

Kleine Anfrage der Fraktion der FDP vom 18. Juni 2008

Erhöhung der Loco-Quote

Wir fragen den Senat:

1. Wie hat sich die Loco-Quote in Bremen und Bremerhaven in den letzten zehn Jahren entwickelt?
2. Wie hat sich die Loco-Quote in den anderen Häfen der Nordrange in diesem Zeitraum verändert?
3. Welche Gründe sind nach Ansicht des Senats für die niedrige Loco-Quote im Land Bremen verantwortlich?
4. In welchen Bereichen liegen die Schwerpunkte der Wertschöpfung vor Ort in den bremischen Häfen?
5. Welche Maßnahmen hat der Senat in den letzten Jahren ergriffen, um die Loco-Quote zu erhöhen?
6. Welche Maßnahmen plant der Senat in den nächsten Jahren, um die Loco-Quote zu erhöhen?
7. Teilt der Senat die Einschätzung, dass Wertschöpfung der in den bremischen Häfen umgeschlagenen Waren vor allem durch kleine und mittlere Unternehmen erzeugt wird?
8. Nutzt der Senat die Kompetenz der vor Ort ansässigen Unternehmen und Organisationen, wie etwa der Interessengemeinschaft mittelständischer Unternehmen in den stadtbremischen Häfen (ISH), um neue Konzepte zur Erhöhung der Loco-Quote zu entwickeln?
9. Welche Rolle spielen nach Ansicht des Senats hochwertige Dienstleistungen rund um den Warenumsatz für die Loco-Quote?

Mark Ella,
Uwe Woltemath und Fraktion der FDP

D a z u

Antwort des Senats vom 22. Juli 2008

1. Wie hat sich die Loco-Quote in Bremen und Bremerhaven in den letzten zehn Jahren entwickelt?

Die Güterverkehrsmenge eines Seehafens setzt sich zusammen aus dem inländischen Küstenverkehr, dem Loco-Verkehr, dem See/See-Umschlag (Seetransitverkehr) und dem Hinterlandverkehr (Export-, Import- und Transitverkehre). Die Loco-Quote gibt den Anteil des Loco-Verkehrs an der gesamten Umschlagsmenge eines Seehafens wieder.

Die Ermittlung bzw. die Schätzungen von Loco-Quoten können nur aufgrund verschiedener Analysen von mehreren statistischen Quellen durchgeführt werden. Derartig umfangreiche Untersuchungen werden nicht kontinuierlich durchgeführt. Dem Senat liegen keine Zeitreihen über die Loco-Quote in Bremen und Bremerhaven vor.

Das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik teilte 1998 die Hafenumschlagsmengen der bremischen Häfen für das Jahr 1995 folgendermaßen auf:

- Echte Hinterlandsverkehre ca. 60 %
- Loco-Verkehr (insgesamt) ca. 40 %, davon
 - See-Feederverkehr ca. 10 %,
 - echte Loco-Verkehre ca. 30 %.

Die Loco-Quote von 30 % differenziert nicht nach Güterarten und Hafensstandorten.

Die aktuellste dem Senat bekannte Untersuchung der Loco-Quoten in verschiedenen deutschen Seehäfen stammt aus dem Jahr 2007 und wurde im Rahmen einer allgemeinen Umschlagsprognose für alle deutschen Seehäfen erstellt. In der „Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen – Seeverkehrsprognose (LOS 3) –“ der Planco Consulting GmbH, Essen, April 2007, wird die Loco-Quote wie folgt definiert: „. . . Diese Loco-Quote gibt den Anteil des Seehafenhinterlandverkehrs an, welcher in der Hafenregion bzw. im Hafenkreis selbst verbleibt und nicht in das Hinterland befördert wird.“ Die hafenspezifischen Loco-Quoten (vergleiche Tabelle 1 und Abbildung 1) wurden von Planco mit Hilfe der Außenhandelsstatistik, der Güterbewegungsstatistik und durch persönliche Gespräche ermittelt.

Tabelle 1: Loco-Quoten je Hafen nach Ladungsart (gemessen am Seehafenumschlag für Deutschland, ohne Eigengewichte) in 2004 (Angaben in %)

Hafen	Containerladung	Nichtcontainer
Hamburg	18,8	46,3
Bremerhaven	23,9	46,6
Bremen	13,4	60,6
Brunsbüttel	0,0	77,3
Cuxhaven	57,6	35,5
Wesermarschhäfen	0,0	40,7
Wilhelmshaven	19,2	98,3
Emden	0,0	16,5
Kiel	18,1	28,5
Lübeck	7,0	10,7
Wismar	100,0	16,2
Rostock	14,3	35,2
Sassnitz/Mukran	75,4	27,3
Stralsund	100,0	11,5

Quelle: Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen – Seeverkehrsprognose (LOS 3) –, Planco Consulting GmbH, Essen, April 2007.

Der Senat geht von einer positiven Entwicklung der Loco-Quote in Bremen und Bremerhaven aus. Diese Annahme stützt sich auf die positive Entwicklung des Rückmeldevolumens in den bremischen Häfen sowie den überwiegend positiven Rückmeldungen der ansässigen Industrie und Logistikdienstleister zur Hafenentwicklungspolitik der Freien Hansestadt Bremen. Das Umschlagsvolumen der ansässigen Umschlagsunternehmen entsteht zu einem sehr großen Anteil aus wertschöpfungsintensiven Stückgütern (beispielsweise Container und Automobile).

2. Wie hat sich die Loco-Quote in den anderen Häfen der Nordrange in diesem Zeitraum verändert?

Dem Senat ist keine aktuelle Studie bekannt, die die Loco-Quote der Nordrange einheitlich analysiert. Der Senat geht aber aufgrund der Umschlagsentwicklung in der Nordrange und den Globalisierungseffekten davon aus, dass auch in den anderen Nordrange-Häfen die Hafen- und Logistikindustrie positive Effekte zur Regionalökonomie beitragen.

3. Welche Gründe sind nach Ansicht des Senats für die niedrige Loco-Quote im Land Bremen verantwortlich?

Aufgrund der Ergebnisse der Seeverkehrsprognose (vergleiche Antworten zur Frage 1 und Tabelle 1) teilt der Senat nicht die Einschätzung des Fragestellers.

4. In welchen Bereichen liegen die Schwerpunkte der Wertschöpfung vor Ort in den bremischen Häfen?

Die Schwerpunkte der Wertschöpfung in den bremischen Häfen liegen in den Bereichen Container-, Automobil- und konventioneller Stückgutumschlag. Diese Einschätzung wird von folgenden Studien bzw. Ergebnissen von Forschungsprojekten gestützt:

- 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.

5. Welche Maßnahmen hat der Senat in den letzten Jahren ergriffen, um die Loco-Quote zu erhöhen?

6. Welche Maßnahmen plant der Senat in den nächsten Jahren, um die Loco-Quote zu erhöhen?

In den vergangenen Jahren wurden umfangreiche Investitionen in den Containerterminal Bremerhaven getätigt. Einen weiteren Investitionsschwerpunkt bildet der Automobilumschlag, hier Osthafen und Kaiserschleuse. Diese Investitionen sichern und stärken die Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit der bremischen Häfen und damit auch die Loco-Quote.

Der südliche Fischereihafen wird derzeit im Bereich Luneort zu einem Zentrum der Windenergie-Offshorebranche entwickelt. Neben wichtigen FuE-Einrichtungen aus dem Bereich, wie z. B. dem CWMT – Fraunhofer Center für Windenergie und Meerestechnik –, sind auch zahlreiche Marktführer aus der genannten Branche angesiedelt worden. Insgesamt konnten bisher aufgrund der hervorragenden Bedingungen Bremerhavens für die Windenergiebranche die Unternehmen Multibrid, PowerBlades, REPower und Weserwind für den Standort gewonnen werden, die direkt am Hafen die Entwicklung, Produktion und Verladung von Offshore-Windkraftanlagen planen. Besonders im Zuge der Produktion und Verladung der überaus großvolumigen Anlagen sind auch erheblich positive Wirkungen auf die Entwicklung der Loco-Quote in Bremerhaven zu erwarten. Vor dem Hintergrund der deutlichen „Inwertsetzung“ des südlichen Fischereihafens für Unternehmen der Windenergie-Offshorebranche ist in naher Zukunft mit weiteren Ansiedlungen zu rechnen und damit einer weiteren Erhöhung der Loco-Quote.

Im Norden Bremerhavens konnten die am Containerterminal anschließenden Flächen des Carl-Schurz-Geländes faktisch vollständig vermarktet werden. Insbesondere die EUROPA-Center AG wird hier ein Logistikzentrum errichten, in dem Unternehmen sowohl vor- als auch nachgelagerte Dienstleistungen im Rahmen des Containerumschlages anbieten werden. Mit dieser Intensivierung der Wertschöpfung am Standort ist auch eine Erhöhung der Loco-Quote zu erwarten.

7. Teilt der Senat die Einschätzung, dass Wertschöpfung der in den bremischen Häfen umgeschlagenen Waren vor allem durch kleine und mittlere Unternehmen erzeugt wird?

Die bei der Beantwortung der Frage 4 genannten Studien und Forschungsprojekte enthalten keine nach Unternehmensgröße differenzierten Aussagen.

8. Nutzt der Senat die Kompetenz der vor Ort ansässigen Unternehmen und Organisationen, wie etwa der Interessengemeinschaft mittelständischer Unternehmen in den stadtbremischen Häfen (ISH), um neue Konzepte zur Erhöhung der Loco-Quote zu entwickeln?

Der Senat und die stadt- und landeseigenen Gesellschaften stehen in regelmäßigem Kontakt mit Unternehmen und Wirtschaftsverbänden und -vereinigungen.

9. Welche Rolle spielen nach Ansicht des Senats hochwertige Dienstleistungen rund um den Warenumschlag für die Loco-Quote?

Die Wettbewerbsfähigkeit eines Hafens ist grundsätzlich abhängig von der seewärtigen Erreichbarkeit, der bedarfsgerechten Hafeninfrastruktur, der Leistungsfähigkeit der Umschlagsunternehmen und der Seehafenverkehrswirtschaft im weitesten Sinne sowie der verkehrlichen Anbindung an das Hinterland. Die Leistungsfähigkeit der Unternehmen beinhaltet auch hochwertige Dienstleistung (value added services). Alle genannten Faktoren besitzen direkte Auswirkungen auf den Hafenumschlag.