

Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE vom 20. September 2013**Zur Lage des JadeWeserPorts**

Der JadeWeserPort steckt in der Krise. Die Terminals sind nicht ausgelastet und die Beschäftigten in Kurzarbeit. Reedereien klagen über die verschleppte Hafenhinterlandanbindung. Eine nationale und europäische Koordinierung der Seehäfen fehlt weiterhin.

Wir fragen den Senat:

Auslastung und Logistikketten

1. Wie viele Containerschiffe haben den JadeWeserPort seit seiner Eröffnung angelaufen? Wir bitten um eine Spezifizierung der Antwort hinsichtlich
 - a) durchschnittliche Größe der Containerschiffe (maximale Ladung in TEU)?
 - b) durchschnittliche tatsächliche Beladung der Schiffe in TEU?
 - c) durchschnittlicher Umschlag pro Schiff in TEU und in Prozent der Gesamtladung?
2. Welche Häfen der Nordrange wurden von den Containerschiffen vor bzw. nach ihrem Halt im JadeWeserPort angelaufen?
3. Welches waren die Ladungshäfen der Schiffe (z. B. Hafenstadt in Asien, Südamerika, Russland usw.)?
4. Wie viele Feederschiffe liefen bis dato den JadeWeserPort an?
5. Welche Reedereien laufen den JadeWeserPort derzeit an?
6. Wie viele Container wurden im JadeWeserPort seit seiner Eröffnung umgeschlagen?
7. Wie viele Leercontainer waren darunter?
8. Welcher Containerumschlag wird für 2013 erwartet (Anzahl TEU)?
9. Wann wird voraussichtlich die Kapazität von 2,7 Mio. TEU im JadeWeserPort erreicht sein?
10. Die Containerreederei Maersk hat dem JadeWeserPort eine Mindestauslastung garantiert. Wie will der Senat eine Verlagerung vom Containerumschlag von Bremerhaven nach Wilhelmshaven verhindern, falls das zusätzliche Containeraufkommen nicht zur Mindestauslastung des JadeWeserPorts ausreicht?

Abtransport und Hinterlandanbindung

11. Auf welche Weise wurden die umgeschlagenen Container weitertransportiert?
 - a) Anzahl und Anteil der per Bahn transportierten Container?
 - b) Anzahl und Anteil der per Lkw transportierten Container?
 - c) Anzahl und Anteil der per Feederschiff transportierten Container?
12. Welche Quell- und Zielorte hatten die per Bahn weiter beförderten Container?
13. Wie viele Güterzüge waren für den Containertransport vom und zum JadeWeserPort pro Woche nötig?

14. Welche Bedeutung wird das Bremer GVZ für die Abwicklung des Hafenhinterlandverkehrs haben?

Erweiterung

15. Wie beurteilt der Senat die Pläne der niedersächsischen Landesregierung, den Containerterminal des JadeWeserPorts zu erweitern?
16. Welche ökonomischen Chancen liegen nach Ansicht des Senats in der Beteiligung Bremens am JadeWeserPort? Wir bitten um eine Spezifizierung der Antwort hinsichtlich
- jährliche Einnahmen für den Landeshaushalt durch den Hafenbetrieb in Abhängigkeit von der Auslastung und Menge der umgeschlagenen Container?
 - ökonomische Vorteile für im Land Bremen ansässige Betriebe?
 - Effekte für den bremischen Arbeitsmarkt?

Chancen und Risiken des JadeWeserPorts aus Sicht des Landes

17. Welche ökonomischen Risiken und Belastungen entstehen dem Land Bremen aus seiner Beteiligung am JadeWeserPort?
18. Wie hoch ist der bremische Anteil an der Finanzierung der terminalnahen Infrastruktur (z. B. Kaimauern, Einrammen der Spund- und Flügelwände), und wie hoch ist die jährliche Belastung durch Zins und Tilgung auf wie viele Jahre?
19. Wie hoch ist der privat finanzierte Anteil an der terminalnahen Infrastruktur?
20. Wie hoch schätzt der Senat die finanziellen Risiken für Bremen durch den Mehraufwand, der durch die Baumängel (u. a. Schlosssprengungen, Betonabplatzungen bei den Pontons im Schlepperhafen) entstanden ist?
21. Die Kosten für die terminalnahe Infrastruktur in Höhe von 177,6 Mio. € wurden zur Hälfte durch Kredite finanziert, die durch die laufenden Einnahmen aus dem Hafenbetrieb refinanziert werden sollen. Wie beurteilt der Senat die Aussage, dass die durch den laufenden Hafenbetrieb „erwirtschafteten Mittel gerade ausreichen, um die Instandhaltung der Hafenanlagen zu finanzieren“ (Studie der Arbeitnehmerkammer: Hafenkooperation als Zukunftsstrategie? Der JadeWeserPort und seine Auswirkungen auf die bremischen Häfen, Bremen 2003, S. 37)?
22. Wie hoch ist nach Meinung des Senats das aus der Refinanzierung der kreditfinanzierten Kosten erwachsende Risiko für den bremischen Landeshaushalt?

Beschäftigungssicherung

23. In welchem Ausmaß wird momentan das arbeitsmarktpolitische Instrument der Kurzarbeit im JadeWeserPort eingesetzt?
24. Welche Maßnahmen trifft und plant der Senat, um die Arbeitsplätze am JadeWeserPort und an den bremischen Terminals langfristig zu sichern?

Klaus-Rainer Rupp,
Kristina Vogt und Fraktion DIE LINKE

D a z u

Antwort des Senats vom 29. Oktober 2013

Vorbemerkung

Mit dem Bau des JadeWeserPorts verfolgen die Länder Niedersachsen und Bremen das gemeinsame Ziel, die Containerumschlagkapazitäten im Bereich der Deutschen Bucht der steigenden Nachfrage sowohl qualitativ (Tiefwasser) als auch quantitativ anzupassen.

Auslastung und Logistikketten

1. Wie viele Containerschiffe haben den JadeWeserPort seit seiner Eröffnung angelaufen? Wir bitten um eine Spezifizierung der Antwort hinsichtlich
- durchschnittliche Größe der Containerschiffe (maximale Ladung in TEU)?

- b) durchschnittliche tatsächliche Beladung der Schiffe in TEU?
- c) durchschnittlicher Umschlag pro Schiff in TEU und in Prozent der Gesamtladung?

Vom 21. September 2012 bis zum 26. September 2013 haben den JadeWeserPort 117 Containerschiffe angelaufen. Die durchschnittliche Größe dieser Schiffe lag bei ca. 4 500 TEU. Aussagen über die durchschnittliche tatsächliche Beladung sowie über den durchschnittlichen Umschlag pro Schiff in TEU und in Prozent der Gesamtladung liegen dem Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen nicht vor.

- 2. Welche Häfen der Nordrange wurden von den Containerschiffen vor bzw. nach ihrem Halt im JadeWeserPort angelaufen?

Angaben dieser Art liegen dem Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen nicht vor. Aufgrund der typischen Einbindung der Schiffe in sogenannte Schiffsumläufe oder Rotationen kann aber davon ausgegangen werden, dass sämtliche Häfen der Nordrange vor oder nach dem Anlauf am JadeWeserPort angelaufen wurden.

- 3. Welches waren die Ladungshäfen der Schiffe (z. B. Hafenstadt in Asien, Südamerika, Russland usw.)?

Angaben dieser Art liegen dem Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen im Detail nicht vor. Gleichwohl sind folgende Ladungshäfen bekannt: St. Petersburg, Yantian, Bremerhaven, Kotka, Rotterdam, Rauma, Gdansk, Klaipeda, Felixstowe, Singapur, Shanghai, Göteborg.

- 4. Wie viele Feederschiffe liefen bis dato den JadeWeserPort an?

Vom 21. September 2012 bis zum 26. September 2013 haben den JadeWeserPort insgesamt 52 Feederschiffe angelaufen.

- 5. Welche Reedereien laufen den JadeWeserPort derzeit an?

Es bestehen derzeit feste Linienverbindung durch die Reedereien Seago Line und Maersk.

- 6. Wie viele Container wurden im JadeWeserPort seit seiner Eröffnung umgeschlagen?

Vom 21. September 2012 bis zum 26. September 2013 wurden 64 604 TEU umgeschlagen.

- 7. Wie viele Leercontainer waren darunter?

Diese Informationen liegen dem Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen nicht vor.

- 8. Welcher Containerumschlag wird für 2013 erwartet (Anzahl TEU)?

Auf Basis der Umschlagsentwicklung der zurückliegenden Monate kann ein Umschlag um 60 000 TEU erwartet werden. Mittelfristig wird von einer Steigerung der Umschlagaktivitäten ausgegangen.

- 9. Wann wird voraussichtlich die Kapazität von 2,7 Mio. TEU im JadeWeserPort erreicht sein?

Das Erreichen der im Planverfahren dokumentierten theoretischen Umschlagskapazität wird maßgeblich von der Entwicklung des Welthandels und der Schifffahrtsmärkte abhängen. Besonderen Einfluss werden zudem die gesamtwirtschaftliche Entwicklung Deutschlands sowie die der relevanten Volkswirtschaften im Vor- und Hinterland haben. Eine Prognose, wann im JadeWeserPort ein Jahresumschlag von 2,7 Mio. TEU erreicht wird, ist daher derzeit nicht möglich.

- 10. Die Containerreederei Maersk hat dem JadeWeserPort eine Mindestauslastung garantiert. Wie will der Senat eine Verlagerung vom Containerumschlag von Bremerhaven nach Wilhelmshaven verhindern, falls das zusätzliche Containeraufkommen nicht zur Mindestauslastung des JadeWeserPorts ausreicht?

Anzeichen für eine maßgebliche Verlagerung von Containerumschlagmengen von Bremerhaven nach Wilhelmshaven lassen sich derzeit nicht erkennen. Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen geht davon aus, dass langfristig sowohl Bremerhaven als auch Wilhelmshaven ausgelastet sein werden.

Abtransport und Hinterlandanbindung

11. Auf welche Weise wurden die umgeschlagenen Container weitertransportiert?
- Anzahl und Anteil der per Bahn transportierten Container?
 - Anzahl und Anteil der per Lkw transportierten Container?
 - Anzahl und Anteil der per Feederschiff transportierten Container?

Aussagen hierzu liegen dem Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen nicht vor.

12. Welche Quell- und Zielorte hatten die per Bahn weiter beförderten Container?
- Diese Informationen liegen dem Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen nicht vor.

13. Wie viele Güterzüge waren für den Containertransport vom und zum JadeWeser-Port pro Woche nötig?

Diese Informationen liegen dem Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen nicht vor.

14. Welche Bedeutung wird das Bremer GVZ für die Abwicklung des Hafenhinterlandverkehrs haben?

Das Güterverkehrszentrum Bremen mit den hier ansässigen Unternehmen der Transport- und Logistikwirtschaft ist mit seiner geografischen Lage im Mittelpunkt der drei großen deutschen Containerhäfen Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven exzellent positioniert, um vor- und nachgelagerte Funktionen wahrnehmen zu können. Es ist davon auszugehen, dass die bereits heute bestehende große Bedeutung des GVZ für den Hafenhinterlandverkehr mit den vielfältigen Austauschbeziehungen über Straße, Schiene und Wasserstraße durch und mit dem JadeWeserPort in Wilhelmshaven weiter zunehmen wird.

Erweiterung

15. Wie beurteilt der Senat die Pläne der niedersächsischen Landesregierung, den Containerterminal des JadeWeserPorts zu erweitern?

Hafenentwicklungsplanung ist, wie die Erfahrung der letzten Jahre zeigt, ein sehr komplexer und über viele Jahre bis hin zu Jahrzehnten andauernder Prozess. Insofern ist es erforderlich, unabhängig von kurzfristigen Marktentwicklungen langfristige Entwicklungsperspektiven der Häfen auszuloten. Der Senat begrüßt, dass weitere Planungen frühzeitig eingeleitet wurden. Die Ergebnisse sind zur gegebenen Zeit abzustimmen.

16. Welche ökonomischen Chancen liegen nach Ansicht des Senats in der Beteiligung Bremens am JadeWeserPort? Wir bitten um eine Spezifizierung der Antwort hinsichtlich:

- jährliche Einnahmen für den Landeshaushalt durch den Hafenbetrieb in Abhängigkeit von der Auslastung und Menge der umgeschlagenen Container?
- ökonomische Vorteile für im Lande Bremen ansässige Betriebe?
- Effekte für den bremischen Arbeitsmarkt?

Der JadeWeserPort bildet eine qualitative (Tiefwasser) und quantitative Ergänzung zu den bestehenden Hafenanlagen in Bremerhaven (CT I bis CT IV) und dient somit auch der langfristigen Zukunftssicherung der maritim geprägten Wirtschaft des Landes Bremen. Es wird erwartet, dass der Betrieb des JadeWeserPorts zu langfristig positiven Effekten für im Land Bremen ansässige Betriebe und den bremischen Arbeitsmarkt führt. Unmittelbare Einnahmen für den Landeshaushalt ergeben sich durch den Betrieb des Hafens nicht.

Chancen und Risiken des JadeWeserPort aus Sicht des Landes

17. Welche ökonomischen Risiken und Belastungen entstehen dem Land Bremen aus seiner Beteiligung am JadeWeserPort?

Auf Basis von Beschlüssen des Senats (21. Januar 2003), der zuständigen Deputation (13. Februar 2003) und des staatlichen Haushalts- und Finanzausschusses (14. Februar 2003) hat Bremen für das Projekt JadeWeserPort 43,8 Mio. € als Gesellschaftereinlage in die mit Niedersachsen gemeinsam getragene JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co. KG, Wilhelmshaven (JWPR) bereitgestellt. Diese Summe entsprach planmäßig dem bremischen Anteil an der Finanzierung der terminalnahen Infrastruktur von 49,9 %. Zusätzlich zur Verwendung des Eigenkapitals der Gesellschaft erfolgt die Finanzierung der Maßnahme durch Kreditaufnahmen der JWPR, die durch die Länder Niedersachsen und Bremen verbürgt werden. Über eine erste verbürgte Kreditaufnahme eines Darlehens der Europäischen Investitionsbank (Bürgschaftsanteil Bremens 62,375 Mio. €) wurde dem staatlichen Haushalts- und Finanzausschuss im August 2009 berichtet. Zu einer weiteren verbürgten Kreditaufnahme, die im Hinblick auf die gegenüber der Ursprungsplanung verspätete Inbetriebnahme des Hafens und die erheblich veränderten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen erforderlich geworden war (Bürgschaftsanteil Bremens 25,449 Mio. €), erfolgte die Befassung des Senats sowie des staatlichen Haushalts- und Finanzausschusses im Februar bzw. März 2011. Für den Zeitraum bis 2017 weist die Wirtschaftsplanung der Gesellschaft einen zusätzlichen Liquiditätsbedarf in Höhe von 9,2 Mio. € aus, der bremische Anteil beträgt hiervon ca. 4,6 Mio. €.

Insgesamt gilt, dass potenzielle Risiken und Belastungen, die dem Land Bremen aus seiner Beteiligung am JadeWeserPort entstehen können, in der Wirtschaftsplanung der JWPR erfasst werden. Dabei werden im Rahmen regelmäßiger Überprüfungen die nach Auskunft der Geschäftsführung als wahrscheinlich einzustufenden Risiken, wie z. B. Nachträge der Arbeitsgemeinschaft, marktwirtschaftlich bedingte Mindereinnahmen oder Konsequenzen aus juristischen Verfahren, erfasst.

18. Wie hoch ist der bremische Anteil an der Finanzierung der terminalnahen Infrastruktur (z. B. Kaimauern, Einrammen der Spund- und Flügelwände), und wie hoch ist die jährliche Belastung durch Zins und Tilgung auf wie viele Jahre?

Der bremische Anteil an der Finanzierung beträgt 49,9 %. Im gleichen Rahmen trägt Bremen auch die Risiken aus den unter Ziffer 17. genannten Bürgschaften und zusätzlichen Liquiditätsbedarfen.

Die Gesellschaftereinlage in Höhe von 43,8 Mio. € führt in den Jahren 2013 bis 2042 zu jährlichen Zahlungen für Zins und Tilgung zusammen in Höhe von 2,788 Mio. €.

19. Wie hoch ist der privat finanzierte Anteil an der terminalnahen Infrastruktur?

Die terminalnahe Infrastruktur wurde vollständig durch die Gesellschafter der JWPR Niedersachsen und Bremen finanziert.

20. Wie hoch schätzt der Senat die finanziellen Risiken für Bremen durch den Mehraufwand, der durch die Baumängel (u. a. Schlosssprengungen, Betonabplatzungen bei den Pontons im Schlepperhafen) entstanden ist?

Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen geht davon aus, dass Mehraufwendungen, die durch nachgewiesene Baumängel entstanden sind, zu keinen finanziellen Risiken für Bremen führen.

21. Die Kosten für die terminalnahe Infrastruktur in Höhe von 177,6 Mio. € wurden zur Hälfte durch Kredite finanziert, die durch die laufenden Einnahmen aus dem Hafenbetrieb refinanziert werden sollen. Wie beurteilt der Senat die Aussage, dass die durch den laufenden Hafenbetrieb „erwirtschafteten Mittel gerade ausreichen, um die Instandhaltung der Hafenanlagen zu finanzieren“ (Studie der Arbeitnehmerkammer: Hafenkooperation als Zukunftsstrategie? Der JadeWeserPort und seine Auswirkungen auf die bremischen Häfen, Bremen 2003, S. 37)?

Die zitierte Aussage, nach der die durch den laufenden Hafenbetrieb erwirtschafteten Mittel gerade ausreichen, um die Instandhaltung der Hafenanlagen

zu finanzieren, können vom Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen nicht nachvollzogen werden. Diese Bewertung erscheint im Hinblick auf die Komplexität von Hafeninfrastrukturfinanzierungen und im Kontext mit den maßgeblichen weltwirtschaftlichen Rahmenbedingungen, die zugleich kontinuierlichen Veränderungsprozessen unterworfen sind, zu pauschal.

22. Wie hoch ist nach Meinung des Senats das aus der Refinanzierung der kreditfinanzierten Kosten erwachsende Risiko für den bremischen Landeshaushalt?

Siehe Antwort zu Frage 17.

Beschäftigungssicherung

23. In welchem Ausmaß wird momentan das arbeitsmarktpolitische Instrument der Kurzarbeit im JadeWeserPort eingesetzt?

Hierzu liegen Bremen keine aktuellen Erkenntnisse vor.

24. Welche Maßnahmen trifft und plant der Senat, um die Arbeitsplätze am JadeWeserPort und an den bremischen Terminals langfristig zu sichern?

Zur langfristigen Zukunftssicherung der Seehafenterminals und mithin der hafenbezogenen Arbeitsplätze in Bremen, Bremerhaven und Wilhelmshaven wird der Senat seine Anstrengungen für eine nachfragegerechte Infrastrukturentwicklung im Hinterland weiter verstetigen und intensivieren. Ein besonderer Schwerpunkt wird dabei in den kommenden Jahren im Bereich der Schienenanbindungen liegen. Zudem wird der aufgebaute Infrastrukturbestand in den Häfen erhalten und soweit erforderlich an neue Anforderungen angepasst.