

Mitteilung des Senats vom 22. Februar 2000

Strukturwandel in den Hafenrevieren

Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen hat unter Drucksache 15/193 eine Große Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die Große Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung

Ein moderner Seehafen wie die bremischen Häfen entwickelte sich in den letzten Jahren im Zuge der Globalisierung der Weltwirtschaft in immer stärkerem Maße zu einem die Transportkette zwischen Versender und Empfänger bestimmenden Logistikdienstleister. Mit dieser Entwicklung einher geht zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit die Anpassung des Hafens an die weiter zunehmende Containerisierung der Waren mit steigenden Mengen und an die vergrößerte Dienstleistungstiefe im Rahmen der an den Hafenstandort angelagerten Distributionsfazilitäten.

Parallel zu diesem „Logistik-Zentrum“ bremische Häfen sind die mit der Verarbeitung von importierten oder zu importierenden Waren befassten Hafenfirmer in den Seezollhäfen, insbesondere in Bremen-Stadt und im Fischereihafen, zu beachten, die bedeutende Beiträge zur Entstehung einer hohen Loco-Quote liefern.

Insgesamt erlauben diese beiden Elemente — Logistik-Zentrum und hafengebundene Produktion — eine positive Beurteilung des zu beobachtenden Strukturwandels in den Häfen.

1. Wie haben sich die Aufgabenfelder der jeweiligen Hafenreviere (Handelshäfen rechts der Weser, Industriehafen, Kap-Horn und Werfthafen, Mittelsbürener Hafen, Neustädter Hafen, Hohentorshafen, Stadtbremischer Überseehafen BHV, Fischereihafen) von 1991 bis 1999 entwickelt?

— Handelshäfen rechts der Weser

Der Überseehafen ist 1998/99 verfüllt worden.

Der Europahafen (Nordseite) dient nach wie vor dem Fruchturnschlag und am Platz A dem Umschlag von Containern aus dem Binnenschiffsverkehr mit dem Container-Terminal Bremerhaven.

— Industriehafen

Das Aufgabenfeld hat sich nicht verändert.

— Holzhafen

Keine Änderung.

— Kap Horn-Hafen und Werfthafen

Keine Änderung.

— Mittelsbürener Hafen

Verlagerung des Erzumschlages ab 1992 von Bremerhaven (Weserport) nach Bremen.

— Neustädter Hafen

Nach Umstrukturierung der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft schlagen dort nunmehr die BLG-Forest Logistics GmbH & Co. und die BLG-Project Logistics GmbH & Co. ihre im Freihafen angelandeten Waren um.

Im Grundsatz hat keine Funktionsveränderung stattgefunden.

— Hohentorshafen

Dieser Hafenteil soll nach dem Beschluss des Senats von 1994 aus der Hafenanordnung herausgenommen werden.

— Stadtbremischer Überseehafen Bremerhaven

Keine Änderung.

— Fischereihafen

Mitte der 90-iger Jahre ist im Fischereihafen eine Ro-Ro-Anlage eingerichtet worden, an der zunehmend Autoumschlag erfolgt.

Erst nach Fertigstellung der vergrößerten Fischereihafenschleuse ist mit einer weiteren Funktionsänderung dieses Hafenteils zu rechnen.

2. Wie hat sich die Zahl der Schiffsbewegungen in den jeweiligen Hafenzonen von 1991 bis 1999 entwickelt?

Der Schiffsverkehr über See der bremischen Häfen nach den jeweiligen Hafenzonen ist für die Jahre 1991, 1995 und 1998 in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Für 1999 liegen noch keine entsprechenden Angaben vor.

Schiffsverkehr über See der bremischen Häfen nach Hafenzonen

	1991	1995	1998
	Anzahl Anknunft		
Handelshäfen rechts der Weser	584	130	43
Industriehafen	1.325	897	802
Holzshafen	1.156	924	587
Kap-Horn und Werfthafen	263	216	120
Mittelsbürener Hafen	32	200	192
Neustädter Hafen	1.143	845	695
Hohentorshafen	50	43	45
Stadtbremisches Überseehafengebiet Bremerhaven	4.154	4.611	5.735
Fischereihafen	249	312	365

3. Welche Güter und welche Mengen wurden jährlich jeweils in den einzelnen Hafenzonen umgeschlagen von 1991 bis 1999, und wie hat sich der jeweilige Anteil am Gesamtumschlag entwickelt?

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Umschlagsentwicklung in den einzelnen Hafenzonen in den Jahren 1991, 1995 und 1998 und deren Anteile am Gesamtumschlag.

Für 1999 liegen noch keine entsprechenden Angaben vor.

Güterverkehr über See der bremischen Häfen nach Hafenzonen

	1991	1995	1998	1991	1995	1998
	in 1.000 t			in v. H.		
Handelshäfen rechts der Weser	1.086	250	72	3,5%	0,8%	0,2%
Industriehafen	5.273	4.514	4.401	17,2%	14,5%	12,7%
Holzshafen	3.535	2.707	2.130	11,5%	8,7%	6,3%
Kap-Horn und Werfthafen	499	313	225	1,6%	1,0%	0,7%
Mittelsbürener Hafen	703	4.000	4.647	2,3%	12,9%	13,5%
Neustädter Hafen	3.197	2.291	2.036	10,4%	7,4%	5,9%
Hohentorshafen	49	32	45	0,2%	0,1%	0,1%
Stadtbremisches Überseehafengebiet Bremerhaven	15.959	16.376	20.270	52,0%	52,7%	58,7%
Fischereihafen	292	397	445	1,0%	1,3%	1,3%

Die wichtigsten Güterarten in den jeweiligen Hafenzonen sind der nachfolgenden Übersicht zu entnehmen:

Handelshäfen rechts der Weser	Frucht
Industriehafen	Stahl, Kraftstoffe, Kohle
Holzhafen	Futtermittel, Getreide, Kraftstoffe
Kap Horn und Werfthafen	Getreide
Mittelsbürener Hafen	Erz
Neustädter Hafen	Stahl, Waldprodukte
Hohentorshafen	Holz, Getreideerzeugnisse
Stadtbremisches Überseehafengebiet	
Bremerhaven	Containerladung, Fahrzeuge, Frucht
Fischereihafen	Fisch, Baustoffe, Fahrzeuge

4. Wie hat sich die Zahl der Arbeitsplätze (differenziert nach hafenabhängigen und hafenunabhängigen Arbeitsplätzen) in den jeweiligen Hafenrevieren von 1991 bis 1999 entwickelt?

5. Wie hat sich die Arbeitsplatzdichte in den einzelnen Hafenrevieren von 1991 bis 1999 entwickelt?

Die Antworten auf die Fragen 4 und 5 sind wie folgt zusammengefasst:

Arbeitsplatzzahlen für die bremischen Häfen nach einzelnen Hafenrevieren werden vom Statistischen Landesamt nicht erhoben.

Für 1991 wird auf eine eigene Erhebung bei den im Hafen ansässigen Firmen zurückgegriffen, für 1997 liegen Angaben aus dem PLANCO-Gutachten „Regional- und gesamtwirtschaftliche Bedeutung der bremischen Häfen“ (Mai 1998) vor. Neuere Angaben stehen nicht zur Verfügung.

Eine Trennung nach hafenabhängigen und hafenunabhängigen Arbeitsplätzen in den jeweiligen Hafenrevieren ist nicht möglich.

— Handelshäfen rechts der Weser		
1991	5900 Arbeitsplätze,	51 Arbeitsplätze / ha
1997	4215 Arbeitsplätze,	36 Arbeitsplätze / ha
— Industriehafen		
1991	6500 Arbeitsplätze,	21 Arbeitsplätze / ha
1997	8770 Arbeitsplätze,	27 Arbeitsplätze / ha
— Holzhafen		
in den Zahlen für den Industriehafen enthalten.		
— Kap-Horn		
in den Zahlen für den Industriehafen enthalten.		
— Werfthafen		
in den Zahlen für den Industriehafen enthalten.		
— Neustädter Hafen		
1991	3000 Arbeitsplätze,	10 Arbeitsplätze / ha
1997	780 Arbeitsplätze,	3 Arbeitsplätze / ha
— Hohentorshafen		
1991	1680 Arbeitsplätze,	73 Arbeitsplätze / ha
1997	keine Angabe	
— Stadtbremischer Überseehafen Bremerhaven		
1991	6350 Arbeitsplätze,	13 Arbeitsplätze / ha
1997	5240 Arbeitsplätze,	11 Arbeitsplätze / ha
— Fischereihafen		
1991	9000 Arbeitsplätze,	20 Arbeitsplätze / ha
1997	7220 Arbeitsplätze,	16 Arbeitsplätze / ha

6. Wie viele bzw. welche Betriebe nutzen den „nassen Umschlag“ differenziert nach Hafenzonen?

Die nachfolgende Tabelle gibt die Anzahl von Betrieben mit wasserseitigem Umschlag in den einzelnen Hafenzonen wieder:

Hafenzone	Anzahl
Handelshäfen rechts der Weser	2
Industriehäfen	27
Holzhafen	15
Kap-Horn und Werfthafen	6
Mittelsbürener Hafen	1
Neustädter Hafen	2
Stadtbremisches Überseehafengebiet Bremerhaven	8
Fischereihafen	14

7. Welche Kosten für Baggerungen und Entsorgung von Hafenschlick fallen für die jeweiligen Hafenzonen und für den Autoumschlag in Vegesack p. a. an?

In der Hafengruppe Bremen- Stadt sind in den vergangenen Jahren für Baggerung und Entsorgung von Hafenschlick Kosten von ca. 28,5 Mio. DM p. a. (Mittel der Jahre 1996 bis 1999) angefallen. Hierin sind die Kosten für die erforderlichen Zusatzmaßnahmen wie Fremdüberwachung, Beweissicherung, Ausgleichsmaßnahmen etc. enthalten.

Für die Hafengruppe Bremerhaven sind 1999 9,5 Mio. DM für Baggerungen und Entsorgung von Baggergut aus dem Bereich der Überseehäfen aufgewendet worden. Von 1991 bis Mitte 1997 (Verklappungsverbot) sind jährlich ca. 10,4 Mio. DM Baggerungskosten angefallen. Im Fischereihafen wurden 1999 keine Baggerungen durchgeführt.

Für den Bereich Bremer Vulkan liegen keine Erfahrungen vor, da dieser Bereich bislang nicht in der Zuständigkeit des HBH lag und noch nicht festliegt, in welchem Umfang zukünftig bestimmte Tiefen vorzuhalten sind. Die zurzeit durchgeführte Baggermaßnahme ist als Einzelmaßnahme zu sehen, da hier seit längerer Zeit nicht mehr gebaggert wurde.

8. Welche Unterhaltungskosten fallen in den einzelnen Hafenzonen p. a. an, differenziert nach:

- Kosten für die wasserbezogenen Hafenanlagen (Wasserbauanlagen, Kajen, Uferböschungen, Schleusen, Brücken, Wasserfahrzeuge etc.) und
- Kosten für die „trockene“ Hafenlogistik (Hafenbahnanlagen, Straßen, Verkehrsleit- und Überwachungssysteme etc.)?

Auf Grund der bestehenden Haushaltssystematik ist eine Angabe von Unterhaltungskosten für die einzelnen Hafenzonen in die gewünschte Aufteilung nach Kosten für wasserbezogene Hafenanlagen und für „trockene“ Hafenlogistik nicht möglich. Das Hansestadt Bremische Hafenamtsamt führt gegenwärtig eine Kosten- und Leistungsrechnung ein. Nach Fertigstellung wird es möglich sein, die gewünschten Angaben zu ermitteln.

In nachfolgender Übersicht sind die volumenmäßig wichtigsten Haushaltspositionen getrennt nach Bremen und Bremerhaven für die Jahre 1991, 1995 und 1999 aufgelistet.

Hafenunterhaltung in Mio. DM	1991	1995	1999
insgesamt	60.9	46.6	35.0
Bremen	41.2	27.8	19.8
davon			
Grund- und Wasserbauten	20.0	9.5	4.7
Eisenbahnanlagen	8.8	9.5	4.5
Verkehrsflächen	1.2	2.6	0.9
maschin.- und elektr. Anlagen	1.3	0.9	3.2

Bremerhaven	19.7	18.8	15.2
davon			
Grund- und Wasserbauten	4.7	3.1	3.2
Eisenbahnanlagen	6.6	3.6	5.1
Verkehrsflächen	1.1	1.2	0.7
maschin.- und elektr. Anlagen	5.2	5.1	4.8

9. Welche Konsequenzen zieht der Senat aus den Ergebnissen des ISL-Gutachtens „Quantifizierung der Hafensabhängigkeit der Bremerhavener Wirtschaft“ (Bremerhaven 1999) für die Entwicklung der Hafenreviere in Bremerhaven?

10. Sieht der Senat einen besonderen Handlungsbedarf für die weitere Entwicklung der Industriedäfen, und welche Maßnahmen sind dazu ggf. geeignet?

12. Welche Ziele für die jeweiligen Hafenreviere verfolgt der Senat im Rahmen der weiteren Entwicklung der bremischen Häfen, und welche Investitionsbedarfe sind damit verbunden?

Die Antworten auf die Fragen 9, 10 und 12 werden wie folgt zusammengefasst:

In der Vereinbarung zur Zusammenarbeit in einer Regierungskoalition für die 15. Wahlperiode der Bremischen Bürgerschaft 1999 bis 2003 vom 28. Juni 1999 sind zum Bereich „Häfen“ eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen für die Hafenstandorte Bremen und Bremerhaven festgelegt worden, deren Umsetzung zu prüfen bzw. durchzuführen ist.

Diese Maßnahmen werden in einen gegenwärtig in Arbeit befindlichen Gesamtrahmen Hafen 2010 bzw. „Entwicklungskonzept Seehafenverkehrswirtschaft“ eingebunden.

In diesem Zusammenhang werden auch Fragen nach den Konsequenzen aus den Ergebnissen des ISL-Gutachtens für Bremerhaven, nach dem weiteren Handlungsbedarf in den Industriedäfen und nach den Zielen und Investitionsbedarfen für die einzelnen Hafenreviere beantwortet.

11. Wo liegen die Gründe für das schlechte Jahresergebnis des Neustädter Hafens, und mit welchen Maßnahmen und in welchem Zeitraum beabsichtigt der Senat die Ausnutzung der Anlagen zu verbessern?

Der Neustädter Hafen wird von den Firmen BLG-Project-Logistics GmbH & Co. und BLG-Forest-Logistics GmbH & Co. auf im Erbbaurecht vergebenen Flächen bewirtschaftet.

Eine unmittelbare Einflussnahme des Senats auf die Geschäftstätigkeit der genannten Gesellschaften ist nicht gegeben. Bremen hat nur im Rahmen seiner gesellschaftsrechtlichen Stellung als Kommanditistin der BLG AG & Co. KG Möglichkeiten zur Mitsprache. Für das Jahr 2000 werden im Übrigen positive Geschäftsergebnisse für diese BLG-Töchter erwartet auf Grund positiver Tendenzen im Röhren- und Anlagengeschäft sowie auf Grund von Qualitätsverbesserungen, die zur Stabilisierung der Geschäfte beitragen.