

Mitteilung des Senats vom 2. Mai 2000

Hafenkooperation der deutschen Hafenstandorte

Die Fraktionen der CDU und der SPD haben unter Drucksache 15/239 eine Große Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die Große Anfrage wie folgt:

1. Sieht der Senat in einer Zusammenarbeit der norddeutschen Küstenländer in Seehafenfragen Möglichkeiten der Stärkung des Hafenstandortes Deutschland und der einzelnen Häfen?

Ja. Wegen der Zuständigkeit der Bundesländer für die Hafenpolitik sind die Küstenländer auf eine enge Zusammenarbeit angewiesen, wenn sie die Wettbewerbsfähigkeit ihrer Häfen steigern wollen. Da der Hinterlandverkehr und viele auf die Häfen einwirkenden Politikbereiche Bundesangelegenheit sind, sind die Küstenländer gut beraten, wenn sie den Schulterschluss mit der Bundesregierung suchen. Die gemeinsame Plattform des Bundes und der Küstenländer zur deutschen Seehafenpolitik ist ein aktuelles Beispiel dafür.

2. Wie könnte eine Zusammenarbeit der Häfen und ihrer Betreiber ausgestaltet werden?

Die Formen möglicher Zusammenarbeit sind vielfältig: Benachbarte Hafen-Kommunen können in der Gemeinsamen Landesplanung kooperieren. Denkbar ist, dass Hafenbehörden in Teilbereichen auch im Auftrag anderer Häfen tätig werden. Im Hafenmarketing hat sich in der letzten Zeit ein erfolgreiches Zusammenwirken zwischen den Hafenvertretungen Bremens und Niedersachsens entwickelt.

Wilhelmshaven, Cuxhaven und Brake sind natürliche Partner für eine standortübergreifende logistische Zusammenarbeit. Es gilt, das hafen- und verkehrspolitische Profil der Region zu schärfen, verstärkt gemeinsam im Markt zu agieren.

Der weitaus wichtigste Bereich der Hafenkooperation ist jedoch der zwischen den Unternehmen der Seehafenverkehrswirtschaft. Aufgabe der Politik ist es, diese Prozesse in Gang zu setzen und offensiv zu begleiten. Das Zusammengehen von Eurokai und BLG und die Zusammenarbeit an der Unterweser bei Futtermitteln sind Beispiele hierfür.

Die öffentliche Hand kann Kooperationen erleichtern, in dem sie die Struktur der von ihr beherrschten Hafenunternehmen so umgestaltet, dass diese beteiligungsfähig werden.

Die Neustrukturierung der BLG ist das wichtigste Beispiel hierfür.

Die Kooperation und Verflechtung zwischen Hafenunternehmen birgt nicht die Gefahr in sich, dass der Wettbewerb beschränkt wird und damit den Interessen des Außenhandels und der außenhandelsorientierten Industrie geschadet wird, denn die technische, rechtliche (Binnenmarkt) und verkehrswirtschaftliche Entwicklung hat die Zahl der Häfen, über die ein maritimer Transport abgewickelt werden kann, in den letzten Jahren tendenziell ansteigen lassen.

3. Welche Kriterien sind für eine Kooperation der bremischen Häfen mit anderen Hafenstandorten zu erfüllen?

4. Worin liegen die Vorteile oder Chancen solcher Kooperationen?

Für die öffentliche Hand sowie Unternehmen und Organisationen in ihrem Einflussbereich sind Kooperationen sinnvoll, die bei Wahrung der Unabhängigkeit beider Partner beiden mehr Nutzen bringen als bei getrenntem Vorgehen. Das gemeinsame Auftreten der bremischen und der niedersächsischen Hafenvertretung auf Verkehrsmessen ist hierfür ein Beispiel.

Ein Hafen, der in einem Teilbereich durch Engpässe in seiner Entwicklung gehindert wird, kann mit einem anderen Hafen kooperieren, um anderen Teile seiner Hafenvirtschaft Expansionsmöglichkeiten zu verschaffen. Der Senat steht daher dem Bau eines neuen Containerhafens auf niedersächsischem Boden positiv gegenüber. Ein dritter deutscher Containerhafen in Wilhelmshaven oder Cuxhaven würde den bestehenden nichts wegnehmen, sondern die bremischen und hamburgischen Anlagen sinnvoll ergänzen.

Zuvor aber müssen die beiden letzten Bauabschnitte am Containerterminal Bremerhaven realisiert werden, weil die Investitionen in einen neuen Hafen nicht so schnell realisiert werden können, wie die stark ansteigende Nachfrage dies erfordert. Insbesondere ist dies für den Bremerhavener Arbeitsmarkt unabdingbar. Zudem ist eine Erweiterungsinvestition in der Regel wirtschaftlich vorteilhafter als ein vollständig neuer Terminal.

Ein gemeinsames Marketing von zwei weiter entfernten Häfen, die Knotenpunkte des Seetransports innerhalb einer güterspezifischen Transportkette sind, kann ebenfalls vorteilhaft sein, wie das Beispiel Lübeck — Stettin beim Transport von finnischem Papier zeigt. Der gemeinsame Einsatz von Anlagen oder auch von Software ermöglicht Kostensenkungen. Die partielle Kooperation der Datenbank Bremische Häfen mit Dacosy oder die des bremischen Eisenbahn-Dispositionssystems WADIS mit Lübeck sind Beispiele hierfür.

Überlegungen, mit zwischen den Hafenverwaltungen abgestimmten Investitionen zu einer Marktaufteilung zu kommen, sind dagegen gescheitert (z. B. die Stückgutklausel im Unterweser-Verkehrsabkommen zugunsten des bremischen Seestückguts).

5. Werden bereits Gespräche auf staatlicher oder kommunaler Ebene oder von Institutionen der Seehafenverkehrswirtschaft über Möglichkeiten und Formen der Zusammenarbeit geführt? Haben diese schon Ergebnisse erbracht?

Aus jüngster Zeit sind Gespräche des Senators für Wirtschaft und Häfen mit allen Küstenländern, dem Niedersächsischen Wirtschaftsminister, dem Hamburger Wirtschaftssenator, Cuxhaven, Wilhelmshaven und der niedersächsischen Hafenvertretung zu nennen. Einige bereits sichtbare Ergebnisse sind bei der Beantwortung der Fragen 1 bis 4 aufgeführt. Um die Standortentscheidung für einen zusätzlichen Containerhafen in der deutschen Bucht vorzubereiten, ist kürzlich eine Arbeitsgruppe mit Vertretern Bremens, Hamburgs und Niedersachsens beschlossen worden.