt. Die hier präsentierten Ergebnisse stützen sich

1. zum einen auf die **Aufbereitung von Daten** zur wirtschaftlichen Lage der maritimen Branchen (Schifbau/Schiffsreparatur, Hafengewirtschaft, Fisch und Lebensmittel verarbeitende Industrie, maritime Wissenschaft und Offshore-Windenergie) in Bremerhaven,
2. und zum anderen auf die Auswertung der **(subjektiven) Einschätzung** der beteiligten Endproduzenten, Zulieferer und der Vertreter der Politik zur wirtschaftlichen Lage allgemein und den maritimen Branchen im Besonderen.

1 Ausgangslage

Trotz strukturpolitischer Anstrengungen ist es bisher nicht gelungen, Bremerhaven aus dem wirtschaftlichen Tief zu helfen, das immer noch von den dramatischen Folgen der Werftenkrise in den 1990er Jahren, dem Bedeutungsverlust traditioneller Branchen und der allgemeinen konjunkturellen Schwäche der letzten Jahre gekennzeichnet ist. In den letzten 10 Jahren ist das Bruttoinlandsprodukt (BIP) der Stadt nur halb so stark gestiegen wie in Deutschland. Allerdings zeigt Bremerhaven damit im Vergleich mit anderen Küstenstädten wie Flensburg, Wilhelmshaven oder Rostock bei weitem die günstigste Entwicklung. Vor allem der Verkehrssektor und die unternehmensnahen Dienstleistungen tragen immer stärker zur Verbesserung der wirtschaftlichen Entwicklung Bremerhavens bei. Ob es sich dabei um einen langfristigen Trend handelt, ist zu diesem Zeitpunkt noch nicht abschätzbar.

Die Beschäftigungsentwicklung profitiert in Bremerhaven von dem zaghaften konjunkturellen Aufschwung bislang jedoch nur unterdurch-

schnittlich. Während im letzten halben Jahr 2006 die Arbeitslosenquote in Deutschland um einen Prozentpunkt gesunken ist, verzeichnet Bremerhaven mit 19,8 Prozent nur eine um 0,6 Prozentpunkte geringere Arbeitslosenquote als im Mai 2006. Damit stellt sich die Lage im Vergleich aller Küstenstädte nur noch in Stralsund ungünstiger dar. Auch ist unter den vergleichbaren Großstädten die höchste Sozialhilfequote, mit einer besonderen Betroffenheit von Kindern, zu beklagen. Zu dem verzeichnete die Stadt zwischen 1995 und 2004 einen Einwohnerrückgang von 10 Prozent.

Obwohl sich die Erwerbstätigkeit in Bremerhaven deutlich ungünstiger entwickelt als im übrigen Bundesgebiet, fallen die Beschäftigungsverluste in anderen Küstenstädten noch wesentlich schlechter aus. Diese günstige Entwicklung ist jedoch vor allem auf Beschäftigungsgewinne im verarbeitenden Gewerbe zurückzuführen. Insgesamt sind rund ein Viertel von knapp 43.000 sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten Bremerhavens in den direkten und indirekten Bereichen der maritimen Wirtschaft tätig. Dabei unterliegen die traditionell dominierenden Branchen des maritimen Sektors Hafenwirtschaft, Schiffbau sowie die Fisch und Lebensmittel verarbeitende Industrie einem starken Strukturwandel.

In diesem Zusammenhang bedient sich die Strukturpolitik in Bremerhaven entsprechenden Strukturprogrammen, die mit erheblichen finanziellen Mitteln ausgestattet sind. Aus dem Ziel-2 Programm, das Regionen mit Strukturproblemen fördert, erhält Bremerhaven 60 Prozent der bremischen Landesmittel. Dies beinhaltet allein für die Förderperiode 2000 bis 2006 rund 80 Mio. Euro. Darüber hinaus profitierte Bremerhaven vom Investitionssonderprogramm des Landes Bremen von 1994 bis 2004 mit über 400 Mio. Euro. Im Jahr 2003 ist das „Strukturentwicklungskonzept Bremerhaven 2020“ vorgelegt worden, welches die Grundlage für prioritäre Investitionsprojekte für die Legislaturperiode bis 2007 bilden sollte. Darin werden vor allem die Fisch- und Lebensmittel verarbeitende Industrie, die Hafenwirtschaft sowie die maritimen Wissenschaften mit den Themen Lebensmittel, Logistik sowie Informations- und Kommunikationstechnologien (IuK) als Zukunfts-

bereiche für die Bremerhavener Wirtschaftsstruktur hervorgehoben. Bremerhaven soll darüber hinaus zum Zentrum für Offshore-Windenergie und zum Zentrum für Blaue Biotechnologie ausgebaut werden. Finanziert wird dies aus den 25 Prozent der Investitionsmittel des Landes, die für Bremerhaven eingesetzt werden. Aufgrund der andauernden Haushaltsprobleme des Landes, ist die Auswahl und finanzielle Absicherung der Vorhaben jedoch bis heute nicht erfolgt.

1.1 Thematik, Zielsetzung und Fragestellungen

Nach wie vor ist die maritime Wirtschaft stark in der Region Bremerhaven verankert. Über 10.000 Arbeitsplätze sind den maritimen Branchen Hafenwirtschaft, Schiffbau sowie der Fisch und Lebensmittel verarbeitenden Industrie zuzuordnen. Außerdem stellt der Maritime Sektor und die Nähe zum Wasser ein Alleinstellungsmerkmal dar und somit auch einen regionalen Standortvorteil im Vergleich zu anderen Regionen. Deshalb es ist notwendig, von hier aus Ansatzpunkte für den wirtschaftsstrukturellen Umbau zu bestimmen. Dies kann durch Verknüpfung der traditionellen maritimen Kompetenzen mit zukunftsfähigen Bereichen wie Logistik, Energiewirtschaft, Biotechnologie und Tourismus erfolgen, die ihrerseits stimulierende Auswirkungen auf die Hafenwirtschaft, den Schiffbau und die Fisch und Lebensmittel verarbeitende Industrie haben können. Dies erfordert allerdings umfassende Kenntnisse über die einzelnen Branchen. Bislang liegen aber kaum Informationen vor über:

- die Zulieferkette innerhalb der einzelnen Branchen des Netzwerkes,
- die Verflechtungen zwischen den hier genannten einzelnen Branchen des Gesamtnetzwerkes der maritimen Wirtschaft Bremerhavens sowie

- die Verflechtungen dieses „Maritimen Netzwerkes Bremerhaven“ mit den umliegenden Regionen (Kreise Cuxhaven, Wesermarsch, Osterholz und die Stadt Bremen).

Ziel dieses Projektes ist es deshalb, eine gesicherte Datenlage über Wertschöpfungs- und Beschäftigungspotenziale der Unternehmen des maritimen Sektors zu schaffen und das Ausmaß und das Potenzial der Verflechtungsstrukturen sowie der infrastrukturellen und institutionellen Bedingungen darzustellen. Es soll geklärt werden, unter welchen Bedingungen die Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Branchen in Bremerhaven durch Verflechtung in das maritime Netzwerk gesteigert werden kann.

1.2 Die empirische Vorgehensweise

In der ersten Phase lag der Schwerpunkt des Projekts bei der Identifizierung eines Netzwerkes „Maritime Wirtschaft Bremerhaven“. Kriterium für die Abgrenzung von Netzwerken und Clustern ist eine zentrale wirtschaftliche Aktivität. Im Fall des maritimen Netzwerkes ist die zentrale Gemeinsamkeit der zu betrachtenden Branchen die Abhängigkeit von der Ressource „Meer“. Dementsprechend sind die Bereiche Hafenwirtschaft, Schiffbau, Fisch und Lebensmittel verarbeitende Industrie, Blaue Biotechnologie und Offshore-Windenergie die Ausgangsbranchen. Diesen wirtschaftlichen Tätigkeiten wiederum werden Wertschöpfungsketten zugeordnet. So beinhalten zum Beispiel vor- und nachgelagerte Tätigkeiten des Hafenbetriebs den Hafenbau, Installation, Wartung und Instandsetzung elektronischer Anlagen, Sicherheitsdienstleistungen usw.

Unternehmen, die direkt von der Ressource Meer abhängig sind und in der Regel an der Spitze der Wertschöpfungskette stehen, werden als **Endproduzenten** bezeichnet. Sie bilden den Kern eines maritimen Netzwerkes. Die Zulieferer der ersten Stufe, die **direkten (System-)Zulieferer**, sind die Unternehmen, die einen direkten stoff-

lichen/physischen Beitrag in Form von Werkstoffen (Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe) sowie Halb- und Fertigerzeugnisse zum Wertschöpfungsprozess der Endproduzenten leisten. Zu dieser Gruppe gehören auch Dienstleister, die am Produktionsprozess vor allem mit Planungs- und Entwicklungs-Know-how beteiligt sind. Dazu zählen unter anderem der gesamte Unternehmensberatungs- und EDV-Dienstleistungsbereich (Hard- und Softwareunternehmen) sowie Finanzinstitutionen und Verbände. Die Unternehmen dieser Wertschöpfungsgruppe definieren auch Kernaktivitäten und vergeben die darüber hinausgehende Produktion an Dritte, die als **indirekte Zulieferer** in die Wertschöpfungskette eingehen. Mit den Unternehmen der ersten Stufe (direkte Systemzulieferer) und der zweiten Stufe (indirekte Zulieferer) der Wertschöpfungskette bilden die Endproduzenten das maritime Netzwerk, welches in dieser Studie untersucht wird.

Die vom Meer abhängigen Tätigkeiten der Wertschöpfungskette wirken anziehend auf weitere Aktivitäten: die Fischwirtschaft und die Zulieferer auf die Lebensmittelindustrie, Häfen und Schifffahrt auf die Logistik. Diese Branchen sind dem maritimen Netzwerk angegliedert, da sich ihre Entwicklung am Standort aus der Existenz der meerabhängigen Branchen ergibt.

Bei unserer Untersuchung konzentrierten wir uns deshalb auf folgende Branchen:

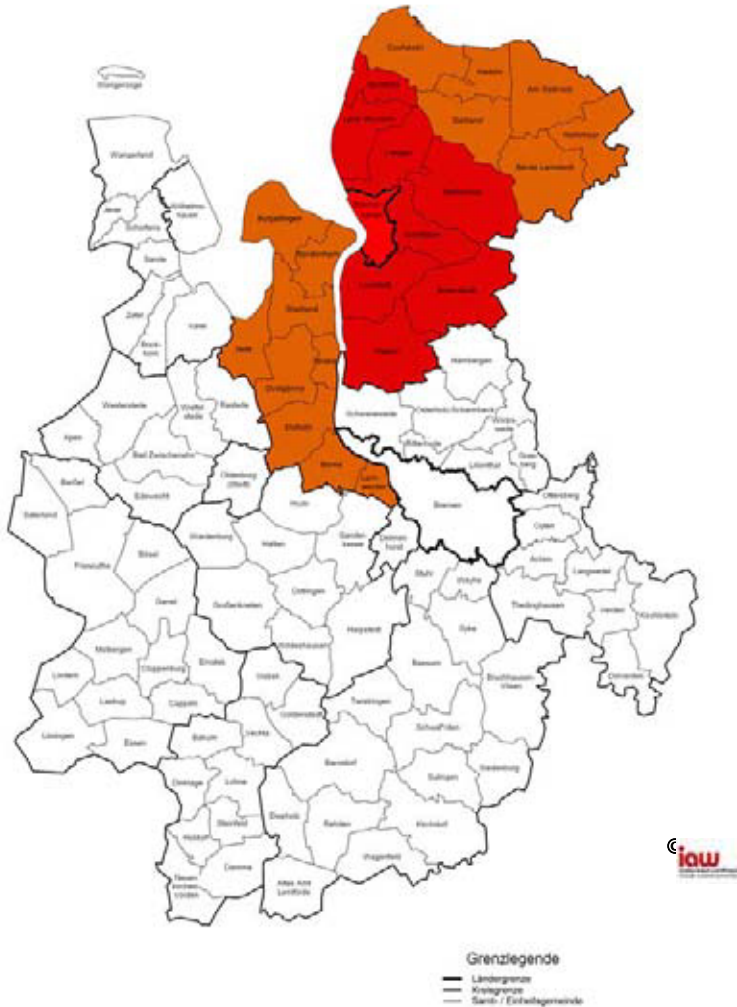
- Schiffbau und Schiffsreparatur
- Hafenwirtschaft
- Fisch und Lebensmittel verarbeitende Industrie
- Maritime Wissenschaft
- Offshore-Windenergie

In einem ersten Schritt im **Jahre 2005** wurden die „Endproduzenten“ dieser Branchen/Bereiche identifiziert. In Expertengesprächen mit Unternehmensvertretern wurden Grunddaten wie Umsatz, Beschäftigung etc. erhoben und ihre Entwicklungsperspektiven am Standort Bremerhaven erörtert. Darüber hinaus wurden die wichtigsten Akteure der Bremerhavener Politik, Verwaltung, Verbände und Wissenschaft zur Beschäftigungsentwicklung, zu Kooperationsbeziehungen, getätigten und geplanten Investitionen, Ereignissen und Entwicklungen in der Region Bremerhaven befragt. Die Experten gaben dabei ihre Erfahrungen und ihre persönliche Sichtweise wieder. Somit bilden die umfangreichen Antworten der Gesprächspartner für sich genommen zwar kein umfassendes objektives Bild der Lage, aber eine gute Grundlage für weiterführende Untersuchungen. Aus den politiknahen Bereichen wurden 7, bei den Verbänden 5 und in den jeweiligen Branchen/ Unternehmen 18 Experten interviewt (vgl. Anhang 1).

Die Ergebnisse des qualitativen Teils der Studie sind diesen Experten in einem Zwischenbericht präsentiert und in einem Workshop im Oktober 2005 diskutiert worden.

In einem zweiten Schritt wurde **Ende 2005/Anfang 2006** eine Befragung von Unternehmen bzw. Institutionen aus verschiedenen maritimen Tätigkeitsbereichen aus Bremen, Bremerhaven sowie der Region Unterweser durchgeführt (vgl. Abbildung 1-1). Dazu wurde eine Datenbank mit 959 maritimen Unternehmen und ihrer Zulieferer erstellt, denen ein Fragebogen zugesandt wurde (vgl. Anhang 2).

Abbildung 1-1: Untersuchungsraum Maritimes Netzwerk Bremerhaven
(Gemeinden der Raumordnungsregion Bremerhaven)



Nach der anschließenden Überprüfung verringerte sich die Grundgesamtheit der Unternehmen auf 665 (wird bei der Auswertung N_1 benannt). Dieser Unterschied ergab sich aufgrund von Doppelnennungen, Insolvenzen, Nichtzustellbarkeiten, die auf die Nicht-Existenz des Unternehmens schließen ließen, sowie Betriebsverlagerungen in eine andere, für die Untersuchung nicht relevante, Region.

Bei der Befragung wurde unterschieden zwischen Endproduzenten, direkten Zulieferern, indirekten Zulieferern und Kunden, wie sie unter Abschnitt 1.2. bereits systematisiert wurden.

Die direkten und indirekten Zulieferer kamen dabei aus den Bereichen:

- Forschung und Entwicklung (FuE) und Ausbildung
- Private und öffentliche Dienstleistungen,
- System- und Teilelieferanten sowie
- Verbände.

Die Kunden sind im weitesten Sinne die Nachfrager nach und Abnehmer eines Produktes oder auch einer Dienstleistung. Die Tabelle 1-1 fasst einige Beispiele der bei der Fragebogenauswertung verwendeten Unternehmensklassifizierung zusammen.

Tabelle 1-1: Unternehmensklassifizierung

Oberstufe	Unterstufe	Hafenwirtschaft (HW)	Lebensmittel- / Fischwirtschaft (L/F)	Schiffbau / Schiffreparatur (S/S)	Offshore - Wind (O-W)	Maritime Wissenschaft (MW)
	Endproduzent	Hafenbetreiber	Lebensmittelhersteller, Fischverarbeitung, Räucherei, Krabbenhersteller	Werften, Bootsbaubetriebe, Schiffsreparaturbetriebe	Windkraftanlagenhersteller	z. B. Expertiselabore im Bereich der DNA-Nachweisverfahren, Entwicklungs- und Produktionsunternehmen der Biotechnologie, Forschungseinrichtungen
direkte Zulieferer	F/E + Ausbildung (F/E+A)		z. B. Institut für Lebensmittelwirtschaft	z. B. Konstruktionsbüro	z. B. Ingenieurbüro, Anlagenentwicklung	z. B. Sensorentwicklung, Sonarentwicklung, Anwendungsorientierung, Grundlagenforschung
	Private Dienstleistungen (pDL)	z. B. Ingenieurbüro, Logistiker, Containerservice, Umschlagbetriebe	z. B. Tiefkühlservice, Marktbetreiber, Fischimport, Marketing, Lebensmittelhändler/ -versand	z. B. Marinetechnik, Industrietechnik, Installateure, mobiler Reparaturservice	z. B. Dokumentation, Schulung, Aqoise und Produktpäsentation einer Windkraftanlage	z. B. Datenverarbeitung, Datenfassungssysteme
	Öffentliche Dienstleistungen (öDL)	Ämter				
	Systemzulieferer (SZ)	z. B. Lagerei, Stauerer	z. B. Auftragsproduktion fertiger Endprodukte, Vorverarbeitung, Fischzucht, Fischfang	z. B. Marinetechnik, Industrietechnik, Heizungsbauer, Schiffssektionsbauer, Isolierung	z. B. Rotorblätterhersteller	z. B. Anlagenhersteller, Forschungsanlagenbau
	Teilezulieferer (TZ)		z. B. Zusatzstoffproduzent, Gewürzhändler	z. B. Marinetechnik, Industrietechnik, Holzverarbeitung, Propellerbauer, Farbproduzent	z. B. Turmherstellung / -montage; Motorteilehersteller	z. B. Instrumentenhersteller
	Verbände (V)	z. B. Bundesvereinigung Logistik e.V., Unternehmensverband Bremische Häfen e.V.	z. B. Verband der Salzherings-Importeure			z. B. Windenergieagentur
indirekte Zulieferer	F/E + Ausbildung (F/E+A)	z. B. Hafenschule, Institute, Logistikkademie	z. B. Laboranalyse	z. B. Entwicklungsbüro	z. B. Berufsbildungswerk, Forschungsinstitute	z. B. Institut für Energie- und Verfahrenstechnik, Analyse, Nautische Büros
	Private Dienstleistungen (pDL)	z. B. Bautaucher, unabhängige Controller, Verpacker, Versicherer, Finanzierung, Logistikberatung, Importeure	z. B. Abwasser- und Müllentsorgung, Reinigung, Umschlagzentrum, Verpackungsgroßhandel	z. B. Umschlagunterstützung, Havarieunterstützung, Reinigung, Konservierung, Lackierer, Versicherer, Sachverständiger, Abschleppdienst, Institute, Schiffsausrüster	z. B. Fundamentbau, Finanzierung	z. B. Consulting, Finanzierung, Unternehmensberatung - Umweltechnik
	Öffentliche Dienstleistungen (öDL)	z. B. Mission, Ämter	z. B. Museum	z. B. Fischereihafen-Betriebsgesellschaft GmbH		
	Systemzulieferer (SZ)	z. B. Datenverarbeitung, Hafentechnik, Anlagenbau	z. B. Netzhersteller, Kälte- / Wärmetechnikmontage, Verpackungsproduzent, Verarbeitungsmaschinenhersteller, Monitoringsysteme, Fachbekleidung	z. B. Fischereiausrüstung, Isoliertechnik, Segelmacherei		
	Teilezulieferer (TZ)	z. B. Öl - / Treibstofflieferant, Kühleisshersteller	z. B. Werkzeugproduzent	z. B. Seilverbindungen, Schiffszubehör	z. B. Unternehmen aus den Bereichen der Industrie- und Energietechnik	
	Verbände (V)	z. B. Berufsgruppenverband, Seerettung	z. B. Bundesvereinigung der mittelständischen Fischwirtschaft e.V.		z. B. Kontaktnetzwerk	
	Kunde	z. B. Schiffsbroker, Schiffsagentskontor, Reedereien	z. B. Gastronomie	z. B. Schiffsmakler, Schiffsagenten, Reedereien		z. B. Lebensmittelbetriebe, Pharmaindustrie

Insgesamt haben 132 Betriebe (wird bei der Auswertung n_1 genannt) den Fragebögen ausgefüllt und an das Institut zurückgesandt. Dies entspricht einer Rücklaufquote von 19,8 Prozent. Somit kann der Rücklauf als „gut“ bewertet werden. Die Fragebogenauswertung erfolgte mit dem Programm SPSS Version 12.0, einem in der empirischen Sozialforschung gebräuchlichem Computerprogramm zur statistischen Datenanalyse.

Bei den ausgewerteten Fragebögen handelt es sich nicht um eine repräsentative Stichprobe im strengen statistisch-repräsentativen Sinn. Andererseits erfolgte die Auswahl der angeschriebenen Unternehmen nicht willkürlich, sondern nach vor der Untersuchung festgelegten Kriterien (zum Beispiel Branchenzugehörigkeit, Position in der Wertschöpfungskette, Anzahl der Beschäftigten, Region), die es rechtfertigen, die ausgewerteten Fragebögen als ein relativ stabiles Abbild der Grundgesamtheit zu bezeichnen und verallgemeinerbare Aussagen zuzulassen.

2 Die maritimen Branchen in Bremerhaven: wirtschaftliche Bedeutung und regionale Ausprägung

In den nachfolgenden Kapiteln werden die einzelnen Branchen des maritimen Sektors (Schiffbau und Schiffsreparatur, Hafenwirtschaft, Fisch und Lebensmittel verarbeitende Industrie, Maritime Wissenschaft und die Offshore-Windenergie) anhand der vorliegenden qualitativen und quantitativen Befragungsergebnisse, basierend auf ihre aktuelle wirtschaftliche Situation, dargestellt, charakterisiert und analysiert.

2.1 Schiffbau und Schiffsreparatur

2.1.1 Zur wirtschaftlichen Lage

Kurzgefasst:

- *Der Auftragsboom im Schiffbau 2003 führte in Deutschland zu gestiegenen Umsätzen und einer stabileren Beschäftigungssituation.*
- *Insgesamt gesehen spielt die Region Bremerhaven/Unterweser im deutschen Seeschiffbau nach einem massiven Arbeitsplatzabbau in den Jahren 1990 bis 2006 von 63 Prozent inzwischen nur noch eine untergeordnete Rolle.*
- *Im Reparaturgeschäft/Umbauten haben Bremerhavener Schiffsreparaturbetriebe keinen Konkurrenten.*

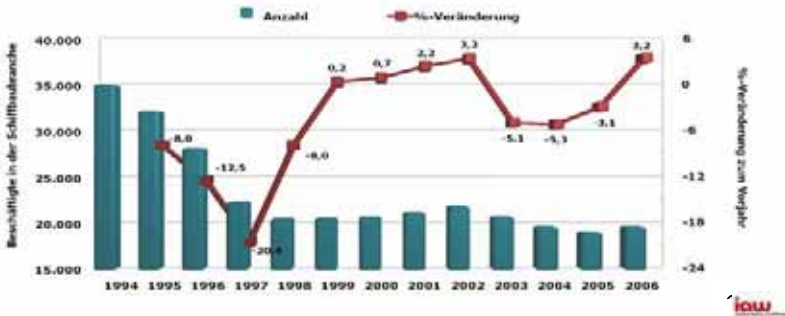
Im Folgenden werden die oben genannten Punkte näher erläutert.

Der Schiffbau und die meerestechnische Industrie leisteten 2005/2006 einen positiven Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland. Der seit dem Jahr 2003 anhaltende Auftragsboom im Handelsschiffbau führte zu gestiegenen Umsätzen und zu einer stabileren Beschäftigung. So konnten die deutschen Werften in dem Zeitraum von September 2004 bis August 2005 einen Zuwachs an Neubaufträgen für Containerschiffe von knapp 60 Prozent erzielen. Die Umsätze aller Schiffbaubetriebe erhöhten sich 2005 um 35,9 Prozent auf 6,1 Mrd. €. Im September 2006 betrug die Zahl der direkt auf allen deutschen Werften Beschäftigten 19.591, was gegenüber dem Vorjahr einem Anstieg um 611 Mitarbeiter bzw. 3,2 Prozent entspricht¹. Seit dem Jahr 2002 konnte damit erstmals der Beschäftigungsabbau gestoppt und die Beschäftigtenzahl geringfügig erhöht werden, so dass im Jahr 2006 beinahe so viele Menschen auf den Werften arbeiteten wie im Jahr 2004 (vgl. Abbildung 2-1).

¹ Vgl. Thorsten Ludwig und Jochen Tholen: Beschäftigung, Auftragslage und Perspektiven im deutschen Schiffbau, Ergebnisse der 15. Betriebsrätebefragung im September 2006, IAW-Forschungsbericht 12, Oktober 2006.

Abbildung 2-1: Beschäftigungsentwicklung im deutschen Schiffbau in 1994 - 2006 (Stand: jeweils zum 1. September)

Quelle: Ludwig und Tholen, 2006



Die rückläufige Beschäftigungsentwicklung im deutschen Schiffbau in den Jahren 2002-2005 deutete zwar einerseits auf eine sinkende Wertschöpfung der Werften hin, aber auch auf eine steigende Produktivität.² In der Schiffbaubranche spielt das Thema Outsourcing vor allem bei der Betrachtung der Beschäftigtenzahlen eine wichtige Rolle. Rechnet man die Arbeitsplätze in den von Werften outgesourceten Funktionsbereichen mit in die Beschäftigung ein, so fällt die Abnahme der Beschäftigung im Schiffbau wahrscheinlich deutlich moderater aus. Laut Statistiken beschäftigen die 400 deutschen Zulieferbetriebe im Schiffbau rund 70.000 Mitarbeiter (Stand: 2005). Somit liegt Deutschland im internationalen Vergleich mit einem Marktanteil von 15 Prozent hinter Japan auf Platz zwei.

² Vgl. BALance Technology Consulting GmbH: Potenzialstudie „Maritime Technologie und Dienstleistungen im Land Bremen“, Bremen 2005.

Die Region Bremerhaven/Unterweser selbst spielt nach den erheblichen Beschäftigungseinbrüchen in den 1990er Jahren (vgl. Tabelle 2-1) nur noch eine untergeordnete Rolle im deutschen Seeschiffbau. Nennenswert ist die Lloyd Werft mit 2 Prozent aller Beschäftigten im deutschen Seeschiffbau einschließlich Reparatur. In der untersuchten Region fand zwischen 1990 und 2006 ein Arbeitsplatzabbau von fast 63 Prozent statt.

Tabelle 2-1: Beschäftigungsentwicklung im Schiffbau- und in der Schiffsreparatur in der Region Bremerhaven / Unterweser 1990 - 2006

Quelle: Ludwig und Tholen, 2006

Name der Werft		Zahl der Beschäftigten									% - Veränd. '90/'06	% - Veränd. '05/'06
		1990	1996	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006		
AbeKing & Rasmussen	Lemwerder	600	324	347	386	402	396	384	365	357	-40,5	-2,2
BREDO	Bremerhaven	45	45	50	63	67	65	75	-	15,4
D. Hegemann Rolandwerft Berne	Berne	180	187	198	171	163	141	130	136	137	-23,9	0,7
Elsflether Werft GmbH	Elsfleth	257	89	77	78	82	82	81	81	79	-69,3	-2,5
Fr. Lürssen Werft (+ Lürssen Bardenfleht)	Bremen	1.100	627	645	624	752	762	724	768	735	-33,2	-4,3
Lloyd Werft	Bremerhaven	1.068	470	486	540	530	543	516	495	490	-54,1	-1,0
MWB Motoren u. Anlagen	Bremerhaven	827	182	235	240	198	262	186	198	182	-78,0	-8,1
Rickmers Dock	Bremerhaven	43	43	45	42	42	45	41	41	43	0,0	4,9
SSW Schichau Seebeck Shipyards GmbH	Bremerhaven	2.421	1.710	660	683	704	375	180	240	320	-86,8	33,3
Gesamt		6.496	3.632	2.738	2.809	2.923	2.669	2.309	2.389	2.418	-62,8	1,2



Dies ist wesentlich auf den Konkurs des Vulkan-Verbundes im Jahr 1995 zurückzuführen, von dem sich die Bremerhavener (und auch Bremer) Schiffbauindustrie nie mehr erholen konnte. SSW musste im Jahre 2002 sogar erneut Insolvenz anmelden. Die Beschäftigtenzahl wurde drastisch reduziert und die Arbeitszeiten erhöht. Inzwischen liegen aber der Werft eine Reihe von Bestellungen für das neue Container-TypschiFF SSW Super 1000 vor. Das erste ContainerschiFF dieser Serie wurde im November 2006 auf Kiel gelegt. Zusammen mit weiteren Aufträgen, unter anderem auch im SpezialschiFFbau und im Sek-

tionsbau, ist die Werft bis ins Jahr 2009 ausgelastet. Damit sichert SSW nach eigenen Angaben auch die Beschäftigung bei zahlreichen Zuliefer- und Partnerfirmen in der Region bzw. im Land Bremen.

Auch die Lloyd Werft hatte in den vergangenen Jahren mit Krisen zu kämpfen, zum Beispiel durch die Havarie der „Pride of America“ im Januar 2004. Die Lloyd Werft musste im Zuge dieses Unglücks sogar ein Insolvenzverfahren einleiten, das aber im Juni 2005 aufgehoben wurde. Seit Sommer 2006 ist die italienische Fincantieri Gruppe mit 21,05 Prozent bei der Lloyd Werft beteiligt – mit einer Option des Erwerbs von über 50 Prozent des Eigenkapitals zu einem späteren Zeitpunkt.

Im Reparaturgeschäft/Umbauten für Passagierschiffe hat die Lloyd Werft in Bremerhaven keinen Konkurrenten und wird durch die Fincantieri-Beteiligung auch in den nächsten Jahren als Hauptauftragnehmer für gewöhnliche und außergewöhnliche Überholungs- und Umbauarbeiten agieren. Anders sieht es im Reparatursektor für die anderen Schiffstypen aus: Hier hat MWB zusammen mit BREDO und Rickmers Dock ein Kooperationsnetzwerk geschaffen, um insbesondere in das lukrative Fregattenreparaturgeschäft einsteigen zu können. Mit dem Kauf eines großen Schwimmdocks durch MWB (3.000 TEU) und der Erneuerung der Kaiserschleuse als direkten wasserseitigen Zugang zu den Reparaturplätzen des genannten Kooperationsnetzwerkes wurden Voraussetzungen für diese Zusammenarbeit erfüllt.

2.1.2 Ergebnisse der qualitativen Untersuchung

Kurzgefasst:

- *Der Schiffbau- und Schiffsreparaturbereich ist zwar bedeutender Arbeitgeber in Bremerhaven, allerdings werden die Entwicklungsaussichten langfristig pessimistisch eingeschätzt.*

- *Trotz der hohen Arbeitslosigkeit in Bremerhaven gibt es Schwierigkeiten bei der Besetzung hoch qualifizierter Stellen.*
- *Während die Schiffbauzulieferfirmen relativ häufig miteinander kooperieren, bestehen zwischen den Werften selbst kaum horizontale Kooperationen.*

Die Expertengespräche standen unter dem Eindruck der Insolvenz der Lloyd Werft. Der Schiffbau und die Schiffsreparatur wurden daher zwar als bedeutender Arbeitgeber betrachtet, vor allem in ihrer Funktion als industrieller Kern Bremerhavens, allerdings wurden *die Entwicklungsaussichten langfristig pessimistisch eingeschätzt*. Es wurde jedoch davon ausgegangen, dass die Bremerhavener Werften vom Schiffbauboom zumindest kurz- bis langfristig profitieren. Alle befragten Werften berichteten von leicht gestiegenen Umsatzzahlen im Vergleich zum Jahr 2004.

Für die Schiffsreparatur und den -umbau gilt der Leitsatz „*so lange in Bremerhaven Schiffsverkehr stattfindet, so lange wird es Reparatur geben*“. Insofern profitiert der Reparatur-/Umbausektor in Bremerhaven auch von der stark ansteigenden Welthandelsflotte und den gestiegenen Containerverkehren.

Die Beschäftigung blieb zwischen 2004 und 2005 bei allen Werften relativ stabil. Trotz der hohen Arbeitslosigkeit in Bremerhaven berichten zwei Werften, dass sie *Schwierigkeiten bei der Besetzung offener Stellen* insbesondere für Ingenieure haben. Sowohl auswärtige Fachkräfte als auch Absolventen der Hochschule Bremerhaven sind nur schwer zu rekrutieren. Gute Nachwuchskräfte sehen in der Schiffbaubranche keine Entwicklungsperspektiven. Ursache hierfür ist der Schrumpfungsprozess der vergangenen Jahre, aber auch das schlechte Image Bremerhavens. Auch weniger kompetente Kräfte müssen daher in leitenden Positionen eingesetzt werden. In mittleren Qualifikationsstufen unternehmen die Werften große Anstrengungen, ihren Nach-

wuchs selbst auszubilden. Es wird jedoch auch dafür plädiert, einen Beschäftigungspool zu schaffen, damit sich die Werften in Spitzenzeiten mit Fachkräften aushelfen können. Auftragslücken dagegen sollten für Qualifizierungsmaßnahmen genutzt werden. Hier könnten sich die Werften die Qualifizierungskosten teilen. Ein solcher Beschäftigungspool ist derzeit in Planung und umfasst den gesamten deutschen Seeschiffbau.

In der folgenden Tabelle 2-2 sind die Standortvorteile und –nachteile, die die Unternehmen der Schiffbaubranche nennen, zusammengestellt.

Tabelle 2-2: Schiffbau und Schiffsreparatur: Standortvorteile und –nachteile

Standortnachteile	Standortvorteile
- Schlechtes Image der Stadt	+ Administration, die sich ernsthaft um Probleme der Unternehmen kümmert; zaghafte Auflösung lokaler Kartelle
- Nachwuchsmangel	+ Gut für Schiffsreparatur, so lange Schiffsverkehr in Bremerhaven stattfindet
- Nicht genug Wassertiefe, schwierig große Schiffe zu bauen	+ Bremerhaven liegt gut an Hauptschiffsrouten
- Keine überdachten Docks, Umweltschutzprobleme und -anforderungen (Lärm/ Farbarbeiten)	+ In Bremerhaven besteht ein ausgeprägtes Zuliefernetzwerk für den Schiffbau, welches hohe Flexibilität ermöglicht
- Bremerhaven bietet keine besonderen Standortvorteile gegenüber anderen deutschen Standorten	+ Gut ausgebauter Hafen, "viele ist in der Region vorhanden"
- Der Ausbau der Fischereihafenschleuse war überflüssig	+ steigende Schiffsreparaturen



In der Region Bremerhaven wird die Integration der Zulieferstruktur als stark ausgeprägt bewertet. Da es Ende der 1980er/Anfang der 1990er Jahre keine volle Auslastung für die meisten Zulieferunternehmen durch die Nachfrage der Endproduzenten gab, stießen diese auch in andere regionale Branchen und Märkte vor. Die *Schiffbauzulieferfirmen kooperieren relativ häufig miteinander*, insbesondere um Auftragsspitzen zu bewältigen. Auch Beteiligungen untereinander sind nicht ungewöhnlich. *Zwischen den Werften selbst dagegen bestehen kaum horizontale Kooperationen*. Eine Ausnahme bildet hier politisches Lobbying in Krisensituationen. Weder ein Einkaufsverbund noch eine gemeinsame Akquisition oder Konstruktion sind bisher realisiert worden. Diese Kooperationshemmnisse im Schiffbaubereich sind nach Aussagen der

Befragten vor allem auf *persönliche Differenzen* zurückzuführen. Zwischen den einzelnen Werftbetrieben herrscht zum Teil immer noch tiefes Misstrauen, das nur langsam schwindet. Da gegenwärtig auf der Geschäftsführungsebene ein Generationenwechsel stattfindet, wird von den Verbänden zukünftig eine Intensivierung der Kooperation erwartet. Allerdings ist aufgrund der Geschichte und Eigentümerstrukturen das Niveau der horizontalen Kooperationen im Schiffbau deutlich geringer als in anderen Industriezweigen. Kooperationen mit Wissenschaft und Hochschulen werden projektbezogen realisiert, zur Nachwuchsförderung und –akquise, aber auch im Rahmen dauerhafter Programme.

Grundsätzlich bedient jede Werft eigene, spezifische Märkte und Kunden, so dass die Konkurrenz untereinander sich in Grenzen hält. Nichtsdestotrotz werden auch Anstrengungen unternommen, in lukrative Segmente anderer Werften einzudringen. Dazu sind in jüngster Zeit auch strategische Kooperationen installiert worden wie zum Beispiel BREDO mit MWB und Rickmers bei der Beschaffung eines neuen Docks.

Die Verflechtungen der Schiffsbetriebe mit der Region realisieren sich nur über die Zulieferer. Zum Teil sind die Zulieferfirmen auf dem Werftgelände mit eigenen Werkstätten ansässig. Langjährige Beziehungen, Verlässlichkeit und Selbständigkeit bei der Ausführung der Arbeiten spielen eine große Rolle. Die Kundenstruktur der Werften dagegen ist international.

Das Investitionsniveau im Bremerhavener Schiffbau ist recht niedrig. Fast alle Werften haben in den Jahren 2003 und 2004 keine größeren Investitionen getätigt. Eine Ausnahme ist die MWB AG, die 2004 ein gebrauchtes Schwimmdock gekauft hat. Eigene Forschungs- und Entwicklungsarbeiten kann sich keine der Bremerhavener Werften leisten; wenn Neuerungen und Innovationen eingeführt werden sollen, übernehmen dies die eigenen Konstruktionsabteilungen. Die Schiffbau-betriebe suchen nach neuen Geschäftsfeldern außerhalb ihrer traditionellen Aktivitäten, zum Beispiel im Bereich der Offshore-Windenergie,

im Bereich von Ballastwasseranlagen mit einem speziellen Filtrations- und UV-Strahlensystem, im Bereich von automatischen Yacht-Waschanlagen etc.

2.1.3 Ergebnisse der quantitativen Untersuchung

Kurzgefasst:

- *Die Region Bremerhaven/Unterweser sowie die Stadt Bremen haben kein ausgeprägtes Systemzulieferernetzwerk in dem Bereich Schiffbau- und Schiffsreparatur zu bieten.*
- *Für die meisten indirekten Zulieferer ist Schiffbau und Schiffsreparatur nur ein Geschäft unter anderen.*
- *Trotz der in den letzten Jahren gestiegenen Umsätze hat sich die Beschäftigungssituation in den Unternehmen der Schiffbaubranche verschlechtert.*
- *Für die meisten Unternehmen der Schiffbaubranche besteht keine Abhängigkeit von der Region.*

Im Rahmen der schriftlichen Befragung Ende 2005/Anfang 2006 wurde der Bereich Schiffbau und Schiffsreparatur mit insgesamt 207 (N_2) Betrieben aus der Region Bremerhaven/Unterweser sowie der Stadt Bremen angeschrieben. Befragt wurden Firmen, die nach eigener Auskunft als Endproduzent, Dienstleister oder Kunde ausschließlich, überwiegend oder nur zu einem geringen Teil im Schiffbau- und Schiffsreparaturbereich tätig sind. Die Anzahl der beantworteten Fragebögen belief sich auf 36 (n_2). Dies entspricht einer Rücklaufquote von 17,4 Prozent.

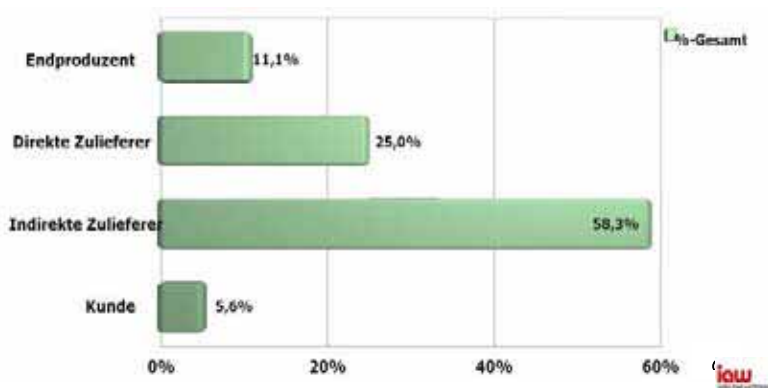
Berücksichtigt man, dass die Befragung für die Unternehmen keinerlei verpflichtenden Charakter hatte, ist diese Quote durchaus positiv zu bewerten. Eine Übersicht der Befragungsteilnehmer aus dem Bereich Schiffbau und Schiffsreparatur befindet sich im Anhang (vgl. Tabelle S-1).

Regionale Verteilung, Funktionen innerhalb der Wertschöpfungskette

Im Hinblick auf die regionale Verteilung der Befragungsteilnehmer aus dem Bereich „Schiffbau und Schiffsreparatur“ lässt sich feststellen, dass vier Fünftel aller Schiffbau- und Schiffsreparaturbetriebe in Bremerhaven angesiedelt sind. Die Rücklaufquote der zurückgesendeten Fragebögen ist in der Seestadt am höchsten und entspricht ca. 25 Prozent. Die Stadt Bremen und die Region Unterweser spielen für die Schiffbaubranche eher eine untergeordnete Rolle.

Bei den befragten Unternehmen wurde unterschieden zwischen Endproduzenten, direkten und indirekten Zulieferern und Kunden (vgl. Tabelle 1-1, Abschnitt 1.2). Von den 207 an die Unternehmen aus dem Schiffbaubereich verschickten Fragebögen, gingen 20 an die Endproduzenten, 32 an die direkten Zulieferer, 99 an die indirekten Zulieferer und 56 an die Kunden dieser Branche. Die meisten Antworten kamen von den direkten sowie von den indirekten Zulieferern (vgl. Abbildung 2-2). Die Rücklaufquote betrug hier 28,1 bzw. 21,2 Prozent.

Abbildung 2-2: Schiffbau und Schiffsreparatur: Ergebnisse der Befragung nach Funktionen innerhalb der Wertschöpfungskette ($n_2 = 36$)



Wie die Abbildung 2-2 verdeutlicht, sind die Unternehmen, die als indirekte Zulieferer für die Branche tätig sind, bei der Befragung am stärksten vertreten. Die meisten von ihnen sind als Teilezulieferer der unteren Stufe der Wertschöpfungskette zuzuordnen und haben ihren Sitz in der Seestadt. Die direkten Zulieferer befinden sich dagegen in Bremerhaven in der Unterzahl. Damit kann festgehalten werden, dass *die Region Bremerhaven/Unterweser sowie die Stadt Bremen kein ausgeprägtes Systemzulieferernetzwerk in dem untersuchten Bereich zu bieten hat.*

Betrachtet man die Wertschöpfungspartner nach ihrer regionalen Verteilung, so stellt man fest, dass knapp 80 Prozent der Betriebe ihren Sitz in Bremerhaven ($n_2=29$), 11 Prozent in Bremen ($n_2=4$) und knapp 9 Prozent ($n_2=3$) in der Region Unterweser haben. Etwa zwei Drittel der Endproduzenten dieser Branche sind in der Seestadt angesiedelt. Auch wenn die direkten Zulieferer nur einen geringen Anteil bei der

Befragung ausmachen, so kommen alle von ihnen sowie vier Fünftel aller indirekten Zulieferer aus Bremerhaven.

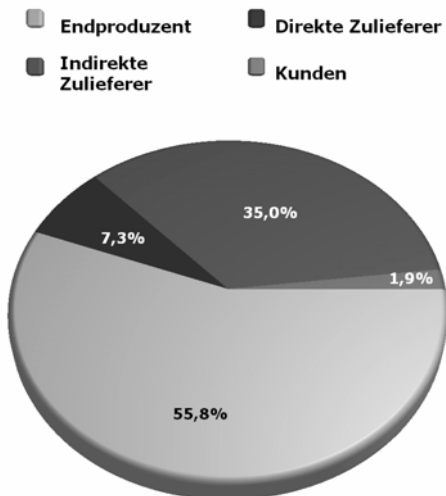
Beschäftigungsentwicklung, Umsatz, Verflechtungen mit der Region

Um den Umsatzanteil der befragten Zulieferer und Kunden darzustellen, den sie mit dem Schiffbau erzielen, wurden die entsprechenden Ergebnisse in Intervallvariablen zusammengefasst (vgl. Tabelle S-3). *So ließ sich feststellen, dass bei den direkten Zulieferern weniger als die Hälfte stark von der Branche abhängig ist.* Vier von Neun Befragungsteilnehmern, die als direkte Zulieferer für die Schiffbaubranche tätig sind, gaben an, dass ihr Umsatzanteil für den Schiffbau bei 100 Prozent liegt. Dagegen ist nur ein Unternehmen der indirekten Zulieferer stark von der Schiffbaubranche abhängig. *Für die meisten indirekten Zulieferer ist der Schiffbau nur ein Geschäft unter anderen.* Bei vier Fünftel aller befragten indirekten Zulieferer liegt der Umsatzanteil, der mit dem Schiffbau erzielt wird, unter 25 Prozent.

Die meisten dieser Firmen beliefern aber neben den Schiffbaubetrieben zusätzlich die Hafengewirtschaft, die Fisch und Lebensmittel verarbeitende Industrie und die Unternehmen aus dem Bereich der Offshore-Windenergie. *Die befragten Zulieferer bewegen sich also innerhalb des maritimen Clusters (Bremerhaven)* (vgl. Tabelle S-4).

Die Umsatzanteile, die die befragten Betriebe dem Schiffbau zugeordnet haben, wurden in Beschäftigte umgerechnet, die unmittelbar in dem jeweiligen Wirtschaftszweig tätig sind. *Während bei den Endproduzenten knapp 60 Prozent der Beschäftigten tätig sind, ist der Personalanteil bei den direkten Zulieferern mit ca. 7 Prozent deutlich niedriger.* Die Beschäftigten bei den indirekten Zulieferern machen circa ein Drittel aller Mitarbeiter aus. Allein die indirekten privaten Dienstleister beschäftigen in dem Bereich Schiffbau/Schiffsreparatur 28 Prozent aller Arbeitnehmer (vgl. Abbildung 2-3).

Abbildung 2-3: Anteil der Beschäftigten im Schiffbaubereich innerhalb der Wertschöpfungskette ($n_2=36$)



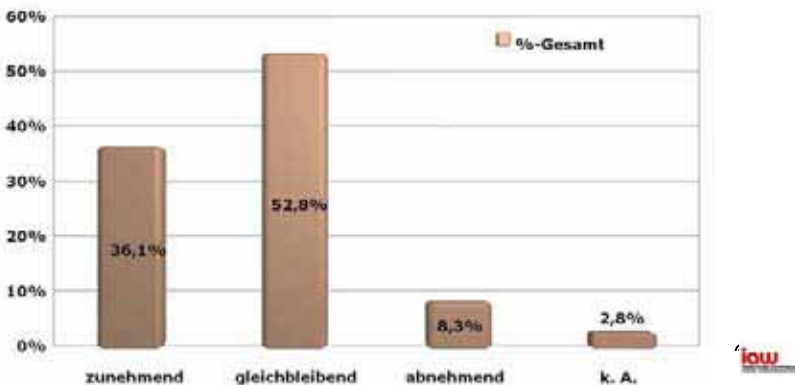
Betrachtet man die Wertschöpfungspartner nach der regionalen Verteilung ihrer Mitarbeiter, ergibt sich Folgendes: Die Endproduzenten des Schiffbaus beschäftigen knapp 90 Prozent ihrer gesamten Mitarbeiter in Bremerhaven ($n_2= 572$ Beschäftigte) und circa 10 Prozent in der Region Unterweser ($n_2= 81$ Beschäftigte). Die indirekten Zulieferer sind in der Seestadt mit über vier Fünftel aller Beschäftigten ($n_2= 352$ Beschäftigte) vertreten. Bei den Kunden und unternehmensnahen Zulieferern des Schiffbaus ist die regionale Verteilung nicht so signifikant (vgl. Tabelle S-6).

Insgesamt gesehen hat sich die Beschäftigungssituation in den Unternehmen dieser Branche im Jahr 2005 im Vergleich zu 2004 verschlechtert. Im Durchschnitt beschäftigten die Endproduzenten im Jahr

2005 ca. 5 Prozent weniger Mitarbeiter als im Jahr davor. Die Hälfte der Schiffbaubetriebe hatte einen Beschäftigungsrückgang zu verzeichnen. Bei der Lloyd Werft ist die negative Beschäftigungsentwicklung beispielsweise auf die im Jahr 2004 angemeldete Insolvenz zurückzuführen (vgl. Tabelle S-7).

Ähnlich wie bei den Endproduzenten stellt sich auch die Beschäftigungsentwicklung bei den Zulieferern dar. Ausgehend von ca. 5 Prozent Rückgang zum Vorjahr, kann man von einer negativen Veränderung des Personals im Zuliefer- und Kundenbereich in den Jahren 2004/2005 sprechen. Wie aus der Abbildung 2-4 erkennbar ist, geht die Hälfte der Unternehmen von gleichbleibenden Beschäftigungszahlen aus, ein Drittel plant sein Personal aufzustocken und nur ca. 8 Prozent erwarten eine negative Beschäftigungsentwicklung.

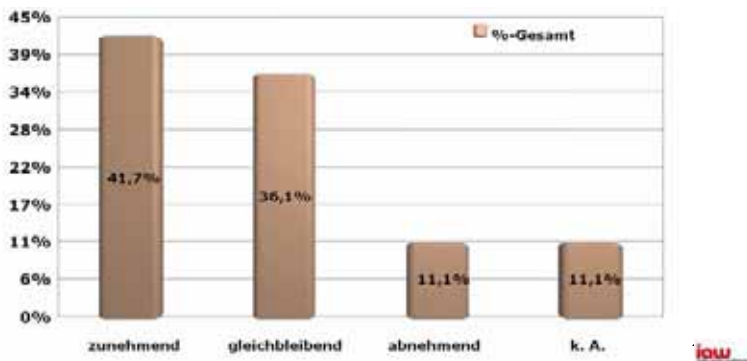
Abbildung 2-4: Prognose der Beschäftigungsentwicklung im Schiffbau- und Schiffsreparaturbereich ($n_2=36$)



Für die Zukunft rechnet die Hälfte der direkten und indirekten Zulieferer mit gleichbleibenden Beschäftigungszahlen und über ein Drittel erwartet eine Beschäftigungszunahme. In allen Betrieben, die als Endproduzenten der Schiffbaubranche auftreten, bleibt die Mitarbeiterzahl gleich, während die Kunden eine steigende Beschäftigung erwarten.

Im Vergleich zur Beschäftigtenentwicklung ergibt sich bei der Betrachtung des Umsatzes in den Jahren 2004/2005 ein anderes Bild: *Die Endproduzenten erwirtschafteten im Jahr 2005 ca. 10,8 Prozent mehr Umsatz als im Jahr davor.* Die Erwartungshaltung der Betriebe hinsichtlich ihrer Umsatzentwicklung lässt erkennen, dass zwei Fünftel aller Firmen in den nächsten Jahren mit steigenden Umsätzen rechnen. Bei einem Drittel bleiben die Umsätze gleich und nur ein Zehntel geht von einer Umsatzabnahme aus (vgl. Abbildung 2-5). Steigende Umsätze bei gleichbleibender Beschäftigungszahl deuten auf eine erhöhte Produktivität und damit auf eine Verbesserung der Wettbewerbssituation hin.

Abbildung 2-5: Prognose der Umsatzentwicklung im Schiffbau- und Schiffsreparaturbereich ($n_2=36$)



Nur ein Endproduzent der Schiffbaubranche rechnet in Zukunft mit steigenden Umsätzen. Bei den direkten Zulieferern geht mehr als die Hälfte von steigenden Umsätzen aus, während ein Drittel von ihnen keine Veränderungen erwartet. Da die direkten Zulieferer relativ stark von den Endproduzenten dieser Branche abhängig sind, wird sich auch deren Umsatzentwicklung entsprechend verhalten. Bei den indirekten Zulieferern zeichnet sich ein ähnlicher Trend ab. Allerdings rechnet etwa ein Fünftel aller Betriebe in den nächsten Jahren mit sinkenden Umsatzzahlen. Bei allen Kunden soll die Umsatzentwicklung in den nächsten Jahren positiv verlaufen.

Eine weitere Analyse des Schiffbaubereiches bezieht sich auf die regionale Umsatzverteilung. Die Verflechtung der Schiffbaubetriebe mit Kunden aus Bremerhaven und Umgebung ist naturgemäß relativ gering, da es sich hierbei um international operierende Werften handelt. Ganz anders fallen die Antworten der direkten Zulieferer aus: Knapp drei Viertel der Firmen beliefern die Unternehmen aus der Region Bremerhaven/Unterweser und der Stadt Bremen, während die indirekten Zulieferer deutschlandweit agieren (vgl. Tabelle S-9). *Insgesamt betrachtet wird deutlich, dass für einen Großteil der befragten Unternehmen keine Abhängigkeit von der Region besteht.*

Auf die Frage nach dem Anteil des jeweiligen Zuliefervolumens aus und außerhalb der Region Bremerhaven/Unterweser haben die Unternehmen ganz unterschiedlich geantwortet. Für die Endproduzenten der Schiffbaubranche spielt bei der Wahl ihrer Zulieferer die Region keine Rolle. Positiv anzumerken ist aber, dass *alle der befragten Werften auch mit den Firmen aus der Region zusammenarbeiten*. Die Anteile der jeweiligen Zuliefervolumina aus der Region Bremerhaven schwanken bei den direkten und indirekten Zulieferern ganz erheblich, nämlich zwischen 5 und 90 Prozent (vgl. Tabelle S-10).

Investitionen und Kooperationen

Knapp die Hälfte der befragten Unternehmen gab an, 2005 in die Region Bremerhaven/Unterweser investiert zu haben. In den Jahren 2006/2007 wird die Investitionsbereitschaft der Firmen sogar noch steigen. Die Stadt Bremen als ein Investitionsobjekt bleibt für den Schiffbaubereich, sowohl für die Endproduzenten als auch für die Zulieferer, uninteressant. Allerdings hat jeder vierte der indirekten Zulieferer

2005/2006 außerhalb der Region Bremerhaven/Unterweser investiert (vgl. Tabelle S-11).

Kooperationen in der Schiffbaubranche kommen bei knapp zwei Drittel aller Unternehmen zum Einsatz. Meistens wird mit den Firmen sowohl aus der Region Bremerhaven/Unterweser als auch aus der Stadt Bremen zusammengearbeitet (vgl. Tabelle S-12). Die Unternehmen wurden gefragt, auf welcher Wertschöpfungsstufe sie Kooperationsaktivitäten ausüben. Am häufigsten wurde hierbei die gemeinsame Logistik und der Einkauf genannt, gefolgt von der gemeinsamen Forschung und Entwicklung (vgl. Abbildung 2-6).

Abbildung 2-6: Kooperationsbereiche der befragten Unternehmen (n₂ = 36; Mehrfachnennung möglich)



2.1.4 Zusammenfassung

Die Schiffbaubranche hat für die Region Bremerhaven neben der Hafenvirtschaft und der Fisch und Lebensmittel verarbeitenden Industrie die größte wirtschaftliche Bedeutung und bleibt nach wie vor einer der wichtigsten Arbeitgeber. 2005 waren in der Seestadt insgesamt ca. 1.000³ sozialversicherungspflichtige Beschäftigte in den Schiffbau- und Schiffsreparaturbetrieben und 430⁴ in den Zulieferfirmen tätig. Das sind rund 15 Prozent aller Arbeitsplätze des verarbeitenden Gewerbes der Stadt.

Insgesamt betrachtet hat sich die Beschäftigungssituation in den Unternehmen dieser Branche im Jahr 2005 im Vergleich zu 2004 verschlechtert. Im Durchschnitt beschäftigten die Schiffbau- und Schiffsreparaturbetriebe sowie deren Zulieferer im Jahr 2005 ca. 5 Prozent weniger Mitarbeiter als im Jahr davor. Trotz der hohen Arbeitslosigkeit in Bremerhaven berichten einige Unternehmen von den Schwierigkeiten bei der Besetzung offener Stellen, insbesondere für hoch qualifizierte Berufe. In mittleren Qualifikationsstufen unternehmen die Werften große Anstrengungen, ihren Nachwuchs selbst auszubilden. Es wird jedoch auch dafür plädiert, einen Beschäftigungspool zu schaffen, damit sich die Werften in Spitzenzeiten mit Fachkräften aushelfen können. Genutzt wird diese Kooperationsform allerdings nur von knapp 3 Prozent der Betriebe. Die Beschäftigungsentwicklung in den Unternehmen dieser Branche wird nach Angaben der Befragten stabil bleiben. Einige Betriebe planen ihr Personal aufzustocken und nur ca. 8 Prozent der Firmen erwarten eine negative Beschäftigungsentwicklung.

Im Gegensatz zur Beschäftigung verlief die Umsatzentwicklung der Bremerhavener Schiffbauer in den letzten Jahren weitgehend positiv.

³ Vgl. Thorsten Ludwig und Jochen Tholen: a.a.O.

⁴ Eigene Auswertung basierend auf den Ergebnissen der quantitativen Befragung.

Der seit dem Jahr 2003 anhaltende Auftragsboom im Handelsschiffbau führte 2005 zu einer 10-prozentigen Umsatzsteigerung bei den Werften. Auch der Reparatur-/Umbausektor in Bremerhaven profitierte von der stark ansteigenden Welthandelsflotte und den gestiegenen Containerverkehren. Insofern rechnet die Mehrheit der befragten Firmen in den nächsten Jahren mit gleichbleibenden, wenn nicht sogar mit steigenden Umsätzen. Eine positive Umsatzentwicklung bei gleichbleibender Beschäftigungszahl für die Bremerhavener Unternehmen ist verbunden mit einer erhöhten Produktivität und damit auch mit einer Verbesserung der Wettbewerbssituation.

Obwohl sich die direkten Schiffbauzuliefererfirmen bei der Befragung in der Unterzahl befanden und es kein ausgeprägtes Systemzulieferernetzwerk gibt, sind sie relativ stark in die Region integriert. Allerdings besteht für die meisten direkten Zulieferer des Schiffbaus keine starke Abhängigkeit von der Branche. Sie bedienen außerdem regionale Unternehmen aus der Hafenwirtschaft, der Fisch und Lebensmittel verarbeitenden Industrie und Firmen aus dem Bereich der Offshore-Windenergie und bewegen sich somit innerhalb des maritimen Clusters in Bremerhaven. Für die indirekten Schiffbauzulieferer ist die Schiffbaubranche nur ein Geschäft unter anderen. Die meisten indirekten Zulieferer agieren deutschlandweit.

Die Kundenstruktur der Schiffbau- und Schiffsreparaturbetriebe ist international, da es sich dabei um global operierende Werften handelt. Grundsätzlich bedient jede Werft eigene, spezifische Märkte und Kunden, so dass sich die Konkurrenz untereinander in Grenzen hält. Auch bei der Wahl ihrer Zulieferer spielt die Region für die Endproduzenten der Schiffbaubranche keine Rolle. Positiv anzumerken ist aber, dass alle der befragten Werften auch mit den Firmen aus der Region zusammenarbeiten.

Das Investitionsniveau im Bremerhavener Schiffbau ist in der Vergangenheit recht niedrig gewesen. Knapp die Hälfte aller Unternehmen dieser Branche gab an, 2005 in die Region Bremerhaven/Unterweser

investiert zu haben Allerdings wird die Investitionsbereitschaft der Firmen in den Jahren 2006/2007 steigen.

Die Schiffbauzulieferfirmen kooperieren besonders dann intensiv miteinander, wenn Auftragsspitzen zu bewältigen sind. Meistens wird mit den Firmen sowohl aus der Region Bremerhaven/Unterweser als auch aus der Stadt Bremen zusammengearbeitet. Auch Beteiligungen untereinander sind nicht ungewöhnlich. Am häufigsten wird in den Bereichen Einkauf und Logistik kooperiert, gefolgt von der gemeinsamen Forschung und Entwicklung

2.2 Hafenwirtschaft

2.2.1 Zur wirtschaftlichen Lage

Kurzgefasst:

- *Die Hafenwirtschaft im Allgemeinen und der Containerumschlag im Besonderen gehören eindeutig zu den Gewinnern der Globalisierung. In kaum einer anderen Branche werden derart hohe Wachstumsraten realisiert.*
- *Bremerhaven gehört sowohl im Container- als auch beim Autoumschlag zu den größten Umschlagplätzen Europas.*
- *Durch die Gründung von North Sea Terminals Bremerhaven (NTB) und MSC Gate Bremerhaven haben sich die beiden weltgrößten Reedereien in Bremerhaven niedergelassen. Dies hat für einen deutlichen Wachstumsschub beim Containerumschlag in der Seestadt gesorgt.*

- *Mit der Hafenerweiterung CT IV erhöht sich die Gesamtkapazität des Containerhafens Bremerhaven auf bis zu 7 Millionen TEU⁵ jährlich.*

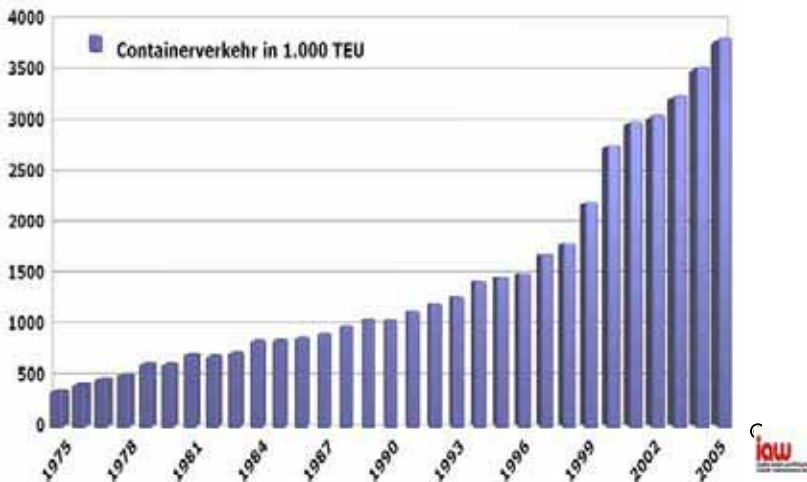
Der Mittelpunkt der maritimen Wirtschaft in Deutschland liegt vor allem in den beiden größten Hafenstädten Hamburg und Bremen/Bremerhaven. Allein in diesen beiden Häfen wurden im Jahr 2005 von insgesamt 282 Millionen Tonnen Gütern knapp 155 Millionen Tonnen umgeschlagen. Beim Containerumschlag liegen Hamburg und Bremen/Bremerhaven mit zusammen 10,02 Millionen TEU von insgesamt 10,82 Millionen TEU in deutschen Häfen deutlich vorne. Wie die Ergebnisse der Studie „Strategie 2030: Maritime Wirtschaft und Transportlogistik“ des Hamburgischen WeltWirtschaftsinstituts (HWWI) und der Privatbank Berenberg prognostizieren, wird der Hafen in Hamburg das belgische Antwerpen als zweitgrößten Hafen in Europa abgelöst haben. Die Häfen Bremen und Bremerhaven werden demnach gemeinsam den 5. Platz auf der Liste der größten Häfen Europas belegen. Für den Hamburger Hafen erwartet das HWWI bis 2030 jährliche Wachstumsraten im Containerumschlag von 8,3 Prozent. Die bremischen Häfen sollen demnach um 7,6 Prozent pro Jahr zulegen.

Bremerhaven gehört sowohl im Container- als auch beim Autoumschlag zu den größten Umschlagplätzen Europas. Knapp 8.000 Beschäftigte sind in der Seestadt der Hafenwirtschaft zuzuordnen. Davon arbeiten 1.700 im Container-terminal und 900 im Autoterminal. Der Automobilumschlag wird durch die BLG Automobile Logistics GmbH abgewickelt, die in Bremerhaven rund 480 Mitarbeiter beschäftigt. Der Containerumschlag erfolgt durch Eurogate Container Terminal, einem Gemeinschaftsunternehmen der BLG und der Hamburger Eurokai, mit 925 Beschäftigten in Bremerhaven.

⁵ TEU ist die Maßeinheit für die Kapazität von Containerschiffen. Ein TEU entspricht der Größe eines kleinen Standardcontainers von 20x8x8 Fuß.

Das Geschäft mit den Containern sorgt regelmäßig für positive Schlagzeilen und seit Jahren für ungebremsstes Wachstum. Bremerhaven ist gegenwärtig der viertgrößte Containerumschlagplatz Europas. Allein zwischen 1999 und 2005 ist er von 2,1 Mio. TEU auf 3,7 Mio. TEU, also um 72 Prozent gestiegen (vgl. Abbildung 2-7). 2006 wurde ein Umschlag von 4,4 Millionen TEU erzielt. Das sind 0,7 Millionen TEU mehr als in 2005.

Abbildung 2-7: Containerverkehr über See in Bremerhaven



Quelle: Amtliche Statistiken

1999 hat sich mit Maersk Sealand die weltgrößte Reederei vertraglich an Bremerhaven gebunden und zusammen mit Eurogate das Unternehmen North Sea Terminals Bremerhaven (NTB) gegründet, das die Schiffe von Maersk Sealand exklusiv und ohne Wartezeiten abfertigt. Die Reederei hat darauf hin ihre Liniendienste von anderen Häfen in die Seestadt verlagert, was zu einem deutlichen Wachstumsschub geführt

hat. Im Jahr 2005 wurden 56 Prozent des gesamten Containerumschlags durch NTB abgefertigt. Das Unternehmen hat inzwischen 475 Mitarbeiter – mit steigender Tendenz.

Ein ähnlicher Wachstumsschub wird auch durch die Ansiedlung der zweitgrößten Reederei der Welt, der Mediterranean Shipping Company (MSC), erwartet. Nach dem Vorbild von NTB hat MSC im Oktober 2004 ein entsprechendes Gemeinschaftsunternehmen mit Eurogate (MSC Gate Bremerhaven) gegründet. Hierdurch sollen langfristig 300 neue Beschäftigungsverhältnisse entstehen. Das voraussichtliche Umschlagvolumen soll von 400.000 Containern in 2005 mittelfristig auf 600.000 ansteigen.

Die Politik hat entsprechend diesen Prognosen in erheblichem Umfang in die Containerterminals investiert. In den CT IV, durch den vier neue Liegeplätze bereitgestellt werden, fließen allein 500 Mio. Euro. Der erste von vier neuen Liegeplätzen wurde bereits im Oktober 2006 eingeweiht. Mit der Hafenerweiterung CT IV erhöht sich die Gesamtkapazität der Containerumschlagplätze in Bremerhaven auf bis zu 7 Millionen TEU jährlich.

Diese positive Entwicklung in der Containerlogistik wirkt sich direkt auf den Arbeitsmarkt aus. Im vergangenen Jahr ist allein die Zahl der Hafendarbeiter im Land Bremen um rund 300 gestiegen. Etwa 90 Prozent von ihnen fanden in Bremerhaven eine neue Beschäftigung. Allerdings profitiert die Bremerhavener Wirtschaft im Containerbereich nur in geringem Ausmaß von den indirekten Beschäftigungseffekten, weil hier die Container in der Regel nur umgeschlagen und die Inhalte an anderen Standorten weiterverarbeitet werden. Von der Politik werden deshalb schon seit längerer Zeit Versuche unternommen, die Loco-Quote⁶ zu erhöhen – leider nur mit mäßigem Erfolg. Während sie in

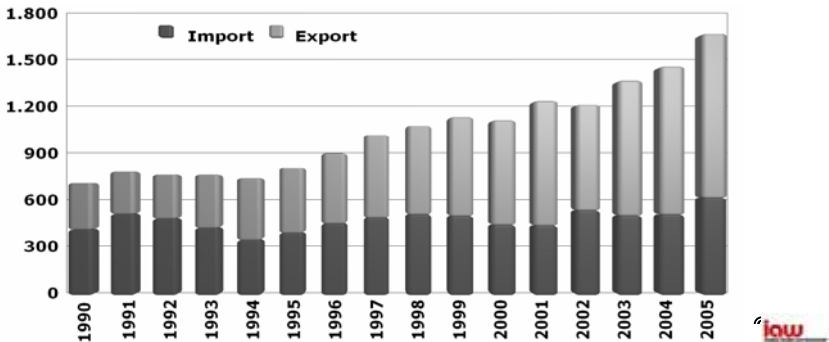
⁶ Die Loco-Quote ist definiert als Anteil der Güter des Gesamtumschlagvolumens des Hafens, der im Hafengewirtschaftsraum produziert, weiterbearbeitet

Bremerhaven bei 3 bis 5 Prozent liegt, beträgt sie in Hamburg ca. 40 Prozent.

Auch im Automobilumschlag verzeichnet Bremerhaven ein stetiges Wachstum. Allein 2005 wurden über 1,6 Millionen Fahrzeuge umgeschlagen – das sind 13 Prozent mehr als in 2004. Damit gehört der Standort zu den führenden Autohäfen der Welt (vgl. Abbildung 2-8) und ist die Automobildreh Scheibe für Im- und Exporte fast aller namhaften Autohersteller.

bzw. umfangreich logistisch behandelt wird. Sie ist deshalb eine Kennzahl für die wirtschaftliche Verflechtung der im Hafen umgeschlagenen Güter mit dem örtlichen Wirtschaftsraum. Vgl. Bremische Bürgerschaft, Drucksache 16/377 vom 24.8.2004.

Abbildung 2-8: Automobilverkehr über See in Bremerhaven, 1990 bis 2005
(in 1.000)



Quelle: Amtliche Statistiken

Allerdings musste Bremerhaven seine Position als führender Autohafen Europas an Zeebrügge abgeben. Der belgische Konkurrenzhafen konnte seinen Umschlag in den letzten fünf Jahren verdoppeln, weil er im Vergleich zu Bremerhaven erheblich günstigere Umschlagkosten aufwies. Die Hafenvirtschaft hat auf diese Entwicklung mit Kostensenkungsprogrammen reagiert und von der Politik werden erhebliche Investitionen in die Infrastruktur anvisiert. Aus Kapazitätsgründen und um Wartezeiten zu reduzieren, ist neben der Nordschleuse eine zweite Hafenzufahrt notwendig. Deshalb sollen etwa 230 Mio. Euro in den Ausbau der Kaiserschleuse fließen. In den kommenden drei Jahren von 2007 bis 2009 wird diese deutlich verlängert und verbreitert. Mit dieser Maßnahme soll Bremerhavens führende Position unter den Autohäfen gesichert werden. Profitieren dürften aber auch die Werften, da nach der Fertigstellung der Schleuse die Docks der Schiffbaubetriebe im Überseehafen leichter erreicht werden können.

Im Gegensatz zum Containerumschlag ist der Automobilumschlag relativ stark mit der Region verflochten. Vor Ort werden auch Tätigkeiten wie Montagearbeiten, Konservierung, Härtung von Karosserieteilen und damit verbundene logistische und gewerbliche Dienstleistungen angeboten. Da die Automobilindustrie zunehmend „Global Sourcing“ betreibt und ihre Teile dort bezieht, wo sie am günstigsten sind, entstehen hierdurch hohe Anforderungen an Logistiker und eine besonders große Nachfrage nach diesen Dienstleistungen. Der Automobilumschlag und die damit verbundenen logistischen und gewerblichen Dienstleistungen sind inzwischen ein gutes Beispiel für die Potenziale eines in globale Logistikketten integrierten Standortes Bremerhaven.

2.2.2 Ergebnisse der qualitativen Untersuchung

Kurzgefasst:

- *Die gegenwärtige und zukünftige Auftragslage im Containerbereich in Bremerhaven wird als „gut“ bezeichnet und bringt positive Arbeitsplatzeffekte mit sich.*
- *Die Verflechtung der Umschlagunternehmen mit regionalen Kunden ist relativ gering.*
- *Um die führende Position der Bremerhavener Umschlagplätze und damit die positiven Beschäftigungseffekte aufrechtzuerhalten, sind hohe öffentliche Investitionen notwendig.*

Alle Befragten aus dem Bereich Hafenwirtschaft (vgl. Anhang 1) bezeichnen die gegenwärtige und zukünftige Auftragslage im Containerbereich als „gut“ und rechnen mit steigenden Umsätzen. Hierfür werden folgende Gründe angeführt:

- Der Prozess der Containerisierung ist noch nicht abgeschlossen. Vor allem in Afrika und in Russland werden derzeit noch viele Güter konventionell transportiert, die zukünftig containerisiert werden.
- Die internationale Arbeitsteilung setzt sich fort und mit ihr das Transportaufkommen. Ebenso wird der Boom in China weiter für Wachstumsimpulse sorgen.⁷
- Durch die Größenentwicklung der Schiffe steigt der Feederverkehr (Stichwort „Short Sea Shipping“).

⁷ Transportkosten haben in der Preiskalkulation eines Produktes ein immer geringeres Gewicht. Lag der Seetransport-Kostenanteil vor 20 Jahren noch bei 10 Prozent des Endpreises eines Produktes, so liegt er heute nur noch bei einem Prozent. Dies facht den Welthandel zusätzlich an, der sich immer mehr von der eigentlichen Weltwirtschaftsentwicklung abkoppeln kann. Der Internationale Währungsfonds erwartet in seinem aktuellen Konjunkturausblick für den Zeitraum von 2005 bis 2009 ein jährliches Wachstum des Welthandels von über 6 Prozent. Davon profitiert in erster Linie die Schifffahrt, werden doch über 95 Prozent des internationalen Warenhandels als Seetransporte abgewickelt.

Im Bereich Automobilumschlag wird mit einer Stagnation gerechnet – ausgelöst durch die gebremste Binnennachfrage. Drei von vier Befragten gehen von positiven Arbeitsplatzeffekten im Bereich Containerumschlag und Distribution/Logistik aus, im Automobilumschlag wird sich die Beschäftigung bestenfalls auf dem gegenwärtigen Niveau halten. Bremenports selber rechnet mit einer eher abnehmenden Beschäftigung durch Produktivitätszuwächse und Auslagerung von Arbeiten.

Während die Umschlagunternehmen keine Schwierigkeit darin sehen, offene Stellen zu besetzen, schätzt der Hafenbetreiber Bremenports die Situation im höher qualifizierten Bereich problematisch ein: Hoch qualifizierte Beschäftigte bevorzugen andere Regionen und Städte mit höherer Lebensqualität.

Der Standort Bremerhaven wird von den Befragten als mäßig bis gut bezeichnet. In der folgenden Tabelle 2-3 werden die Standortvor- und nachteile zusammengefasst:

Tabelle 2-3: Hafengewirtschaft: Standortvorteile und -nachteile

Standortnachteile	Standortvorteile
- Schlechtes Image	+ Günstige und viele Gewerbeflächen
- Jammerei, auch bei politischen Entscheidungsträgern	+ Günstige und ausreichende Arbeitskräfte
- Geographische Randlage	+ Gute Autobahnanbindung
- Private Investoren wurden von "SPD / Neue Heimat-Kartell" vergrault	+ Befriedigende Bahnanbindung
- Weit verbreitete Verhinderungsmentalität gegenüber neuen Entwicklungen	+ Weservertiefung wäre günstiger, schneller und mit weniger schlechten Auswirkungen auf die Umwelt zu realisieren
- Für Logistik und andere güterverkehrsorientierte Dienstleistungen Standortnachteile gegenüber Bremen	+ Bremerhaven hat bei Schiffen mit größerem Tiefgang weniger Probleme als Hamburg
- Bremerhaven hat es seit Beginn der 90er Jahre versäumt, eigene hochwertige Umschlagszentren zu bauen	

Die Verflechtung der Umschlagunternehmen mit regionalen Kunden ist relativ gering, da es sich hierbei um global operierende Reedereien handelt. Der Anteil des jeweiligen Zuliefervolumens aus der Region ist nur schwer bezifferbar. Bei den direkten (System-)Zulieferern liegt er bei unter 5 Prozent, da die Aufträge für Instandhaltung, Bau und Wartung der Hafenanlagen in der Regel europaweit ausgeschrieben werden müssen. Dennoch bleiben etwa 50 Prozent des Zuliefervolumens in der Region, weil die Hauptauftragnehmer häufig regionale Subunternehmen engagieren. Darüber hinaus werden vor allem Rahmenverträge für Wartungs- und Reparaturarbeiten mit lokalen Betrieben abgeschlossen, weil diese durch ihre räumliche Nähe schneller und flexibler einsetzbar sind.

Kooperationen spielen für die Unternehmen der Hafenwirtschaft eine große Rolle – sowohl regional als auch überregional.

- Eine hohe Bedeutung haben Aspekte wie *Markteinstieg* und *Know-how-Transfer* (im Bereich Consulting).
- Bei der Zusammenarbeit zwischen Umschlagunternehmen und Reedereien spielen *Kapazitätsauslastung* und *Kostengründe* eine große Rolle.

Aufgrund der starken Konkurrenz zwischen den norddeutschen Häfen, die bislang die Umsetzung eines gesamtdeutschen – kooperativen – Hafenkonzepts verhindert, wird ein ineffizienter Subventionswettbewerb beklagt. Darüber hinaus gehen die befragten Experten davon aus, dass vor allem Bremen-Stadt vom neuen Jade-Weser-Port profitieren wird. Zum einen ist die Stadt Bremerhaven im Vergleich zu Bremen in den Bereichen der hafennahen Dienstleistung, Logistik und Distribution zu schwach ausgestattet. Zum anderen hinaus bietet die Stadt Bremen geographisch eine strategische Position zwischen den Häfen Wilhelmshaven, Bremerhaven und Hamburg.

Die positiven Beschäftigungseffekte in der Hafenvirtschaft sind in Bremerhaven auf öffentliche Investitionen in großem Maßstab angewiesen. Darüber hinaus sind die indirekten Beschäftigungseffekte durch den Containerumschlag nach wie vor zu gering, unter anderem weil Bremen in Bezug auf Distribution und Logistik gegenüber Bremerhaven Wettbewerbsvorteile aufweist.

Obwohl also die Hafenvirtschaft und Logistik expandiert und Investitionen (auch) in Bremerhaven getätigt werden, profitiert Bremen im Hinblick auf Arbeitsplatzeffekte stärker, weil der Umschlag nicht so personalintensiv ist, wie der gesamte Bereich rund um die hafennahen Dienstleistungen. So verstärkt sich die ungleiche Arbeitsteilung zwischen den beiden Städten Bremen und Bremerhaven, in der die höherwertigen Dienstleistungen, das Management Aufgaben in Logistik und Distribution in erster Linie in Bremen angesiedelt werden.

2.2.3 Ergebnisse der quantitativen Untersuchung

Kurzgefasst:

- *Im Vergleich zu den anderen untersuchten Branchen besteht in der Hafenvirtschaft ein stärker ausgebautes Systemzulieferernetzwerk.*
- *Es besteht außerdem eine starke Branchenabhängigkeit bei der Hälfte der direkten Zulieferer und Kunden der Hafenvirtschaft.*
- *Rund 70 Prozent aller Arbeitsplätze in der Bremerhavener Hafenvirtschaft fallen auf die Endproduzenten dieser Branche und deren direkten Zulieferer.*

- *Positive Beschäftigungs- und Umsatzentwicklung in der Hafenvirtschaft werden sich auch in den nächsten Jahren weiter fortführen.*
- *Die Region Bremerhaven/Unterweser als Investitionsobjekt ist für mehr als die Hälfte der Hafenvirtschaftszulieferer sehr interessant.*

Im Rahmen der schriftlichen Befragung des Projektes „Maritimes Netzwerk Bremerhaven“ Ende 2005/Anfang 2006 wurden 331 Unternehmen aus dem Bereich Hafenvirtschaft angeschrieben, die ihren Sitz in der Region Bremerhaven/Unterweser sowie in der Stadt Bremen haben. Befragt wurden Firmen, die nach eigener Auskunft als Endproduzent, Dienstleister oder Kunde ausschließlich, überwiegend oder nur zu einem geringen Teil in der Hafenvirtschaft tätig sind. Die Anzahl der beantworteten Fragebögen belief sich auf 50 (n_2). Dies entspricht einer Rücklaufquote von 15,1 Prozent. Eine Übersicht der Befragungsteilnehmer aus dem Bereich Hafenvirtschaft befindet sich im Anhang (vgl. Tabelle H-1).

Regionale Verteilung, Funktionen innerhalb der Wertschöpfungskette

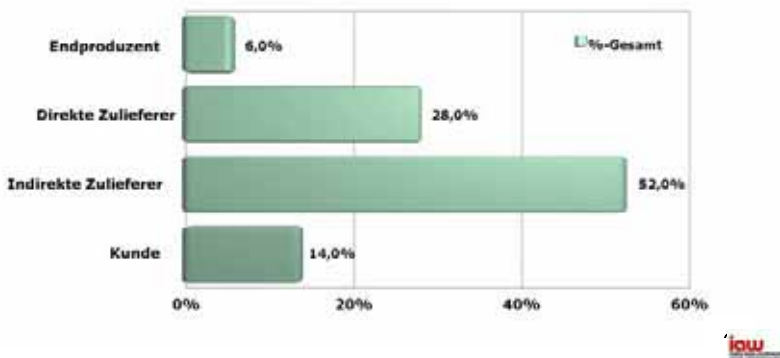
Im Hinblick auf die regionale Verteilung der Befragungsteilnehmer aus dem Bereich „Hafenvirtschaft“ lässt sich feststellen, dass knapp zwei Drittel aller Antworten aus Bremerhaven und weniger als ein Drittel aus der Stadt Bremen kamen, obwohl mehr als die Hälfte der angeschriebenen Unternehmen in Bremen angesiedelt sind. Die Rücklaufquote betrug in der Seestadt ca. 27 Prozent.

Von den 331 verschickten Fragebögen gingen 5 an die Endproduzenten, 53 an die direkten Zulieferer, 216 an die indirekten Zulieferer und 57 an die Kunden dieser Branche.⁸ Die meisten Ant-

⁸ Zur Unternehmensklassifizierung s. Tabelle 1-1, Abschnitt 1.2.

worten kamen von den indirekten Zulieferern zurück. Allerdings beträgt die Rücklaufquote in diesem Fall gerade 12 Prozent. Abbildung 2-9 gibt die Aufteilung der an der Befragung beteiligten Unternehmen nach deren Funktion innerhalb der Wertschöpfungskette wieder.

Abbildung 2-9: Hafenwirtschaft: Fragebogenrücklauf nach Funktionen innerhalb der Wertschöpfungskette ($n_2 = 50$)



Wie die Abbildung 2-9 verdeutlicht, sind die Unternehmen, die als indirekte Zulieferer für die Branche tätig sind, bei der Befragung am stärksten vertreten. *Allerdings besteht in diesem Wirtschaftszweig im Vergleich zu den anderen untersuchten Bereichen ein stärker ausgebautes Systemzulieferernetzwerk.* Knapp zwei Drittel aller indirekten Zulieferer kommen aus Bremerhaven. Ein Viertel von ihnen haben ihren Firmensitz in der Stadt Bremen. Die direkten Zulieferer dieser Branche sind zu rund 80 Prozent in Bremerhaven und zu 20 Prozent in der Stadt Bremen ansässig. Zwei von drei Endproduzenten kommen aus Bremerhaven (vgl. Abbildung H-1). Bei den Kunden der Hafengewirtschaft kommt ein anderes Bild heraus: Nur 14 Prozent der Beteiligten haben ihren Sitz in der Seestadt und jeweils zwei Fünftel in Bremen und der Region Unterweser.

Beschäftigungsentwicklung, Umsatz, Verflechtungen mit der Region

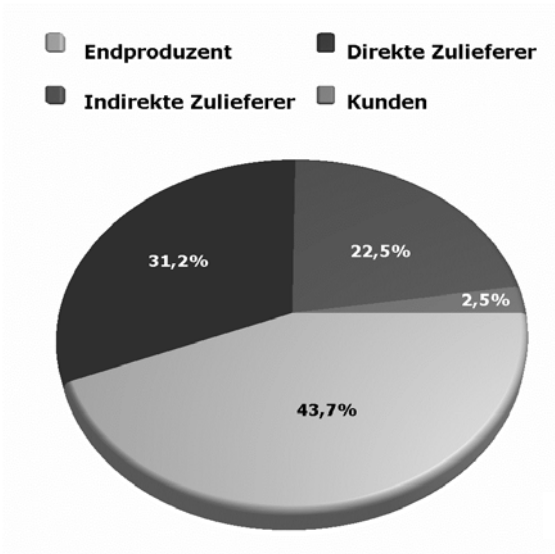
Um den prozentualen Anteil des Umsatzes für die Hafenwirtschaft der Zulieferer und Kunden, gemessen an ihrem Gesamtumsatz, darzustellen, wurden die entsprechenden Ergebnisse in einer Intervallvariablen zusammengefasst (vgl. Tabelle H-3).

Danach ergibt sich folgendes Bild: *Die Hälfte der direkten Zulieferer und Kunden sind sehr stark von der Branche abhängig.* Einige der Umschlagsbetriebe, Lagereien, Stauereien, Schiffsbroker und Reedereien machen zwischen 76 und 100 Prozent ihres Umsatzes in der Hafenwirtschaft. Bei den indirekten Zulieferern sind das circa ein Viertel aller Firmen, bei denen eine starke Hafenabhängigkeit besteht. Knapp ein Drittel aller direkten und die Hälfte der indirekten Zulieferer sind nach eigenen Angaben neben der Hafenwirtschaft auch für den Schiffbau tätig. Die Fisch und Lebensmittel verarbeitende Industrie, maritime Wissenschaft sowie die Offshore-Windenergie bieten zwei Fünftel der indirekten Zulieferer Absatzmöglichkeiten (vgl. Tabelle H-4). *Insgesamt betrachtet bewegen sich fast 70 Prozent der Zulieferer im maritimen Netzwerk.*

Aus den errechneten Umsatzanteilen der befragten Betriebe für die Hafenwirtschaft resultierte anschließend die Beschäftigtenzahl eines Unternehmens, die unmittelbar in dem jeweiligen Wirtschaftszweig (hier: Hafenwirtschaft) tätig ist.

Die 3 Hafentreiber beschäftigen insgesamt ca. 1.500 Mitarbeiter. Damit repräsentieren die Antworten der an der Befragung beteiligten Unternehmen über 40 Prozent von rund 3.200 Arbeitsplätzen in dieser Branche. Die 14 Unternehmen, die als direkte Zulieferer in die Auswertung mit einbezogen wurden, beschäftigen rund 1.000 Mitarbeiter (circa ein Drittel aller Arbeitsplätze). 722 Menschen arbeiten in den 26 Betrieben der indirekten Zulieferer (Vgl. Abbildung 2-10).

Abbildung 2-10: Anteil der Beschäftigten in der Hafenwirtschaft innerhalb der Wertschöpfungskette



Die Arbeitsplätze in der Hafenwirtschaft sind regional folgendermaßen verteilt: Die Endproduzenten dieser Branche beschäftigen ihre Mitarbeiter ausschließlich in Bremerhaven. Die direkten Zulieferer sind in der Seestadt mit knapp 90 Prozent aller Beschäftigten vertreten ($n_2=872$). Bei den indirekten Zulieferern sind nur vier Prozent der Arbeitsplätze in der Region Unterweser angesiedelt. Der Rest verteilt sich zu gleichen Teilen auf die Städte Bremen und Bremerhaven (vgl. Tabelle H-6).

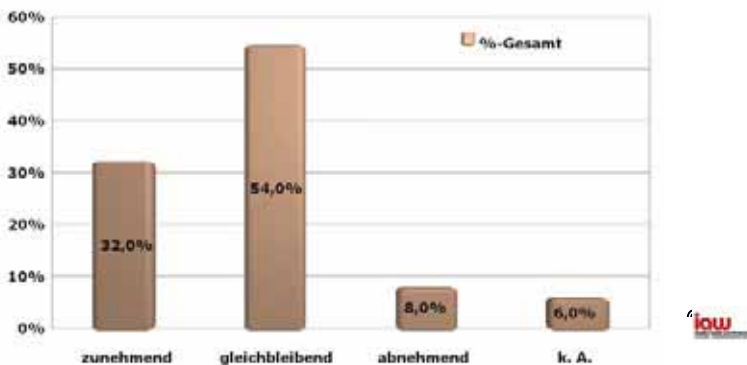
Die Beschäftigungssituation in den Unternehmen dieser Branche hat sich im Jahr 2005 im Vergleich zum 2004 deutlich verbessert. Sowohl Eurogate als auch NTB haben neue Arbeitsplätze geschaffen.

Durchschnittlich ergab sich hier ein Plus von rund 12 Prozent (vgl. Tabelle H-7).

Die Beschäftigungsentwicklung der Hafenbetreiber verläuft ähnlich wie bei den Zulieferern und Kunden. Gegenüber dem Vorjahr hat sie um ca. 12 Prozent zugenommen (vgl. Tabelle H-8).

Wie aus der Abbildung 2-11 erkennbar ist, geht über die Hälfte der Betriebe von gleichbleibenden Beschäftigungszahlen aus. Ein Drittel plant sein Personal aufzustocken und nur 8 Prozent aller Befragten geht davon aus, dass in ihren Betrieben in den nächsten Jahren ein Arbeitsplatzabbau stattfinden wird.

Abbildung 2-11: Prognose der Beschäftigungsentwicklung in der Hafenvirtschaft ($n_2 = 50$)



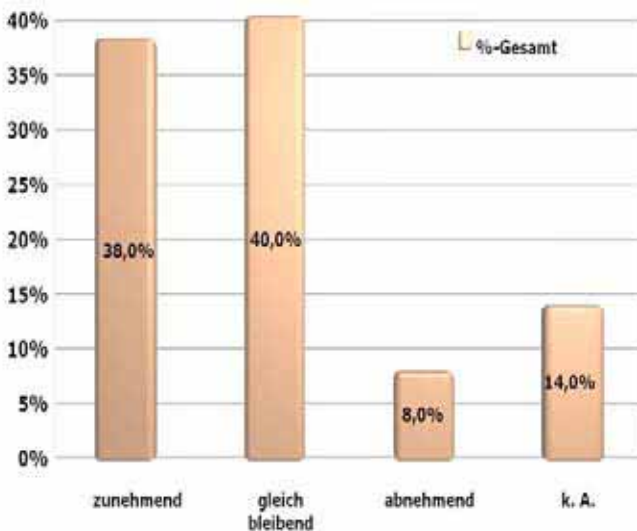
Sowohl die Hafenbetreiber als auch die direkten Zulieferer gehen auch zukünftig von zunehmenden oder zumindest gleichbleibenden Mitarbeiterzahlen aus. Bei den indirekten Zulieferern und den Kunden dieser Branche erwarten rund 10 Prozent der Betriebe einen Beschäftigungsrückgang. Diese negative Entwicklung hängt aber nicht unbedingt

mit der Hafenwirtschaft zusammen, da viele der Unternehmen auch in anderen Branchen tätig sind, zum Beispiel im Schiffbau und in der Fisch und Lebensmittel verarbeitenden Industrie.

Über drei Viertel aller Unternehmen der Hafenwirtschaft haben Angaben zu ihrem Jahresumsatz gemacht. Allerdings hielten sich die Hafentreiber bei dieser Frage zurück. Obwohl nur ein Unternehmen seine Umsätze in den letzten 2 Jahren preisgegeben hat wird davon ausgegangen, dass alle Endproduzenten dieser Branche eine positive Umsatzentwicklung hatten, die sich auch bei den Beschäftigtenzahlen widerspiegelt.

Nur acht Prozent der befragten Firmen gehen in den nächsten Jahren von einem sinkenden Umsatz aus. Jeweils ca. 40 Prozent prognostizieren entweder eine steigende oder gleichbleibende Umsatzentwicklung (vgl. Abbildung 2-12)

Abbildung 2-12: Prognose der Umsatzentwicklung in der Hafenwirtschaft ($n_2 = 50$)



Betrachtet man die Prognose der Umsatzentwicklung nach Funktionen der Befragten innerhalb der Wertschöpfungskette, so lässt sich feststellen, dass *die Hafенbetreiber und die direkten Zulieferer mit steigenden oder gleichbleibenden Umsätzen rechnen*. Die indirekten Zulieferer und die Kunden der Hafенwirtschaft erwarten sinkende Einnahmen.

Die Frage nach dem Anteil des jeweiligen Umsatzvolumens in und außerhalb der Region Bremerhaven/Unterweser wurde von den Hafенbetrieben wie folgt beantwortet: *Zwischen 51 und 100 Prozent des Umsatzes aller Hafенbetreiber entfällt auf die Regionen außerhalb Bremerhavens*. Über zwei Drittel der direkten Zulieferer dieser Branche zählen die Bremerhavener Hafенbetreiber zu ihren Kunden. Allerdings fallen die Umsatzanteile dieser Unternehmen in der Region Bremerhaven/Unterweser unterschiedlich aus (vgl. Tabelle H-9). Jeweils ein Sechstel der indirekten Zulieferer können ihre Produkte und Leistungen entweder komplett oder zur Hälfte in der Region absetzen.

Im Hinblick auf die Vorleistungen hat die Auswertung gezeigt, dass *alle Endproduzenten bis zu 50 Prozent ihrer Vorprodukte und Leistungen aus der Region Bremerhaven/Unterweser beziehen*. Auch die direkten und indirekten Zulieferer greifen gern auf das Angebot der regionalen Firmen zurück (vgl. Tabelle H-10).

Investitionen und Kooperationen

Fast alle Unternehmen der Hafенwirtschaft haben Angaben zu den getätigten oder geplanten Investitionen gemacht. Die Hafенbetreiber haben in den Jahren 2005/2006 sowohl in die als auch außerhalb der Region Bremerhaven/Unterweser investiert. Hier werden auch Investitionen für das Jahr 2007 geplant. *Positiv anzumerken ist, dass die Region Bremerhaven/Unterweser als Investitionsobjekt für mehr als die Hälfte der direkten und indirekten Zulieferer sehr interessant ist*. Dies wird sich auch in den nächsten Jahren nicht ändern. Die Stadt Bremen und die Regionen außerhalb Bremerhavens sind sowohl für die

Zulieferfirmen als auch für die Kunden dieser Branche angesichts der getätigten oder geplanten Investitionen nicht von Bedeutung (vgl. Tabelle H-11).

Knapp zwei Drittel der Unternehmen aus der Hafenwirtschaft kooperiert miteinander, vor allem mit Firmen aus der Region Bremerhaven/Unterweser und aus der Stadt Bremen. Die Betriebe wurden gefragt, auf welcher Wertschöpfungsstufe sie Kooperationsaktivitäten ausüben. Auf den ersten drei Plätzen liegen die gemeinsame Logistik, gefolgt von der gemeinsamen Weiterbildung/Ausbildung und dem Einkauf (vgl. Abbildung 2-13).

Abbildung 2-13: Kooperationsbereiche der befragten Unternehmen (n2 = 50; Mehrfachnennung möglich)



2.2.4 Zusammenfassung

Bremerhaven gehört sowohl im Container- als auch beim Autoumschlag zu den größten Umschlagplätzen Europas. Da der Containerisierungsprozess noch nicht abgeschlossen ist, schätzen die befragten Unternehmen aus der regionalen Hafenwirtschaft sowohl ihre gegenwärtige als auch ihre zukünftige Auftragslage als „gut“ ein und gehen von steigenden Umsätzen aus. Allerdings entfallen zwischen 51 und 100 Prozent des Umsatzes aller Hafenbetreiber auf Regionen außerhalb Bremerhavens. Im Bereich Automobilumschlag wird in Zukunft mit einer Stagnation gerechnet – ausgelöst durch die gebremste Binnennachfrage.⁹

Knapp 8.000 Beschäftigte sind in der Seestadt direkt oder indirekt der Hafenwirtschaft zuzuordnen. Davon arbeiten laut Statistiken 1.700 im Containerterminal und 900 im Autoterminal. Die restlichen Arbeitsplätze fallen auf die Zulieferfirmen der Hafenwirtschaft, die vor allem in Bremerhaven und Bremen ansässig sind.

Die Befragung zeigte außerdem, dass in der Hafenwirtschaft im Vergleich zu den anderen untersuchten Bereichen ein stärker ausgebautes Systemzulieferernetzwerk besteht. Trotz der europaweiten Auftragsvergabe für Instandhaltung, Bau und Wartung der Hafenanlagen, bleiben etwa 30 Prozent des Zuliefervolumens in der Region, weil die Hauptauftragnehmer häufig regionale Subunternehmen engagieren. So gaben einige der direkten Zulieferer an, zwischen 76 und 100 Prozent ihres Umsatzes in der Hafenwirtschaft zu erwirtschaften. Insgesamt betrachtet bewegen sich fast 70 Prozent der Zulieferer im maritimen Netzwerk und sind außerdem in der Schiffbaubranche und in der Fisch und Lebensmittel verarbeitenden Industrie tätig.

⁹ Zeitpunkt der Befragung: Ende 2005/Anfang 2006.

Die Beschäftigungssituation in den Unternehmen dieser Branche hat sich im Jahr 2005 im Vergleich zu 2004 um rund 12 Prozent verbessert. Sowohl Eurogate als auch NTB Bremerhaven GmbH haben neue Arbeitsplätze geschaffen. Allerdings gibt es bei der Suche nach den hoch qualifizierten Mitarbeitern gewisse Schwierigkeiten, da die meisten von ihnen andere Regionen und Städte mit höherer Lebensqualität bevorzugen.

In den nächsten Jahren rechnet mehr als die Hälfte der Betriebe mit gleichbleibenden und teilweise sogar steigenden Umsatz- und Beschäftigungszahlen. Durch die geplante Personalaufstockung in den Betrieben der untersuchten Branche kann der Arbeitsmarkt in der Seestadt entlastet werden. Allerdings sind die positiven Beschäftigungseffekte in der Bremerhavener Hafenwirtschaft auf öffentliche Investitionen in hohem Maße angewiesen. Obwohl die Hafenwirtschaft und Logistik expandieren und vor allem in Bremerhaven Investitionen getätigt werden, profitiert Bremen im Hinblick auf Arbeitsplatzeffekte stärker, weil der Umschlag nicht so personalintensiv ist wie beispielsweise die hafennahen Dienstleistungen.

Kooperationen spielen für die Unternehmen der Hafenwirtschaft eine große Rolle. Knapp zwei Drittel der Unternehmen aus der Hafenwirtschaft kooperieren miteinander. Gemeinsame Logistik und Einkauf sowie Forschung und Entwicklung sind die Bereiche, in denen am häufigsten in der Region Bremerhaven/Unterweser und in der Stadt Bremen zusammengearbeitet wird. Positiv anzumerken ist auch, dass die Region Bremerhaven/Unterweser als Investitionsobjekt für mehr als die Hälfte der direkten und indirekten Zulieferer der Hafenwirtschaft sehr interessant ist.

2.3 Fisch und Lebensmittel verarbeitende Industrie

2.3.1 Zur wirtschaftlichen Lage

Kurzgefasst:

- *Bremerhaven ist der wichtigste Fischverarbeitungs- und Fischumschlagplatz in Deutschland.*
- *Die rückläufige Entwicklung in der Fisch und Lebensmittel verarbeitenden Industrie bedroht das Kompetenzprofil der Seestadt.*
- *Durch die sinkende Standortbindung der Unternehmen steigen die Abwanderungstendenzen in Regionen mit niedrigeren Lohnkosten.*
- *Die Beschäftigtenzahl in der Fisch und Lebensmittel verarbeitenden Industrie wird auch perspektivisch weiter sinken.*

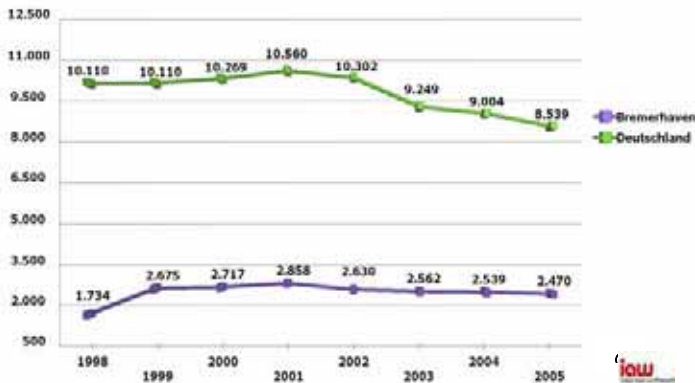
In Bremerhaven arbeiten 30 Prozent aller bundesweit in der Fisch und Lebensmittel verarbeitenden Industrie tätigen Beschäftigten. *Die Seestadt ist damit der wichtigste Fischverarbeitungs- und Fischumschlagplatz in Deutschland.* Umgekehrt hat dieser Industriezweig auch für die Bremerhavener Wirtschaft eine herausragende Bedeutung: Über 40 Prozent der Beschäftigten arbeiten hier. 2005 waren insgesamt 2.470 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in der Fisch und Lebensmittel verarbeitenden Industrie tätig. In Bremerhaven sind einige der ganz großen Fisch- und Lebensmittelhersteller ansässig, beispielsweise die Frosta AG (mit 1.158 Beschäftigten; davon 700 in Bremerhaven) und Frozen Fish International GmbH (FFI) (mit rund 840 Beschäftigten; davon 695 in Bremerhaven). Außerdem sind das Unternehmen Deutsche See (mit 600 Beschäftigten in Bremerhaven) oder die Firma Abelmann, ein mittelständischer Hersteller von Marinaden und

Heringsprodukten mit etwa 125 Beschäftigten, im Fischereihafen angesiedelt.

Die Fisch und Lebensmittel verarbeitende Industrie ist in Bremerhaven aber nicht nur einer der wichtigsten Arbeitgeber. Sie weist auch ein ausgeprägtes Kompetenzprofil auf. Hier wird das komplette Know-how vom Fischfang bis zum Endverbraucher, einschließlich der gesamten Zulieferer sowie eine touristische und wissenschaftliche Begleitung geboten. *Die rückläufige Entwicklung in der Fischwirtschaft bedroht allerdings dieses Kompetenzprofil, was sich negativ auf den gesamten Wirtschaftsstandort auswirken kann.*

Ein Vergleich der Beschäftigungsentwicklung in der Seestadt mit dem Bundesdurchschnitt verdeutlicht, dass der Arbeitsplatzabbau in Bremerhaven moderater ausfiel als an den anderen deutschen Standorten (vgl. Abbildung 2-14).

Abbildung 2-14: Beschäftigungsentwicklung in der Fisch und Lebensmittel verarbeitenden Industrie im Vergleich



Quelle: Amtliche Statistiken

In Deutschland sind seit dem Jahr 2000 insgesamt beinahe 17 Prozent der Arbeitsplätze in der Fisch und Lebensmittel verarbeitenden Industrie verloren gegangen; in Bremerhaven hingegen „nur“ knapp 9 Prozent. Auch 2005 ist die Beschäftigung sowohl in Deutschland als auch in Bremerhaven leicht gesunken (vgl. FIZ; Daten und Fakten 2006). Der Rückgang betrug in Deutschland 5 Prozent und in der Seestadt knapp 3 Prozent. Diese Tendenz wird sich so weiter fortsetzen. Die Schließung des Bremerhavener Werkes der Nadler Feinkost GmbH und der damit verbundene Verlust von 80 Arbeitsplätzen ist ein aktuelles Beispiel dafür.

Für die schlechte Entwicklung in der Fisch und Lebensmittel verarbeitenden Industrie sind mehrere Faktoren ausschlaggebend. Die Versorgung mit der Rohware „Fisch“ stellt immer häufiger einen Engpass dar. Der Bedarf an Speisefisch steigt stetig an, während das Angebot immer knapper wird, weil sich die Fischbestände zum Teil rückläufig entwickeln. Dennoch wird ein starker Druck auf die Preise ausgeübt, weil zunehmend Discounter wie Aldi und Penny Markt Tiefkühlfisch anbieten.

Die „Erzeugerländer“ sind außerdem verstärkt daran interessiert, ihren Wertschöpfungsanteil an der Fischproduktion zu erhöhen. Durch verbesserte Kühltechniken und den steigenden Luftfrachtanteil *sinkt die Standortbindung der Fisch und Lebensmittel verarbeitenden Industrie* bzw. die Lagegunst von Hafenstandorten. Auch für Bremerhaven reduzieren sich hierdurch die Möglichkeiten zur Verarbeitung von Frischfisch: Die Unternehmen konkurrieren stärker mit anderen Standorten im Binnenland und in Osteuropa. Da die EU in den neuen Mitgliedsstaaten die Schaffung von Arbeitsplätzen im Bereich Fischerei und Aquakultur fördert (schwerpunktmäßig auch in Polen), besteht die Gefahr, dass sich diese Tendenz noch verstärkt fortsetzt.

Außerdem wird die Branche stark davon geprägt, dass immer neue Rechtsvorschriften erlassen werden, die eine Verbesserung der Qualität gewährleisten. Die Fisch und Lebensmittel verarbeitende Industrie war

hierdurch gezwungen, hohe Investitionen zu tätigen, was vor allem mittelständische Betriebe häufig überforderte. Einige mussten schließen oder wurden von anderen Unternehmen übernommen. *Im Zuge dessen hat sich der Verarbeitungssektor umstrukturiert.* Die Folge war, dass trotz einer Erhöhung der Produktion die Beschäftigung zurückging. Diese Entwicklung hat allerdings auch dazu beigetragen, dass der Sektor zunehmend auf neue Innovationen angewiesen ist. Das eröffnet Beschäftigungsfelder in höher qualifizierten und wissenschaftlichen Bereichen.

2.3.2 Ergebnisse der qualitativen Untersuchung

Kurzgefasst:

- *In den letzten Jahren fand in der Bremerhavener Fisch und Lebensmittel verarbeitenden Industrie eine Umstrukturierung statt.*
- *Die Zuliefer- und Kundenstruktur in der Region Bremerhaven ist stark verflochten.*
- *Positive Beschäftigungseffekte sind zukünftig nur in den höheren Lohngruppen möglich.*
- *Der Standort Bremerhaven wird von den befragten Unternehmen dieser Branche mit „mäßig“ beurteilt.*

In den letzten Jahren fand neben den Produktionsverlagerungen eine Umstrukturierung der Fisch und Lebensmittel verarbeitenden Industrie in Bremerhaven statt. Einige große Fischverarbeiter haben ihre Produktpalette erweitert und sich zu Lebensmittelherstellern entwickelt. Kooperationen mit wissenschaftlichen Einrichtungen und Technologie-

zentren unterstützten diese Diversifizierungsversuche der Fischunternehmen.

Obwohl die Bedingungen für die Unternehmen der Fisch und Lebensmittel verarbeitenden Industrie in Bremerhaven momentan noch günstiger sind als an anderen deutschen Standorten, wird *die Wirtschaftslage dieser Branche aufgrund der Abwanderungstendenzen von einem Teil der Befragten zurzeit als „schlecht“ eingeschätzt*. Probleme bereitet vor allem die zunehmend schwierigere und kostenintensivere Beschaffung der Rohware Fisch. Die Aquakultur bietet den Bremerhavener Produzenten dabei keine Alternative. Eine weitere Produktionsverlagerung der Bremerhavener Betriebe, die sich schwerpunktmäßig auf die Fischverarbeitung konzentrieren, wird deshalb auch in Zukunft erwartet. Mehr als die Hälfte der Experten aus den politiknahen Bereichen geht allerdings davon aus, dass die Marktposition der Unternehmen, die sich zu Lebensmittelbetrieben umstrukturiert haben, stabil ist.

Besonders hervorgehoben wird die Integration der Zuliefer- und Kundenstruktur in der Region Bremerhaven. In der Seestadt wird das komplette Know-how vom Fischfang bis zum Endverbraucher, über die gesamten Zulieferer plus eine entsprechende touristische und informative Begleitung des Themas geboten. Obwohl die Rohware Fisch international eingekauft wird, spielt der Hafen als Logistik-Drehscheibe weiterhin eine wichtige Rolle. Nicht mehr als Anlieferungspunkt für Frischware, sondern für tiefgekühlten Fisch in Containern. Bei der Rohwarebeschaffung werden zum Teil gemeinsame Einkaufsstrategien realisiert. Zwischen den Unternehmen der Bremerhavener Fisch und Lebensmittel verarbeitenden Industrie und den Einrichtungen aus dem Bereich der Blauen Biotechnologie finden gelegentlich projektbezogene Kooperationen statt. Innerhalb der Branche kooperieren die Unternehmen vor allem dann miteinander, wenn Produktionsschwankungen abgefangen werden sollen. Dazu arbeiten mittelständische Betriebe als Subunternehmer für die Großunternehmen. Nachteil dieser flexiblen

Produktionsauslastung ist jedoch, dass ihr unbefristete Arbeitsplätze zum Opfer fallen.

Die Zahl der Beschäftigten in der Fisch und Lebensmittel verarbeitenden Industrie ist im Wesentlichen auf Frozen Fish, Frosta AG und Deutsche See konzentriert. *Positive Beschäftigungseffekte sind zukünftig nur in den höheren Lohngruppen möglich.* Neben den drohenden Abwanderungstendenzen der Bremerhavener Fischindustrie ist es außerdem als problematisch einzustufen, dass die Entscheidungszentralen der wichtigen Unternehmen dieser Branche nicht in der Region sitzen.

Die Entwicklungsperspektiven für die Bremerhavener Fisch und Lebensmittel verarbeitenden Industrie werden aber auch positiv eingeschätzt. Politik und Verbände führen die gestärkte Wettbewerbsfähigkeit auf die höhere Innovationsfähigkeit der Betriebe mit Hilfe der öffentlich geförderten Institutionen der Bioverfahrenstechnik und Lebensmitteltechnologie zurück. Im Gegensatz dazu beurteilen die Unternehmen selbst die Rolle dieser Institutionen eher zurückhaltend, unter anderem weil eigene Entwicklungsabteilungen existieren.

Die Gesprächspartner schätzten sowohl die gegenwärtige als auch die zukünftige Auftragslage als „gut“ ein und rechnen mit steigenden Umsätzen.¹⁰ Den Ausbau des Schaufensters Fischereihafen beurteilen vor allem die kleinen und mittelständischen Betriebe positiv. Die Großunternehmen sind noch immer von zum Teil einschneidenden Modernisierungs- und Umstrukturierungsmaßnahmen geprägt, die zwar einerseits ihre Wettbewerbsfähigkeit gestärkt haben, sich aber andererseits negativ auf die Motivation der Mitarbeiter auswirken, da weiterhin

¹⁰ Allerdings ist die Umsatzentwicklung gerade bei Unternehmen der Fisch und Lebensmittel verarbeitenden Industrie nur mit Einschränkungen aussagekräftig, da die Rohware „Fisch“ einen großen Anteil an den Kosten beansprucht und erheblichen Preisschwankungen unterworfen ist.

Unsicherheit über die langfristigen Eigentümerstrukturen und mögliche Betriebsverlagerungen bestehen.

Insgesamt bewerten alle Unternehmen den Standort Bremerhaven mit „mäßig“. Positiv wird das lokale Logistiknetzwerk, das Wissen rund um das Produkt „Fisch“ und die Verfügbarkeit von qualifizierten Arbeitskräften beurteilt. Nachteilig wirken sich die hohen Energie- und Abwasserkosten sowie der politische „Filz“ aus. Die folgende Tabelle 2-4 fasst die Aussagen der Befragten zu den Standortvorteilen und -nachteilen der Fisch und Lebensmittel verarbeitenden Industrie im Wirtschaftsraum Bremerhaven noch einmal zusammen.

Tabelle 2-4: Fisch und Lebensmittel verarbeitende Industrie:
Standortvorteile und -nachteile

Standortnachteile	Standortvorteile
<ul style="list-style-type: none"> - Die hohen Wasser- und Abwasserkosten sind nicht zu vernachlässigen - Die Energiekosten sind zu hoch - Fischereihafen-Betriebsgesellschaft - Schlechtes Dienstleistungsangebot - Stark ausgeprägter politischer „Filz“ - Kein motiviertes Personal - Mangelnde Attraktivität der Stadt; zu wenig Industrie - "Jammerstimmung" 	<ul style="list-style-type: none"> + Gut organisiertes Logistiknetzwerk + Die Verfügbarkeit von qualifizierten Arbeitskräften + Erfahrung mit Fisch



2.3.3 Ergebnisse der quantitativen Untersuchung

Kurzgefasst:

- *Die Systemzulieferer der Fisch und Lebensmittel verarbeitenden Industrie sind stark von der Branche abhängig.*

- *Bei den Endproduzenten fand in den Jahren 2004/2005 ein Arbeitsplatzabbau von bis zu 28 Prozent statt.*
- *Für die Zukunft wird die Beschäftigungs- und Umsatzentwicklung der Fisch und Lebensmittel verarbeitenden Betriebe relativ optimistisch eingeschätzt.*
- *Die großen Unternehmen beziehen ihre Vorleistungen kaum von lokalen Firmen.*

Bei der schriftlichen Befragung Ende 2005/Anfang 2006 wurden 204 Betriebe aus der Region Bremerhaven/Unterweser sowie der Stadt Bremen angeschrieben. Die Anzahl der beantworteten Fragebögen belief sich auf 46 (n_2). Dies entspricht einer Rücklaufquote von 22,5 Prozent. Eine Übersicht der Befragungsteilnehmer aus der Fisch und Lebensmittel verarbeitenden Industrie befindet sich im Anhang (vgl. Tabelle F-1)

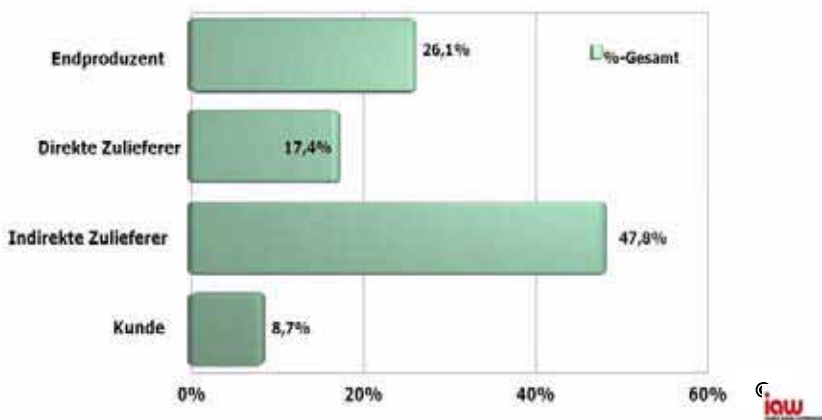
Regionale Verteilung, Funktionen innerhalb der Wertschöpfungskette

Die meisten Betriebe, die sich an der Fragebogenaktion beteiligt haben, sind in Bremerhaven angesiedelt. Die Rücklaufquote betrug hier 26 Prozent. Die Stadt Bremen und die Region Unterweser spielen für die Fisch und Lebensmittel verarbeitende Industrie eine eher untergeordnete Rolle (vgl. Tabelle F-2). Von den 204 Fragebögen, die an die Unternehmen aus diesem Bereich verschickt wurden, gingen 27 an Endproduzenten, 66 an die direkten Zulieferer, 93 an die indirekten Zulieferer und 18 an die Kunden dieser Branche.¹¹ Die meisten Antworten kamen von den Endproduzenten und indirekten Zulieferern zurück. Die Rücklaufquote betrug hier 44 bzw. 24 Prozent. Abbildung

¹¹ Zur Unternehmensklassifizierung s. Tabelle 1-1, Abschnitt 1.2.

2-15 gibt die Aufteilung der an der Befragung beteiligten Unternehmen nach ihrer Funktion innerhalb der Wertschöpfungskette wieder.

Abbildung 2-15: Fisch und Lebensmittel verarbeitende Industrie: Fragebogenrücklauf nach Funktionen innerhalb der Wertschöpfungskette ($n_2 = 46$)



Drei Viertel der Endproduzenten dieser Branche sind in der Seestadt ansässig. Am stärksten waren bei der Befragung die indirekten Zulieferer vertreten (vgl. Abbildung 2-15). Die meisten von ihnen haben ihren Sitz in Bremerhaven. Die direkten Zulieferer der Fisch und Lebensmittel verarbeitenden Industrie, die sich in Bremerhaven befinden, sind dagegen in der Unterzahl. Allgemein kann festgehalten werden, dass die Region Bremerhaven/Unterweser sowie die Stadt Bremen *kein ausgeprägtes Systemzulieferernetzwerk* in dieser Branche zu bieten hat.

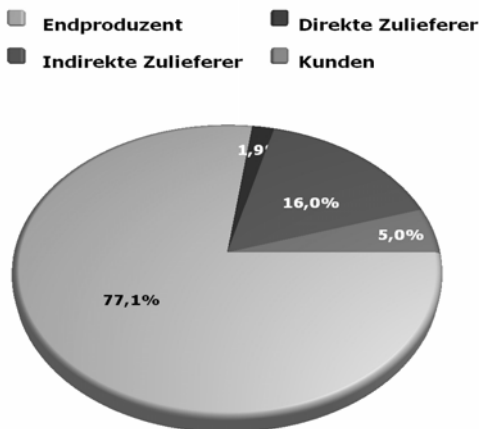
Beschäftigungsentwicklung, Umsatz, Verflechtungen mit der Region

Die befragten Betriebe aus der Fisch und Lebensmittel verarbeitenden Industrie sind relativ stark von der Branche abhängig (vgl. Tabelle F-3):

die (wenigen) regionalen Systemzulieferer zu fast 100 Prozent und die indirekten Zulieferer immerhin zu circa 50 Prozent. Im Falle von Betriebsschließungen oder -verlagerungen eines Endproduzenten ist nicht auszuschließen, dass die Existenz der Zulieferer bedroht sein wird und so eine Art Domino-Effekt auslöst. Da die indirekten Lieferanten nach eigenen Angaben neben der Fisch und Lebensmittel verarbeitenden Industrie auch in anderen maritimen Branchen tätig sind, haben sie größere Chancen auf dem Markt zu überleben (vgl. Tabelle F-4).

Die 12 Endproduzenten der Branche beschäftigen insgesamt circa 2.000 Mitarbeiter (vgl. Tabelle F-5). Das sind rund drei Viertel aller Arbeitsplätze, die es - gemessen an den zurückgekommenen Fragebögen - in diesem Wirtschaftszweig gegenwärtig gibt. Die indirekten Zulieferer beschäftigen knapp 500 Menschen in ihren Betrieben, die direkten Zulieferer und Kunden etwa 620 (vgl. Abbildung 2-16).

Abbildung 2-16: Anteil der Beschäftigten in der Fisch und Lebensmittel verarbeitenden Industrie innerhalb der Wertschöpfungskette



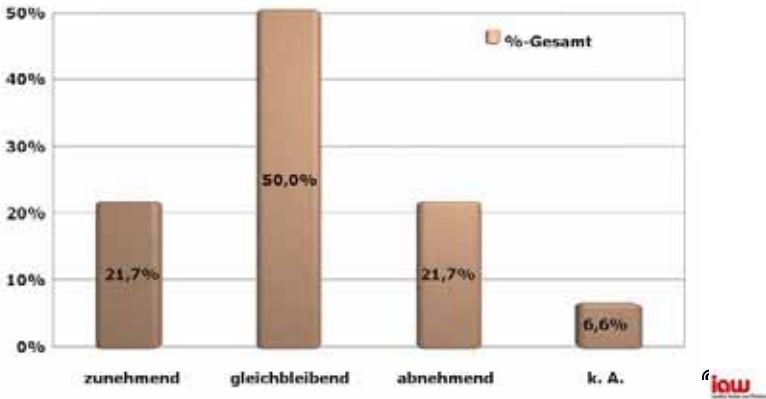
Die Endproduzenten und die indirekten Zulieferer sind hauptsächlich in der Seestadt ansässig ($n_2=2.231$ bzw. $n_2=304$). Der Rest verteilt sich zu gleichen Teilen auf die Stadt Bremen und auf die Region rund um Bremerhaven. Sämtliche Arbeitsplätze der Kunden und der direkten Zulieferer befinden sich in Bremerhaven (vgl. Tabelle F-6).

Die Beschäftigungssituation in den Unternehmen hat sich im Jahr 2005 im Vergleich zu 2004 verschlechtert. Einige der Endproduzenten beschäftigten 2005 teilweise bis zu 28 Prozent weniger Mitarbeiter als im Jahr davor. Vor allem die kleinen und mittelständischen Betriebe hatten einen Beschäftigungsrückgang zu verzeichnen. Allerdings gab es auch Neueinstellungen (vgl. Tabelle F-7).

Die Beschäftigung bei den Zulieferern hat sich ähnlich wie bei den Endproduzenten entwickelt. Ausgehend von circa einem Prozent Rückgang zum Vorjahr, kann man von einer negativen Veränderung der vorhandenen Arbeitsplätze im Zuliefer- und Kundenbereich in den Jahren 2004/2005 sprechen (vgl. Tabelle F-8).

Wie aus der Abbildung 2-17 erkennbar ist, geht die Hälfte der Unternehmen zukünftig von gleichbleibenden Beschäftigungszahlen aus, jeweils ein Fünftel plant sein Personal aufzustocken oder die Arbeitsplätze abzubauen.

Abbildung 2-17: Prognose der Beschäftigungsentwicklung in der Fisch und Lebensmittel verarbeitenden Industrie ($n_2 = 46$)

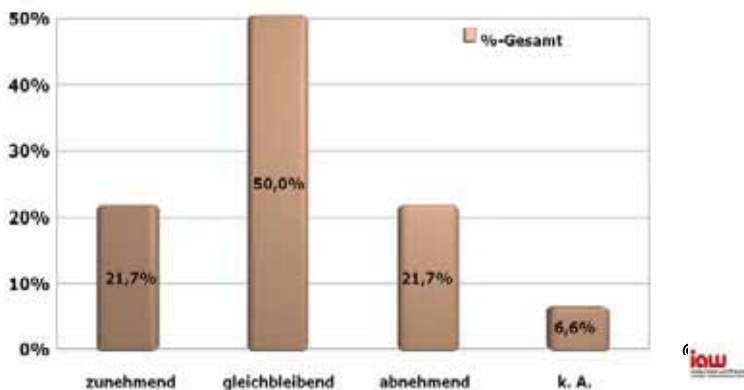


Zukünftig rechnet die Hälfte der direkten und indirekten Zulieferer mit gleichbleibenden Beschäftigungszahlen. Ein Drittel der direkten und über ein Fünftel der indirekten Zulieferer erwartet sogar eine Beschäftigungszunahme. Bei den Endproduzenten der Lebensmittelbranche wird von 50 Prozent mit einer gleichbleibenden und von einem Viertel mit einer sinkenden Tendenz gerechnet. Die Kunden dieser Branche sehen der Zukunft positiver entgegen und erwarten eine stabile bis steigende Beschäftigung.

Drei Viertel aller Unternehmen der Fisch und Lebensmittel verarbeitenden Industrie haben Angaben zu ihrem Jahresumsatz gemacht. Dabei fiel auf, dass *einige mittelständische Betriebe trotz Umsatzeinbußen ihre Mitarbeiter halten konnten*. Bei den größeren Unternehmen und den Endproduzenten war ein durchschnittlicher Umsatzrückgang von circa fünf Prozent zu verzeichnen, im Zuge dessen es bei vielen Betrieben zu Stellenkürzungen kam. Die Erwartungshaltung der Be-

triebe hinsichtlich ihrer Umsatzentwicklung lässt erkennen, dass zwei Fünftel aller Firmen in den nächsten Jahren mit steigenden Umsätzen rechnen. Bei einem Drittel bleiben die Umsätze voraussichtlich gleich und rund ein Fünftel geht von einer Umsatzabnahme aus (vgl. Abbildung 2-18).

Abbildung 2-18: Prognose der Umsatzentwicklung in der Fisch und Lebensmittel verarbeitenden Industrie ($n_2 = 46$)



Nur ein Endproduzent der Fisch und Lebensmittel verarbeitenden Industrie rechnet in Zukunft mit steigenden Umsätzen, aber die Hälfte der Befragten geht davon aus, dass die Umsätze auch in den nächsten Jahren stabil bleiben. Bei den direkten Zulieferern übersteigt der Anteil derjenigen, die mit steigenden Umsätzen rechnen 50 Prozent. Ein Drittel von ihnen erwartet keine Veränderungen. Da die direkten Zulieferer relativ stark von den Endproduzenten dieser Branche abhängig sind, wird auch deren Umsatzentwicklung entsprechend verlaufen. Ähnliches gilt für die indirekten Zulieferer. Allerdings rechnet etwa ein Fünftel aller Betriebe in den nächsten Jahren mit sinkenden Umsatzzahlen. Bei allen

Kunden soll dagegen die Umsatzentwicklung in den nächsten Jahren positiv verlaufen.

Der meiste Umsatz wird bei den Endproduzenten außerhalb der Region Bremerhaven/Unterweser erwirtschaftet. *Dagegen haben die kleineren und mittelständischen Betriebe einen ausgeprägteren lokalen Bezug.* Zwei Drittel der direkten Zulieferer machen bis zu 50 Prozent ihres Umsatzes innerhalb der Region Bremerhaven. Allerdings gaben einige Zulieferbetriebe auch an, bis zu 100 Prozent ihrer Umsätze außerhalb der untersuchten Region zu erwirtschaften (vgl. Tabelle F-9).

Auf die Frage nach dem Anteil des jeweiligen Zuliefervolumens in und außerhalb der Region Bremerhaven/Unterweser haben die Unternehmen ganz unterschiedlich geantwortet. Für die großen Endproduzenten der Fisch und Lebensmittel verarbeitenden Industrie spielt bei der Wahl ihrer Zulieferer die Region nur eine untergeordnete Rolle: Sie kaufen global im Konzernverbund ein. Die kleineren Unternehmen beschaffen dagegen bis zu 50 Prozent der Vorprodukte und Leistungen aus der Region Bremerhaven/Unterweser. Bei der Wahl ihrer Lieferanten fällt die Entscheidung bei den indirekten Zulieferern sehr häufig auf lokale Firmen. Ein Fünftel der Betriebe beziehen sogar die komplette Vorleistung aus der Region (vgl. Tabelle F-10).

Investitionen und Kooperationen

Ein Drittel aller Endproduzenten dieser Branche investieren gleichermaßen sowohl in als auch außerhalb der Region Bremerhaven/Unterweser (vgl. Tabelle F-11). *Die restlichen Betriebe haben nicht investiert und wollen auch in den nächsten Jahren keine Investitionen in der untersuchten Region tätigen.* Nur zwei direkte Zulieferer haben in die Region Bremerhaven/Unterweser investiert oder wollen das zukünftig tun. Bei den indirekten Zulieferern war die Investitionsbereitschaft deutlich höher. Über die Hälfte der befragten Unternehmen gab an, in den Jahren 2005/2006 nicht nur in der Region Bremerhaven/

Unterweser, sondern auch in der Stadt Bremen investiert zu haben. Allerdings gibt es Anzeichen dafür, dass die Investitionsbereitschaft dieser Firmen 2007 sinken wird. Für die Kunden der Fisch und Lebensmittel verarbeitenden Industrie sind die Stadt Bremen und die Regionen außerhalb Bremerhaven/Unterweser als Investitionsobjekte von Interesse.

Knapp die Hälfte der Unternehmen dieser Branche kooperiert miteinander. Dabei konzentrieren sich die meisten von ihnen auf Firmen aus der Region Bremerhaven/Unterweser. Die Stadt Bremen ist für diese Branche uninteressant (vgl. Tabelle F-12).

Die Betriebe wurden gefragt, auf welcher Wertschöpfungsstufe sie Kooperationsaktivitäten ausüben. Auf den ersten drei Plätzen liegen hier die gemeinsame Logistik, gefolgt von der gemeinsamen Forschung und Entwicklung und dem Einkauf (vgl. Abbildung 2-19).

Abbildung 2-19: Kooperationsbereiche der befragten Unternehmen
($n_2 = 46$; Mehrfachnennung möglich)



2.3.4 Zusammenfassung

In Bremerhaven sind 30 Prozent aller bundesweit in der Fisch und Lebensmittel verarbeitenden Industrie tätigen Beschäftigten angesiedelt. Die Seestadt zählt damit zu den wichtigsten Fischverarbeitungs- und Fischumschlagplätzen in Deutschland und weist ein ausgeprägtes Kompetenzprofil auf. Aufgrund der Abwanderungstendenzen nach Osteuropa wird die Wirtschaftslage dieser Branche in der Region Bremerhaven als schlecht eingeschätzt. Da sich aber viele Fischverarbeitungsbetriebe in den letzten Jahren zu Lebensmittelherstellern umstrukturiert haben, wird ihre Position am Markt von den befragten Experten als relativ stabil eingestuft.

Durch die Produktionsverlagerungen, Umsatzeinbußen und Betriebs-schließungen hat sich die Beschäftigungssituation in den Unternehmen

dieser Branche im Jahr 2005 im Vergleich zu 2004 deutlich verschlechtert. Einige der Betriebe beschäftigten 2005 teilweise bis zu 28 Prozent weniger Mitarbeiter als im Jahr davor. Trotz dieser negativen Meldungen sehen die Befragten der Zukunft positiv entgegen. Es wird von einer stabilen Beschäftigungsentwicklung ausgegangen. Einige Firmen rechnen in den nächsten Jahren mit steigenden Umsätzen und planen deshalb, ihr Personal aufzustocken. Allerdings sind positive Beschäftigungseffekte nach Angaben der Befragten zukünftig nur in höheren Lohngruppen möglich.

In Bremerhaven ist eine starke Branchenabhängigkeit der Systemzulieferer festgestellt worden. Vor allem kleinere Betriebe beschaffen bis zu 50 Prozent der Vorprodukte und Leistungen aus der Region Bremerhaven/Unterweser. Deshalb ist es nicht auszuschließen, dass im Falle der Betriebsschließung oder -verlagerung eines der Endproduzenten dieser Branche die Existenz seiner Zulieferer bedroht sein wird. Bessere Chancen haben in diesem Fall indirekte Lieferanten, die auch in anderen maritimen Branchen tätig sind.

Durch verbesserte Kühltechniken und den steigenden Luftfrachtanteil sinkt die Standortbindung der Fisch und Lebensmittel verarbeitenden Industrie. Dies macht sich auch im Hinblick auf die Investitionsbereitschaft der Betriebe bemerkbar. Ein überwiegender Teil der Befragten hat in den letzten Jahren keine Investitionen in der Region Bremerhaven getätigt und wird dies auch in der Zukunft nicht tun. Positiv anzumerken ist aber, dass trotz der starken Konkurrenz, die in der Branche herrscht, knapp die Hälfte der Unternehmen miteinander kooperiert, insbesondere um Produktionsschwankungen abzufangen. Dazu arbeiten mittelständische Betriebe als Subunternehmer für die Großunternehmen. Nachteil dieser flexiblen Produktionsauslastung ist jedoch, dass ihr unbefristete Arbeitsplätze zum Opfer fallen.

2.4 Maritime Wissenschaft

2.4.1 Zur wirtschaftlichen Lage

Kurzgefasst:

- *Der Forschungssektor gewinnt auch in Bremerhaven immer größere Bedeutung.*
- *Forschungsschwerpunkte der wissenschaftlichen Einrichtungen in Bremerhaven sind „maritim“ geprägt.*
- *Eine Vernetzung zwischen Wirtschaft und Wissenschaft trägt zur Verbesserung der Qualität der in Bremerhaven ansässigen Fisch und Lebensmittel verarbeitenden Industrie bei.*
- *Trotz der positiven Entwicklung des Wissenschaftssektors ist es schwierig, die neu entstehenden Arbeitsplätze zu besetzen.*

Angesichts des Globalisierungsprozesses und des Wandels zur Wissensgesellschaft gewinnt der Forschungssektor auch in strukturschwachen Regionen wie Bremerhaven eine immer größere Bedeutung. Während der Wissenschaftsbereich hier lange Zeit vor allem mit dem Alfred-Wegener-Institut (AWI) in Verbindung gebracht wurde, haben inzwischen auch andere Institute, wie das Technologie-Transfer-Zentrum (ttz) oder das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) einen überregionalen Bekanntheitsgrad erreicht und zum Teil kräftig expandiert. *Inzwischen arbeiten fast 1.000 Beschäftigte in diesem Bereich.* Die meisten dieser Arbeitsplätze sind nach wie vor beim AWI angesiedelt. Das Institut ist damit nicht nur das größte marine Forschungszentrum Deutschlands, sondern auch einer der größten Arbeitgeber in Bremerhaven.

Inhaltlich konzentrieren sich die wissenschaftlichen Einrichtungen, passend zur regionalen Wirtschaftsstruktur, auf „*Maritimes*“. Während sich das AWI mit Grundlagenforschung im Bereich der Polar- und Meeresforschung befasst, arbeiten andere Institute schwerpunktmäßig an Themen, die einen direkten Bezug zu der in Bremerhaven ansässigen Fisch und Lebensmittel verarbeitenden Industrie haben, denn hier ergeben sich durch die zunehmenden Anforderungen an Hygienestandards und Qualitätssicherung gerade für den Forschungsbereich neue Potenziale. *Eine Vernetzung zwischen Wirtschaft und Wissenschaft soll dazu beitragen, die Qualität der in Bremerhaven ansässigen Fisch- und Lebensmittelunternehmen zu verbessern und sie bei der Entwicklung neuer Produkte zu unterstützen.*

In diesen Bereich fällt auch die Blaue Biotechnologie, ein Forschungsfeld, in dem sich Bremerhaven verstärkt etablieren möchte. 2003 wurde deshalb das Technologiezentrum BioNord gegründet, um den Transfer zwischen technologieintensiven Dienstleistungen im Bereich der Blauen Biotechnologie und der Bremerhavener Wirtschaft sicherzustellen. Es fungiert aber auch als Gründerzentrum. Da das Institut sehr gut angenommen und übereinstimmend als wichtige Infrastrukturinvestition zur Aufwertung der gesamten in Bremerhaven ansässigen Fisch und Lebensmittel verarbeitenden Industrie betrachtet wird, wurde im Mai 2006 grünes Licht für den zweiten Bauabschnitt erteilt. Hier werden demnächst circa 70 neue Arbeitsplätze entstehen.

Aber nicht nur hier kann mit neuen Beschäftigungsverhältnissen gerechnet werden. Auch beim AWI werden durch die Inbetriebnahme des neuen Forschungseisbrechers „Aurora Borealis“, die für 2009 anvisiert ist, neue Arbeitsplätze entstehen. Last, not least soll 2008 auch das Institut für Fischereiökologie mit mindestens 40 Beschäftigten von Hamburg nach Bremerhaven umziehen und den hier ansässigen Wissenschaftssektor erweitern.

Positiv entwickelt sich auch die Hochschule Bremerhaven. Die Zahl der Studierenden ist in den letzten fünf Jahren von 1.100 auf 2.500 an-

gestiegen. Vor allem der Anteil der jungen Menschen, die nicht aus der Region kommen und sich für ein Studium in Bremerhaven entscheiden, ist kontinuierlich gewachsen. Die Sparzwänge im Wissenschaftsressort könnten diesen Trend allerdings bremsen. Bereits in diesem Jahr wurden zusätzliche Studiengänge mit Zulassungsbeschränkungen versehen. Die Folge war, dass die Zahl der Erstsemester im Vergleich zum Vorjahr um gut 23 Prozent abgenommen hat. Das ist besonders deshalb bedauerlich, weil die Hochschule ein wichtiges Instrument ist, um hoch qualifizierte Beschäftigte in die Stadt zu ziehen. *Denn trotz der positiven Entwicklung des Wissenschaftssektors ist es weiterhin schwierig, die neu entstehenden Arbeitsplätze zu besetzen.* Der zunehmende Wettbewerb um Akademiker, gepaart mit dem Negativ-Image der Seestadt, erschwert die Suche nach Mitarbeitern erheblich. Perspektivisch ist es deshalb gerade für den Wissenschaftssektor wichtig, dass von Seiten der Wirtschaftsförderung auch an einer Verbesserung der weichen Standortbedingungen gearbeitet wird.

2.4.2 Ergebnisse der qualitativen Untersuchung

Kurzgefasst:

- *Der Wissenschaftsbereich in Bremerhaven ist inzwischen sehr beschäftigungsintensiv. Allerdings gibt es Probleme, hoch qualifiziertes Personal für die Bereiche Bio- und Lebensmitteltechnologie zu finden.*
- *Auch wenn Bremerhaven bei der Blauen Biotechnologie eine Vorreiterrolle einnimmt, dient dieser Bereich vorerst nur der Absicherung des Lebensmittelstandortes und wird nicht als „Massenbeschäftigungsträger“ bewertet.*
- *Die wissenschaftlichen Einrichtungen rechnen mit steigendem Budget und steigender Beschäftigung.*
- *Die Zusammenarbeit der Wissenschaftseinrichtungen mit lokalen Unternehmen findet meist in öffentlich geförderten Forschungsprojekten statt, weniger auf eigene Initiative und mit eigenem finanziellem Aufwand.*

Der Wissenschaftsbereich in Bremerhaven ist nach Aussagen der befragten Experten inzwischen sehr *beschäftigungsintensiv*. Allein das AWI mit seinen 583 Mitarbeitern ist einer der größten Arbeitgeber am Standort. Aber auch die anderen, hier ansässigen Forschungseinrichtungen haben sich in den letzten Jahren ausgesprochen positiv entwickelt und dazu beigetragen, das Profil Bremerhavens als Wissenschaftsstandort zu schärfen. *Tendenziell rechnen die wissenschaftlichen Einrichtungen auch weiterhin mit steigendem Budget und steigender Beschäftigung*. Dabei nimmt die Anzahl befristeter Beschäftigungsverhältnisse zu, während feste Stellen abgebaut werden.

Die Bremerhavener Hochschule ist für den Know-how-Transfer in die regionale Wirtschaft von besonderer Bedeutung. Studierende können

aktuelle Forschungsziele mit praxisnahen wissenschaftlichen Leistungen verknüpfen. Außerdem werden die Labore der Hochschule auch von Unternehmen genutzt, was Kosteneinsparungen ermöglicht und die Kapazitätsauslastung erhöht. Fehlende industrielle Partner sowie das Konkurrenzverhältnis zwischen Bremerhaven und Bremen beziehungsweise zwischen Bremerhaven und Cuxhaven werden hingegen als Kooperationshemmnisse genannt, die es gilt abzubauen.

Die Zusammenarbeit mit lokalen Unternehmen findet meist in öffentlich geförderten Forschungsprojekten statt, weniger auf eigene Initiative der Betriebe und mit ihrem eigenen finanziellem Aufwand. Das liegt zum einen daran, dass in Bremerhaven vor allem mittelständische Unternehmen angesiedelt sind, die kaum über entsprechende finanzielle und zeitliche Ressourcen verfügen. Zum anderen wurden diese Kooperationsprobleme auch dadurch verursacht, dass es den Unternehmen an Kenntnissen über regionale Forschungspotenziale fehlt. Dem ttz, das gezielt gegründet wurde, um den Technologietransfer zwischen Wirtschaft und Wissenschaft zu erleichtern, kommt daher eine zentrale Rolle bei der Akquise von Finanzmitteln, der Zusammenführung von Projektpartnern und der Organisation von Projekten zu.

Aber nicht nur das fehlende finanzielle Engagement der lokalen Unternehmen wird beklagt. Selbst den größeren Lebensmittelkonzernen fehlt offensichtlich das interne Know-how und die Personalausstattung, um eine intensivere Zusammenarbeit mit den hoch spezialisierten, wissensintensiven Unternehmen der Biotechnologie und Molekulargenetik zu erlauben. Umgekehrt wird bei einigen wissenschaftlichen Einrichtungen eine mangelnde Ökonomisierung der Wissenschaft kritisiert, die in anderen Regionen schon viel weiter vorangeschritten ist (vgl. Tabelle 2-5).

Nach Ansicht der Gesprächspartner nimmt Bremerhaven im Bereich der Blauen (also meeresbezogenen) Biotechnologie eine Vorreiterrolle ein. Trotz der positiven Beschäftigungsaussichten wird dieser Wissenschaftsbereich nicht als „Massenbeschäftigungsträger“ bewertet,

sondern dient vielmehr der Absicherung des Lebensmittelstandortes. Zur Steigerung der direkten Beschäftigungseffekte fehlt beispielsweise eine Großforschungseinrichtung.

Allerdings sehen einige der Befragten auch gewisse Probleme, hoch qualifiziertes Personal für die Bereiche Bio- und Lebensmitteltechnologie zu finden. Das liegt zum einen an einem entsprechenden Mangel an Hochschulabsolventen und zum anderen auch daran, dass solche hoch qualifizierten Leute andere Regionen mit einem besseren Image und einer höheren Lebensqualität Bremerhaven vorziehen. Mit dem Ausbau des Wissenschaftssektors wird umgekehrt aber auch die Hoffnung verbunden, Bremerhavens Imageprobleme abzuschwächen.

Tabelle 2-5: Maritime Wissenschaft: Standortvorteile und –nachteile

Standortnachteile	Standortvorteile
- Sehr wenig qualifizierte Leute, die bereit sind, nach Bremerhaven zu ziehen	+ Bremerhavener Studenten sind sehr gute Werbung für die Seestadt
- Keinen richtigen Campus mit Studentenknäulen, Cafes und allgemeinen Plätzen zum Erfahrungsaustausch	+ Die kurzen Wege zur Politik machen die Forschungsarbeiten viel leichter
- Bei dem Werben um qualifizierte Mitarbeiter hat die Wissenschaft gegen die Industrie keine Chance	+ Nähe zu den Unternehmen aus der Lebensmittelbranche
	+ Studierende können aktuelle Forschungsziele mit praxisnahen wissenschaftlichen Leistungen verknüpfen



Um das Qualifikationsniveau langfristig anzuheben, sollte sich die Wirtschaftsförderung stärker darauf konzentrieren, Existenzgründungen von Hochschulabsolventen zu fördern und die Verflechtung zwischen der Wirtschaft und Wissenschaft zu verbessern.

Im Gegensatz zu den Unternehmen der Fisch und Lebensmittel verarbeitenden Industrie beurteilen die Wissenschaftsinstitutionen die politische Landschaft in Bremerhaven positiv. Herausgestellt werden die kurzen Wege zur Politik. Um zukunftsfähig zu sein, müssen die maritimen Wissenschaften einerseits eine hohe Spezialisierung in Nischen erreichen, um sich im Konkurrenzkampf zwischen den Standorten abzusetzen. Andererseits müssen sie eine zu starke Verengung zu vermeiden, um Potenziale nicht zu verschenken.

2.4.3 Ergebnisse der quantitativen Untersuchung

Kurzgefasst:

- *Bei den Unternehmen aus dem Bereich der maritimen Wissenschaften besteht keine Branchenabhängigkeit.*
- *Die Endproduzenten der maritimen Wissenschaften repräsentieren 96 Prozent der Beschäftigten dieses Sektors.*
- *Die Beschäftigungsentwicklung in diesem Bereich verlief trotz teilweise zu verzeichnender Umsatzeinbußen weitgehend positiv.*
- *Die Kooperationsbereitschaft der Unternehmen des Wissenschaftsektors ist groß und erstreckt sich auf die gemeinsame Forschung und Entwicklung sowie Weiterbildungsmaßnahmen.*

Im Rahmen der schriftlichen Befragung Ende 2005/Anfang 2006 wurde auch der Bereich „maritime Wissenschaft“ mit insgesamt 27 (N₂) Betrieben aus der Region Bremerhaven/Unterweser sowie der Stadt Bremen angeschrieben. Befragt wurden Firmen, die nach eigener Auskunft als

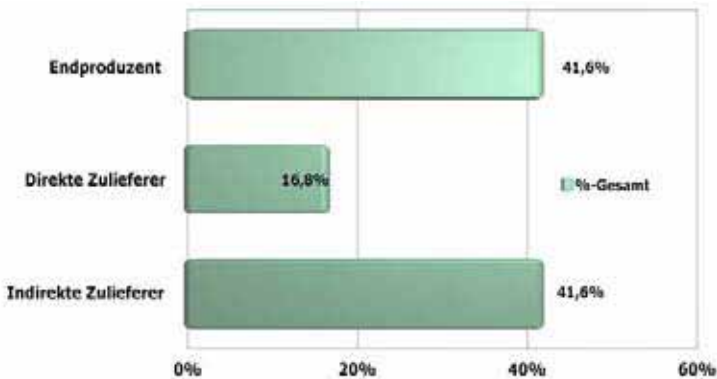
Endproduzent, Dienstleister oder Kunde ausschließlich, überwiegend oder nur zu einem geringen Teil in der maritimen Wissenschaft tätig sind. 12 (n_2) der 27 verschickten Fragebögen wurden beantwortet. *Dies entspricht einer Rücklaufquote von 44 Prozent.* Eine Übersicht der Befragungsteilnehmer befindet sich im Anhang (vgl. Tabelle W-1).

Regionale Verteilung, Funktionen innerhalb der Wertschöpfungskette

Im Hinblick auf die regionale Verteilung der Befragungsteilnehmer lässt sich feststellen, dass zwei Drittel aller Antworten aus Bremerhaven und ein Drittel aus der Stadt Bremen sowie der Region Unterweser kamen. Die Rücklaufquote betrug in der Seestadt ca. 42 Prozent. 13 der verschickten Fragebögen gingen an die Endproduzenten, 3 an die direkten Zulieferer und 11 an die indirekten Zulieferer dieser Branche.¹² Die meisten Antworten kamen von den Endproduzenten und indirekten Zulieferern zurück. Die Rücklaufquote betrug hier 39 bzw. 45 Prozent. Abbildung 2-20 stellt die Aufteilung der an der Befragung beteiligten Unternehmen nach deren Funktion innerhalb der Wertschöpfungskette dar.

¹² Zur Unternehmensklassifizierung s. Tabelle 1-1, Abschnitt 1.2.

Abbildung 2-20: Maritime Wissenschaften: Fragebogenrücklauf nach Funktionen innerhalb der Wertschöpfungskette ($n_2 = 12$)



Wie die Abbildung 2-20 verdeutlicht, sind die Unternehmen, die als Endproduzenten und als indirekte Zulieferer für die Branche tätig sind, bei der Befragung am stärksten vertreten. Die meisten von ihnen haben ihren Sitz in Bremerhaven. Die direkten Zulieferer der maritimen Wissenschaft, die jeweils zur Hälfte in Bremen und in Bremerhaven ansässig sind, befinden sich dagegen in der Unterzahl.

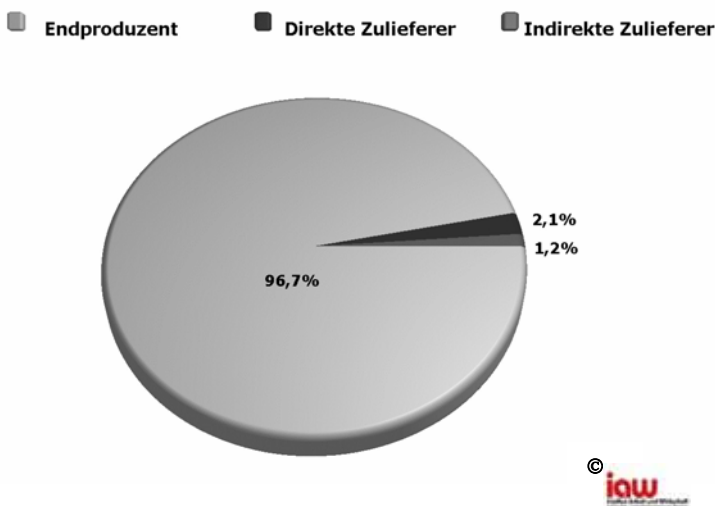
Beschäftigungsentwicklung, Umsatz, Verflechtungen mit der Region

Nur ein Endproduzent, die Stiftung AWI, macht seine Umsätze komplett in dem Bereich der maritimen Wissenschaften. Die restlichen Betriebe sind außerdem im Schiffbau, in der Hafenwirtschaft, in der Fisch und Lebensmittel verarbeitenden Industrie und im Bereich der Offshore-Windenergie tätig und sind damit eng in das maritime Netzwerk eingebunden. Eine starke Abhängigkeit von einer Branche besteht nur bei zwei der befragten Einrichtungen. Die meisten beliefern auch die Unter-

nehmen aus der Hafenwirtschaft und aus dem Bereich der Offshore-Windenergie (vgl. Tabelle W-4).

Die 5 Endproduzenten des untersuchten Bereiches beschäftigen insgesamt ca. 800 Mitarbeiter (vgl. Tabelle W-5). Das sind rund 96 Prozent aller Arbeitsplätze, die es, gemessen an den zurückgekommenen Fragebögen, in diesem Wirtschaftszweig zurzeit gibt. Die Arbeitsplätze der Zulieferer spielen für die Beschäftigungseffekte keine nennenswerte Rolle. (vgl. Abbildung 2-21).

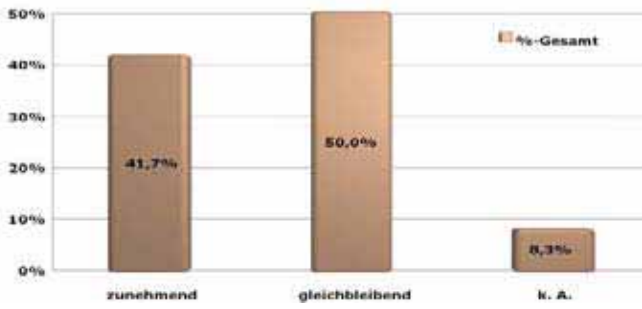
Abbildung 2-21: Anteil der Beschäftigten in den maritimen Wissenschaften innerhalb der Wertschöpfungskette



Die Endproduzenten und die direkten Zulieferer der maritimen Wissenschaft beschäftigen ihre Mitarbeiter hauptsächlich in Bremerhaven ($n_2=793$). Von den indirekten Zulieferern ist die Hälfte aller Beschäftigten in der Seestadt angesiedelt (vgl. Tabelle W-6).

Die Beschäftigungssituation in den Unternehmen dieser Branche hat sich im Jahr 2005 im Vergleich zum 2004 leicht verbessert. Einige der Endproduzenten beschäftigten 2005 bis zu fünf Prozent mehr Mitarbeiter als im Jahr davor (vgl. Tabelle W-7). Die durchschnittliche Beschäftigungsentwicklung der Endproduzenten spiegelt sich in der Beschäftigung seiner Wertschöpfungspartner wider. Ausgehend von circa einem Prozent Beschäftigungszunahme zum Vorjahr, kann man von einer positiven Veränderung der vorhandenen Arbeitsplätze im Zulieferbereich in den Jahren 2004/2005 sprechen (vgl. Tabelle W-8). Wie aus der Abbildung 2-22 erkennbar ist, sehen alle Unternehmen und Institutionen aus dem Bereich der maritimen Wissenschaften der Zukunft positiv entgegen. Die Befragten gehen von gleichbleibenden und zunehmenden Beschäftigungszahlen aus.

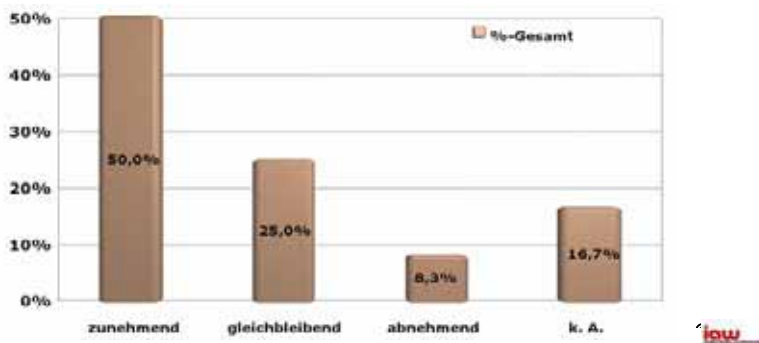
Abbildung 2-22: Prognose der Beschäftigungsentwicklung in den maritimen Wissenschaften ($n_2 = 12$)



Drei Viertel aller Unternehmen und Institutionen aus dem Bereich der maritimen Wissenschaft haben Angaben zu ihrem Jahresumsatz gemacht. *Es fällt auf, dass eine Institution trotz Umsatzeinbußen ihr Personal aufstocken konnte.* Insgesamt betrachtet haben die Endproduzenten dieser Branche ein durchschnittliches Umsatzplus von ca. 2 Prozent zu verzeichnen. Die Erwartungshaltung der Betriebe hinsichtlich ihrer Umsatzentwicklung lässt erkennen, dass die Hälfte aller Be-

fragten in den nächsten Jahren mit steigenden Umsätzen rechnen. Bei einem Viertel bleiben die Umsätze gleich und nur rund 8 Prozent gehen von einer Umsatzabnahme aus (vgl. Abbildung 2-23).

Abbildung 2-23: Prognose der Umsatzentwicklung in den maritimen Wissenschaften ($n_2 = 12$)



Nur ein indirekter Zulieferer rechnet zukünftig mit sinkenden Umsätzen. Die restlichen Befragten, die als Endproduzenten oder als Zulieferer tätig sind, wollen ihre Umsätze stabil halten. Einige von ihnen sind zuversichtlich, diese sogar steigern zu können.

Die Endproduzenten aus dem Wissenschaftsbereich forschen sowohl regional als auch überregional, während sich *die direkten Zulieferbetriebe vor allem auf die Region Bremerhaven/Unterweser und auf die Stadt Bremen konzentrieren*. Für die indirekten Zulieferer der maritimen Wissenschaft bleibt die Hansestadt uninteressant. Sie sind sowohl in der Region Bremerhaven/Unterweser als auch außerhalb der Region tätig (vgl. Tabelle W-9).

Die direkten Zulieferer geben keine Auskunft darüber, wo sie ihre Vorleistungen beziehen. Die Endproduzenten kaufen 50 Prozent in der

Region Bremerhaven/Unterweser ein. Bei der Wahl ihrer Lieferanten fällt die Entscheidung bei den indirekten Zulieferern sehr häufig auf überregionale Firmen. Ein Fünftel der Betriebe beziehen sogar die kompletten Vorleistungen außerhalb der Region (vgl. Tabelle W-10).

Investitionen und Kooperationen

Fast alle Unternehmen der maritimen Wissenschaft haben Angaben zu den getätigten oder geplanten Investitionen gemacht. Allerdings ist die Investitionsbereitschaft der Endproduzenten dieser Branche sehr gering. Investiert wird gleichermaßen in die Region und außerhalb der Region Bremerhaven/Unterweser sowie in die Stadt Bremen (vgl. Tabelle W-11). Über drei Viertel der indirekten Zulieferer haben hingegen 2005/2006 in die Region Bremerhaven/Unterweser 2005/2006 investiert und planen auch für das kommende Jahr Investitionen.

Drei Viertel der wissenschaftlichen Einrichtungen kooperieren, schwerpunktmäßig mit Firmen aus der Region Bremerhaven/Unterweser und der Hansestadt (vgl. Tabelle W-12).

Die Betriebe wurden auch gefragt, in welchen Bereichen sie Kooperationsaktivitäten ausüben. Auf den ersten drei Plätzen liegen hierbei die gemeinsame Forschung und Entwicklung, gefolgt von der gemeinsamen Weiterbildung/Ausbildung und dem Bereich Design/Konstruktion (vgl. Abbildung 2-24).

Abbildung 2-24: Kooperationsbereiche der befragten Unternehmen
($n_2 = 12$; Mehrfachnennung möglich)



2.4.4 Zusammenfassung

Der Wissenschaftssektor in Bremerhaven gewann in den letzten Jahren immer mehr an Bedeutung und bietet inzwischen fast 1.000 Beschäftigten einen Arbeitsplatz. Passend zur regionalen Wirtschaftsstruktur wird der Forschungsschwerpunkt der wissenschaftlichen Einrichtungen auf „Maritimes“ gelegt. Als ein wichtiger Zukunftsbereich wird die Blaue Biotechnologie angesehen, die auch dazu beitragen kann, Bremerhaven als Lebensmittelstandort aufzuwerten, zumal sich hier durch die zunehmenden Anforderungen an Hygienestandards und Qualitätssicherung für den Forschungsbereich neue Potenziale ergeben.

Tendenziell rechnen die wissenschaftlichen Einrichtungen mit steigendem Budget und steigender Beschäftigung. Dabei nimmt allerdings die Anzahl befristeter Beschäftigungsverhältnisse zu, während feste

Stellen abgebaut werden. Trotz der positiven Entwicklung des Wissenschaftssektors ist es aber schwierig, die neu entstehenden Arbeitsplätze zu besetzen. Nicht nur das Image der Seestadt, sondern auch der zunehmende Wettbewerb um Akademiker erschwert die Suche nach hoch qualifizierten Mitarbeitern; besonders für die Bereiche Bio- und Lebensmitteltechnologie.

Die Unternehmensbefragung hat gezeigt, dass die Region Bremerhaven/Unterweser sowie die Stadt Bremen kein ausgeprägtes „Systemzulieferernetzwerk“ aus dem Bereich maritime Wissenschaft zu bieten haben. Die wenigen direkten Zulieferbetriebe, die in Bremerhaven ansässig sind, sind außerdem in der regionalen Hafenwirtschaft und in dem Bereich Offshore-Windenergie tätig. Auch indirekte Zulieferer erwirtschaften ihre Umsätze in den anderen Branchen des maritimen Netzwerkes wie im Schiffbau, in der Hafenwirtschaft, in der Fisch und Lebensmittel verarbeitenden Industrie und im Bereich der Offshore-Windenergie.

Die Zusammenarbeit der Wissenschaftseinrichtungen mit lokalen Unternehmen findet meist in öffentlich geförderten Forschungsprojekten statt, weniger in eigener Initiative und mit eigenem finanziellem Aufwand. Offensichtlich fehlt sogar den größeren Lebensmittelkonzernen das interne Know-how und die Personalausstattung, um eine intensivere Zusammenarbeit mit den hoch spezialisierten, wissensintensiven Unternehmen zu erlauben. Trotzdem gaben drei Viertel der Unternehmen aus dem Bereich der maritimen Wissenschaft an, miteinander zu kooperieren. Dabei konzentrieren sich die meisten von ihnen auf die Firmen aus der Region Bremerhaven/Unterweser und aus der Hansestadt.

2.5 Offshore-Windenergie

2.5.1 Zur wirtschaftlichen Lage

Kurzgefasst:

- *Die Nutzung der Offshore-Windenergie übernimmt angesichts sich erschöpfender Kapazitäten im Onshore-Bereich eine Schlüsselfunktion.*
- *Einige Energieversorger zeigen inzwischen aufgrund der endlichen Kapazitäten der fossilen Energiebrennstoffe Interesse, in den Offshore-Markt vorzudringen. Ein neues Infrastrukturgesetz soll der Offshore-Windenergie zum Durchbruch verhelfen.*
- *Die Arbeitsplatzeffekte, die durch die Offshore-Windenergie in den kommenden 15 Jahren entstehen können, befinden sich noch im Bereich spekulativer Analysen und sind nicht exakt quantifizierbar.*

Die Windenergie leistet einen wichtigen Beitrag zur Energieversorgung. Dabei übernimmt die Nutzung der Offshore-Windenergie angesichts sich erschöpfender Kapazitäten im Onshore-Bereich eine Schlüsselfunktion.¹³ Aktuell sind in der Windenergiebranche im Land Bremen circa 800 Beschäftigte tätig (vgl. BAW 2006), 600 in Bremen und 200 in Bremerhaven. Der Schwerpunkt der Windenergiebranche in Bremen liegt dabei auf Produktions- bzw. Vertriebsaktivitäten im Bereich der

¹³ Vgl. Pressemitteilung vom Senator für Bau, Umwelt und Verkehr: Den eingeschlagenen Wg konsequent fortsetzen, vom 08.09.06

Onshore-Windenergienutzung. Die Aktivitäten in Bremerhaven beschränken sich auf die Entwicklung und Produktionsvorbereitung im Offshore-Bereich. Hauptakteure auf dem jungen Offshore-Markt sind etablierte Hersteller und Projektentwickler von (Onshore)Windenergieanlagen und -parks. Derzeit werden die Windkraftanlagen für den Offshore-Betrieb noch entwickelt, erste Prototypen der Multibrid Entwicklungsgesellschaft mbH sind bereits aufgestellt und weitere sollen dazukommen. Ab 2007 will der Hersteller REpower Systems AG seine Fünf-Megawatt-Anlagen in Serie produzieren. Dafür wird am Bremerhavener Labradorhafen eine neue Halle gebaut. 100 neue Arbeitsplätze sollen dabei entstehen.

Allerdings zeigen inzwischen auch einige Energieversorger *aufgrund der endlichen Kapazitäten der fossilen Energiebrennstoffe* Interesse, in den Offshore-Markt vorzudringen. *Ein neues Bundesgesetz soll Windparkbetreiber entlasten und der Offshore-Windenergie zum Durchbruch verhelfen.* Eines der Hindernisse zur Errichtung von Windparks in Nord- und Ostsee war die ungeklärte Frage, wer die Kosten für die Verlegung der Stromkabel übernimmt, die die Energie vom Meer ins Binnenland transportiert. Dazu kommen die Kosten für die Seekabel zwischen den Offshore-Kraftwerken und der Küste. Ende 2006 wurde beschlossen, dass die Netzbetreiber die Summen zwischen 250 und 300 Millionen Euro pro Windpark zu tragen haben. Allerdings dürfen sie die Kosten an die Verbraucher weitergeben und werden so von 25 bis 30 Prozent ihrer Investitionskosten entlastet. Ende 2006 hat der Energieversorger E.on angekündigt, bis 2011 in der Nordsee 100 Anlagen der Fünf-Megawatt-Klasse zu installieren. *Zu den möglichen Lieferanten für E.on zählen dabei auch der Bremerhavener Turbinenhersteller Multibrid und die Firma Weserwind, die im Fischereihafen Gründungselemente für die Offshore-Türme herstellen will.*

Es ist allerdings nicht eindeutig vorhersehbar, welche Dimensionen Verlagerungen und/oder Neuaufstellungen von Produktionsanlagen durch die serienmäßige Produktion von Offshore-Windenergieanlagen annehmen werden. Auch die Frage, welche Arbeitsplatzeffekte durch

die Offshore-Windenergie in den kommenden 15 Jahren entstehen, wird unterschiedlich beantwortet. Ein Gutachten aus dem Jahre 2005 beziffert die Beschäftigungseffekte längerfristig auf ca. 1.600 zusätzliche Arbeitsplätze im Land Bremen. Falls sich der deutsche Offshore-Windenergiemarkt dynamischer entwickelt oder die Entwickler und Produzenten in Bremerhaven aufgrund ihrer Wettbewerbsstärke einen höheren Marktanteil erzielen, würden sich die Beschäftigungseffekte auf 2.400 Arbeitsplätze belaufen.

2.5.2 Ergebnisse der qualitativen Untersuchung

Kurzgefasst:

- *Die Offshore-Windenergie in Bremerhaven hat zum Zeitpunkt der Untersuchung (2005/2006) noch keine nennenswerten Beschäftigungseffekte hervorgebracht, hat aber erhebliche Zukunftspotenziale.*
- *Für den Bereich Offshore-Windenergie verfügt die Region über ein sehr gutes Arbeitskräftepotenzial im Handwerk und Service, weist jedoch erhebliche Schwierigkeiten bezüglich der hoch qualifizierten technischen Bereiche auf.*
- *Mögliche Kooperationspartner für die Offshore-Windkraftbranche sind vor allem in der Schiffbau- und Schiffsreparaturindustrie sowie ihren Zulieferfirmen angesiedelt.*
- *Bremerhaven konkurriert stark sowohl mit den deutschen Küstenstandorten Cuxhaven, Emden, Husum als auch mit England, Dänemark und in Teilsegmenten des Anlagen-*

baus sogar mit osteuropäischen und chinesischen Standorten.

Zum Zeitpunkt der Expertengespräche (2005) hat die Offshore-Windenergie in Bremerhaven noch keine nennenswerten Beschäftigungseffekte hervorgebracht. Nur im Bereich Forschung und Entwicklung entstanden einige Arbeitsplätze. Die Onshore-Windenergiebranche konzentriert sich bisher vorwiegend auf Bremen (Energemeile in der Überseestadt). Die größten Hemmnisse für spürbare Beschäftigungseffekte sind jedoch nicht in der Stadt Bremerhaven zu suchen, sondern in den bis Ende 2005 unsicheren Rahmenbedingungen der Marktentwicklung. Allerdings steht die (Offshore)Windenergiebranche vor einem Durchbruch, ausgelöst durch das neue Infrastrukturgesetz („Gesetz zur Beschleunigung der Infrastrukturplanung für Offshore-Windparks“). Danach sollen die Kosten für die Netzanbindung von den Stromversorgern übernommen werden.

Das Beschäftigungspotenzial in der Region wird von den Experten ebenfalls differenziert betrachtet. So verfügt die Region über ein sehr gutes Arbeitskräftepotenzial im Handwerk und Service. Zum einen kann hier auf Fachkräfte aus den traditionellen maritimen Branchen zurückgegriffen werden, zum anderen werden erfolgreich Qualifizierungsoffensiven für den Service (Montage, Wartung) durchgeführt. Letztere weisen derzeit hohe Vermittlungsquoten in der Onshore-Windkraft auf. *Bezüglich der hochqualifizierten technischen Bereiche wie zum Beispiel Getriebebau oder Elektronik, werden jedoch erhebliche Schwierigkeiten attestiert.* Eine Zusammenfassung der Standortstärken und –schwächen zeigt Tabelle 2-6.

Tabelle 2-6: Offshore-Windenergie: Standortschwächen und -stärken

Schwächen	Stärken
<ul style="list-style-type: none"> - Begrenzte Kapazitäten für den Aufbau der Windräder - Es fehlt Platz für die Montage der Masten 	<ul style="list-style-type: none"> + Das in Bremerhaven entstandene Netzwerk ist für Produktionsunternehmen sehr attraktiv + Im Bereich der Serviceunternehmen ist Bremerhaven herausragend + Vielfältige Unternehmensstruktur im Bereich Windenergie + Gute Infrastruktur im Bereich Stahlbau, Transport, Logistik, Kajen, Meeresnähe + Bremerhaven ist zurzeit der einzige Küstenstandort, der entsprechend große Verschiffungsanlagen vorweisen kann. + Bremerhaven hat in Hinsicht auf qualifiziertes Personal für diese Branche genug Reserven: Metallarbeiter, Schweißer, Maler, Elektriker usw. sind in der Region vorhanden + Das Bremerhavener Gewerbegebiet bietet seinerseits ausreichend Platz zum Bau von Windkraftanlagen



Mögliche Kooperationspartner für die Offshore-Windkraftbranche sind vor allem in der Schiffbau- und Schiffsreparaturindustrie sowie ihren Zulieferfirmen angesiedelt. Gerade die Infrastruktur der Werften bietet die Möglichkeit, mit nur geringen Investitionen ein Produktionstestfeld für die Offshore-Windenergiebranche zu etablieren. Bei geringem Investitionsrisiko musste hier improvisiert werden, bis die oben genannten technischen und rechtlichen Unsicherheiten beseitigt worden sind. Allerdings können Schiffbau und die Produktion von Offshore-Anlagen aus Platzgründen nicht parallel zueinander auf dem gleichen Gelände erfolgen. Um sich dem Thema Offshore-Windenergie widmen zu können, muss sich eine Werft dazu entscheiden, endgültig aus dem Schiffbau/der Schiffsreparatur auszusteigen. Die Bereitschaft dazu ist in

der Wertbranche aber nicht vorhanden. Darüber hinaus verhindern oder erschweren die unterschiedlichen Mentalitäten in der Schiffbau- und der Offshore-Branche die Zusammenarbeit.

Konkurrenz zu anderen Standorten besteht nicht nur zu anderen deutschen Küstenregionen wie Cuxhaven, Emden, Husum, sondern auch zu England und Dänemark. *In Teilssegmenten des Anlagenbaus, zum Beispiel dem Turm, konkurriert man sogar mit osteuropäischen und chinesischen Standorten.* Dabei wird davon ausgegangen, dass der Getriebe- und Anlagenbau, also Bereiche, in denen deutsche Produktionsstandorte traditionell eine starke Position einnehmen, langfristig hier im Lande bleiben werden und hohe Exportchancen aufweisen. Einfachere Stahlarbeiten dagegen werden an Standorte mit niedrigeren Lohnkosten abwandern.

Obwohl viele Unternehmen Vorbereitungen treffen, um in den Offshore-Markt vorzustoßen, sind bisher die Risiken zu hoch, sich vollständig beziehungsweise als Hauptgeschäft darauf zu konzentrieren.

2.5.3 Ergebnisse der quantitativen Untersuchung

Kurzgefasst:

- *In der Region Bremerhaven/Unterweser besteht ein gut ausgebautes System- und Teilezulieferernetzwerk für die Windenergiebranche.*
- *Die meisten Arbeitsplätze gibt es bei den Unternehmen, die als direkte Zulieferer für die Windenergie-Branche tätig sind. Hier besteht allerdings auch eine starke Branchenabhängigkeit.*
- *Die Unternehmen gehen in Zukunft von steigenden Beschäftigungszahlen aus.*

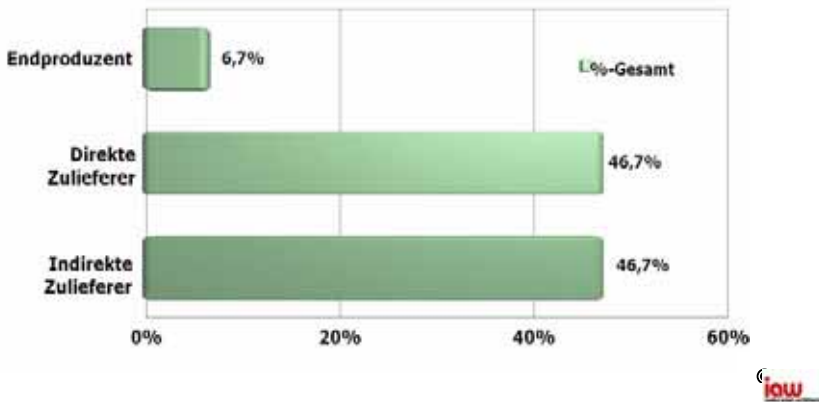
Im Rahmen der schriftlichen Befragung Ende 2005/Anfang 2006 wurden aus dem Bereich Offshore-Windenergie insgesamt 45 (N_2) Betriebe aus der Region Bremerhaven/Unterweser sowie der Stadt Bremen angeschrieben. 15 (n_2) Fragebögen wurden beantwortet zurückgeschickt. Dies entspricht einer Rücklaufquote von 33,3 Prozent. Eine Übersicht der Befragungsteilnehmer aus dem Bereich Offshore-Windenergie befindet sich im Anhang (vgl. Tabelle OW-1).

Regionale Verteilung, Funktionen innerhalb der Wertschöpfungskette

Im Hinblick auf die regionale Verteilung der Befragungsteilnehmer aus dem Bereich „Offshore-Windenergie“ lässt sich feststellen, dass die meisten Betriebe, die für diese Branche tätig sind, in Bremerhaven und Bremen angesiedelt sind. Die Rücklaufquote betrug in der Seestadt 31 und in Bremen 50 Prozent. Die Region Unterweser spielt für diesen Sektor eine eher untergeordnete Rolle.

Von den 45 an die Unternehmen aus dem Windenergiebereich verschickten Fragebögen gingen 3 an die Endproduzenten, 15 an die direkten Zulieferer und 27 an die indirekten Zulieferer dieser Branche. Die meisten Antworten kamen von den Zulieferfirmen der Offshore-Windenergie zurück. Die Rücklaufquote betrug hier 46 Prozent bei den direkten bzw. 26 Prozent bei den indirekten Zulieferern. Abbildung 2-25 gibt die Aufteilung der an der Befragung beteiligten Unternehmen nach deren Funktion innerhalb der Wertschöpfungskette wieder.

Abbildung 2-25: Offshore Windenergie: Fragebogenrücklauf nach Funktionen innerhalb der Wertschöpfungskette ($n_2 = 15$)



Wie die Abbildung 2-25 verdeutlicht, besteht in der Region Bremerhaven/Unterweser ein gut ausgebautes System- und Teilezulieferernetzwerk. Circa 90 Prozent aller Betriebe sind entweder als direkter oder indirekter Dienstleister für die Branche tätig. Allerdings sind die meisten indirekten Zulieferer in der Stadt Bremen ansässig. Die direkten Zulieferer dieser Branche sind je zur Hälfte in den beiden Städten vertreten (vgl. Abbildung OW-1). Der einzige Offshore-Windenergie-Endproduzent kommt aus der Seestadt.

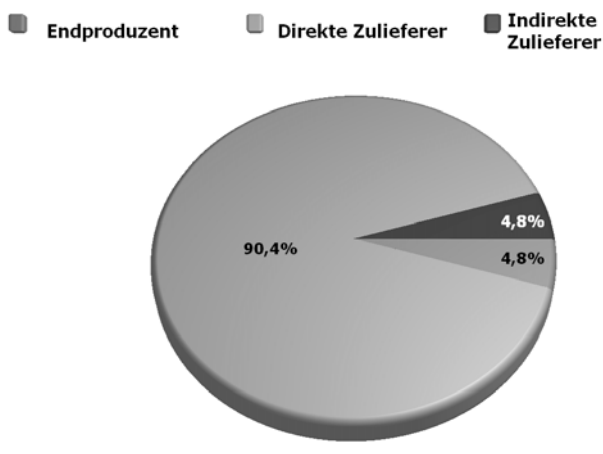
Beschäftigungsentwicklung, Umsatz, Verflechtungen mit der Region

Um den Umsatzanteil der Zulieferfirmen darzustellen, der im Bereich Offshore-Windenergie erzielt wird, wurden die entsprechenden Ergebnisse in einer Intervallvariablen zusammengefasst (vgl. Tabelle OW-3). Danach sind zwei Drittel der direkten Zulieferer sehr stark von der

Branche abhängig. Einige Betriebe erreichen zwischen 76 und 100 Prozent ihres Umsatzes in dem Bereich der Offshore-Windenergie. Ein Drittel der direkten Zulieferbetriebe betätigt sich außerdem im Bereich der maritimen Wissenschaft. Für die indirekten Zulieferer ist dieser Wirtschaftszweig neben der Hafenwirtschaft, dem Schiffbau und der Fisch und Lebensmittel verarbeitenden Industrie ein wichtiges Geschäftsfeld (vgl. Tabelle W-4).

Ein Großteil der Arbeitsplätze im Offshore-Bereich entfällt auf die direkten Zulieferer, während die Beschäftigung des Endproduzenten und der indirekten Zulieferer zu vernachlässigen ist. Ihr Anteil an den gesamten Arbeitsplätzen beträgt jeweils 5 Prozent. Bei den direkten Zulieferern sind 299 von 331 Arbeitsstellen angesiedelt, die es in diesem Bereich laut Fragebogenangaben in der Region Bremerhaven und in der Stadt Bremen gibt (vgl. Abbildung 2-26).

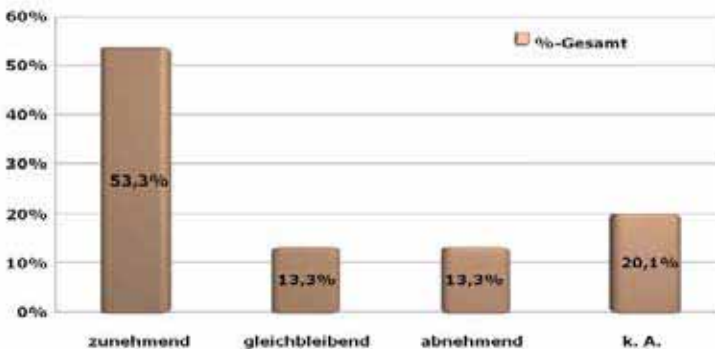
Abbildung 2-26: Anteil der Beschäftigten in der Offshore Windenergie innerhalb der Wertschöpfungskette



Der Endproduzent der Offshore-Windenergie, der in Bremerhaven an-sässig ist, beschäftigt seine Mitarbeiter ausschließlich in der Seestadt. Obwohl die Zahl der direkten Zulieferbetriebe in den Städten Bremen und Bremerhaven in etwa gleich ist, *werden in Bremen die meisten Mitarbeiter beschäftigt (rund 94 Prozent)*. Die Arbeitsplätze bei den indirekten Zulieferern sind zu gleichen Teilen auf beide Städte verteilt (vgl. Tabelle OW-6). Zur Beschäftigungssituation in den Unternehmen dieser Branche kann keine konkrete Aussage gemacht werden. Der Windanlagenhersteller hat zwar sein Personal um 77 Prozent aufgestockt, in Zahlen gemessen ist das allerdings nicht aussagekräftig. Bei näherer Betrachtung der einzelnen Zulieferfirmen lässt sich feststellen, dass die Beschäftigung der direkten Zulieferer angestiegen und der indirekten abgenommen hat. Da diese Firmen auch in anderen Wirtschaftszweigen tätig sind, kann diese Entwicklung mit den jeweiligen Branchen zusammenhängen.

Wie aus der Abbildung 2-27 erkennbar ist, geht mehr als die Hälfte der Betriebe von steigenden Beschäftigungszahlen aus und nur 13 Prozent von einem Arbeitsplatzabbau.

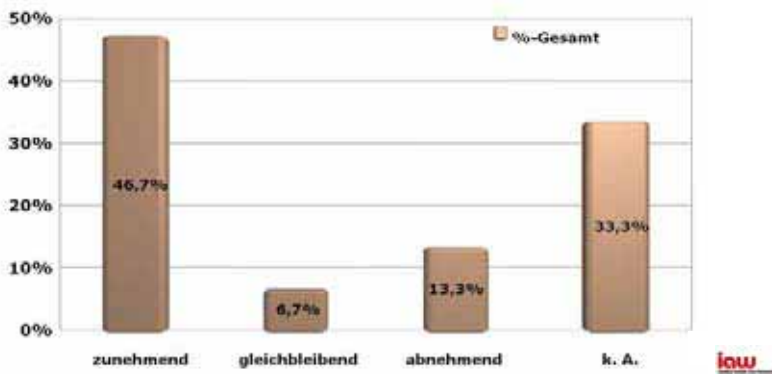
Abbildung 2-27: Prognose der Beschäftigungsentwicklung in der Offshore-Windenergie ($n_2 = 15$)



Zukünftig wird die Beschäftigung bei den direkten Zulieferern und den Endproduzenten zumindest stabil bleiben, wenn nicht sogar zunehmen. Bei den indirekten Zulieferern dieser Branche erwartet knapp ein Drittel der Firmen einen Beschäftigungsrückgang.

Nur zwei Fünftel aller Unternehmen der Offshore-Windenergie haben Angaben zu ihrem Jahresumsatz gemacht. Vor allem die direkten Zulieferer hielten sich bei dieser Frage zurück. Auch über die Umsatzentwicklung 2005/2006 wurde keine Auskunft gegeben. Ähnlich wie bei der Beschäftigungsentwicklung, gehen nur 13 Prozent der Firmen in den nächsten Jahren von sinkenden Umsätzen aus. Die restlichen Betriebe rechnen mit einer steigenden oder gleichbleibenden Umsatzentwicklung (vgl. Abbildung 2-28).

Abbildung 2-28: Prognose der Umsatzentwicklung in der Offshore-Windenergie ($n_2 = 15$)



Bei dem Endproduzent dieser Branche wird der komplette Umsatz in der Region Bremerhaven/Unterweser erwirtschaftet, bei den direkten Windenergielieferanten außerdem in Bremen. Die Umsatzanteile der indirekten Zulieferer fallen in der Region Bremerhaven/Unterweser

unterschiedlich aus (vgl. Tabelle OW-8). Die meisten von ihnen sehen allerdings außerhalb der untersuchten Region ein größeres Umsatzpotenzial.

Die Auswertung der regionalen Verteilung der von den Unternehmen der Offshore-Windenergie bezogenen Vorleistungen zeigt, dass der Endproduzent drei Viertel aller Vorprodukte und Leistungen außerhalb der Region Bremerhaven/Unterweser und nur ein Viertel aus der Region Bremerhaven/Unterweser bezieht. Die Hälfte der direkten Zulieferer greift gern auf das Angebot der regionalen Firmen zurück (vgl. Tabelle OW-9).

Investitionen und Kooperationen

Mehr als drei Viertel aller befragten Unternehmen der Offshore-Windenergie haben Angaben zu den getätigten oder geplanten Investitionen gemacht. *Für den Endproduzenten dieser Branche kommt als Investitionsobjekt nur die Region Bremerhaven/Unterweser in Frage.* Die Zulieferfirmen investieren sowohl hier als auch außerhalb der untersuchten Region. Das wird auch in den nächsten Jahren so bleiben (vgl. Tabelle OW-10).

Knapp 90 Prozent der Unternehmen kooperieren miteinander und konzentrieren sich dabei auf die Firmen aus der Region Bremerhaven/Unterweser und aus der Stadt Bremen. Die Betriebe wurden gefragt, auf welcher Wertschöpfungsstufe sie Kooperationsaktivitäten ausüben. Auf den ersten drei Plätzen lag dabei die gemeinsame Forschung und Entwicklung, gefolgt von der gemeinsamen Weiterbildung/Ausbildung und der Logistik (vgl. Abbildung 2-29).

Abbildung 2-29: Kooperationsbereiche der befragten Unternehmen
($n_2 = 15$; Mehrfachnennung möglich)



2.5.4 Zusammenfassung

Da sich in den letzten Jahren die Kapazitäten im Onshore-Bereich erschöpft haben, wird die Nutzung der Offshore-Windenergie eine Schlüsselfunktion einnehmen und damit einen wichtigen Beitrag zur Energieversorgung leisten. Dementsprechend zeigen auch einige Energieversorger Interesse, in den Offshore-Markt vorzudringen. Außerdem soll ein neues *Bundesgesetz zur Beschleunigung der Infrastrukturplanung für Offshore-Windparks* vom Oktober 2006, das die Kostenübernahme für die Verlegung der Stromkabel regelt, Windparkbetreiber entlasten und der Offshore-Windenergie zum Durchbruch verhelfen.

Laut Statistiken sind aktuell in der Windenergiebranche im Land Bremen ca. 800 Beschäftigte tätig, davon 200 in Bremerhaven.

Etwa 90 Prozent aller Betriebe sind entweder als direkte oder indirekte Dienstleister für die Branche tätig. Es besteht in der Region Bremerhaven/Unterweser ein gut ausgebautes System- und Teilezulieferernetzwerk. Einige Zulieferbetriebe erwirtschaften zwischen 76 und 100 Prozent ihres Umsatzes in der regionalen Windenergie-Branche.

Obwohl die Zahl der direkten Zulieferer in den Städten Bremen und Bremerhaven in etwa gleich ist, werden in Bremen die meisten Mitarbeiter beschäftigt (rund 94 Prozent). Die Offshore-Windenergie in Bremerhaven hat zum Zeitpunkt der Untersuchung 2005/2006 noch keine nennenswerten Beschäftigungseffekte hervorgebracht. Nur im Bereich Forschung und Entwicklung sind einige Arbeitsplätze entstanden. Allerdings sind sich die befragten Offshore-Windenergie-Unternehmen bei ihrer Prognose einig, dass die Beschäftigung in ihren Betrieben in den nächsten Jahren zumindest stabil bleibt, wenn nicht sogar zunimmt.

Die Windenergie-Aktivitäten in Bremerhaven beschränken sich momentan auf die Entwicklung und Produktionsvorbereitung im Offshore-Bereich. Ab 2007 plant der Hersteller REpower Systems AG seine Fünf-Megawatt-Anlagen in Serie zu produzieren. Dafür wird am Bremerhavener Labradorhafen eine neue Halle gebaut. 100 neue Arbeitsplätze sollen dabei entstehen. Es ist allerdings nicht eindeutig vorhersehbar, mit welchen Arbeitsplatzeffekten durch die serienmäßige Produktion von Offshore-Windenergieanlagen in den kommenden 15 Jahren gerechnet werden kann.

Das Beschäftigungspotenzial in der Region für die Windenergiebranche wird differenziert betrachtet. Einerseits verfügt sie über ein sehr gutes Arbeitskräftepotenzial im Handwerk und Service. Andererseits werden jedoch in den hoch qualifizierten technischen Bereichen wie zum Beispiel dem Getriebebau oder der Elektronik, erhebliche Schwierigkeiten festgestellt.

Knapp 90 Prozent der Unternehmen aus der Offshore-Windenergie kooperieren miteinander, vor allem in den Bereichen Forschung und Entwicklung, gefolgt von der gemeinsamen Weiterbildung/Ausbildung und der Logistik. Mögliche Kooperationspartner für die Offshore-Windkraftbranche werden vor allem in der Bremerhavener Schiffbau- und Schiffsreparaturindustrie sowie ihren Zulieferfirmen identifiziert. Allerdings wird diese Zusammenarbeit teilweise durch die unterschiedlichen Mentalitäten im Schiffbau und der Offshore-Branche verhindert oder erschwert.

3 Zusammenfassung und Schlussfolgerungen

Die Arbeitnehmerkammer Bremen und das Institut Arbeit und Wirtschaft der Universität Bremen haben in den Jahren 2004-2006 gemeinsam das Projekt „Maritimes Netzwerk Bremerhaven“ durchgeführt. Die hier präsentierten Ergebnisse stützen sich

- 1 zum einen auf die **Aufbereitung von Daten** zur wirtschaftlichen Lage der maritimen Branchen (Schiffbau/Schiffsreparatur, Hafenwirtschaft, Fisch und Lebensmittel verarbeitende Industrie, maritime Wissenschaft und Offshore-Windenergie) in Bremerhaven,
- 2 und zum anderen auf die Auswertung der **(subjektiven) Einschätzung** der beteiligten Endproduzenten, Zulieferer und der Vertreter der Politik zur wirtschaftlichen Lage allgemein und den maritimen Branchen im Besonderen.

An dieser Stelle sollen die wichtigsten Kernaussagen zur derzeitigen und zukünftigen Situation in den untersuchten maritimen Branchen zusammengefasst werden.

Nach der (subjektiven) Einschätzung der regionalen Experten haben die traditionellen maritimen Branchen in Bremerhaven (dazu gehören die Fisch und Lebensmittel verarbeitende Industrie, der Schiffbau und die Schiffsreparatur sowie die Häfen) gute Zukunftsperspektiven und haben eine zentrale Bedeutung für die Entwicklung der neuen maritimen Branchen. Die durch die gegenwärtig günstigen Rahmenbedingungen geprägte positive Stimmung wirkt sich vorteilhaft auf die Seestadt aus. Das gilt auch für die „neuen“ maritimen Bereiche: die maritimen Wissenschaften und die Offshore-Windenergie.

Jeder Wirtschaftszweig entwickelt seine eigene Marketingstrategie, definiert eigene Erfolgsszenarien und ist somit branchenspezifischen Gefährdungspotenzialen ausgesetzt. Insofern muss an dieser Stelle zwi-

schen den fünf von uns untersuchten Branchen des maritimen Clusters in Bremerhaven unterschieden werden:

- Insgesamt spielt die Schiffbaubranche in Bremerhaven (Reparatur, Neubau und Zulieferer) im gesamten deutschen Seeschiffbau nur noch eine untergeordnete Rolle. Dennoch weist sie für die *Region Bremerhaven* neben der Hafenwirtschaft und der Fisch und Lebensmittel verarbeitenden Industrie die größte wirtschaftliche Bedeutung auf und bleibt nach wie vor einer der wichtigsten Arbeitgeber. 2005 waren in der Seestadt insgesamt circa 1.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in den Schiffbau- und Schiffsreparaturbetrieben und 430 in den Zulieferfirmen tätig. Das sind rund 15 Prozent aller Arbeitsplätze des verarbeitenden Gewerbes der Stadt. Die Beschäftigungsentwicklung in den Unternehmen dieser Branche wird nach Angaben der Befragten stabil bleiben. Einige Betriebe planen ihr Personal aufzustocken und nur circa 8 Prozent der Firmen erwarten eine negative Beschäftigungsentwicklung.
- Knapp 8.000 Beschäftigte sind direkt oder indirekt der Hafenwirtschaft zuzuordnen. Bremerhaven gehört sowohl beim Container- als auch beim Automobilumschlag zu den größten Umschlagplätzen Europas. Insbesondere der Containerumschlag konnte in den letzten Jahren enorme Wachstumsraten verzeichnen. Nicht zuletzt deshalb, weil mit Maersk Sealand und MSC die beiden weltgrößten Reedereien in Bremerhaven mit Eurogate hier Gemeinschaftsunternehmen gegründet und Liniendienste von anderen Häfen nach Bremerhaven verlagert haben. Außerdem wurden hier erhebliche öffentliche Mittel in die Erweiterung der Umschlagkapazitäten investiert. Dieser positive Trend wird sich voraussichtlich weiter fortsetzen. Der überwiegende Teil der befragten Betriebe geht von einer gleichbleibenden oder steigenden Beschäftigungszahl aus; nur 8 Prozent rechnen mit einem Arbeitsplatzabbau. Ähnlich optimistisch wird auch die Umsatzentwicklung eingeschätzt. Positiv

hervorzuheben ist außerdem, dass es in dieser Branche ein verhältnismäßig gut ausgebautes Systemzulieferernetzwerk gibt und Kooperationen für zwei Drittel der befragten Unternehmen eine wichtige Rolle spielen.

Ein Manko ist die nach wie vor geringe Loco-Quote in Bremerhaven. Trotz zahlreicher Versuche ist es bislang nicht gelungen, diese zu erhöhen. Viele Betriebe, die hafennahe Dienstleistungen anbieten oder an der Veredelung von Gütern beteiligt sind, haben ihren Standort in Bremen.

Bremerhaven ist der wichtigste Fischverarbeitungs- und -umschlagplatz in Deutschland. Hier sind mit 2.470 Personen 30 Prozent aller bundesweit in der Fischverarbeitung tätigen Beschäftigten angesiedelt. Für die Seestadt selber ist dieser Wirtschaftsbereich aber nicht nur aufgrund der Beschäftigungseffekte von besonderer Bedeutung, denn er weist auch ein ausgeprägtes Kompetenzprofil auf: Hier wird das komplette Know-how vom Fischfang bis zum Endverbraucher, einschließlich der Zulieferer und der touristischen und wissenschaftlichen Begleitung geboten. Dennoch sind auch diese Kapazitäten durch die Abwanderungstendenzen der Betriebe in Niedriglohnländer wie beispielsweise Polen bedroht. So hat sich die Beschäftigungssituation zwischen 2004 und 2005 deutlich verschlechtert. Und auch für die Zukunft rechnen 22 Prozent der befragten Unternehmen mit einer rückläufigen Beschäftigung. Erschwerend kommt hinzu, dass ein Großteil der direkten Zulieferer zu fast 100 Prozent von der Branche abhängig ist. Betriebsverlagerungen von Endproduzenten können so den gefürchteten Domino-Effekte auslösen.

Einige Fischverarbeitungsunternehmen haben sich in den letzten Jahren allerdings zu Lebensmittelproduzenten umstrukturiert. Mit Umsatzzuwächsen rechnen immerhin 40 Prozent der befragten Unternehmen. 22 Prozent gehen von einer Beschäftigungszunahme aus. Positiv anzumerken ist außerdem, dass die Hälfte der Betriebe mit Firmen in der Region kooperiert.

- Der Wissenschaftssektor, der sich in Bremerhaven schwerpunktmäßig mit maritimen Themen befasst, gewinnt auch hier eine immer größere Bedeutung. Inzwischen arbeiten fast 1.000 Beschäftigte in diesem Bereich, Tendenz steigend: 50 Prozent der befragten Institutionen gehen von wachsenden Umsätzen aus, 42 Prozent von zusätzlichen Arbeitplatzeffekten. Der Blauen Biotechnologie und den Forschungs Kompetenzen rund um das Thema Offshore-Windenergie wird dabei eine besondere Bedeutung beigemessen. Allerdings werden diese Bereiche momentan noch stark subventioniert. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist es daher nicht absehbar, wie sie sich im Wettbewerb mit anderen Regionen positionieren werden.

Die Kooperationsbereitschaft des Wissenschaftssektors ist ausgesprochen hoch: Zwei Drittel der befragten Einrichtungen und Unternehmen gaben an zu kooperieren. Bei den Endproduzenten waren es sogar 100 Prozent.

Als problematisch einzustufen ist die Entwicklung, dass trotz steigender Beschäftigung feste Stellen abgebaut und durch befristete Verträge ersetzt werden. Außerdem wird die Suche nach qualifiziertem Personal teilweise durch das Image Bremerhavens erschwert.

- Da sich in den letzten Jahren die Kapazitäten im Onshore-Bereich erschöpft haben, wird die Nutzung der Offshore-Windenergie eine Schlüsselfunktion einnehmen und damit einen wichtigen Beitrag zur Energieversorgung leisten, auch angesichts der sich erschöpfenden fossilen Brennstoffe. Dementsprechend zeigen auch einige Energieversorger Interesse, in den Offshore-Markt vorzudringen. Außerdem regelt ein neues *Bundesgesetz zur Beschleunigung der Infrastrukturplanung für Offshore-Windparks* vom Oktober 2006 die Kostenübernahme für die Verlegung der Stromkabel, entlastet somit Windparkbetreiber und kann der Offshore-Windenergie

mit zum Durchbruch verhelfen. In der Windenergiebranche im Land Bremen waren 2006 circa 800 Beschäftigte tätig, davon 200 in Bremerhaven. Obwohl somit die Offshore-Windenergie in Bremerhaven zum Zeitpunkt der Untersuchung 2005/2006 noch keine nennenswerten Beschäftigungseffekte hervorgebracht hatte, waren sich die befragten Offshore-Windenergie-Unternehmen bei ihrer Prognose einig, dass die Beschäftigung in ihren Betrieben in den nächsten Jahren zumindest stabil bleibt, wenn nicht sogar zunimmt. Die Windenergie-Aktivitäten in Bremerhaven beschränken sich momentan auf die Entwicklung und Produktionsvorbereitung im Offshore-Bereich. Ab 2007 plant der Hersteller REpower Systems AG seine Fünf-Megawatt-Anlagen in Serie zu produzieren. Dafür wird am Bremerhavener Labradorhafen eine neue Halle gebaut. 100 neue Arbeitsplätze sollen dabei entstehen. Es ist allerdings nicht eindeutig vorhersehbar, mit welchen Arbeitsplatzeffekten durch die serienmäßige Produktion von Offshore-Windenergieanlagen in den kommenden 15 Jahren gerechnet werden kann, zumal Bremerhaven in Konkurrenz mit anderen Standorten wie Emden, Husum und Cuxhaven (nur um die an der deutschen *Nordseeküste* gelegenen Standorte zu nennen) steht.

Wie die Ausführungen zu den einzelnen maritimen Branchen verdeutlichen, haben die meisten der befragten Unternehmen des untersuchten maritimen Clusters im Hinblick auf die Umsatz- und Beschäftigtenentwicklung optimistische Zukunftserwartungen. Nur in der Fisch und Lebensmittel verarbeitenden Industrie gehen gut 20 Prozent von einer sinkenden Beschäftigungszahl aus. In allen anderen Branchen wird von circa 90 Prozent aller Befragten mittelfristig mit einer stabilen oder sogar positiven Arbeitsplatzentwicklung gerechnet.

Insgesamt haben die Befragten aller maritimen Branchen angegeben, dass sie sowohl gegenwärtig als auch zukünftig Investitionen am Wirtschaftsstandort Bremerhaven vornehmen. In Verbindung mit den positiven Erwartungen hinsichtlich der Umsatz- und Beschäftigtenentwick-

lung deutet dies darauf hin, dass die Bedeutung der maritimen Branchen für die Wirtschaftsentwicklung in der Seestadt noch zunehmen wird.

Diese positive Entwicklung und die optimistische Stimmung (lässt man jetzt die Branchenunterschiede beiseite) stellt eine deutliche Verbesserung gegenüber der Situation unmittelbar nach dem Konkurs des Bremer Vulkan-Verbundes oder auch vor nur fünf Jahren dar.

Allerdings darf nicht außer Acht gelassen werden, dass die traditionellen maritimen Branchen stark in Globalisierungsprozesse eingebunden sind. Zum heutigen Zeitpunkt ist es daher nicht absehbar, was zum Beispiel ab dem Jahr 2011 in der Weltwirtschaft erfolgt (beispielsweise die prognostizierte Überkapazität im Weltschiffbau) und wie sich solche Entwicklungen auf den maritimen Standort Bremerhaven auswirken würden.

Gerade auch deshalb sollte die Politik den maritimen Sektor nicht außer Acht lassen.

Allerdings hat die Auswertung der Ergebnisse auch gezeigt, dass nur wenige Abhängigkeiten der einzelnen maritimen Branchen untereinander bestehen. Insofern wird sich der sogenannte „Domino-Effekt“ im Falle einer Krise in einer Branche nicht unmittelbar auf die anderen maritimen

Branchen auswirken. Besonders die indirekten Zulieferer sind selten nur von *einer* Branche abhängig, sie bewegen sich im gesamten Feld des maritimen Clusters.

Dennoch ist es sinnvoll, die Kooperationsbereitschaft innerhalb und zwischen den maritimen Branchen zu erhöhen ohne die Abhängigkeiten zu verstärken.

Obwohl 50 bis 90 Prozent der befragten Unternehmen in Kooperationsbeziehungen eingebunden sind, werden die Vernetzungspotenziale innerhalb der Branchen des maritimen Sektors, zwischen den einzelnen Bereichen sowie mit anderen Regionen trotz einiger sehr positiver Beispiele nur zum Teil ausgenutzt. Hier sind Politik und Wirtschaftsförderung gefordert, um solche Kooperationsbeziehungen zu entwickeln und zu begleiten.

Anhang I. Liste der Gesprächspartner

- Arbeitnehmerkammer Bremen
- Magistrat Bremerhaven
- Bremerhavener Gesellschaft für Investitionsförderung und Stadtentwicklung mbH (BIS)
- Sparkasse Bremerhaven
- Industrie- und Handelskammer Bremerhaven
- BIS, Geschäftsbereich *Bremerhaven Touristik*
- Senator für Wirtschaft und Häfen, Referat 12
- Unternehmensverbände im Lande Bremen
- Gewerkschaft Nahrung, Genuss, Gaststätten
- IG Metall
- WAB e. V.
- Technologie-Transfer-Zentrum (ttz Bremerhaven).
- J. Heinr. Kramer Holding GmbH
- Lloyd Werft Bremerhaven GmbH
- SSW Schichau Seebeck Shipyard GmbH
- MWB Motorenwerke Bremerhaven AG
- BREDO Bremerhavener Dock GmbH
- BLG INTERNATIONAL LOGISTICS GmbH & Co. KG
- Bremenports GmbH & Co. KG
- EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG
- Kühne + Nagel (AG & Co.) KG

- Heinrich Abelmann Fischfeinkost GmbH
- Frozen Fish International GmbH
- Frosta AG
- Bremerhavener Institut für Biologische Informationssysteme (BIBIS)
- Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung (AWI)
- Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik Bremen (ISL)
- Bremerhavener Institut für Organisation und Software (BIOS)
- Q-Bioanalytic GmbH
- Columbus Cruise Center Bremerhaven GmbH (CCCB)

Anhang II. Fragebogen

In welchen Regionen befinden sich Ihre Hauptkunden / -zulieferer? (s. beiliegende Karte)

	Hauptkunden (insg.=100%)	Wesentliche Zulieferer (insg.=100%)	Keine Zulieferer (Bitte nur ankreuzen)
In der Region Bremerhaven/Unterweser, in %	(Beispiel: 20%)	(Beispiel: 70%)	
Stadt Bremen, in %	(Beispiel: 10%)	(Beispiel: 15%)	
Außerhalb der Region Bremerhaven/Unterweser, in %	(Beispiel: 70%)	(Beispiel: 15%)	

Hat Ihr Unternehmen Investitionen getätigt oder geplant?

Investitionen	2005	2006	2007
In der Region Bremerhaven/Unterweser	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Stadt Bremen	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Außerhalb der Region Bremerhaven/Unterweser	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein

Kooperiert Ihr Unternehmen bereits mit anderen Unternehmen/Institutionen aus der Region Bremerhaven/Unterweser und/oder Stadt Bremen? (bitte ankreuzen)

Bremerhaven/Unterweser

Stadt Bremen

Bitte kreuzen Sie die Bereiche an, in denen kooperiert wird

Bereich	Region Bremerhaven/ Unterweser	Stadt Bremen
Einkauf	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Marketing / Vertrieb	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Produktion	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Transport / Logistik	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Maschinen- / Gerätenutzung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Forschung und Entwicklung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Weiterbildung / Qualifizierung / Ausbildung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
EDV	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Design / Konstruktion	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gemeinsamer Beschäftigungspool	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sonstige, und zwar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vielen Dank für Ihre Unterstützung!

Anhang III. Ergebnisse der Unternehmensbefragung

Schiffbau und Schiffsreparatur

Tabelle S-1: Liste der Betriebe aus dem Bereich Schiffbau / Schiffsreparatur, die an der Befragung teilgenommen haben (geordnet nach Funktionen innerhalb der Wertschöpfungskette)

Endproduzent	Direkte Zulieferer	Indirekte Zulieferer	Kunden
Elsflether Werft GmbH	Andre Strelow	ALPHA-TEC GmbH	Alpha Ship GmbH
Heise Schiffsreparatur	Funkelektronik Pundsack	Alpatherm GmbH	Martime GmbH
Lloyd Werft Bremerhaven	Hermann Pitzner GmbH	Bremer Schiffs-meldedienst	
Rickmers Lloyd GmbH	Kobau Maschinenbau GmbH	Bremerhavener Beschäftigungsgesellschaft	
	Kraeft GmbH Systemtechnik	Büro Kapt. Gröschel	
	R+M SLA Bremerhaven GmbH	CHS Container Handel GmbH	
	Scan Turbo GmbH	Dapprich Gerlach GmbH	

Endproduzent	Direkte Zulieferer	Indirekte Zulieferer	Kunden
	TOP Industrieservice GmbH	Eigenwillig Sicherheitsdienst GmbH	
	Wenk und Suhrhoff Rohrbau	Fischereihafen-Betriebsgesellschaft GmbH	
		H. Sitte, Dipl.-Ing. Schiffsinstallationen	
		ISL Bremen	
		Judel/Vrolijk engineering GmbH	
		Kobau Montage GmbH	
		Kaefer Isolier-technik GmbH	
		Lloyd's Register EMEA	
		Marcare GmbH	
		Rolf Lübbe GmbH	
		Spitzmacher Gerhardt Logistik GbR	
		Schiffahrtskontor Groß GmbH	
		Tauchbetrieb Helgoland	
		ttz Bremerhaven, Umweltinstitut	

Tabelle S-2: Regionale Verteilung der befragten Schiffbau- und Schiffsreparaturbetriebe ($N_2 = 207$, $n_2 = 36$)

Region	Verschickt (N_1)	Rücklauf (n_1)	% -Quote
	Anzahl	Anzahl	
Bremen	51	4	7,8
Bremerhaven	117	29	24,8
Region Unterweser	39	3	7,7
Gesamt	207	36	17,4

Abbildung S-1: Regionale Verteilung der befragten Schiffbau- und Schiffsreparaturunternehmen nach Funktionen ($n_2 = 36$)

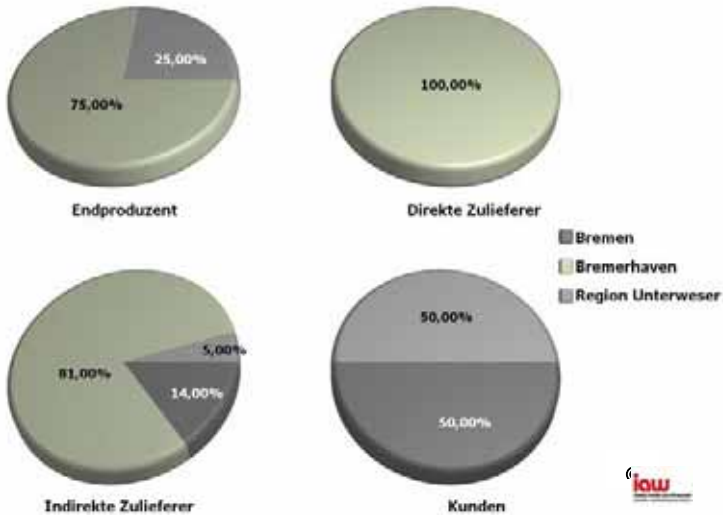


Tabelle S-3: Anzahl der Zulieferer und Kunden innerhalb des Schiffbaubereichs

Umsatzanteil (Schiffbau)	Direkte Zulieferer		Indirekte Zulieferer		Kunden	
	Anzahl	in %	Anzahl	in %	Anzahl	in %
<25	2	22,2	17	81,0	2	100,0
25- 50	1	11,1	3	14,3	-	-
51 - 75	2	22,2	1	4,8	-	-
76 - 100	4	44,4	-	-	-	-
Gesamt	9	100,0	21	100,0	2	100,0

Tabelle S-4: Wertschöpfungsanteile der befragten Schiffbau- und Schiffsreparatur-Zulieferer und Kunden nach Tätigkeitsbereichen

Umsatz- anteile, in %		Direkte Zulieferer (n=9)	Indirekte Zulieferer (n=21)	Kunden (n=2)
		Anzahl	Anzahl	Anzahl
Hafenwirtschaft	bis 25	3	7	-
	25 - 50	1	3	-
	51 - 75	-	2	-
	75 - 100	-	-	1
	Gesamt	4	12	1
Lebensmittel/ Fisch	bis 25	3	6	-
	25 - 50	-	-	-
	51 - 75	-	2	-
	75 - 100	-	-	-
	Gesamt	3	8	-
Maritime Wissenschaft	bis 25	4	4	-
	25 - 50	-	1	-
	51 - 75	-	-	-
	75 - 100	-	-	-
	Gesamt	4	5	-
Blaue Biotechnologie	bis 25	2	2	-
	25 - 50	-	-	-
	51 - 75	-	-	-
	75 - 100	-	-	-
	Gesamt	2	2	-
Tourismus	bis 25	3	3	-
	25 - 50	-	1	-
	51 - 75	-	-	-
	75 - 100	-	-	-
	Gesamt	3	4	-
Offshore	bis 25	4	6	-
	25 - 50	-	-	-
	51 - 75	-	-	-
	75 - 100	-	-	-
	Gesamt	4	6	-

Tabelle S-5: Beschäftigte im Schiffbau- und Schiffsreparaturbereich ausgehend von Umsatzanteilen in % (Stand: 2005, $n_2=36$)

Funktion	Anzahl der Beschäftigten	Prozent
Endproduzent	653	55,8
Direkte Zulieferer	86	7,3
<i>davon</i>		
<i>F&E</i>	-	-
<i>pr. DL</i>	39	3,3
<i>öff. DL</i>	-	-
<i>SystemZu</i>	46	3,9
<i>TeileZu</i>	1	0,1
<i>Verbände</i>	-	-
Indirekte Zulieferer	410	35,0
<i>davon</i>		
<i>F&E</i>	58	5,0
<i>pr. DL</i>	330	28,2
<i>öff. DL</i>	16	1,4
<i>SystemZu</i>	6	0,5
<i>TeileZu</i>	-	-
<i>Verbände</i>	-	-
Kunden	22	1,9
Gesamt	1171	100,0

Tabelle S-6: Regionale Beschäftigungsverteilung der Wertschöpfungspartner im Schiffbau- und Schiffsreparaturbereich (Stand: 2005, $n_2=36$)

Funktion	Bremen		Bremerhaven		Region Unterweser		Gesamt	
	Anzahl	in %	Anzahl	in %	Anzahl	in %	Anzahl	in %
Endproduzent	-	-	572	87,6	81	12,4	653	100,0
Direkte Zulieferer	-	-	86	100,0	-	-	86	100,0
Indirekte Zulieferer	58	14,1	352	85,9	-	-	410	100,0
Kunde	1	4,5	-	-	21	95,5	22	100,0
Gesamt	59	5,0	1010	86,3	102	8,7	1171	100,0

Tabelle S-7: Beschäftigungsentwicklung der Endproduzenten im Schiffbau- und Schiffsreparaturbereich 2004/2005

Endproduzent	2004	2005	% - Veränd. 2004/2005
Elsflether Werft GmbH	81	81	-
Heise Schiffsreparatur	50	36	-28,0
Lloyd Werft Bremerhaven	516	495	-4,1
Rickmers Lloyd GmbH	41	41	-
Gesamt	688	653	-5,08

Tabelle S-8: Beschäftigungsentwicklung Zulieferer und Kunden des Schiffbau- und Schiffsreparaturbereichs 2004/2005

Funktion	2004	2005	% - Veränd. 2004/2005
Direkte Zulieferer	90	86	-5,08
Indirekte Zulieferer	432	410	
Kunden	23	22	

 Tabelle S-9: Regionale Umsatzverteilung der befragten Unternehmen aus dem Schiffbau- und Schiffsreparaturbereich nach Funktionen innerhalb der Wertschöpfungskette ($n_2=36$)

Umsatzanteile in %	Endproduzent						Direkte Zulieferer					
	Bremerhaven/ Unterweser		Bremen		außerhalb Bremerhaven/ Unterweser		Bremerhaven/ Unterweser		Bremen		außerhalb Bremerhaven/ Unterweser	
	Anzahl	%	Anzahl	%	n ₂	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
< 25	1	25,0	3	75,0	-	-	1	11,1	5	55,6	1	11,1
25 - 50	1	25,0	-	-	1	25,0	4	44,4	1	11,1	3	33,3
51 - 75	-	-	-	-	-	-	1	11,1	-	-	2	22,2
76 - 100	-	-	-	-	3	75,0	3	33,3	-	-	1	11,1
k. A. / kein Umsatz	2	50,0	1	25,0	-	-	-	-	3	33,3	2	22,2
Gesamt	4	100,0	4	100,0	4	100,0	9	100,0	9	100,0	9	100,0

Umsatzanteile in %	Indirekte Zulieferer						Kunden					
	Bremerhaven/ Unterweser		Bremen		außerhalb Bremerhaven/ Unterweser		Bremerhaven/ Unterweser		Bremen		außerhalb Bremerhaven/ Unterweser	
	Anzahl	%	Anzahl	%	n ₂	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
< 25	9	42,9	10	47,6	4	19,0	-	-	-	-	-	-
25 - 50	3	14,3	3	14,3	3	14,3	-	-	-	-	-	-
51 - 75	3	14,3	-	-	5	23,8	-	-	-	-	-	-
76 - 100	3	14,3	-	-	7	33,3	-	-	-	-	1	50,0
k. A. / kein Umsatz	3	14,3	8	38,1	2	9,5	2	100,0	2	100,0	1	50,0
Gesamt	21	100,0	21	100,0	21	100,0	2	100,0	2	100,0	2	100,0

Tabelle S-10: Regionale Verteilung der bezogenen Vorleistungen bei den befragten Unternehmen aus dem Schiffbau- und Schiffsreparaturbereich nach Funktionen innerhalb der Wertschöpfungskette ($n_2=36$)

Bezogene Vorleistungen in %	Endproduzent					Direkte Zulieferer						
	Bremerhaven/Unterweser		Bremen		außerhalb Bremerhaven/Unterweser		Bremerhaven/Unterweser		Bremen		außerhalb Bremerhaven/Unterweser	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
< 25	1	25,0	3	75,0	-	-	3	33,3	4	44,4	3	33,3
25 - 50	2	50,0	1	25,0	4	100,0	3	33,3	-	-	1	11,1
51 - 75	1	25,0	-	-	-	-	-	-	3	33,3	1	11,1
76 - 100	-	-	-	-	-	-	1	11,1	-	-	2	22,2
k. A. / kein Umsatz	-	-	-	-	-	-	2	22,2	2	22,2	2	22,2
Gesamt	4	100,0	4	100,0	4	100,0	9	100,0	9	100,0	9	100,0

Bezogene Vorleistungen in %	Indirekte Zulieferer					Kunden						
	Bremerhaven/Unterweser		Bremen		außerhalb Bremerhaven/Unterweser		Bremerhaven/Unterweser		Bremen		außerhalb Bremerhaven/Unterweser	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
< 25	5	23,8	7	33,3	4	19,0	1	50,0	1	50,0	-	-
25 - 50	2	9,5	1	4,8	2	9,5	-	-	-	-	-	-
51 - 75	1	4,8	-	-	3	14,3	-	-	-	-	1	50,0
76 - 100	4	19,0	-	-	5	23,8	-	-	-	-	1	50,0
k. A. / kein Umsatz	9	42,9	13	61,9	7	33,3	1	50,0	1	50,0	-	-
Gesamt	21	100,0	21	100,0	21	100,0	2	100,0	2	100,0	2	100,0

Tabelle S-11: Investitionsbereitschaft der befragten Unternehmen aus dem Schiffbau- und Schiffsreparaturbereich nach Tätigkeitsbereichen
(n₂ = 36, Mehrfachnennung möglich)

Funktion innerhalb der Wertschöpfungskette	Region Bremerhaven/ Unterweser		Stadt Bremen		Außerhalb Region Bremerhaven/ Unterweser	
	Absolut	%-Ges.	Absolut	%-Ges.	Absolut	%-Ges.
Endproduzent						
2005	1	25,0	-	-	-	-
2006	3	75,0	-	-	-	-
2007	3	75,0	-	-	-	-
Direkte Zulieferer						
2005	5	55,6	-	-	1	11,1
2006	6	66,7	1	11,1	1	11,1
2007	6	66,7	1	11,1	1	11,1
Indirekte Zulieferer						
2005	11	52,4	4	19,0	5	23,8
2006	15	71,4	3	14,3	5	23,8
2007	13	61,9	3	14,3	3	14,3
Kunden						
2005	-	-	-	-	1	50,0
2006	-	-	-	-	2	100,0
2007	-	-	-	-	2	100,0
Gesamt						
2005	17	47,2	4	11,1	7	19,4
2006	24	66,7	4	11,1	8	22,2
2007	22	61,1	4	11,1	6	16,7

Tabelle S-12: Kooperationsbereitschaft der befragten Unternehmen aus dem Schiffbau- und Schiffsreparaturbereich nach Tätigkeitsbereichen ($n_2 = 36$)

Funktion	Kooperationen					
	Reg. Bremerhaven/ Unterweser		Stadt Bremen		Reg. Bremerhaven/ Unterweser & Stadt Bremen	
	Absolut	%-Ges.	Absolut	%-Ges.	Absolut	%-Ges.
Endproduzent	1	25,0	-	-	2	75,0
Direkte Zulieferer	3	33,3	-	-	1	11,1
Indirekte Zulieferer	6	28,6	1	4,8	7	33,3
Kunde	-	-	-	-	2	100,0
Gesamt	10	27,8	1	2,8	12	33,3

Abbildung S-2: Unternehmenskooperationen im Schiffbau- und Schiffsreparaturbereich in Abhängigkeit von der Funktion in der Wertschöpfungskette

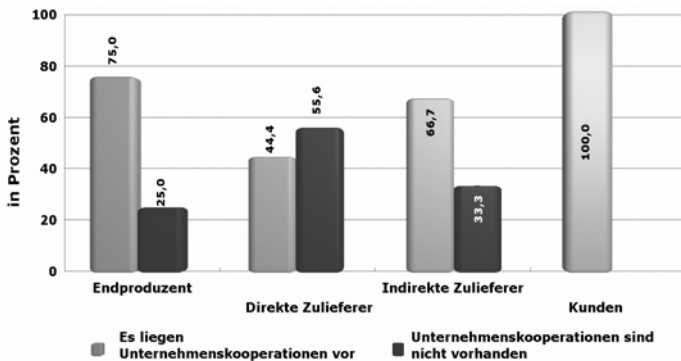


Tabelle S-13: Kooperationsbereiche der befragten Unternehmen aus dem Schiffbau- und Schiffsreparaturbereich ($n_2 = 36$; Mehrfachnennung möglich)

Kooperationsbereich	Region Bremerhaven/ Unterweser		Stadt Bremen		Region Bremerhaven/ Unterweser & Stadt Bremen		Gesamt	
	Absolut	%-Ges.	Absolut	%-Ges.	Absolut	%-Ges.	Absolut	%-Ges.
Einkauf	4	11,1	2	5,6	5	13,9	11	30,6
Marketing/Vertrieb	4	11,1	1	2,8	2	5,6	7	19,5
Produktion	4	11,1	1	2,8	2	5,6	7	19,5
Transport/Logistik	4	11,1	2	5,6	5	13,9	11	30,6
Maschinen/ Gerätenutzung	5	13,9	-	-	-	-	5	13,9
F&E	5	13,9	2	5,6	3	8,3	10	27,8
Weiterbildung/ Qualifizierung/Ausbildung	5	13,9	1	2,8	2	5,6	8	22,3
EDV	5	13,9	1	2,8	2	5,6	8	22,3
Design/Konstruktion	1	2,8	1	2,8	-	-	2	5,6
Gemeinsamer Beschäftigungspool	1	2,8	-	-	-	-	1	2,8

Hafenwirtschaft

Tabelle H-1: Liste der Betriebe aus dem Bereich Hafenwirtschaft, die an der Befragung teilgenommen haben (geordnet nach Funktionen innerhalb der Wertschöpfungskette)

Endproduzent	Direkte Zulieferer	Indirekte Zulieferer	Kunden
CCCB GmbH	BLG Automobile Logistics GmbH	AFL Logistik GmbH	Alpha Ship GmbH
Eurogate GmbH	bremenports GmbH	Addicks und Kreye Tally and Survey	BHS Spedition GL
NTB Bremerhaven GmbH	Cargopack Verpackung GmbH	Andre Strelow	CC Cargo-Contor
	Huth Zaun+ Torsysteme GmbH	Bominflot Tanklager GmbH	Martime GmbH
	Huth Metallbau GmbH	Bugsier-, u. Bergungs-Ges. mbH	Peter Hein GmbH
	Hochtief Konstruktion AG	Bremer Schiffs-meldedienst	Schiffahrtskontor Groß GmbH
	Hansakai Umschlagbetriebe	Bremen Keyports Marketing	Weserfähre GmbH

Endproduzent	Direkte Zulieferer	Indirekte Zulieferer	Kunden
	Heuer Gruppe	Büro Kapt. Gröschel	
	Kurt Fredrich Spezialtiefbau	Compass GmbH	
	Maierform GmbH	CHS Container Handel GmbH	
	MSC Gate Bremerhaven	Dapprich Gerlach GmbH	
	Remain GmbH	Dr. Schmel Partner GbR	
	Spitzmacher Gerhardt Logis- tik GbR	Hermann Pitzner GmbH	
	Strako Strahl- arbeiten GmbH	Hauptzollamt Oldenburg	
		ISL Bremen	
		Küfog GmbH	
		Kaefer Isolier- technik GmbH	
		LS International Cargo GmbH	

Endproduzent	Direkte Zulieferer	Indirekte Zulieferer	Kunden
		Logistik Service Agentur	
		Marcare GmbH	
		Rolf Lübbe GmbH	
		Rogge Marine Consulting GmbH	
		Schiffsbesichtiger in Bremen	
		Tauchbetrieb Helgoland	
		TAG/ICIB Services GmbH	
		T.I.P. GmbH	

Tabelle H-2: Regionale Verteilung der befragten Betriebe der Hafenvirtschaft
($N_2 = 331, n_2 = 50$)

Region	Verschickt (N_1) Anzahl	Rücklauf (n_1) Anzahl	%-Quote
Bremen	179	14	7,8
Bremerhaven	113	30	26,5
Region Unterweser	39	6	15,4
Gesamt	331	50	15,1

Abbildung H-1: Regionale Verteilung der befragten Unternehmen aus dem Bereich der Hafenvirtschaft nach Funktionen ($n_2 = 50$)

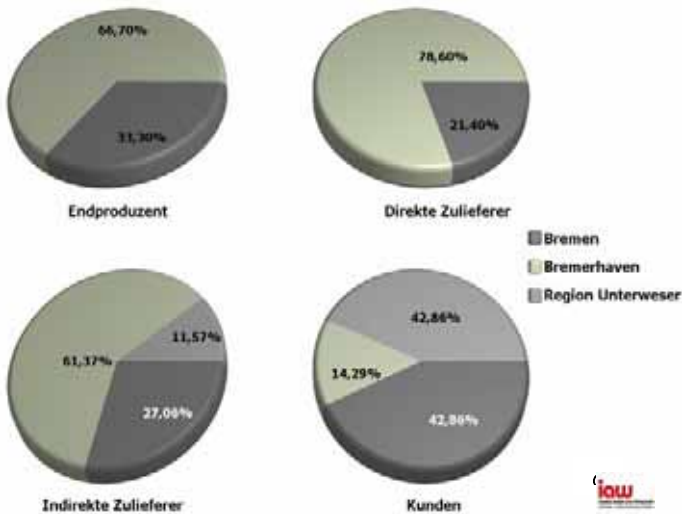


Tabelle H-3: Umsatzanteile der Zulieferer und Kunden für die Hafenvirtschaft

Umsatzanteil (Hafenvirtschaft)	Direkte Zulieferer		Indirekte Zulieferer		Kunden	
	Anzahl	in %	Anzahl	in %	Anzahl	in %
<25	5	35,7	9	34,6	3	42,9
25 - 50	2	14,3	7	26,9	1	14,3
51 - 75	-	-	3	11,5	-	-
76 - 100	7	50,0	7	26,9	3	42,9
Gesamt	14	100,0	26	100,0	7	100,0

Tabelle H-4: Wertschöpfungsanteile der befragten Zulieferer und Kunden der Hafenvirtschaft nach Tätigkeitsbereichen

Umsatz- anteile, in %		Direkte Zulieferer (n=14)	Indirekte Zulieferer (n=26)	Kunden (n=7)
		Anzahl	Anzahl	Anzahl
Schiffbau	bis 25	4	12	2
	25 - 50	1	1	-
	51 - 75	-	-	-
	75 - 100	-	-	-
	Gesamt	5	13	2
Lebensmittel/ Fisch	bis 25	3	10	1
	25 - 50	-	-	-
	51 - 75	-	-	-
	75 - 100	1	-	-
	Gesamt	4	10	1
Maritime Wissenschaft	bis 25	3	9	1
	25 - 50	-	-	1
	51 - 75	-	-	-
	75 - 100	-	-	-
	Gesamt	3	9	2
Blaue Biotechnologie	bis 25	1	4	1
	25 - 50	-	-	-
	51 - 75	-	-	-
	75 - 100	-	-	-
	Gesamt	1	4	1
Tourismus	bis 25	2	7	-
	25 - 50	-	-	-
	51 - 75	-	-	-
	75 - 100	-	-	1
	Gesamt	2	7	1
Offshore	bis 25	2	8	1
	25 - 50	-	2	-
	51 - 75	-	-	-
	75 - 100	-	-	-
	Gesamt	2	10	1

Tabelle H-5: Beschäftigte in der Hafenwirtschaft ausgehend von Umsatzanteilen in % (Stand: 2005, $n_2=50$)

Funktion	Anzahl der Beschäftigten	Prozent
Endproduzent	1403	43,7
Direkte Zulieferer	1001	31,2
<i>davon</i>		
<i>F&E</i>	-	-
<i>pr. DL</i>	549	17,1
<i>öff. DL</i>	-	-
<i>SystemZu</i>	450	14,0
<i>TeileZu</i>	2	0,1
<i>Verbände</i>	-	-
Indirekte Zulieferer	722	22,5
<i>davon</i>		
<i>F&E</i>	45	1,4
<i>pr. DL</i>	652	20,3
<i>öff. DL</i>	20	0,6
<i>SystemZu</i>	-	-
<i>TeileZu</i>	5	0,2
<i>Verbände</i>	-	-
Kunden	81	2,5
Gesamt	3207	100,0

Tabelle H-6: Regionale Beschäftigungsverteilung der Wertschöpfungspartner aus dem Bereich der Hafenwirtschaft (Stand: 2005)

Funktion	Bremen		Bremerhaven		Region Unterweser		Gesamt	
	Anzahl	in %	Anzahl	in %	Anzahl	in %	Anzahl	in %
Endproduzent	-	-	1403	100,0	-	-	1.403	100,0
Direkte Zulieferer	129	12,9	872	87,1	-	-	1.001	100,0
Indirekte Zulieferer	364	50,4	329	45,6	29	4,0	722	100,0
Kunde	66	81,5	1	1,2	14	17,3	81	100,0
Gesamt	559	17,4	2605	81,2	43	1,3	3207	100,0

Tabelle H-7: Beschäftigungsentwicklung der Endproduzenten der Hafenwirtschaft 2004/2005

Endproduzent	2004	2005	% - Veränd. 2004/2005
CCCB GmbH	3	3	...
Eurogate GmbH*	850	925	8,8
NTB Bremerhaven GmbH	395	475	20,3
Gesamt	1248	1403	12,4

*Beschäftigte in Bremerhaven

Tabelle H-8: Beschäftigungsentwicklung der Zulieferer und Kunden der Hafenwirtschaft 2004/2005

Funktion	2004	2005	% - Veränd. 2004/2005
Direkte Zulieferer	891	1001	12,4
Indirekte Zulieferer	642	722	
Kunden	72	81	

Tabelle H-9: Regionale Umsatzverteilung der befragten Unternehmen der Hafenvirtschaft nach Funktionen innerhalb der Wertschöpfungskette ($n_2=50$)

Umsatzanteile in %	Endproduzent						Direkte Zulieferer					
	Bremerhaven/ Unterweser		Bremen		außerhalb Bremerhaven/ Unterweser		Bremerhaven/ Unterweser		Bremen		außerhalb Bremerhaven/ Unterweser	
	Anzahl	%	Anzahl	%	n_2	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
< 25	-	-	-	-	-	-	5	35,7	6	42,9	3	21,4
25 - 50	-	-	1	33,3	-	-	-	-	1	7,1	2	14,3
51 - 75	-	-	-	-	1	33,3	2	14,3	-	-	1	7,1
76 - 100	-	-	-	-	2	66,7	3	21,4	1	7,1	6	42,9
k. A. / kein Umsatz	3	100,0	2	66,7	-	-	4	28,6	6	42,9	2	14,3
Gesamt	3	100,0	3	100,0	3	100,0	14	100,0	14	100,0	14	100,0

Umsatzanteile in %	Indirekte Zulieferer						Kunden					
	Bremerhaven/ Unterweser		Bremen		außerhalb Bremerhaven/ Unterweser		Bremerhaven/ Unterweser		Bremen		außerhalb Bremerhaven/ Unterweser	
	Anzahl	%	Anzahl	%	n_2	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
< 25	5	19,2	10	38,5	7	26,9	2	28,6	-	-	-	-
25 - 50	7	26,9	6	23,1	6	23,1	-	-	2	28,6	2	28,6
51 - 75	4	15,4	1	3,8	3	11,5	-	-	-	-	-	-
76 - 100	4	15,4	-	-	7	26,9	1	14,3	-	-	2	28,6
k. A. / kein Umsatz	6	23,1	9	34,6	3	11,5	4	57,1	5	71,4	3	42,9
Gesamt	26	100,0	26	100,0	26	100,0	7	100,0	7	100,0	7	100,0

Tabelle H-10: Regionale Verteilung der bezogenen Vorleistungen bei den befragten Unternehmen der Hafenwirtschaft nach Funktionen innerhalb der Wertschöpfungskette (n₂=50)

Bezogene Vorleistungen in %	Endproduzent					Direkte Zulieferer						
	Bremerhaven/ Unterweser		Bremen		außerhalb Bremerhaven/ Unterweser	Bremerhaven/ Unterweser		Bremen		außerhalb Bremerhaven/ Unterweser		
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%		
< 25	2	66,7	2	66,7	1	33,3	3	21,4	5	35,7	2	14,3
25 - 50	1	33,3	1	33,3	-	-	5	35,7	3	21,4	3	21,4
51 - 75	-	-	-	-	1	33,3	1	7,1	-	-	1	7,1
76 - 100	-	-	-	-	1	33,3	1	7,1	1	7,1	2	14,3
k. A. / kein Umsatz	-	-	-	-	-	-	4	28,6	5	35,7	6	42,9
Gesamt	3	100,0	3	100,0	3	100,0	14	100,0	14	100,0	14	100,0

Bezogene Vorleistungen in %	Indirekte Zulieferer					Kunden						
	Bremerhaven/ Unterweser		Bremen		außerhalb Bremerhaven/ Unterweser	Bremerhaven/ Unterweser		Bremen		außerhalb Bremerhaven/ Unterweser		
	Anzahl	%	Anzahl	%	n ₂	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
< 25	3	11,5	4	15,4	2	7,7	1	14,3	1	14,3	2	28,6
25 - 50	3	11,5	2	7,7	1	3,8	1	14,3	1	14,3	-	-
51 - 75	-	-	-	-	2	7,7	-	-	-	-	1	14,3
76 - 100	1	3,8	-	-	7	26,9	1	14,3	-	-	2	28,6
k. A. / kein Umsatz	19	73,1	20	76,9	14	53,8	4	57,1	5	71,4	2	28,6
Gesamt	26	100,0	26	100,0	26	100,0	7	100,0	7	100,0	7	100,0

Tabelle H-11: Investitionsbereitschaft der befragten Unternehmen aus dem Bereich Hafenwirtschaft nach Tätigkeitsbereichen (n₂=50, Mehrfachnennung möglich)

Funktion innerhalb der Wertschöpfungskette	Region Bremerhaven/ Unterweser		Stadt Bremen		Außerhalb Region Bremerhaven/ Unterweser	
	Absolut	%-Ges.	Absolut	%-Ges.	Absolut	%-Ges.
Endproduzent						
2005	3	100,0	2	66,7	2	66,7
2006	3	100,0	2	66,7	3	100,0
2007	2	66,7	2	66,7	2	66,7
Direkte Zulieferer						
2005	8	57,1	2	14,3	2	14,3
2006	8	57,1	2	14,3	2	14,3
2007	8	57,1	2	14,3	2	14,3
Indirekte Zulieferer						
2005	11	42,3	4	15,4	4	15,4
2006	13	50,0	4	15,4	4	15,4
2007	11	42,3	3	11,5	3	11,5
Kunden						
2005	-	-	-	-	2	28,6
2006	-	-	-	-	3	42,9
2007	-	-	-	-	2	28,6
Gesamt						
2005	22	44,0	8	16,0	10	20,0
2006	24	28,0	8	16,0	12	24,0
2007	21	42,0	7	14,0	9	18,0

Tabelle H-12: Kooperationsbereitschaft der befragten Unternehmen aus dem Bereich Hafenwirtschaft nach Tätigkeitsbereichen

Funktion	Kooperationen					
	Reg. Bremerhaven/ Unterweser		Stadt Bremen		Reg. Bremerhaven/ Unterweser & Stadt Bremen	
	Absolut	%-Ges.	Absolut	%-Ges.	Absolut	%-Ges.
Endproduzent	-	-	-	-	2	66,7
Direkte Zulieferer	2	14,3	2	14,3	7	50,0
Indirekte Zulieferer	6	23,1	1	3,8	10	38,5
Kunde	1	14,3	2	28,6	2	28,6
Gesamt	9	18,0	5	10,0	21	42,0

Abbildung H-2: Unternehmenskooperationen in der Hafenwirtschaft in Abhängigkeit von der Funktion in der Wertschöpfungskette

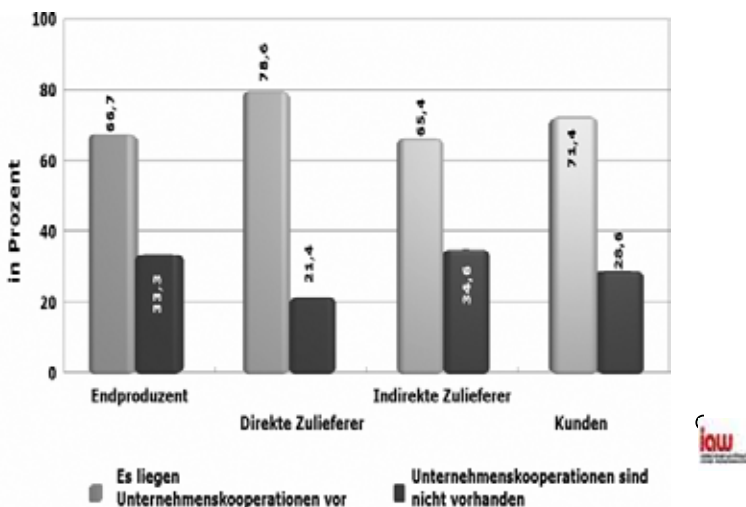


Tabelle H-13: Kooperationsbereiche der befragten Unternehmen
($n_2 = 50$; Mehrfachnennung möglich)

Kooperationsbereich	Region Bremerhaven/ Unterweser		Stadt Bremen		Region Bremerhaven/ Unterweser & Stadt Bremen		Gesamt	
	Absolut	%-Ges.	Absolut	%-Ges.	Absolut	%-Ges.	Absolut	%-Ges.
Einkauf	4	8,0	2	4,0	7	14,0	13	26,0
Marketing/Vertrieb	4	8,0	3	6,0	2	4,0	9	18,0
Produktion	2	4,0	1	2,0	1	2,0	4	8,0
Transport/Logistik	6	12,0	4	8,0	11	22,0	21	42,0
Maschinen/ Gerätenutzung	6	12,0	-	-	2	4,0	8	16,0
F&E	3	6,0	2	4,0	4	8,0	9	18,0
Weiterbildung/ Qualifizierung/Ausbildung	5	10,0	3	6,0	5	10,0	13	26,0
EDV	3	6,0	4	8,0	4	8,0	11	22,0
Design/Konstruktion	2	4,0	1	2,0	1	2,0	4	8,0
Gemeinsamer Beschäftigungspool	2	4,0	1	2,0	2	4,0	5	10,0

Fisch und Lebensmittel verarbeitende Industrie

Tabelle F-1: Liste der Betriebe aus dem Bereich Fisch und Lebensmittel verarbeitende Industrie, die an der Befragung teilgenommen haben (geordnet nach Funktionen innerhalb der Wertschöpfungskette)

Endproduzent	Direkte Zulieferer	Indirekte Zulieferer	Kunden
Butjadinger Fischereigenossenschaft	Atlantis Seafoods GmbH	ALPHA-TEC GmbH	FoodWorker GmbH
Dreisdern-Räucherei	A. M. I. Bremerhaven GmbH	Bremerhavener Eiswerk GmbH	Joh. Steinhauer und Carl GmbH
E. Blockhaus, Fischräucherei	Biozoon GmbH	CORFIL Handelsgesellschaft	Nordsee Fischspezialitäten GmbH
Erzeugergemeinschaft Nordsee e. G.	Edelfischkontor	Dr. Schmel Partner GbR	Ocean Food GmbH
Frosta AG	Fischmarinaden Julius Krause	EcoCool GmbH	
Frozen Fish GmbH	Nordisches Lachskontor	Engel-Netze GmbH Co. KG	
Franke Räucherei	Wilhelm Petersen	Elektrotechnik Jontzen GmbH	
Gourmet Tiefkühlspezialitäten	West Fish GmbH	Fischereihafen-Betriebsgesellschaft GmbH	
H.-J. Fiedler GmbH		Frigoropa GmbH	

Endproduzent	Direkte Zulieferer	Indirekte Zulieferer	Kunden
Heinrich Abelmann GmbH		Frigolanda Tiefkühlcenter GmbH	
Hans Fiedler und Söhne		Fleros Cuxhaven	
Paul Langbein GmbH		FTB Osterloh	
		Großmarkt Bremerhaven	
		Gewürzmühle Nesse GmbH	
		Heuer Spedition	
		Heuer Gruppe	
		I & S Industriemontage GmbH	
		J. Müller Weser GmbH	
		Jens Schoppenhauer	
		Kaefer Isolier-technik GmbH	
		Max Klockau Industriebedarf	
		Schultze und Partner GmbH	

Tabelle F-2: Regionale Verteilung der befragten Betriebe der Fisch und Lebensmittel verarbeitenden Industrie ($N_2 = 204$, $n_2 = 46$)

Region	Verschickt (N_1)	Rücklauf (n_1)	%o-Quote
	Anzahl	Anzahl	
Bremen	9	2	22,2
Bremerhaven	142	37	26,1
Region Unterweser	53	7	13,2
Gesamt	204	46	22,5

Abbildung F-1: Regionale Verteilung der befragten Unternehmen aus dem Bereich Fisch und Lebensmittel verarbeitende Industrie nach Funktionen ($n_2 = 46$)

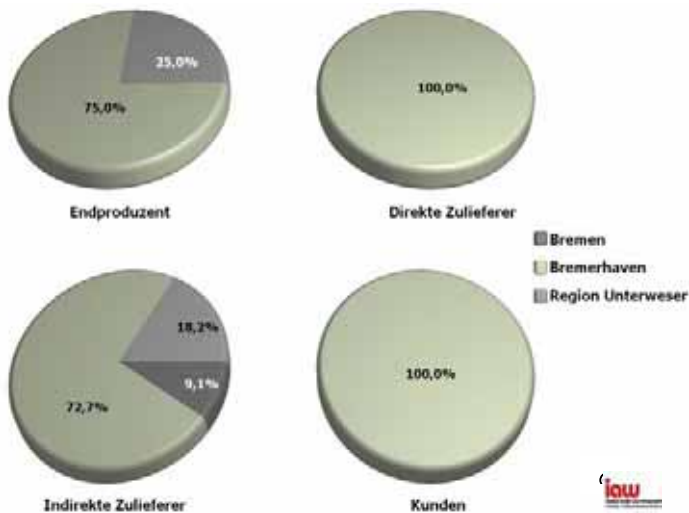


Tabelle F-3: Umsatzanteile der Zulieferer und Kunden für die Fisch und Lebensmittelverarbeitende Industrie

Umsatzanteil (Fischwirtschaft)	Direkte Zulieferer		Indirekte Zulieferer		Kunden	
	Anzahl	in %	Anzahl	in %	Anzahl	in %
<25	-	-	2	9,1	-	-
25- 50	-	-	4	18,2	-	-
51 - 75	1	12,5	4	18,2	-	-
76 - 100	7	87,5	12	54,5	4	100,0
Gesamt	8	100,0	22	100,0	4	100,0

Tabelle F-4: Wertschöpfungsanteile der befragten Zulieferer und Kunden aus dem Bereich Fisch und Lebensmittel verarbeitende Industrie nach Tätigkeitsbereichen

Umsatz- anteile, in %		Direkte Zulieferer (n=8)	Indirekte Zulieferer (n=22)	Kunden (n=4)
		Anzahl	Anzahl	Anzahl
Schiffbau	bis 25	-	4	-
	25 - 50	-	1	-
	51 - 75	-	-	-
	75 - 100	-	-	-
	Gesamt	-	5	-
Hafenwirtschaft	bis 25	-	7	-
	25 - 50	-	1	-
	51 - 75	-	-	-
	75 - 100	-	-	-
	Gesamt	-	8	-
Maritime Wissenschaft	bis 25	1	2	-
	25 - 50	-	-	-
	51 - 75	-	-	-
	75 - 100	-	-	-
	Gesamt	1	2	-
Blaue Biotechnologie	bis 25	1	2	-
	25 - 50	-	-	-
	51 - 75	-	-	-
	75 - 100	-	-	-
	Gesamt	1	2	-
Tourismus	bis 25	-	1	-
	25 - 50	-	-	-
	51 - 75	-	-	-
	75 - 100	-	-	-
	Gesamt	-	1	-
Offshore	bis 25	-	2	-
	25 - 50	-	-	-
	51 - 75	-	-	-
	75 - 100	-	-	-
	Gesamt	-	2	-

Tabelle F-5: Beschäftigte in der Fisch und Lebensmittel verarbeitenden Industrie ausgehend von Umsatzanteilen in % (Stand: 2005, $n_2=46$)

Funktion	Anzahl der Beschäftigten	Prozent
Endproduzent	2262	77,0
Unternehmensnahe Zulieferer	56	1,9
<i>davon</i>		
<i>F&E</i>	-	-
<i>pr. DL</i>	30	1,0
<i>öff. DL</i>	-	-
<i>SystemZu</i>	24	0,8
<i>TeileZu</i>	2	0,1
<i>Verbände</i>	-	-
Indirekte Zulieferer	470	16,0
<i>davon</i>		
<i>F&E</i>	-	-
<i>pr. DL</i>	250	8,5
<i>öff. DL</i>	104	3,5
<i>SystemZu</i>	42	1,4
<i>TeileZu</i>	74	2,5
<i>Verbände</i>	-	-
Kunden	148	5,0
Gesamt	2936	100,0

Tabelle F-6: Regionale Beschäftigungsverteilung der Wertschöpfungspartner aus der Fisch und Lebensmittel verarbeitenden Industrie (Stand: 2005)

Funktion	Bremen		Bremerhaven		Region Unterweser		Gesamt	
	Anzahl	in %	Anzahl	in %	Anzahl	in %	Anzahl	in %
Endproduzent	-	-	2231	98,6	31	1,4	2.262	100,0
Direkte Zulieferer	-	-	56	100,0	-	-	56	100,0
Indirekte Zulieferer	77	16,4	304	64,7	89	18,9	470	100,0
Kunde	-	-	148	100,0	-	-	148	100,0
Gesamt	77	2,6	2739	93,3	120	4,1	2936	100,0

Tabelle F-7: Beschäftigungsentwicklung der Endproduzenten der Fisch und Lebensmittel verarbeitenden Industrie 2004/2005

Endproduzent	2004	2005	% - Veränd. 2004/2005
Butjadinger Fischereigenossenschaft	15	16	6,7
Dreisdern-Räucherei	30	30	...
E. Blockhaus, Fischräucherei	13	13	...
Erzeugergemeinschaft Nordsee e. G.	2	2	...
Frosta AG	1.138	1.158	1,8
Frozen Fish GmbH	870	840	-3,5
Franke Räucherei	8	5	-28,0
Gourmet Tiefkühlspezialitäten	30	30	...
H.-J. Fiedler GmbH	13	11	-12,0
Heinrich Abelmann GmbH	120	125	4,2
Hans Fiedler und Söhne	23	19	-17,4
Paul Langbein GmbH	13	13	...
Gesamt	2.275	2.262	-0,6

Tabelle F-8: Beschäftigungsentwicklung der Zulieferer und Kunden der Fisch und Lebensmittel verarbeitenden Industrie 2004/2005

Funktion	2004	2005	% - Veränd. 2004/2005
Direkte Zulieferer	57	56	-0,6
Indirekte Zulieferer	472	470	
Kunden	149	148	

Tabelle F-9: Regionale Umsatzverteilung der befragten Unternehmen der Fisch und Lebensmittel verarbeitenden Industrie nach Funktionen innerhalb der Wertschöpfungskette ($n_2=46$)

Umsatzanteile in %	Endproduzent					Direkte Zulieferer						
	Bremerhaven/ Unterweser		Bremen		außerhalb Bremerhaven/ Unterweser	Bremerhaven/ Unterweser		Bremen		außerhalb Bremerhaven/ Unterweser		
	Anzahl	%	Anzahl	%	n_2	%	Anzahl	%	Anzahl	%		
< 25	2	16,7	5	41,7	-	-	3	37,5	3	37,5	-	-
25 - 50	3	25,0	-	-	3	25,0	4	50,0	2	25,0	2	25,0
51 - 75	2	16,7	-	-	4	33,3	-	-	-	-	3	37,5
76 - 100	-	-	-	-	3	25,0	-	-	-	-	3	37,5
k. A. / kein Umsatz	5	41,7	7	58,3	2	16,7	1	12,5	3	37,5	-	-
Gesamt	12	100,0	12	100,0	12	100,0	8	100,0	8	100,0	8	100,0

Umsatzanteile in %	Indirekte Zulieferer					Kunden						
	Bremerhaven/ Unterweser		Bremen		außerhalb Bremerhaven/ Unterweser	Bremerhaven/ Unterweser		Bremen		außerhalb Bremerhaven/ Unterweser		
	Anzahl	%	Anzahl	%	n_2	%	Anzahl	%	Anzahl	%		
< 25	8	36,4	10	45,5	4	18,2	2	50,0	-	-	-	-
25 - 50	6	27,3	-	-	5	22,7	-	-	-	-	1	25,0
51 - 75	1	4,5	1	4,5	3	13,6	-	-	-	-	-	-
76 - 100	6	27,3	-	-	8	36,4	-	-	-	-	2	50,0
k. A. / kein Umsatz	1	4,5	11	50,0	2	9,1	2	50,0	4	100,0	1	25,0
Gesamt	22	100,0	22	100,0	22	100,0	4	100,0	4	100,0	4	100,0

Tabelle F-10: Regionale Verteilung der bezogenen Vorleistungen bei den befragten Unternehmen der Fisch und Lebensmittel verarbeitenden Industrie nach Funktionen innerhalb der Wertschöpfungskette ($n_2=46$)

Bezogene Vorleistungen in %	Endproduzent						Direkte Zulieferer					
	Bremerhaven/Unterweser		Bremen		außerhalb Bremerhaven/Unterweser		Bremerhaven/Unterweser		Bremen		außerhalb Bremerhaven/Unterweser	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
< 25	6	50,0	-	-	1	8,3	2	25,0	2	25,0	1	12,5
25 - 50	3	25,0	1	8,3	2	16,7	1	12,5	-	-	1	12,5
51 - 75	-	-	-	-	2	16,7	-	-	-	-	-	-
76 - 100	-	-	-	-	6	50,0	1	12,5	-	-	6	75,0
k. A. / kein Umsatz	3	25,0	11	91,7	1	8,3	4	50,0	6	75,0	-	-
Gesamt	12	100,0	12	100,0	12	100,0	8	100,0	8	100,0	8	100,0

Bezogene Vorleistungen in %	Indirekte Zulieferer						Kunden					
	Bremerhaven/Unterweser		Bremen		außerhalb Bremerhaven/Unterweser		Bremerhaven/Unterweser		Bremen		außerhalb Bremerhaven/Unterweser	
	Anzahl	%	Anzahl	%	n_2	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
< 25	7	31,8	7	31,8	5	22,7	1	25,0	1	25,0	-	-
25 - 50	2	9,1	1	4,5	2	9,1	1	25,0	-	-	1	25,0
51 - 75	1	4,5	-	-	1	4,5	-	-	-	-	-	-
76 - 100	4	18,2	1	4,5	7	31,8	-	-	-	-	2	50,0
k. A. / kein Umsatz	8	36,4	13	59,1	7	31,8	2	50,0	3	75,0	1	25,0
Gesamt	22	100,0	22	100,0	22	100,0	4	100,0	4	100,0	4	100,0

Tabelle F-11: Investitionsbereitschaft der befragten Unternehmen der Fisch und Lebensmittel verarbeitenden Industrie nach Tätigkeitsbereichen ($n_2=46$, Mehrfachnennung möglich)

Funktion innerhalb der Wertschöpfungskette	Region Bremerhaven/ Unterweser		Stadt Bremen		Außerhalb Region Bremerhaven/ Unterweser	
	Absolut	%-Ges.	Absolut	%-Ges.	Absolut	%-Ges.
Endproduzent						
2005	10	37,0	-	-	2	33,3
2006	8	36,4	-	-	1	20,0
2007	6	30,0	-	-	2	33,3
Direkte Zulieferer						
2005	2	7,4	-	-	-	-
2006	1	4,5	-	-	-	-
2007	2	10,0	-	-	-	-
Indirekte Zulieferer						
2005	14	51,9	2	100,0	2	33,3
2006	12	54,5	2	66,7	2	40,0
2007	10	50,0	1	50,0	2	33,3
Kunden						
2005	1	3,7	-	-	2	33,3
2006	1	4,5	1	33,3	2	40,0
2007	2	10,0	1	50,0	2	33,3
Gesamt						
2005	27	58,7	2	4,3	6	13,0
2006	22	47,8	3	6,5	5	10,9
2007	20	43,5	2	4,3	6	13,0

Tabelle F-12: Kooperationsbereitschaft der befragten Unternehmen der Fisch und Lebensmittel verarbeitenden Industrie nach Tätigkeitsbereichen

Funktion	Kooperationen					
	Reg. Bremerhaven/ Unterweser		Stadt Bremen		Reg. Bremerhaven/ Unterweser & Stadt Bremen	
	Absolut	%-Ges.	Absolut	%-Ges.	Absolut	%-Ges.
Endproduzent	5	41,7	-	-	1	8,3
Direkte Zulieferer	1	12,5	-	-	1	12,5
Indirekte Zulieferer	9	40,9	2	9,1	1	4,5
Kunde	3	75,0	-	-	1	25,0
Gesamt	18	39,1	2	4,3	4	47,8

Abbildung F-2: Unternehmenskooperationen in der Fisch und Lebensmittel verarbeitenden Industrie in Abhängigkeit von der Funktion in der Wertschöpfungskette

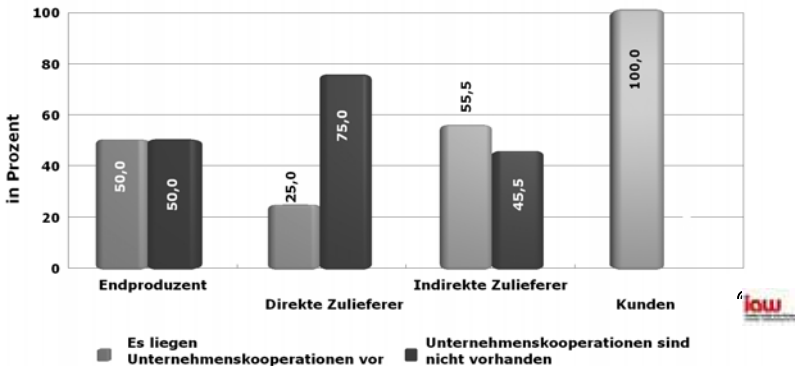


Tabelle F-13: Kooperationsbereiche der befragten Unternehmen aus der Fisch und Lebensmittel verarbeitenden Industrie ($n_2 = 46$; Mehrfachnennung möglich)

Kooperationsbereich	Region Bremerhaven/ Unterweser		Stadt Bremen		Region Bremerhaven/ Unterweser & Stadt Bremen		Gesamt	
	Absolut	%-Ges.	Absolut	%-Ges.	Absolut	%-Ges.	Absolut	%-Ges.
Einkauf	6	13,0	-	-	1	2,2	7	15,2
Marketing/Vertrieb	5	10,9	-	-	-	-	5	10,9
Produktion	3	6,5	-	-	-	-	3	6,5
Transport/Logistik	10	21,7	2	4,3	1	2,2	13	28,2
Maschinen/ Gerätenutzung	3	6,5	1	2,2	-	-	4	8,7
F&E	7	15,2	-	-	2	4,3	9	16,9
Weiterbildung/ Qualifizierung/ Ausbildung	2	4,3	-	-	-	-	2	4,3
EDV	3	6,5	2	4,3	-	-	5	10,9
Design/Konstruktion	3	6,5	-	-	-	-	3	6,5
Gemeinsamer Beschäftigungspool	2	4,3	1	2,2	-	-	3	6,5

Maritime Wissenschaft

Tabelle W-1: Liste der Betriebe aus dem Bereich maritime Wissenschaft, die an der Befragung teilgenommen haben (geordnet nach Funktionen innerhalb der Wertschöpfungskette)

Hersteller	Direkte Zulieferer	Indirekte Zulieferer
Biozoon GmbH	Fielax GmbH	Baubiologie Bremerhaven
HS Bremerhaven, Maritime Technologien	Institut für Kreislaufwirtschaft	Dr. Schmel Partner GbR
HS Bremerhaven, Institut für Wärmekraft und Arbeit		Gauss mbH
ISL Bremen		Schiffahrtskontor Groß GmbH
Stiftung AWI		TKB GmbH

Tabelle W-2: Regionale Verteilung der befragten Betriebe aus dem Bereich maritime Wissenschaft ($N_2 = 27$, $n_2 = 12$)

Region	Verschickt (N_1) Anzahl	Rücklauf (n_1) Anzahl	%-Quote
Bremen	6	3	50,0
Bremerhaven	19	8	42,1
Region Unterweser	2	1	50,0
Gesamt	27	12	44,4

Abbildung W-1: Regionale Verteilung der befragten Unternehmen aus dem Bereich maritime Wissenschaft nach Funktionen (n₂ = 12)

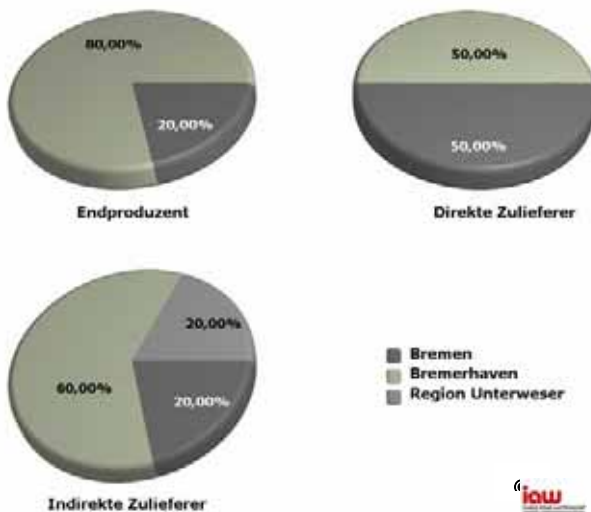


Tabelle W-3: Umsatzanteile der Zulieferer und Kunden für die maritime Wissenschaft

Umsatzanteil (mar. Wissenschaften)	Endproduzenten		Direkte Zulieferer		Indirekte Zulieferer	
	Anzahl	in %	Anzahl	in %	Anzahl	in %
<25	3	60,0	1	50,0	2	40,0
25- 50	1	20,0	-	-	2	40,0
51 - 75	-	-	-	-	-	-
76 - 100	1	20,0	1	50,0	1	20,0
Gesamt	5	100,0	2	100,0	5	100,0

Tabelle W-4: Wertschöpfungsanteile der befragten Zulieferer und Kunden aus dem Bereich maritime Wissenschaft nach Tätigkeitsbereichen

Umsatz- anteile, in %		Endproduzenten (n=5)	Direkte Zulieferer (n=2)	Indirekte Zulieferer (n=5)
		Anzahl	Anzahl	Anzahl
Schiffbau	bis 25	-	-	-
	25 - 50	1	-	-
	51 - 75	-	-	-
	75 - 100	-	-	-
	Gesamt	1	-	-
Hafenwirtschaft	bis 25	1	1	3
	25 - 50	-	-	-
	51 - 75	1	-	-
	75 - 100	-	-	-
	Gesamt	2	1	3
Lebensmittel/ Fisch	bis 25	1	-	1
	25 - 50	-	-	-
	51 - 75	1	-	-
	75 - 100	-	-	-
	Gesamt	2	-	1
Tourismus	bis 25	1	-	1
	25 - 50	-	-	-
	51 - 75	-	-	-
	75 - 100	-	-	-
	Gesamt	1	-	1
Offshore	bis 25	1	2	1
	25 - 50	1	-	1
	51 - 75	-	-	-
	75 - 100	-	-	1
	Gesamt	2	2	3

Tabelle W-5: Beschäftigte in den maritimen Wissenschaften ausgehend von Umsatzanteilen in % (Stand: 2005, $n_2=12$)

Funktion	Anzahl der Beschäftigten	Prozent
Endproduzent	813	96,7
Unternehmensnahe Zulieferer	18	2,1
<i>davon</i>		
<i>F&E</i>	2	0,2
<i>pr. DL</i>	16	1,9
<i>öff. DL</i>	-	-
<i>SystemZu</i>	-	-
<i>TeileZu</i>	-	-
<i>Verbände</i>	-	-
Indirekte Zulieferer	10	1,2
<i>davon</i>		
<i>F&E</i>	6	0,7
<i>pr. DL</i>	4	0,5
<i>öff. DL</i>	-	-
<i>SystemZu</i>	-	-
<i>TeileZu</i>	-	-
<i>Verbände</i>	-	-
Gesamt	841	100,0

Tabelle W-6: Regionale Beschäftigungsverteilung der Wertschöpfungspartner aus dem Bereich maritime Wissenschaft (Stand: 2005)

Funktion	Bremen		Bremerhaven		Region Unterweser		Gesamt	
	Anzahl	in %	Anzahl	in %	Anzahl	in %	Anzahl	in %
Endproduzent	20	2,5	793	97,5	-	-	813	100,0
Direkte Zulieferer	2	11,1	16	88,9	-	-	18	100,0
Indirekte Zulieferer	4	40,0	5	50,0	1	10,0	10	100,0
Gesamt	26	3,1	814	96,8	1	0,1	841	100,0

Tabelle W-7: Beschäftigungsentwicklung der Endproduzenten aus dem Bereich maritime Wissenschaft 2004/2005

Endproduzent	2004	2005	% - Veränd. 2004/2005
Biozoon GmbH	3	2	...
HS Bremerhaven, Maritime Technologien	-	1	...
HS Bremerhaven, Institut für Wärmekraft und Arbeit	-	1	...
ISL Bremen*	18	19	5,5
Stiftung AWI	785	790	0,64
Gesamt	806	813	0,9

*Beschäftigte in Bremerhaven

Tabelle W-8: Beschäftigungsentwicklung der Zulieferer der maritimen Wissenschaft 2004/2005

Funktion	2004	2005	% - Veränd. 2004/2005
Direkte Zulieferer	17	18	0,9
Indirekte Zulieferer	10	10	

Tabelle W-9: Regionale Umsatzverteilung der befragten Unternehmen der maritimen Wissenschaft nach Funktionen innerhalb der Wertschöpfungskette ($n_2 = 12$)

Umsatzanteile in %	Endproduzent						Direkte Zulieferer						Indirekte Zulieferer					
	Bremerhaven/ Unterweser		Bremen		außerhalb Bremerhaven/ Unterweser		Bremerhaven/ Unterweser		Bremen		außerhalb Bremerhaven/ Unterweser		Bremerhaven/ Unterweser		Bremen		außerhalb Bremerhaven/ Unterweser	
	Anzahl	%	Anzahl	%	n ₂	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	n ₂	%
< 25	1	20,0	2	40,0	1	20,0	1	50,0	1	50,0	1	50,0	1	20,0	1	20,0	1	20,0
25 - 50	2	40,0	1	20,0	-	-	-	-	1	50,0	-	-	-	-	-	-	1	20,0
51 - 75	1	20,0	-	-	3	60,0	-	-	-	-	1	50,0	1	20,0	-	-	-	-
76 - 100	-	-	-	-	-	-	1	50,0	-	-	-	-	2	40,0	-	-	2	40,0
k. A. / kein Umsatz	1	20,0	2	40,0	1	20,0	-	-	-	-	-	-	1	20,0	4	80,0	1	20,0
Gesamt	5	100,0	5	100,0	5	100,0	2	100,0	2	100,0	2	100,0	5	100,0	5	100,0	5	100,0

Tabelle W-10: Regionale Verteilung der bezogenen Vorleistungen bei den befragten Unternehmen der maritimen Wissenschaft nach Funktionen innerhalb der Wertschöpfungskette ($n_2=12$)

Bezogene Vorleistungen in %	Endproduzent						Indirekte Zulieferer	
	Bremerhaven/ Unterweser		Bremen		außerhalb Bremerhaven/ Unterweser		außerhalb Bremerhaven/ Unterweser	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	n_2	%
< 25	-	-	2	40,0	2	40,0	-	-
25 - 50	2	40,0	-	-	-	-	-	-
51 - 75	-	-	-	-	-	-	-	-
76 - 100	-	-	-	-	1	20,0	1	20,0
k. A. / kein Umsatz	3	60,0	3	60,0	2	40,0	4	80,0
Gesamt	5	100,0	5	100,0	5	100,0	5	100,0

Tabelle W-11: Investitionsbereitschaft der befragten Unternehmen aus dem Bereich maritime Wissenschaft nach Tätigkeitsbereichen (n₂ = 12, Mehrfachnennung möglich)

Funktion innerhalb der Wertschöpfungskette	Region Bremerhaven/ Unterweser		Stadt Bremen		Außerhalb Region Bremerhaven/ Unterweser	
	Absolut	%-Ges.	Absolut	%-Ges.	Absolut	%-Ges.
Endproduzent						
2005	1	20,0	1	20,0	1	20,0
2006	1	20,0	1	20,0	1	20,0
2007	2	40,0	1	20,0	1	20,0
Direkte Zulieferer						
2005	1	50,0	-	-	-	-
2006	1	50,0	-	-	-	-
2007	1	50,0	-	-	-	-
Indirekte Zulieferer						
2005	4	80,0	1	20,0	1	20,0
2006	4	80,0	1	20,0	1	20,0
2007	4	80,0	-	-	-	-
Gesamt						
2005	6	50,0	2	16,7	2	16,7
2006	6	50,0	2	16,7	2	16,7
2007	7	58,3	1	8,3	1	8,3

Tabelle W-12: Kooperationsbereitschaft der befragten Unternehmen aus dem Bereich maritime Wissenschaft nach Tätigkeitsbereichen

Funktion	Kooperationen			
	Reg. Bremerhaven/ Unterweser		Reg. Bremerhaven/ Unterweser & Stadt Bremen	
	Absolut	%-Ges.	Absolut	%-Ges.
Endproduzent	-	-	5	100,0
Direkte Zulieferer	-	-	2	100,0
Indirekte Zulieferer	1	20,0	1	20,0
Gesamt	1	8,3	8	66,7

Tabelle W-13: Kooperationsbereiche der befragten Unternehmen aus dem Bereich maritime Wissenschaft ($n_2 = 12$, Mehrfachnennung möglich)

Kooperationsbereich	Region Bremerhaven/ Unterweser		Stadt Bremen		Region Bremerhaven/ Unterweser & Stadt Bremen		Gesamt	
	Absolut	%-Ges.	Absolut	%-Ges.	Absolut	%-Ges.	Absolut	%-Ges.
	Einkauf	-	-	-	-	-	-	-
Marketing/Vertrieb	-	-	-	-	1	8,3	1	8,3
Produktion	2	16,7	-	-	-	-	2	16,7
Transport/Logistik	1	8,3	-	-	1	8,3	2	16,7
Maschinen/ Gerätenutzung	-	-	-	-	-	-	-	-
F&E	2	16,7	-	-	6	50,0	8	66,7
Weiterbildung/ Qualifizierung/Ausbildung	-	-	3	25,0	2	16,7	5	41,7
EDV	-	-	1	8,3	1	8,3	2	16,7
Design/Konstruktion	2	16,7	-	-	1	8,3	3	25,0
Gemeinsamer Beschäftigungspool	1	8,3	-	-	-	-	1	8,3

Offshore-Windenergie

Tabelle OW-1: Liste der Betriebe aus dem Bereich Offshore-Windenergie, die an der Befragung teilgenommen haben (geordnet nach Funktionen innerhalb der Wertschöpfungskette)

Indproduzent	Direkte Zulieferer	Indirekte Zulieferer
Multibrid Entwicklungsgesellschaft	AN (Siemens) Windenergie GmbH	Alpatherm GmbH
	BARD Engineering GmbH	Berufsbildungswerk
	EnergieKontor AG	Compass GmbH
	Fielax GmbH	Dr. Schmel Partner GbR
	FK-wind	Gauss mbH
	TKB GmbH	Logistik Service Agentur
	WeserWind GmbH	meteocontrol GmbH

Tabelle OW-2: Regionale Verteilung der befragten Betriebe aus dem Bereich Offshore-Windenergie ($N_2 = 45$, $n_2 = 15$)

Region	Verschickt (N_1)	Rücklauf (n_1)	% - Quote
	Anzahl	Anzahl	
Bremen	10	5	50,0
Bremerhaven	32	10	31,3
Region Unterweser	3	-	-
Gesamt	45	15	33,3

Abbildung OW-1: Regionale Verteilung der befragten Unternehmen aus dem Bereich Offshore-Windenergie nach Funktionen ($n_2 = 15$)

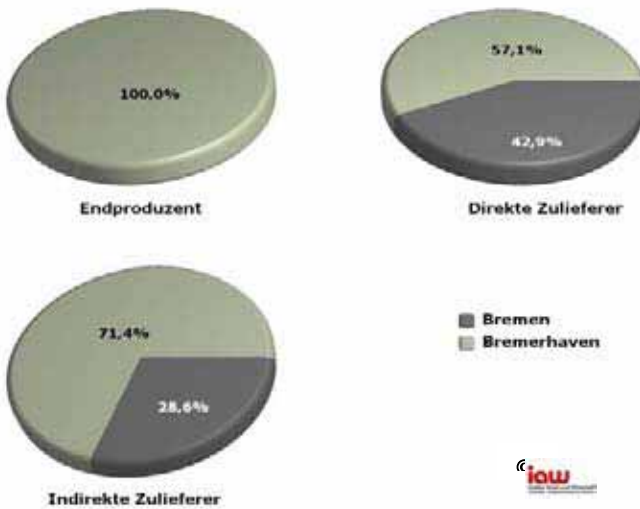


Tabelle OW-3: Umsatzanteile der Zulieferer für die Offshore-Windenergie

Umsatzanteil (Offshore)	Direkte Zulieferer		Indirekte Zulieferer	
	Anzahl	in %	Anzahl	in %
<25	1	14,3	4	57,1
25- 50	1	14,3	3	42,9
51 - 75	-	-	-	-
76 - 100	5	71,4	-	-
Gesamt	7	100,0	7	100,0

Tabelle OW-4: Wertschöpfungsanteile der befragten Zulieferer aus dem Bereich Offshore-Windenergie nach Tätigkeitsbereichen

Umsatz- anteile, in %		Direkte Zulieferer (n=7)	Indirekte Zulieferer (n=7)
		Anzahl	Anzahl
Schiffbau	bis 25	-	1
	25 - 50	-	-
	51 - 75	-	-
	75 - 100	-	-
	Gesamt	-	1
Hafenwirtschaft	bis 25	-	2
	25 - 50	-	2
	51 - 75	-	-
	75 - 100	-	-
	Gesamt	-	4
Lebensmittel/ Fisch	bis 25	-	1
	25 - 50	-	-
	51 - 75	-	-
	75 - 100	-	-
	Gesamt	-	1
Maritime Wissenschaft	bis 25	1	1
	25 - 50	-	1
	51 - 75	-	-
	75 - 100	1	-
	Gesamt	2	2
Blaue Biotechnologie	bis 25	-	1
	25 - 50	-	-
	51 - 75	-	-
	75 - 100	-	-
	Gesamt	-	1
Tourismus	bis 25	-	2
	25 - 50	-	-
	51 - 75	-	-
	75 - 100	-	-
	Gesamt	-	2

Tabelle OW-5: Beschäftigte in der Offshore Windenergie ausgehend von Umsatzanteilen in % (Stand: 2005, $n_2=15$)

Funktion	Anzahl der Beschäftigten	Prozent
Endproduzent	16	4,8
Unternehmensnahe Zulieferer	299	90,3
<i>davon</i>		
<i>F&E</i>	6	1,8
<i>pr. DL</i>	293	88,5
Indirekte Zulieferer	16	4,8
<i>davon</i>		
<i>F&E</i>	9	2,7
<i>pr. DL</i>	7	2,1
Gesamt	331	100,0

Tabelle OW-6: Regionale Beschäftigungsverteilung der Wertschöpfungspartner aus dem Bereich Offshore-Windenergie (Stand: 2005)

Funktion	Bremen		Bremerhaven		Gesamt	
	Anzahl	in %	Anzahl	in %	Anzahl	in %
Endproduzent	-	-	16	100,0	16	100,0
Direkte Zulieferer	281	94,0	18	6,0	299	100,0
Indirekte Zulieferer	9	56,3	7	43,8	16	100,0
Gesamt	290	87,6	41	12,4	331	100,0

Tabelle OW-7: Beschäftigungsentwicklung der Endproduzenten der Offshore-Windenergie 2004/2005

Endproduzent	2004	2005	% - Veränd. 2004/2005
Multibrid Entwicklungs- gesellschaft	9	16	77,8
Gesamt	2.275	2.262	-0,6

Tabelle OW-8: Regionale Umsatzverteilung der befragten Unternehmen der Offshore-Windenergie nach Funktionen innerhalb der Wertschöpfungskette ($n_2=15$)

Umsatzanteile in %	Endproduzent		Direkte Zulieferer				Indirekte Zulieferer							
	Bremerhaven/ Unterweser		Bremerhaven/ Unterweser		Bremen		außerhalb Bremerhaven/ Unterweser		Bremerhaven/ Unterweser		Bremen		außerhalb Bremerhaven/ Unterweser	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
< 25	-	-	1	16,7	2	28,6	2	-	3	42,9	2	28,6	1	14,3
25 - 50	-	-	2	33,3	2	28,6	1	14,3	1	14,3	1	14,3	2	28,6
51 - 75	-	-	-	-	-	-	-	-	1	14,3	-	-	1	14,3
76 - 100	1	100,0	2	33,3	-	-	2	28,6	1	14,3	-	-	2	28,6
k. A. / kein Umsatz	-	-	1	16,7	3	42,9	2	28,6	1	14,3	4	57,1	1	14,3
Gesamt	1	100,0	6	100,0	7	100,0	7	71,4	7	100,0	7	100,0	7	100,0

Tabelle OW-9: Regionale Verteilung der bezogenen Vorleistungen bei den befragten Unternehmen aus dem Bereich Offshore-Windenergie nach Funktionen innerhalb der Wertschöpfungskette (n₂=15)

Bezogene Vorleistungen in %	Endproduzent						Direkte Zulieferer						Indirekte Zulieferer					
	Bremerhaven/Unterweser		Bremen		außerhalb Bremerhaven/Unterweser		Bremerhaven/Unterweser		Bremen		außerhalb Bremerhaven/Unterweser		Bremerhaven/Unterweser		Bremen		außerhalb Bremerhaven/Unterweser	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
< 25	1	100,0	1	-	-	-	2	28,6	1	14,3	-	-	1	14,3	1	14,3	-	-
25 - 50	-	-	-	-	-	-	1	14,3	2	28,6	1	16,7	-	-	-	-	-	-
51 - 75	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	14,3
76 - 100	-	-	-	-	1	100,0	-	-	-	-	1	16,7	-	-	-	-	-	-
k. A. / kein Umsatz	-	-	-	-	-	-	4	57,1	4	57,1	4	66,7	6	85,7	6	85,7	6	85,7
Gesamt	1	100,0	1	0,0	1	100,0	7	100,0	7	100,0	6	100,0	7	100,0	7	100,0	7	100,0

Tabelle OW-10: Investitionsbereitschaft der befragten Unternehmen aus dem Bereich Offshore-Windenergie nach Tätigkeitsbereichen (n₂=15, Mehrfachnennung möglich)

Funktion innerhalb der Wertschöpfungskette	Region Bremerhaven/Unterweser		Stadt Bremen		Außerhalb Region Bremerhaven/Unterweser	
	Absolut	%-Ges.	Absolut	%-Ges.	Absolut	%-Ges.
Endproduzent						
2005	1	100,0	-	-	-	-
2006	1	100,0	-	-	-	-
2007	1	100,0	-	-	-	-
Direkte Zulieferer						
2005	5	71,4	2	28,6	3	42,9
2006	4	57,1	-	-	3	42,9
2007	4	57,1	-	-	3	42,9
Indirekte Zulieferer						
2005	4	57,1	2	28,6	1	14,3
2006	4	57,1	2	28,6	1	14,3
2007	3	57,1	1	14,3	1	14,3
Gesamt						
2005	10	66,7	4	26,7	4	26,7
2006	9	60,0	2	13,3	4	26,7
2007	8	53,3	1	6,7	4	26,7



Eine Kammer für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer im Lande Bremen

Die Arbeitnehmerkammer Bremen vertritt als Körperschaft des öffentlichen Rechts die Interessen der Beschäftigten. Mitglieder der Arbeitnehmerkammer sind – so bestimmt es das ›Gesetz über die Arbeitnehmerkammer im Lande Bremen‹ – alle im Bundesland Bremen abhängig Beschäftigten (mit Ausnahme der Beamten). Derzeit sind dies rund 285.000 Männer und Frauen.

Neben einer umfassenden Rechtsberatung bietet die Arbeitnehmerkammer ihren Mitgliedern zahlreiche Informationen zu den Themen Wirtschaft, Arbeit, Bildung und Kultur.

Darüber hinaus berät sie Betriebs- und Personalräte sowie die Politik und öffentliche Verwaltung im Land Bremen. Die berufliche Weiterbildung übernimmt die Wirtschafts- und Sozialakademie (WiSoAk).

Zusätzlichen Service und Vergünstigungen gibt es mit der KammerCard, die jedes Mitglied auf Wunsch kostenlos erhält.

www.arbeitnehmerkammer.de