

Mitteilung des Senats vom 14. März 2000

Positive Umschlagsentwicklung in den bremischen Häfen, Ausbaunotwendigkeiten wachsen

Die Fraktionen der CDU und der SPD haben unter Drucksache 15/211 eine Große Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die Große Anfrage wie folgt:

1. Wie hat sich der Umschlag seit 1990 in den bremischen Häfen entwickelt (bitte aufgliedert nach Sparten und Standorten)?

(Tabelle 1)

Umschlagsentwicklung 1990, 1995, 1998 und 1999 in den Bremischen Häfen nach Standorten und Gütergruppen

Standort	Gütergruppe	1990	1995	1998	1999*	jährliche Veränderung 1990-99
Bremische Häfen	Gesamtumschlag in 1.000 Tonnen	30.204	31.071	34.521	36.023	2,0%
	darunter flüssiges Massengut	2.665	2.285	2.198	1.688	-4,9%
	darunter trockenes Massengut	8.074	8.182	8.193	7.329	-1,1%
	darunter Container	11.430	15.120	18.224	21.735	7,4%
	darunter konvent. Stückgut	8.035	5.484	5.906	5.271	-4,6%
	Containereinheiten in TEU (=20')	1.197.775	1.518.206	1.811.014	2.180.955	6,9%
	Automobile in Stücken**	706.853	802.544	1.065.643	1.134.000	5,4%
Bremen-Stadt	Gesamtumschlag in 1.000 Tonnen	13.713	14.297	13.806	11.670	-1,8%
	darunter flüssiges Massengut	2.251	1.940	1.921	1.441	-4,8%
	darunter trockenes Massengut	3.985	8.007	8.007	7.166	6,7%
	darunter Container	1.761	776	352	250	-19,5%
	darunter konvent. Stückgut	5.716	3.574	3.526	2.813	-7,6%
	Containereinheiten in TEU (=20')	168.595	67.399	36.923	27.448	-18,3%
Bremerhaven	Gesamtumschlag in 1.000 Tonnen	16.491	16.774	20.715	24.353	4,4%
	darunter flüssiges Massengut	414	345	277	247	-5,6%
	darunter trockenes Massengut	4.089	175	186	163	-30,1%
	darunter Container	9.669	14.344	17.872	21.485	9,3%
	darunter konvent. Stückgut	2.319	1.910	2.380	2.458	0,6%
	Containereinheiten in TEU (=20')	1.029.180	1.450.807	1.774.091	2.153.507	8,5%

Quelle: Statistisches Landesamt Bremen und Umschlagsbetriebe

* vorläufige Zahlen

** Die Automobile wurden fast ausschließlich in Bremerhaven umgeschlagen

Die Tabelle 1 zeigt die Umschlagsentwicklung in den bremischen Häfen insgesamt, Bremen-Stadt und Bremerhaven in den Jahren 1990 bis 1999 nach den wichtigsten Gütergruppen. Deutlich wird aus diesen Angaben die Bedeutung des Container- und Automobilumschlages in Bremerhaven und des Massengutumschlages (insbesondere Kohle und Erz) in Bremen-Stadt. Das konventionelle Stückgut ist aufgrund der steigenden Containerisierung rückläufig, allerdings ist der Automobilumschlag gewichtsmäßig dieser Gütergruppe zuzuordnen, so dass eine Stabilisierung festzustellen ist.

2. Wie hat sich im Vergleich hierzu der Umschlag in den wichtigsten Nachbarhäfen der „Nord Range“ entwickelt?

Die Umschlagsentwicklung in den wichtigsten Nachbarhäfen der Nord-Range — Rotterdam, Antwerpen und Hamburg — ist der Tabelle 2 zu entnehmen.

(Tabelle 2)

Umschlagsentwicklung 1990, 1995, 1998 und 1999 in Antwerpen, Rotterdam und Hamburg nach Gütergruppen

Standort	Gütergruppe	1990	1995	1998	1999*	jährliche Veränderung 1990-99
Antwerpen	Gesamtumschlag in 1.000 Tonnen	102.009	108.073	119.789	115.654	1,4%
	darunter flüssiges Massengut	25.867	25.561	29.484	29.213	1,4%
	darunter trockenes Massengut	32.620	31.838	30.154	26.142	-2,4%
	darunter Container	16.553	25.796	35.376	39.442	10,1%
	darunter konvent. Stückgut	26.969	24.878	24.775	20.857	-2,8%
	Containereinheiten in TEU (=20')	1.549.113	2.329.135	3.265.750	3.614.246	9,9%
Automobile in Stücken	459.000	410.645	705.615	756.672	5,7%	
Rotterdam	Gesamtumschlag in 1.000 Tonnen	287.867	293.355	314.774	303.900	0,6%
	darunter flüssiges Massengut	134.564	132.861	143.723	139.500	0,4%
	darunter trockenes Massengut	95.019	89.572	89.718	79.200	-2,0%
	darunter Container	39.322	52.417	61.619	66.700	6,0%
	darunter konvent. Stückgut	18.962	18.505	19.714	18.500	-0,3%
	Containereinheiten in TEU (=20')	3.665.955	4.786.576	6.010.502	6.400.000	6,4%
Automobile in Stücken	303.000	132.604	144.585	195.000	-4,8%	
Hamburg	Gesamtumschlag in 1.000 Tonnen	61.360	72.124	75.821	81.003	3,1%
	darunter flüssiges Massengut	15.314	13.073	13.730	13.262	-1,6%
	darunter trockenes Massengut	17.491	23.131	22.123	23.992	3,6%
	darunter Container	20.311	30.289	36.106	40.011	7,8%
	darunter konvent. Stückgut	8.244	5.631	3.862	3.738	-8,4%
	Containereinheiten in TEU (=20')	1.968.986	2.890.181	3.546.940	3.738.307	7,4%
Automobile in Stücken	135.000	300.000	320.000	330.000	10,4%	

Quelle: Angaben der Hafenverwaltungen, ISL Bremen

* vorläufige Zahlen

Es zeigt sich, dass in diesen Häfen der Gesamtumschlag den der bremischen Häfen deutlich übersteigt.

Das gilt allerdings nicht für den Automobilumschlag. Hier schlagen die bremischen Häfen fast die gleiche Zahl an Automobilen um, die in den genannten drei Häfen insgesamt bewältigt wird. Auch wenn die Zuwachsraten in diesem Geschäft für Antwerpen und Hamburg über denen der bremischen Häfen liegen, ist das deutlich geringe Umschlagsvolumen in den Konkurrenzhäfen — insbesondere in Hamburg — zu beachten.

Im Containerumschlag liegen die bremischen Häfen mengenmäßig zwar unter dem Niveau der Konkurrenzhäfen, gemessen an der durchschnittlichen Entwicklung der letzten Jahre — ausgedrückt in der jährlichen prozentualen Veränderung — können die bremischen Häfen gegenüber Rotterdam und Hamburg durchaus mithalten; Antwerpen ist hier der Branchenführer. Insgesamt zeigt der Vergleich die Wettbewerbsfähigkeit Bremerhavens.

3. In wieweit entspricht die Umschlagsentwicklung seit 1990 den vom Senat gegebenen Prognosen, und welche Anpassungsnotwendigkeiten ergeben sich aus ggf. eingetretenen Abweichungen für den Prognosezeitraum der kommenden zehn Jahre (bitte aufgliedert nach Sparten und Standorten)?

Tabelle 3 ist ein Vergleich der Ist-Umschlagswerte aus 1999 mit der Prognose des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik, Bremen (ISL), aus dem Jahre 1998 für das Jahr 2000 zu entnehmen sowie die prognostizierte Entwicklung bis zum Jahre 2010.

(Tabelle 3)

Vergleich Umschlag 1999 in den Bremischen Häfen mit Prognosen bis 2010 nach Standorten und Gütergruppen

Standort	Gütergruppe	Istwert	ISL-Prognose für 2000	Abweichung 1999 zu Prognose für 2000		ISL-Prognose für 2010
		1999		absolut	in Prozent	
Bremische Häfen						
	Gesamtumschlag in 1.000 Tonnen	36.023	36.700	-677	-1,84	44.700
	Containereinheiten in TEU (=20')	2.180.955	2.038.000	+142.955	+7,01	2.850.000
	Automobile in Stücken*	1.134.000	980.000	+154.000	+15,71	1.220.000
Bremen-Stadt						
	Gesamtumschlag in 1.000 Tonnen	11.670	13.780	-2.110	-15,31	13.420
	Containereinheiten in TEU (=20')	27.448	60.000	-32.552	-54,25	63.000
Bremerhaven						
	Gesamtumschlag in 1.000 Tonnen	24.353	22.920	+1.433	+6,25	31.280
	Containereinheiten in TEU (=20')	2.153.507	1.978.000	+175.507	+8,87	2.787.000

* Die ISL-Prognose 1998 differenziert bei Automobilen nicht nach Bremen-Stadt und Bremerhaven

Aus den Prognosezahlen aus 1998 wird deutlich, dass sich der Umschlag in den bremischen Häfen insgesamt auf dem prognostizierten Wachstumspfad befindet — der Umschlag für 1999 liegt um knapp 2 % unter dem Prognosewert für das Jahr 2000 —.

Im Container- und im Automobilumschlag sind die Prognosewerte für das Jahr 2000 bereits 1999 deutlich überschritten worden mit etwa plus 7 % im Containerbereich und fast 16 % beim Automobilumschlag. Diese positiven Ergebnisse betreffen ausschließlich den Hafenstandort Bremerhaven, für den mit Bemühungen um Produktivitätssteigerung sowie mit den Planungen zu CT IIIa und CT IV sowie für Kapazitätserweiterungen für den Automobilumschlag auf die sich abzeichnende Mengenentwicklung reagiert wird. Die Entwicklungstendenzen für Bremen-Stadt, wie sie aus den Prognosedaten erkennbar sind, veranlassen zurzeit keine Kapazitätserweiterungsüberlegungen.

Ein Vergleich der aktuellen Umschlagszahlen mit den Prognosedaten des ISL aus dem Jahre 1993 ist unterblieben, da diese Prognose die heute notwendige Differenzierung insbesondere im Container- und Kfz-Umschlag nicht hergibt.

Insgesamt hatte das ISL für das Jahr 2000 ein Umschlagsvolumen von 40,5 Mio. t insgesamt prognostiziert — ein Wert der in plausibler Nähe zum Umschlag von 1999 liegt — . Allerdings sind die durch die stärkere Containerisierung eingetretenen Verlagerungseffekte zugunsten von Bremerhaven stark unterschätzt worden.

Hier haben aus den aktuellen Entwicklungen während der neunziger Jahre Anpassungen in der Investitionspolitik stattgefunden, die sich insbesondere im Ausbau des Container-Terminals und der Automobildrehscheibe manifestieren sowie in der Schließung des Überseehafens in Bremen-Stadt.

4. Wie ist der aktuelle Prüfungs,- Planung- und Realisierungsstand für

a) den Bau von CT IIIa (350 m Länge) — auch in der Variante eines Dock-Terminals (600 m Kajenlänge mit Bedienung der Containerschiffe von beiden Seiten)?

Derzeit werden die Unterlagen für den Antrag auf Planfeststellung erarbeitet. Der Antrag soll im August 2000 bei der WSD Nordwest eingereicht werden. Mit der Planfeststellung wird für Mitte 2001 gerechnet.

Die Variante eines Dockterminals ist aus nautischen, betrieblichen und finanziellen Gründen nicht realisierungsfähig.

b) eine Terminalerweiterung CT IV (700 m Länge) ?

Für CT IV werden derzeit im Hansestadt Bremischen Hafenamts die Grundlagen ermittelt, damit nach einer Entscheidung zur Bereitstellung von Planungsmitteln unverzüglich mit der Erarbeitung der Genehmigungsunterlagen begonnen werden kann.

5. Welchen Stellenwert haben die nachfolgend aufgeführten Baumaßnahmen für den Ausbau des Container-Terminals, und wie ist ihr Planungs- und Realisierungsstand für

a) die Nutzung der 200 m Südkaje des Container-Terminals für den Containerumschlag?

Die unvollständig ausgebaute Südkaje (ehemals Liegeplatz für Werftschiffe) ist statisch nicht für die Belastung durch Containerkrane ausgelegt. Die geringe Standsicherheit der Nordmole und fehlender Bodenaustausch erlauben keine Hinterfüllung der Stromkaje. Außerdem lässt sich keine Liegewanne herstellen. Damit ist ein Ausbau der Südkaje aus technischen und betrieblichen Gründen für den Containerumschlag nicht wirtschaftlich.

b) den Bau einer 300 m Binnenschiffs- und Feederkaje im westlichen Wendebecken?

Nach Ausbau des Osthafens (Frage 5 c) wird diese Fläche als Ablageplatz für Hafenhilfsschiffe und das Reservetor für die Nordschleuse benötigt.

Eine Teilverfüllung des westlichen Teiles des Wendebeckens ist zweckmäßig, um die Operationsflächen an Land besser gestalten zu können.

c) den Bau von 500 bis 600 m Kaje im Osthafen?

Im Osthafen, Nordseite, sind Planungen für eine ca. 250 m lange Kaje für Autoschiffe in Arbeit. Im Osten soll das Hafenbecken durch eine Querkaje verkürzt werden, um Aufstellflächen für Kraftfahrzeuge zu gewinnen.

Eine Verlängerung der Erzkaje nach Westen ist in der Diskussion. Wegen der geringen Geländetiefe hinter der Kaje hat diese Planung derzeit keine Priorität.

Wegen der fehlenden finanziellen Absicherung sowie einer Prioritätensetzung sind diese Maßnahmen bisher über den Planansatz hinaus nicht weiter verfolgt worden.

6. Wann ist bei einer Realisierung für die unter 4. und 5. genannten Projekte mit Fertigstellung zu rechnen? Erfordern die hohen Umschlagsprognosen für die kommenden Jahre ggf. Modifizierungen der bisherigen Zeitplanung?

Die Inbetriebnahme von CT III a ist für Ende 2005 vorgesehen. CT IV kann bei einer entsprechenden Grundsatzentscheidung bedarfsgerecht in den Folgejahren fertiggestellt werden. Die Umschlagsbetriebe dringen darauf dass der CT IV-Liegeplatz bereits im Jahre 2000 zur Verfügung steht.

Der Automobilumschlag erfordert infolge der stetig steigenden Umschlagszahlen eine möglichst umgehende Realisierung der Planungen im Osthafen. Nach Bereitstellung von Haushaltsmitteln ist eine Planungs- und Bauzeit von ca. zwei Jahren erforderlich.

7. Welche Kosten werden für die unter 4. und 5. genannten einzelnen Optimierungs- und Ausbaumaßnahmen erwartet?

— Die Südkaje für den Containerumschlag zu ertüchtigen, scheidet aus technischen und betrieblichen Gründen aus.

— Für CT III a, 340 m Kaje, sind 190 Mio. DM öffentliche Mittel eingeplant.

— Das Projekt CT IV, 800 m Kaje, wird derzeit mit einem Betrag von 500 Mio. DM abgeschätzt.

— Die im Osthafen geplanten Maßnahmen (250 m Kaje, Querkaje und Hinterlandaufüllung) werden im Falle einer positiven Entscheidung ein Kostenvolumen von ca. 30 Mio. DM erfordern.

8. Welche Maßnahmen haben die Firmen Eurogate und NTB in den letzten Monaten ergriffen bzw. welche Maßnahmen sind in Vorbereitung, um die Produktivität an den Kajen zu steigern und so eine bessere Kapazitätsauslastung und schnellere Schiffsabfertigung zu erreichen?

Die Firmen Eurogate und NTB (North Sea Terminal Bremerhaven) haben zur Steigerung der Kajen- und Flächenproduktivität folgende erste Maßnahmen ergriffen:

- Beschaffung neuer Container-Brücken und Van-Carrier;
- Einführung einer neuen Systemsoftware „CLS-Conatiner Logistic System“ mit Ablauf- und Stellplatzoptimierung in Verbindung mit der Geräteortung über Satellit;
- Umstellung des Leercontainerlagers auf eine Stapelhöhe von sechs Containern übereinander;
- im Bereich des Personaleinsatzes wurde durch Einführung eines rollierenden Systems schichtübergreifend und Pausenstillstände vermeidend ein 24-Stunden-Betrieb über das gesamte Jahr erreicht; durch Teamarbeit wurde die Motivation der Mitarbeiter weiter verbessert.

Diese Maßnahmen führen zu einer größeren Flexibilität im Hinblick auf die Inanspruchnahme des vorhandenen Terminals. Für das Jahr 2000 ist die Beschaffung von vier weiteren Container-Brücken und neun Van-Carriern vorgesehen, in 2001 sollen weitere vier Container-Brücken beschafft werden.

9 a) Wie hat sich im Vergleich zu den ursprünglichen Prognosen die Zahl der Arbeitsplätze auf dem Container-Terminal seit 1990 entwickelt, wie viele Arbeitsplätze sind neu entstanden bzw. gesichert worden, wie viele wurden aus anderen Hafenbereichen bisher hierher verlagert?

Auf dem Container-Terminal hat sich die Zahl der Arbeitsplätze von 1990 mit 1.537 Mitarbeitern (BLG, GHB, Verwaltung BLG-Bremen, Be- und Auspacken von Containern für den CT Bremerhaven durch BLG, Dienstleistungen auf dem Terminal) bis 1999 auf 1.854 Mitarbeiter (Für Eurogate, NTB, GHB, Eurogate- und BLG-Holding anteilig, Be- und Auspacken von Containern für den CT-Bremerhaven durch BLG, Dienstleistungen auf dem Terminal) erhöht. Dabei überlagern sich Effekte durch zusätzliche Aktivitäten sowie durch Produktivitätssteigerungen.

Im Zeitraum 1994 bis 1999 wurden ca. 220 Mitarbeiter von Bremen auf den CT Bremerhaven umgesetzt bzw. Auszubildende eingestellt.

In 2000 sollen etwa 50 weitere Mitarbeiter eingestellt werden.

In der Senatsvorlage „Ausbau des Container-Terminals Wilhelm Kaisen — CT III“ aus 1990 war ein Beschäftigungsvolumen von 1.989 Mitarbeitern prognostiziert worden.

Es ist also durchaus eine Übereinstimmung von Ist- und Prognosewerten festzustellen.

9 b) Wie viele neue Arbeitsplätze werden voraussichtlich aus der Fertigstellung der unter 4. und 5. genannten Projekte resultieren bzw. gesichert?

Unter Berücksichtigung weiterer Produktivitätssteigerungen auf dem Container-Terminal wird nach Inbetriebnahme von CT III a eine Beschäftigung für 330 weitere Mitarbeiter gegeben sein. Diese und die bereits vorhandenen Arbeitsplätze im Containerumschlag können nur gesichert werden, wenn die geplante Kapazitätsanpassung an die sich abzeichnende Mengenentwicklung realisiert werden kann.

9 c) Wie hat sich die Zahl der Arbeitsplätze im Bereich des Automobilumschlages entwickelt?

Die Zahl der Mitarbeiter bei der BLG Automobile Logistics hat sich von Ende 1997 mit 338 Mitarbeitern bis Ende 1999 auf 453 Mitarbeiter (plus 115 oder etwa 34 %) erhöht. Hinzuzurechnen sind jahresdurchschnittlich etwa 230 GHB-Mitarbeiter, so dass insgesamt ein Personalstand von knapp 700 Mitarbeitern bei der BLG im Automobilumschlag Ende 1999 zu verzeichnen ist. Bei anderen Unternehmen sind weitere 150 Mitarbeiter im Automobilumschlag eingesetzt.

9 d) Wie viele Arbeitsplätze sind im Zusammenhang mit dem Container- und dem Autoumschlag im Nahbereich der Bremerhavener Häfen (z. B. Carl-Schurz-Gelände, Industriegebiet Speckenbüttel, Weddewarden-Ost) seit 1990 entstanden bzw. gesichert worden?

Es liegen zurzeit keine statistisch abgesicherten Angaben über die nachgefragten Arbeitsplätze vor.

Angaben für den Containerbereich stehen nicht zur Verfügung und können nur über ein entsprechendes Gutachten beschafft werden.

Das ISL hat für das Jahr 1998 eine Analyse der automobilabhängigen Beschäftigung durchgeführt und kommt zum Ergebnis, dass neben den Arbeitsplätzen bei den Umschlagsbetrieben (BLG), den Stauereien und dem GHB mit 640 Arbeitsplätzen etwa 1.700 weitere direkt autoumschlagsabhängige Arbeitsplätze in Bremerhaven vorhanden sind. Hinzuzurechnen wäre über einen Einkommensmultiplikator von 1.5 (nach ISL) weitere 1.170 indirekt abhängige Arbeitsplätze in diesem Bereich in Bremerhaven:

Insgesamt sind also rd. 3.500 Arbeitsplätze vom Automobilumschlag in Bremerhaven abhängig.