

Abschätzung der Wert- schöpfung des Kreuz- fahrtbetriebs am Standort Bremerhaven 2018

Kurzfassung

Im Auftrag von:

bremenports GmbH & Co. KG,

bremenports
:

Handelskammer Bremen -
IHK für Bremen und Bremerhaven



Handelskammer Bremen
für Bremen und Bremerhaven

Magistrat der Stadt Bremerhaven



SEESTADT
BREMERHAVEN

Der Magistrat

Bremen, Dezember 2018

Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik

ISL

mit ITF Research GmbH, Bremerhaven



Die vorliegende Studie wurde mit dem vorhandenen und aktuellen Datenmaterial sorgfältig erarbeitet. Trotzdem sind Fehler – auch aufgrund der Nutzung externer Quellen – nicht vollständig auszuschließen. Das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik oder die Ersteller der Studie können für fehlerhafte Angaben, darauf basierende Prognosen/Einschätzungen, Änderungen der eingeflossenen Datengrundlagen und deren Folgen weder juristische Verantwortung noch irgendeine Haftung übernehmen.

Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik

Universitätsallee 11-13

28359 Bremen

Deutschland

Tel.: +49/4 21/2 20 96-0

Fax: +49/4 21/2 20 96-55

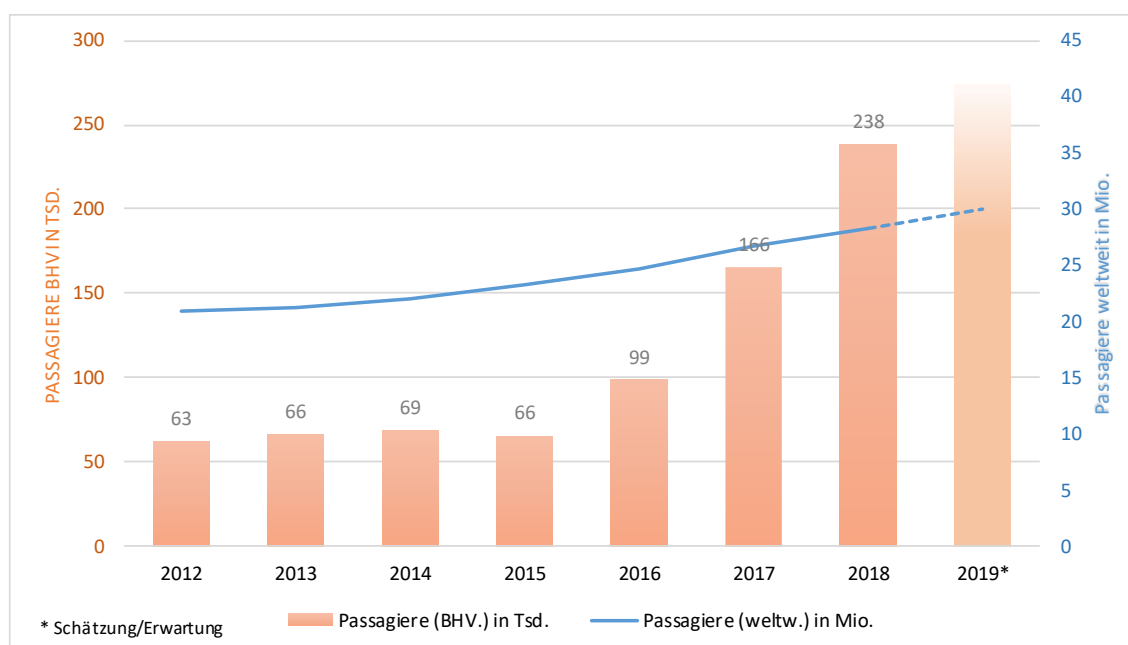
info@isl.org

www.isl.org

Einleitung und Aufgabenstellung

In den vergangenen Jahren war das Geschäft mit der Kreuzfahrt für Bremerhaven eine Erfolgsgeschichte. Das Wachstum der Kreuzreisebranche auf globaler und regionaler Ebene in den letzten Jahren ist beachtlich und fällt überproportional zum Wachstum des BIP aus. Dies gilt besonders auch für das Kreuzfahrtgeschäft in Deutschland und seit 2015/2016 mit zweistelligen Zuwachsraten auf über 230.000 Passagiere in 2018 für Bremerhaven. Die Entwicklung des Kreuzfahrtbetriebs am Standort Bremerhaven kann seit dem Jahr 2015 somit als „sehr gut“ bezeichnet werden. Und auch für 2019 und in den weiteren Jahren ist global sowie auch in Bremerhaven mit weiteren Zuwächsen zu rechnen. Die Zahl der Kreuzfahrtschiffe und vor allem deren durchschnittliche Größe wächst.

Abbildung 1: IST-Entwicklung und Prognose der Passagiere 2012-2019



Bei solchen Zuwächsen erhöht sich naturgemäß die Auslastung der vorhandenen Hafeninfrastrukturen und es ergeben sich Fragen nach möglichen Modernisierungs- und Erweiterungsmaßnahmen. Entsprechend wird in einer solchen Situation richtigerweise aber auch gefragt, welche positiven wirtschaftlichen Wirkungen sich für den Hafen bzw. die Stadt oder die Region aus der Kreuzschifffahrt und dem Betrieb des Kreuzfahrtterminals (CCCB – Columbus Cruise Center Bremerhaven) ergeben.

In einer im Dezember 2018 vorgelegten Untersuchung ist das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) in Bremen im Auftrag von bremenports GmbH & Co. KG, der Handelskammer Bremen - IHK für Bremen und Bremerhaven und dem Magistrat der Stadt Bremerhaven (vertreten durch das Referat für Wirtschaft) der Frage nachgegangen, welcher Umsatz und welche Wertschöpfung aus dem Kreuzfahrtbetrieb am Standort Bremerhaven für die Unternehmen der Region resultieren.

Dazu wurde zunächst der Umsatz ermittelt, den Passagiere, Besucher des Terminals und Reedereien im Jahr 2018 in die Kassen der Bremerhavener Unternehmen „gespült“ haben, um in einem weiteren Schritt über Wertschöpfungs- und Vorleistungsquoten eine

aus diesem Umsatz resultierende Wertschöpfung abzuleiten. Für die Ausgaben der Passagiere und Terminalbesucher konnten dafür detaillierte Ergebnisse einer umfangreichen Befragung genutzt werden, die im Sommer/Herbst 2018 von der ITF Research GmbH (Bremerhaven) durchgeführt wurde.

Es wird dabei versucht, die aus den Umsätzen der Passagiere, Gäste und Reedereien resultierende Wertschöpfung auf der ersten und zweiten Ebene zu quantifizieren.

Die Abgrenzung erfolgt dabei über die Leitfrage: „**Welche Umsätze am Standort Bremerhaven können unmittelbar auf den Kreuzschiffahrtbetrieb am CCCB zurückgeführt werden?**“.

Hierbei kommen drei Hauptkategorien in Betracht:

1. **Ausgaben der Reedereien** für Dienstleistungen, Proviantierung, Hafententgelte usw. usf., die allesamt nicht anfielen, würde das CCCB nicht angelaufen werden.
2. **Ausgaben der Passagiere** für Dienstleistungen und Produkte, die allesamt nicht anfielen, wenn nicht eine Kreuzreise ab Bremerhaven getätigt würde oder ein Tagesbesuch im Rahmen eines Transitaufenthaltes anfielen. Dies könnten z.B. Übernachtungen vor Antritt der Reise oder Park-/Transportdienstleistungen oder der Besuch eines Cafés oder einer lokalen Attraktion sein.
3. **Ausgaben sonstiger Gäste** für Dienstleistungen und Produkte, die allesamt nicht anfielen, wenn nicht ein Besuch des CCCB in Verbindung mit dem Kreuzschiffahrtbetrieb die Grundlage für den Besuch wäre. Dies könnten z.B. Gastronomieausgaben von Gästen sein, die aus Interesse die Schiffe besichtigen oder es könnten die Tankstellenausgaben von Personen sein, die ihre Familien von der Reise abholen. Auf jeden Fall stehen sie in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Kreuzschiffahrtbetrieb am CCCB.

Aus der Kenntnis dieser Umsätze können dann Rückschlüsse getroffen werden über die mit den Umsätzen verbundene Wertschöpfung der direkten und indirekten Ebene.

Befragungsergebnisse

Im Sommer und Herbst 2018 hat die ITF Research GmbH über 1.000 Personen in Bremerhaven befragt. Dabei wurde zwischen den sogenannten „Turnaround-Gästen“ einerseits und den „Transitgästen“ andererseits unterschieden. Die Turnaround-Gäste beginnen oder beenden ihre Reise in Bremerhaven und nutzen dabei ggf. noch die Möglichkeit einer Übernachtung (im Wesentlichen vor der Abfahrt). Hier liegt eine entsprechend relevante Unterscheidung der Turnaround-Passagiere vor, die erheblichen Einfluss auf deren Pro-Kopf-Ausgaben hat.

Insgesamt gaben die Transitgäste während ihres Besuchs (ohne gebuchte Touren an Bord) durchschnittlich € 11,59 aus. Die Turnaround-Gäste (als Tagesgäste) gaben im Durchschnitt € 15,73 aus, die Übernachtungsgäste gaben im Durchschnitt € 103,16 pro Person aus. In diesen Ausgaben sind jeweils nicht enthalten die Ausgaben für Parkgebühren, Tankfüllungen, Bustickets oder Shuttle-Dienste, sondern ausdrücklich nur die beim Besuch der Stadt getätigten Ausgaben.

Tabelle 1: Durchschnittliche Ausgaben pro Person nach Gruppen

	Transit (nur Costa)	Turnaround
Tagesgäste	€ 11,59	€ 15,73
Übernachtungsgäste	-	€ 103,16

Quelle: ITF 2018, Bei Tagesgästen (TG): Gesamtausgaben pro Person. Bei Übernachtungsgästen ((ÜG) Gesamtausgaben pro Person und Nacht). Die Ausgaben enthalten jeweils keine Beträge für Parken, Zugtickets oder Shuttlegebühren.

Die Übernachtungsgäste geben ihr Geld vorrangig für Hotelaufenthalt und Restaurantbesuch aus. Bei den Tagesgästen sind es vor allem Ausgaben für Restaurantbesuche und (erst mit deutlichem Abstand) Eintrittsgelder. Interessanterweise fallen diese Eintrittsgelder nur an, wenn Bremerhaven zum Abschluss der Reise besucht wurde. Ein Grund dafür dürfte sein, dass die Angst, den Ablauf des Schiffes zu verpassen zu groß ist, um noch vor Beginn der Reise Zeit in einer der Attraktionen zu verbringen. Die Ausgaben der Transitgäste wiederum entfallen zum überwiegenden Teil auf Shopping und erst in zweiter Linie auf Eintrittsgelder und Restaurantbesuche.

Tabelle 2: Durchschnittliche Ausgaben pro Person (bei Bremerhavenbesuch)

	Unterkunft	Restaurant	Eintritt	Lebensmittel	Sonstiges
Transit (nur Costa)	0,00 €	1,75 €	1,86 €	0,73 €	6,99 €
Turnaround	65,10 €	16,37 €	5,54 €	0,51 €	2,41 €

Quelle: ITF 2018, nur Berücksichtigung der Fragebögen, wenn das volle Detail auch verfügbar war. Addition der Einzelwerte dieser Tabelle ist nicht mit den durchschnittlichen Gesamtausgaben vergleichbar. Auswertung: „Avg Ausgaben pro Person pro Nacht“ nach Einträgen. Die Ausgaben enthalten jeweils keine Beträge für Parken, Zugtickets oder Shuttlegebühren.

Aktuell reisen über die Hälfte (56%) der Turnaround-Passagiere mit dem PKW an, rund ein Drittel (30%) kommt per Bahn. Bezüglich der Nutzung von Bahn und PKW gibt es einen eindeutigen Zusammenhang zwischen der Distanz von Bremerhaven und der Verkehrsträgerwahl.

Zudem wurden im Rahmen der Untersuchung zahlreiche Gespräche mit Unternehmen aus Bremerhaven und dem Bremerhavener Umland geführt. Diese Unternehmensbefragungen verfolgten im Wesentlichen den Zweck zu prüfen, wo und in welcher Form es im Zusammenhang mit dem Kreuzfahrtbetrieb zu Engpässen kommt, wo das sich abzeichnende Wachstum zusätzliche Kapazitäten benötigen könnte und an welcher Stelle ggf. Wertschöpfung verborgen bleibt, wenn man die Passagiere zu ihren Ausgaben in Bremerhaven befragt.

Ein Eindruck über die Notwendigkeit einer größeren Check-In-Fläche lässt sich leicht bereits an einem Tag mit der Abfahrt eines Schiffes mit einer Kapazität von mehr als 2.500 Passagieren gewinnen. Bereits dann ist die Halle sehr gut gefüllt und die Reihen der Wartenden reichen durch den Haupteingang des Terminals hinaus auf den Parkplatz.

Tabelle 3: Indikativer Erweiterungsbedarf des Terminals

Bereich	Indikativer Erweiterungsbedarf
Check-in	ca. 600m ² , ebenerdig, ungetrennt
Gepäckausgabe	ca. 700m ² ebenerdig, ungetrennt
Interne Funktionen (Gepäckkontrolle, Zolllager, Garage, Werkstatt (...))	-
Lagerflächen	Sollten ebenerdig sein
Wartebereich, Boarding	Noch ausreichend, aber die Anzahl der Gates (aktuell 6 feste + 2 mobile Gates) könnte bei hohen Besucherzahlen zum Engpass werden
Parkflächen	Ca. 20.000m ² , so terminalnah wie irgend möglich, Befragungsergebnisse ohne deutliche Ausprägung hinsichtlich der Art

Quelle: ISL 2018 auf Basis befragter Unternehmen und eigener Einschätzungen

Über die aktuellen und potenziellen Nutzer des Terminals hinaus wurden auch Hotels, Logistik-, Gastronomie, und Sicherheitsdienstleister sowie touristische Attraktionen befragt. Die Ergebnisse lassen sich wie folgt stichpunktartig zusammenfassen:

- Die Kreuzreisenden sind in der Innenstadt, den gastronomischen und touristischen Angeboten grundsätzlich gerne gesehen und werden teilweise auch gezielt als Kundengruppen fokussiert.
- Für Gastronomie und Tourismus ist es schwer bis unmöglich, die Kreuzfahrer zu erfassen. Es wird geschätzt, dass pro offizieller Buchung einer Attraktion durch einen Transitgast rund 1,0-1,5 weitere Transitgäste in Eigenregie die Attraktion besuchen, um den Buchungsaufschlag der Linien zu umgehen.
- Aus Sicht der touristischen Attraktionen ist der Anteil der Turnaround-Passagiere, die sich vor oder nach ihrer Reise noch Attraktionen anschauen, bislang nicht erfasst worden.
- Angesichts der sehr geringen Mengen der Transitgäste (im Verhältnis zu den übrigen Touristen oder Bremerhavenern, die Attraktionen oder Restaurants besuchen) würde auch ein weiteres starkes Wachstum dieser Passagiergruppe weder Innenstadt noch die Attraktionen überfordern. In einigen Attraktionen liegt der

Anteil der Transitgäste unter den gesamten Besuchern bei schätzungsweise weniger als 2 %.

- Die große Mehrheit der Befragungsteilnehmer bezeichnet die Verkehrssituation im Hafengebiet um das Terminal herum und teilweise auch den Hauptbahnhof Bremerhaven bereits heute als Engpass. Der Hauptbahnhof ist dabei vor allem für die per Bahn anreisenden Gäste ein absehbarer Engpass, sollten die Schiffsgrößen weiter zunehmen und der Bahnanteil der Turnaround-Passagiere weiter ansteigen. Die Straßen um das Hafengebiet herum sind aus sich heraus ein Engpass, der von den Dienstleistern des Kreuzfahrtbetriebs am CCCB ebenso wahrgenommen wird.

Wertschöpfung aus dem Kreuzfahrtbetrieb in Bremerhaven

Die **schiffsbezogenen Ausgaben** enthalten das Hafentgelt, die Ver- und Entsorgung sowie sonstige Dienstleistungen, die die Reedereien im Zusammenhang mit ihrem Anlauf in Anspruch nehmen.

Auf Basis der Unternehmensbefragungen wird geschätzt, dass im Jahr 2018 pro Schiff Ausgaben von durchschnittlich € 70.000 angefallen sind. Dies entspricht einem schiffsbezogenen Umsatz von € 7,8 Mio. Daraus lässt sich eine Wertschöpfung von rund € 5,1 Mio. ableiten.

Der Umsatz – und damit auch die Wertschöpfung – könnte deutlich höher ausfallen, sofern auch die Versorgung mit Treibstoff durch ein Bremerhavener Unternehmen erfolgen würde. Zwar ist die Wertschöpfung im Treibstoffhandel vergleichsweise gering, aber durch die Anzahl der Schiffe und die großen Mengen des vergleichsweise teuren Treibstoffes könnte die Wertschöpfung hier relativ leicht einen niedrigen zweistelligen Millionenbetrag erreichen. Von dieser Wertschöpfung profitiert derzeit vor allem der Standort Cuxhaven, von wo aus die Bremerhaven anlaufenden Kreuzfahrtschiffe mit Treibstoff versorgt werden.

Bei den **passagierbezogenen Ausgaben** dürften im Jahr 2018 die rund 230.000 Passagiere und die Crewmitglieder auf Landgang insgesamt rund € 6,0 Mio. in die Kassen der Bremerhavener Einzelhändler, Gastronomiebetriebe, Hotels und Attraktionen sowie der lokalen Transport- und Logistikunternehmen gespült haben. Darin berücksichtigt sind:

- die Ausgaben der Turnaround-Übernachtungsgäste (rund 23.000) und der Turnaround-Tagesgäste (rund 1.000) bei ihrem Bremerhavenbesuch sowie deren jeweilige Ausgaben für Shuttledienste, Logistikdienstleistungen oder Parkgebühren und Taxifahrten,
- die Ausgaben der nur auf der Durchreise befindlichen Turnaround-Gäste (rund 86.000) für kleine Konsumausgaben entlang des Weges (ISL Schätzung) sowie deren Ausgaben für Shuttledienste, Logistikdienstleistungen oder Parkgebühren und Taxifahrten,
- die Ausgaben der Transitreisenden (rund 27.000, von denen rund 22.000 die Stadt Bremerhaven besucht haben), die in der Stadt Bremerhaven oder für Bus- und Taxifahrten von und zum Terminal getätigt wurden, sowie

- die Ausgaben der Crewmitglieder auf Landgang¹

Aus dem geschätzten Umsatz von € 6,0 Mio. resultiert eine Wertschöpfung von € 3,7 Mio.

In der Rubrik der **gastbezogenen Ausgaben** ist die Datenlage am schwierigsten. Insgesamt schätzt das ISL, das im Jahr 2018 rund 55.000 Gäste das Terminal besucht haben werden, um Passagiere zur Reise zu bringen oder abzuholen oder aus reinem Interesse an der Kreuzschiffahrt.

Insgesamt dürfte hier in den Kassen Bremerhavens ein Umsatz von € 0,9 Mio. entstanden sein, aus dem eine Wertschöpfung von € 0,6 Mio. resultiert.

Zusammengefasst belaufen sich die Ausgaben der Reedereien, Passagiere und Gäste des Terminals im Jahr 2018 auf schätzungsweise € 14,7 Mio. Aus diesem Umsatz resultiert eine Wertschöpfung von € 9,3 Mio. (vgl. die folgende Tabelle). Die Anteile der Wertschöpfung am Umsatz liegen dabei in den Kategorien der Ausgaben (basierend auf den unterschiedlichen Vorleistungsquoten der Branchen, in denen der Umsatz erzielt wird) zwischen 62 % und 65 %.

Tabelle 4: Umsatz und Wertschöpfung resultierend aus dem Terminalbetrieb am Standort Bremerhaven im Jahr 2018

Ausgaben	Umsatz	Wert-schöp-fung
Schiffsbezogen	€ 7,8 Mio.	€ 5,1 Mio.
Passagierbezogen	€ 6,0 Mio.	€ 3,7 Mio.
Gastbezogen	€ 0,9 Mio.	€ 0,6 Mio.
Gesamt	€ 14,7 Mio.	€ 9,3 Mio.

Quelle: ISL 2018; Details zu Berechnung und Annahmen finden sich in den Kapitel 3-5.

Die Untersuchungen zeigen, dass der Kreuzfahrtbetrieb bereits heute einen nennenswerten Umsatz (und damit verbunden auch eine nennenswerte Wertschöpfung) für die Stadt und die Arbeitnehmer Bremerhavens und der umliegenden Region mit sich bringt. Angesichts der erfolgreichen Entwicklung der Kreuzschiffahrt am Standort Bremerhaven scheint es empfehlenswert, von dem erheblichen wirtschaftlichen Potenzial, welches die Viertelmillion Passagiere bereits heute nach Bremerhaven bringt, zukünftig noch gezielter zu profitieren.

¹ Die Ausgaben der Crewmitglieder gemäß einer in der Studie der Handelskammer Hamburg zitierten Quelle lägen inflationsangepasst im Jahr 2018 bei rund € 28 pro Person und Landgang. Da die Anzahl der Landgänge der Crews nicht durch das Terminal erfasst wird, wurde für repräsentative Typschiffe die Besatzungsstärke recherchiert und angenommen, dass etwa jedes dritte Crewmitglied die Möglichkeit des Landgangs nutzt. Daraus resultieren rund 19.000 zusätzliche „Passagier-Besuche“ mit entsprechenden Ausgaben.

Im Unterschied zu anderen Untersuchungen zur wirtschaftlichen Bedeutung der Kreuzschifffahrt wurde die Fragestellung hier bewusst eng gehalten und auf die positiven wirtschaftlichen Effekte, die aus dem Kreuzfahrtbetrieb in Bremerhaven resultieren, fokussiert. In einer weiter gefassten Fragestellung z.B. nach der Bedeutung der Kreuzfahrtbranche für Bremerhaven insgesamt würde voraussichtlich ein um ein vielfaches höheres Umsatz- und Wertschöpfungsvolumen resultieren, das letztlich von Angestellten der Unternehmen erwirtschaftet wird und in der Folge auch der Stadt Bremerhaven zu Gute kommt. Würde man die Frage nach der Bedeutung der gesamten Kreuzfahrtbranche für die Stadt Bremerhaven stellen, so ergäbe sich einer groben Schätzung des ISL zufolge vermutlich eine Wertschöpfung in einer Größenordnung von € 40 bis € 50 Mio. im Jahr 2018.

Aus dem Bestellverhalten der Kreuzfahrtreedereien heraus ergibt sich, dass der Gesamtmarkt der Kreuzreisen weltweit auch in den nächsten Jahren weiter ansteigen dürfte. Von diesem Wachstum könnte nach Einschätzung des ISL auch das CCCB profitieren. Allerdings zeichnen sich hier bei den Anläufen großer Schiffe erste Engpässe im Check-In der Passagiere ab, die es zu adressieren gilt.

Die Befragung der Unternehmen Bremerhavens zeigt, dass die Kreuzreisenden gern gesehene Gäste in den Restaurants, Hotels und Attraktionen Bremerhavens sind. Insbesondere seitdem die Costa-Gruppe auch für einen deutlichen Anstieg der Transit-Passagiere gesorgt hat, rücken eben diese Gäste vermehrt in den Fokus der Bremerhavener Unternehmen.

Fazit

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass der Kreuzfahrtbetrieb am Standort Bremerhaven sich seit dem Jahr 2015 ausgesprochen erfolgreich entwickelt und das Wachstum des Gesamtmarktes dabei weit übertroffen hat. Die Stadt Bremerhaven hat somit Anteile in dem auch insgesamt dynamisch wachsenden deutschen Markt gewonnen.

Im Jahr 2018 sind erstmals über 235.000 Passagiere am CCCB-Terminal begrüßt worden und gemeinsam mit den Reedereien wird dieser Kreuzfahrtbetrieb einen Umsatz von knapp € 15 Mio. direkt in die Kassen Bremerhavener Unternehmen gespült haben. Die Kreuzfahrttouristen sind in Bremerhaven gern gesehene Gäste in den Hotels, Restaurants und Attraktionen sowie nicht zuletzt im Einzelhandel. Bereits heute ergeben sich aus dem Kreuzfahrtbetrieb schätzungsweise rund 22.000 Übernachtungsgäste pro Jahr für Bremerhaven. Aber sowohl hier als auch bei den Ausgaben der Tagesgäste bestehen noch deutliche Steigerungspotenziale. Nicht übersehen werden darf dabei, dass der Betrieb des CCCB mittlerweile zu einer eigenen Attraktion der Stadt Bremerhaven geworden ist, die Besucher anzieht.

Auf dem Weltmarkt der Kreuzreisen zeichnet sich indessen – alleine schon durch die absehbare Flottenexpansion – ein anhaltendes angebotsgetriebenes Wachstum ab. Mit anderen Worten: die Reeder werden die zusätzlichen Schiffe weiter füllen wollen und Bremerhaven hat entsprechende Chancen, an diesem Wachstum weiter zu partizipieren. Angesichts des Wachstums der Schiffe, die Bremerhaven absehbar in den nächsten Jahren anlaufen werden, besteht die Gefahr, dass das CCCB-Terminal in seiner jetzigen

Form an Kapazitätsgrenzen stößt. Insbesondere für das reibungslose Check-In der Passagiere erscheint eine Vergrößerung der Check-In Fläche um etwa ein Drittel der Quadratmeterzahl ratsam. Aber auch die Flächen für die Gepäckausgabe und der Wartebereich für das Boarding können ebenso wie die Pkw-Parkflächen absehbar zum Engpass werden. Bereits heute ist bei den Anläufen von Schiffen mit Kapazitäten für mehr als 2.500 Passagiere keine gleichzeitige Abfertigung von kleinen Schiffen mehr möglich (oder wenn, dann nur unter für Passagiere unzumutbar scheinenden Bedingungen) und die Saison ist bereits auf die Nebentage und Nebenmonate ausgedehnt. Zwei in diesem Zusammenhang nicht zu vernachlässigende Herausforderungen sind die Verkehrsengpässe am Hauptbahnhof sowie unmittelbar um das Terminal herum, die bereits heute von Dienstleistern des Kreuzfahrtbetriebs als solche wahrgenommen werden.

Aus den genannten schätzungsweise € 14,7 Mio. Umsatz, den die Passagiere, die Gäste des Terminals und nicht zuletzt auch die Reedereien selbst im Jahr 2018 in die Stadt Bremerhaven gebracht haben, entstand eine regionale Wertschöpfung von € 9,3 Mio. Angesichts der Multiplikatoreffekte scheint es mehr als empfehlenswert, gezielt nach Möglichkeiten zu suchen, aus dem erheblichen wirtschaftlichen Potenzial, welches die Viertelmillion Passagiere wohl auch in 2019 nach Bremerhaven bringen wird, zukünftig einen noch größeren Nutzen für den Standort Bremerhaven zu generieren.