

Mitteilung des Senats vom 30. Oktober 2007***Entwicklung der Strukturen in den bremischen Häfen***

Die Fraktion der CDU hat unter Drucksache 17/58 eine Große Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die vorgenannte Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung

Am 26. September 2007 wurde durch den Senator für Wirtschaft und Häfen ein Konzept zur bisherigen und künftigen Entwicklung der bremischen Häfen (Zukunft Häfen: Bilanz und Ausblick) vorgelegt. Hierin wird umfassend die bisherige Entwicklung der Häfen beschrieben und es werden Entwicklungslinien sowie Maßnahmen aufgezeigt, die für die Zukunft maßgebend sein können. Das Konzeptpapier stellt die Potentiale für die Umsetzung eines zu erarbeitenden Pakets aus Projekten und Initiativen zur Stärkung der bremischen Hafen- und Logistikstandorte dar. Da ein Großteil der in dieser Anfrage gebündelten Fragestellungen im Konzeptpapier behandelt wird, sei einleitend hierauf verwiesen.

1. Wie beurteilt der Senat die derzeitige Wettbewerbssituation der bremischen Häfen, und welche Entwicklungspotentiale sieht der Senat für die kommenden fünf Jahre?

Seit nunmehr 13 Jahren entwickelt sich der Gesamtumschlag in den bremischen Häfen jedes Jahr ausgesprochen positiv, so dass er sich damit im Zeitraum 1993 bis 2006 mehr als verdoppelt (Faktor: 2,3) hat. Im vergangenen Jahr 2006 konnte mit einem Gesamtumschlag von rd. 65 Millionen Tonnen (Mio. t) gegenüber dem Vorjahr ein beachtliches Wachstum von rd. 20 % generiert werden und auch im ersten Halbjahr 2007 wurde gegenüber dem Vorjahreszeitraum bereits wieder ein Wachstum von rd. 8 % verzeichnet.

Das Segment Containerumschlag erreichte in den bremischen Häfen im ersten Halbjahr 2007 mit rd. 23,9 Mio. t und einem Zuwachs von rd. 11 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum einen Anteil von rd. 84 % am gesamten Stückgutumschlag. Im gleichen Zeitraum entfielen auf den konventionellen Stückgutumschlag rd. 4,6 Mio. t (+ 11 %) und auf den Massengutumschlag rd. 5,4 Mio. t (- 5%). Die bremischen Häfen stellen seit vielen Jahren im Segment des konventionellen Stückgutumschlags den größten deutschen Nordseehafen.

Auch im Segment Automobilumschlag konnte im ersten Halbjahr 2007 gegenüber dem Vorjahreszeitraum mit einem Zuwachs von rd. 12 % (Volumen Januar bis Juni 2007: 1,0 Mio. Fahrzeugeinheiten) eine entsprechende Zuwachsrate erzielt werden.

Die Zahl der Passagiere im Kreuzfahrtgeschäft betrug im vergangenen Jahr 2006 rd. 70.000 Passagiere und für das laufende Jahr 2007 werden rd. 76.000 Passagiere erwartet. Damit bildet auch das Kreuzfahrtgeschäft ein bedeutendes Element für die touristische Attraktivität Bremerhavens und Bremens sowie für die gesamte Unterweserregion.

Vor dem Hintergrund dieser progressiven Ergebnisse beurteilt der Senat die derzeitige Wettbewerbssituation der bremischen Häfen als hervorragend. Auch in-

nerhalb der kommenden fünf Jahre wird sich aller Voraussicht nach diese Situation nicht grundlegend verändern.

Mit Übergabe des Containerterminals CT IV Ende des Jahres 2007 an den künftigen Betreiber werden die dringend benötigten zusätzlichen Umschlagkapazitäten dem Markt mehr als 14 Monate früher als ursprünglich geplant zur Verfügung stehen. Gemeinsam mit Niedersachsen wird zudem der JadeWeserPort weitere Umschlagsteigerungen und Marktanteilsgewinne im Containersegment ermöglichen. Auch der gerade begonnene und bis 2010 abgeschlossene Neubau der Kaiserschleuse und die im April 2007 abgeschlossene Osthafenerweiterung in Bremerhaven werden im Segment Automobilumschlag weiteres Wachstum ermöglichen. In den Segmenten des konventionellen Stück- und Massengutumschlages, der insbesondere in den Hafenanlagen von Bremen-Stadt erfolgt, zeichnen sich ebenfalls positive, wenngleich weniger dynamisch verlaufende Marktentwicklungen ab. Treiber dieser Entwicklung sind zum einen die anhaltende Investitionsbereitschaft der lokal tätigen Unternehmen und voraussichtlich ab 2008 ergänzend auch die mit der Anpassung der Unterweser-Fahrrinne einhergehenden verbesserten Anlaufbedingungen.

Insgesamt werden in erster Linie im Container- und Automobilumschlagsegment noch erhebliche Entwicklungspotenziale in den kommenden fünf Jahren gesehen.

Gemäß der Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtung – Seeverkehrsprognose (Los 3) der PLANCO Consulting GmbH (2007, im Auftrag des Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) wird die Wettbewerbsposition der deutschen Nordseehäfen und insbesondere Bremerhavens für die Zukunft besser eingeschätzt, als die der Rheinmündungshäfen. Für das Umschlagaufkommen Bremerhavens prognostiziert PLANCO (2007) bis zum Jahr 2025 ein mittleres Wachstum von rd. +5,8 % (Container: +6,0 %) pro Jahr (Hamburg: +5,3 %, Container: +6,7 %). Unter Zugrundelegung einer Wachstumsrate von rd. 5,8 % pro Jahr würde der Gesamtumschlag Bremerhavens in den kommenden fünf Jahren, d. h. im Zeitraum 2006 bis 2012, von rd. 49,6 Mio. t auf rd. 69,5 Mio. t steigen (+40 %). Wird gemäß PLANCO (2007) für Bremen-Stadt ein moderates Wachstum von rd. 1,5 % pro Jahr berücksichtigt, ergibt sich für die bremischen Häfen im Zeitraum 2006 bis 2012 ein Anstieg des Gesamtumschlages von rd. 65,1 Mio. t auf dann rd. 86,5 Mio. t (+33 %).

Die bremischen Häfen sind in gleicher Weise auf eine leistungsfähige seeseitige Anbindung sowie leistungsfähige Hinterlandanbindungen angewiesen. Die seeseitige Anbindung wird mit der gerade in der Planfeststellung befindlichen Außen- und Unterweseranpassung nochmals verbessert. Die tideunabhängige Erreichbarkeit Bremerhavens für große Containerschiffe über die Außenweser wird sich um insgesamt rd. 1 m verbessern, während sich die tideabhängige Erreichbarkeit Bremens durch Massengutschiffe um rd. 0,4 m verbessern wird. Für beide Maßnahmen werden bis Anfang 2008 die Planfeststellungsbeschlüsse erwartet, so dass die Fahrrinnenanpassungen nach Erlangung der Rechtskraft zeitnah hergestellt werden können, wenn die Umweltverträglichkeitsprüfung und die Prüfung der Verträglichkeit mit der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie abgeschlossen sind.

Die überregionalen Straßenanbindungen beider Häfen sind generell gut, müssen aber weiter verbessert werden. Zu den vordringlichen Straßenbauprojekten zählen die zügige Realisierung der Hafenanbindung an die Autobahn in Bremerhaven und die Schließung des Autobahnringes um Bremen.

Zum Stand der Autobahnplanungen in Norddeutschland ist im Übrigen darauf hinzuweisen, dass für den sechspurigen Ausbau der A 1 die Planfeststellungsverfahren unmittelbar vor dem Abschluss stehen und für die Küstenautobahn A 22 von der Regierungsvertretung Lüneburg das Raumordnungsverfahren eingeleitet worden ist.

Die Anbindung der bremischen Häfen an das überregionale Bahnnetz ist grundsätzlich gut, muss aber weiter verbessert werden. Hier sind in erster Linie der zügige Ausbau der Hafeneisenbahn in Bremerhaven inklusive Ausbau des Rangierbahnhofs Speckenbüttel, der Ausbau des Knotens Bremen und der Strecke Bremerhaven–Bremen sowie der Ausbau der Strecken Bremen–Langwedel–Uelzen, Y-Trasse und Wilhelmshaven–Oldenburg zu nennen.

Hinsichtlich der Binnenschiffsanbindungen, die seitens der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes beplant werden, gilt es die Maßnahmen zum Ausbau der Mittelweser und der beiden Schleusen in Dörverden und Minden vorrangig zu verfolgen, wobei alle Projekte bis 2012 dem Betrieb übergeben werden sollen. An der Realisierung wird derzeit mit Hochdruck gearbeitet.

Insgesamt geht der Senat davon aus, dass die bremischen Häfen für den künftigen Wettbewerb gut gerüstet sind und die sich bietenden Entwicklungspotenziale voll ausgeschöpft werden können.

In diesem Zusammenhang gilt allerdings anzumerken, dass der derzeitige bundesdeutsche Finanzausgleich den aus wirtschaftspolitischen Anstrengungen resultierenden fiskalischen Ertrag weitestgehend abschöpft und der Bund zur Kompensation die ihm vom Grundgesetz zur Verfügung gestellten Finanzierungsinstrumente wegen eigener Haushaltsnotlage nicht einsetzt.

2. Teilt der Senat die Einschätzung der CDU-Fraktion, dass mit einer Schwerpunktsetzung in den Investitionshaushalten sowie einer weiteren Optimierung der Strukturen eine Verbesserung der Wettbewerbssituation erreicht und die tragende ökonomische Säule unserer beiden Städte Bremen und Bremerhaven abgesichert werden kann?

Die bremischen Häfen waren in den vergangenen Jahren ein Schwerpunkt bremischer Investitionspolitik, wobei sich zentrale Projekte noch in der Realisierungsphase befinden. Nach Umsetzung der Großinvestitionen in den Bereichen Container (CT IV und JadeWeserPort) und Automobile (Neubau der Kaiserschleuse) wird es vorrangig darauf ankommen, die innere Hafententwicklung weiter voran zu treiben. Die Schwerpunktsetzung muss dabei unter Nutzen-Kosten-Gesichtspunkten, d. h. unter Berücksichtigung aller für ein Investitionsprojekt monetär zu quantifizierenden Nutzen- und Kosteneffekte, erfolgen. Hierzu zählt auch die Zahl der neu zu schaffenden bzw. zu erhaltenden sozialversicherungspflichtigen Beschäftigungsverhältnisse.

3. Welches Potential an neuen Arbeitsplätzen in den kommenden Jahren sieht der Senat im Bereich der Hafenverkehrswirtschaft?

Die Arbeitsplatzwirkungen und -potentiale der bremischen Häfen wurden in folgenden Studien untersucht:

- Regional- und gesamtwirtschaftliche Bedeutung der bremischen Häfen, PLANCO Consulting GmbH, Essen 1998;
- Quantifizierung der Hafenabhängigkeit der Bremerhavener Wirtschaft, Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik, Bremerhaven 1999;
- Forschungsprojekt „Langfristige Sicherung der Infrastrukturinvestitionen für die bremischen Häfen unter veränderten Rahmenbedingungen“, Endpräsentation des Förderprojektes der Kieserling-Stiftung, Bremen 2006.

Die genannten Studien, die alle auf dem gleichen methodischen Ansatz basieren (vergleiche dazu auch Drucksache 16/1059 der Bremischen Bürgerschaft), berücksichtigen grundsätzlich alle Stufen der wirtschaftlichen Aktivitäten und Verflechtungen der bremischen Häfen. Zudem werden die Grundsätze PLANCO-Methodik länderübergreifend angewandt. Eine Vergleichbarkeit zwischen den einzelnen Ländern ist damit weitestgehend gegeben.

Die amtlichen Statistiken haben diesbezüglich wenig Aussagekraft, da die einzelnen Wirtschaftsbereiche durch die jeweiligen Statistischen Landesämter im Rahmen einer Vorauswahl subjektiv eingegrenzt werden, so dass dadurch eine Vergleichbarkeit zwischen den einzelnen Ländern obsolet wird.

Im Rahmen des Forschungsprojektes „Langfristige Sicherung der Infrastrukturinvestitionen für die bremischen Häfen unter veränderten Rahmenbedingungen“ kommen Stuchtey, Haller und Dannemann (2006) zu dem Ergebnis, dass der Umschlagsboom in den bremischen Häfen im Zeitraum 1996 bis 2005 mit einem Zuwachs von insgesamt rd. 72 % zu erheblichen Beschäftigungsgewinnen geführt hat. Waren 1996 bundesweit rd. 145.000 Arbeitsplätze von den bremischen Häfen abhängig, so waren es 2005 bereits rd. 174.000 (+ 20 %). Hierbei haben

allerdings die Regionen außerhalb Bremens überdurchschnittlich (+ 40 %) profitiert, während in Bremen selbst die hafenabhängige Beschäftigung nur um rd. 5 % von rd. 82.000 auf rd. 86.000 Arbeitsplätze wuchs.

Stuchtey, Haller und Dannemann (2006) konstatieren aber im Rahmen ihrer Handlungsempfehlungen auch, dass trotz detaillierter Hafenumschlagstatistik und Zahlen zur globalen Beschäftigungsentwicklung eine fortlaufende Informationsgrundlage im Analysecluster Hafenumwirtschaft/Beschäftigung regional sowie überregional, ergänzt um Detailuntersuchungen, insbesondere im fortlaufenden Benchmark zu Vergleichsstandorten, bislang fehle. Die letzte umfassende Untersuchung des ISL liege mittlerweile knapp zehn Jahre zurück, so dass der seitdem festzustellende Umschlagsboom regionalwissenschaftlich noch nicht systematisch verarbeitet worden sei.

Im Weiteren wird ausgeführt, dass sich aus der zunehmenden regionalen Streuung der Beschäftigungswirkungen aus dem Hafengeschäft die strukturpolitische Notwendigkeit ergäbe, Konzepte zu entwickeln, wie verstärkt aus den Häfen regionale Wertschöpfung gewonnen werden könne. Dazu sei ein Netzwerk-/Clusterkonzept zu entwickeln, welches die Häfen als infrastrukturelle Basis für induzierte Privatinvestitionen verstehe. Dabei sei einerseits die Sicht auf das Land Bremen zu richten, andererseits aber auch zu berücksichtigen, dass der maritime Kern in der gesamten Nordwest-Region so stark verankert sei, dass nur entsprechend regional übergreifende Konzepte Wirksamkeit entfalten können.

Auch für die kommenden Jahre ist davon auszugehen, dass sich aufgrund steigender Umschlagzahlen weitere positive Beschäftigungseffekte im Land Bremen aber auch im weiteren Bundesgebiet generieren lassen, womit deutlich wird, dass die Freie Hansestadt Bremen durch ihre Hafeninvestitionen einen wichtigen Beitrag vor allem zur Zukunftssicherung der Industrie- und Exportnation Deutschland leistet. Obwohl von der deutschen Exportindustrie jeder fünfte Arbeitsplatz von den deutschen Seehäfen abhängt, beteiligen sich der Bund noch die übrigen Bundesländer nicht den ihnen entstehenden Nutzen angemessen.

Bremen erhält als Teilkompensation aus der Bundeskasse zur Abgeltung seiner Seehafenlasten lediglich einen Betrag von 10,7 Mio. €, was letztlich bedeutet, dass der Nutzen, der mit den bremischen Häfen verbunden ist, lediglich zu 10 % dem Bundesland Bremen zugute kommt, während 90 % auf den Rest der Republik entfallen. Deshalb ist es geboten, die Finanzierung von Seehafenlasten neu zu regeln, so dass für das Bundesland Bremen deutlich höhere Zuwendungen generiert werden.

4. Welche Schwerpunktprojekte beabsichtigt der Senat in dieser Legislaturperiode zur Verbesserung der Standort- und Wettbewerbssituation der bremischen Häfen umzusetzen?

Die Schwerpunktprojekte zur Verbesserung der Standort- und Wettbewerbssituation der bremischen Häfen in der laufenden Legislaturperiode sind in der Koalitionsvereinbarung festgeschrieben. Mit dem Ziel der kontinuierlichen Verbesserung der Standort- und Wettbewerbssituation der bremischen Häfen und der Verstetigung der erreichten positiven Effekte für den Arbeitsmarkt wird der Schwerpunkt der kurz- und mittelfristigen Hafenentwicklung auf der inneren Hafenentwicklung liegen. Es wird vorrangig darauf ankommen, bestehende Infrastrukturen effizienter zu nutzen und die Leistungsfähigkeit der bestehenden Terminals zu erweitern.

Aufgrund der Umschlagserwartungen wird nach Auffassung des Senators für Wirtschaft und Häfen im wertschöpfungsintensiven Autohafen Bremerhaven Handlungsbedarf bestehen. Schon kurzfristig werden die Stellflächen nicht mehr ausreichen, wenn der Standort den Anforderungen des Marktes gerecht werden will (2007 werden voraussichtlich bereits mehr als 2 Mio. Fahrzeuge umgeschlagen). Hinzu kommt, dass das stetige Wachstum an den Kajen auch auf den Straßen und Schienen im Hafengebiet erkennbar ist. Mit 30 % mehr Containern auf der Hafenbahn in 2006, zunehmendem Bedarf an Vorstau- und Abfertigungsflächen in und vor den Terminals, anwachsenden Sperrzeiten durch geschlossene Bahnübergänge und nicht zuletzt durch den mit mehr Beschäftigten einhergehenden Bedarf nach zusätzlichem Parkraum sind einige Aspekte benannt, die zum Handeln auffordern. Dabei ist anzustreben, den zusätzlichen Flächenbedarf zunächst durch möglichst hohe Bebauung gering zu halten. Weitere Herausfor-

derungen ergeben sich durch zusätzliche Anforderungen an die Sicherheit der Transportkette, wozu neben neuen Technologien bei Terminalbetreibern und Behörden in erster Linie Platz benötigt wird, der im Hinblick auf das wachsende Geschäft beständig knapper wird. Bezogen auf Bremen-Stadt wird es darauf ankommen, dass sich gegenseitig positiv beeinflussende Zusammenwachsen der Hafen- und Logistikwirtschaft weiter zu verstetigen. bremenports hat für die verschiedenen Themenfelder mehrere Vorschläge unterbreitet, die vom Senator für Wirtschaft und Häfen vor allem auch hinsichtlich der Finanzierbarkeit gründlich zu prüfen sind.

Das Kompetenzzentrum Logistik Bremen wird weiterhin die vielen unterschiedlichen Beteiligten der Bremer Logistikwirtschaft stärker zusammenführen. Ihnen soll ein Forum gegeben werden – ein Logistik-Netzwerk für einen intensiveren Informationsaustausch in der Branche und zur Entwicklung neuer Strategien zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit unserer Logistikstandorte. Die logistischen Angebote Bremens sind umfassend und breit gefächert. Sie müssen systematisch untersucht und bewertet werden.

Für die mittelfristige Zukunftssicherung des Hafens muss im Sinne einer nachhaltigen integrierten Meerpolitik auch der Aspekt „Clean Port“ berücksichtigt werden. Vergleiche hierzu auch die Antwort zu Frage 1.

5. Welche Schwerpunkte beabsichtigt der Senat im Rahmen der Aufstellung der Haushalte 2008/2009 und in der mittelfristigen Finanzplanung bei den Investitionen in den Hafenbereich zu legen?

Vor dem Hintergrund des Hafenstrukturkonzeptes „Zukunft Hafen: Bilanz und Ausblick“ werden sich die zukünftigen investiven Schwerpunkte des Senators für Wirtschaft und Häfen in der Innenentwicklung der Hafeninfrastruktur bewegen. Der Senator für Wirtschaft und Häfen wird die entsprechenden in 2008/2009 zu veranschlagenden Investitionsmaßnahmen im Rahmen von zu erstellenden maßnahmenbezogenen Haushaltsvorentwürfen in Kürze benennen. Der Senat wird auf Basis eines zu erarbeitenden Vorschlages u. a. entscheiden, welche konkreten Investitionsmaßnahmen in den Haushalten der Jahre 2008/2009 in den einzelnen Produktplänen zu finanzieren sind, und welche Vorhaben aufgrund der Mittellänge in die Restjahre der Finanzplanperiode (2010/2011) zu verschieben sind.

6. Welche Konsequenzen sind aus den Ergebnissen der Seeverkehrsprognose 2005 des Bundesverkehrsministeriums für die bremische Hafenstruktur zu ziehen?

Der Senat unterstellt, dass in der Frage auf die Seeverkehrsprognose des BMVBS aus dem Jahr 2007 Bezug genommen wird und verweist hinsichtlich der Beantwortung auf die Frage 1.

7. Wann beabsichtigt der Senat, die in der vergangenen Legislaturperiode begonnenen und weit fortgeschrittenen Arbeiten an einem neuen Hafenstrukturkonzept abzuschließen und der Bürgerschaft vorzulegen?

Das Hafenentwicklungskonzept wurde am 26. September 2007 durch den Senator für Wirtschaft und Häfen öffentlich präsentiert. Es bildet die Grundlage für ein zu aktualisierendes Hafeninvestitionsprogramm, das dann der Bürgerschaft vorgelegt wird. Dabei werden auch die Diskussionen um eine nachhaltige integrierte Meerpolitik berücksichtigt.