

Mitteilung des Senats vom 13. November 2018**Potenziale der Binnenschifffahrt stärker nutzen**

Die Fraktion der CDU hat unter Drucksache 19/1824 eine Große Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die vorgenannte Große Anfrage wie folgt:

1. Welche Bedeutung misst der Senat der Binnenschifffahrt im Hinblick auf die angestrebte Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf Schienen und Wasserstraßen unter der Prämisse der Wirtschaftlichkeit sowie dem Erreichen der nationalen Klima- und Umweltschutzziele bei? Welche Zielmarken strebt der Senat im Hinblick auf die jährliche Umschlagsmenge der Binnenschifffahrt sowie ihren Anteil am Gesamtumschlag im Land Bremen an, und wie will er diese Ziele erreichen?

Die Binnenschifffahrt als umweltfreundlicher Verkehrsträger weist in erheblichem Maße Potenziale zur Nutzung der Wasserstraßen durch den Güterverkehr auf. Der Binnenschifffahrt kommt damit ein hoher Stellenwert bei der Verkehrsverlagerung von Straße und Schiene und damit gleichzeitig zur Erreichung der nationalen Klima- und Umweltschutzziele zu. Eine entsprechende Aussage zur Mittelweser hat deshalb auch Eingang in den aktuellen Koalitionsvertrag gefunden. Der Senat strebt beim Güterumschlag zwar ein generelles Wachstum aber keine damit verbundenen spezifischen Zielmarken an. Dies ist und bleibt Angelegenheit der Unternehmen der Binnenschifffahrtswirtschaft. Bremen setzt sich vielmehr auf verschiedenen Ebenen dafür ein, die Rahmenbedingungen für die Binnenschifffahrt zu verbessern und somit die Voraussetzungen für wirtschaftliche Verkehre für die Unternehmen zu ermöglichen. Hierzu zählt neben den Beteiligungen am Ausbau des Küstenkanals und den Anpassungen der Mittelweser und des Mittellandkanals auch der regelmäßige direkte Austausch sowohl mit Binnenschifffahrtsvertretern als auch mit Ländervertretern zu diesem Thema.

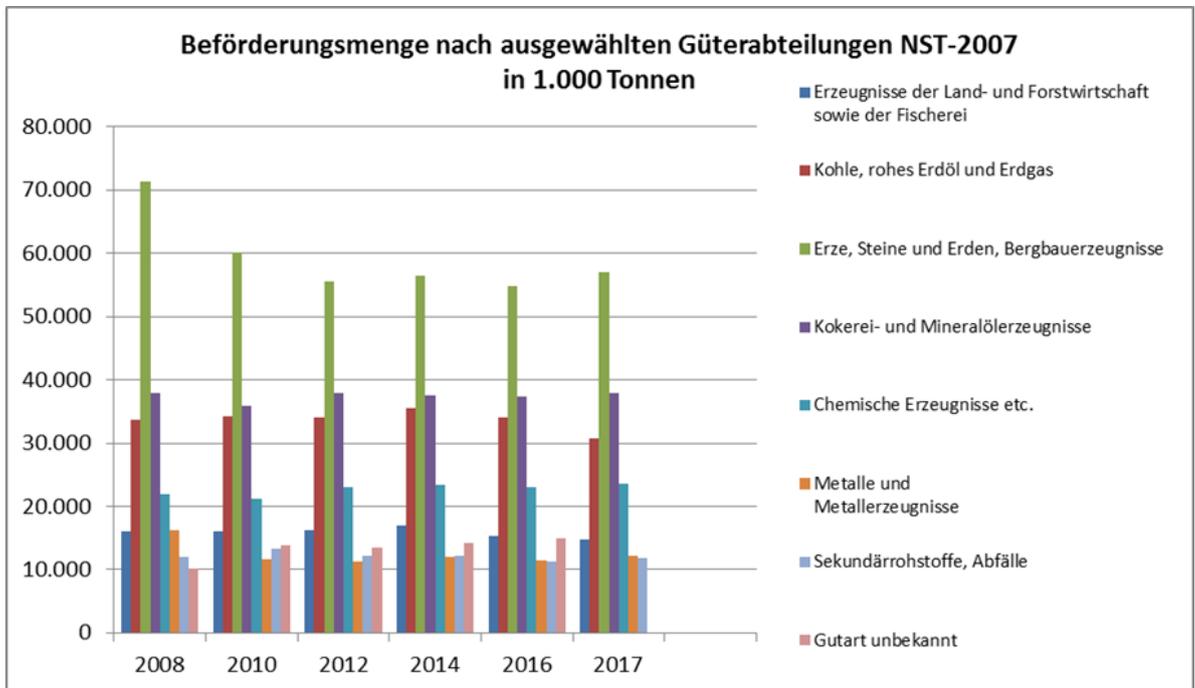
2. Wie hat sich die Größe der deutschen Binnenflotte sowie deren Laderaumangebot in den vergangenen zehn Jahren entwickelt? Wie hat sich in diesem Zeitraum die jährlich beförderte Gütermenge sowie die jährliche Verkehrsleistung (insgesamt und nach Güterabteilungen) auf deutschen Binnenwasserstraßen entwickelt? Welche absoluten und relativen Anteile entfielen dabei auf Binnenschiffe unter deutscher Flagge? Wie bewertet der Senat die Entwicklung?

Die Anzahl der Schiffe der deutschen Binnenflotte hat sich laut der Zentralen Binnenschiffsbestandsdatei (Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes [WSV], Stand 31. Dezember 2016) in den Jahren von 2007 bis 2016 um 15,5 Prozent verringert. Das Laderaumangebot verringerte sich danach im gleichen Zeitraum um 7,7 Prozent.

Im annähernd gleichen Zeitraum (2008 bis 2017) hat sich die jährlich beförderte Gütermenge von insgesamt 246 Millionen Tonnen auf 223 Millionen Tonnen verringert. Das entspricht einem Rückgang von 9,3 Prozent.

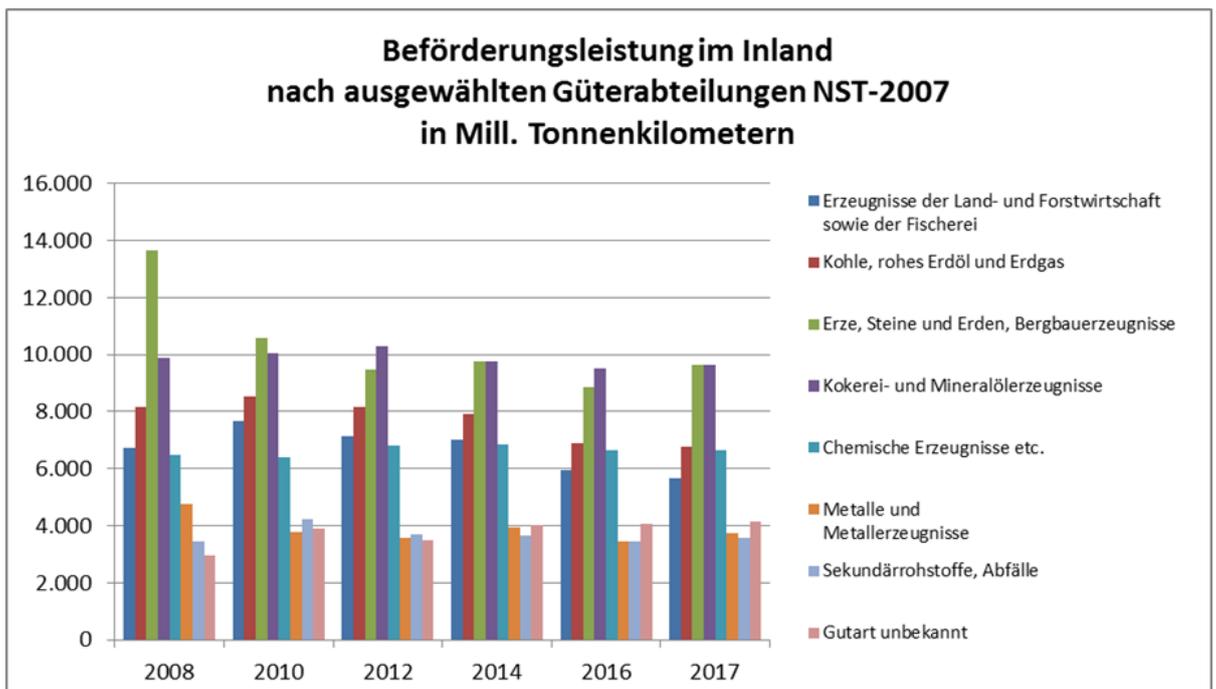
Die Auflistung der jährlichen gesamten Gütermengen nach NST 2007 (Verzeichnis der Güterarten) ist an dieser Stelle nicht darstellbar.

Die nachfolgende Grafik zeigt deshalb die Beförderungsmengen der acht wichtigsten Güterarten. Die kompletten Angaben sind verfügbar über das Statistische Bundesamt (Destatis), Fachserie 8 Reihe 1.1, Verkehr Aktuell -2018/08 – Tabelle 1.2.3.



Die Verkehrsleistung im Inland hat sich in der genannten Zeitspanne von insgesamt 64,1 Milliarden Tonnenkilometern auf 55,5 Milliarden Tonnenkilometern (tkm) verringert. Das entspricht einem Rückgang von 13,3 Prozent.

Auch die Auflistung der jährlichen Verkehrsleistung nach NST 2007 ist an dieser Stelle nicht darstellbar. Die kompletten Angaben sind verfügbar über das Statistische Bundesamt (Destatis), Fachserie 8 Reihe 1.1, Verkehr Aktuell -2018/08 – Tabelle 1.2.4.



Laut Statistischem Bundesamt (Destatis) entfielen auf die im Zeitraum von 2011 bis 2017 jährlich insgesamt beförderten Gütermengen folgende Anteile auf Binnenschiffe unter deutscher Flagge:

Jahr	Flagge insgesamt	Anteil Flagge Deutschland	Anteil in Prozent
2011	221.965.937	69.834.218	31,5
2012	223.170.120	70.621.270	31,6
2013	226.863.604	71.162.126	31,4
2014	228.489.412	69.131.872	30,3
2015	221.368.952	65.071.636	29,4
2016	221.348.545	66.364.636	29,9
2017	222.730.757	66.565.503	29,9

Für die Angaben zu den jeweiligen Gütergruppen gilt ebenfalls der oben stehende Hinweis. Die detaillierten Zahlen können über den angegebenen Quellennachweis bezogen werden.

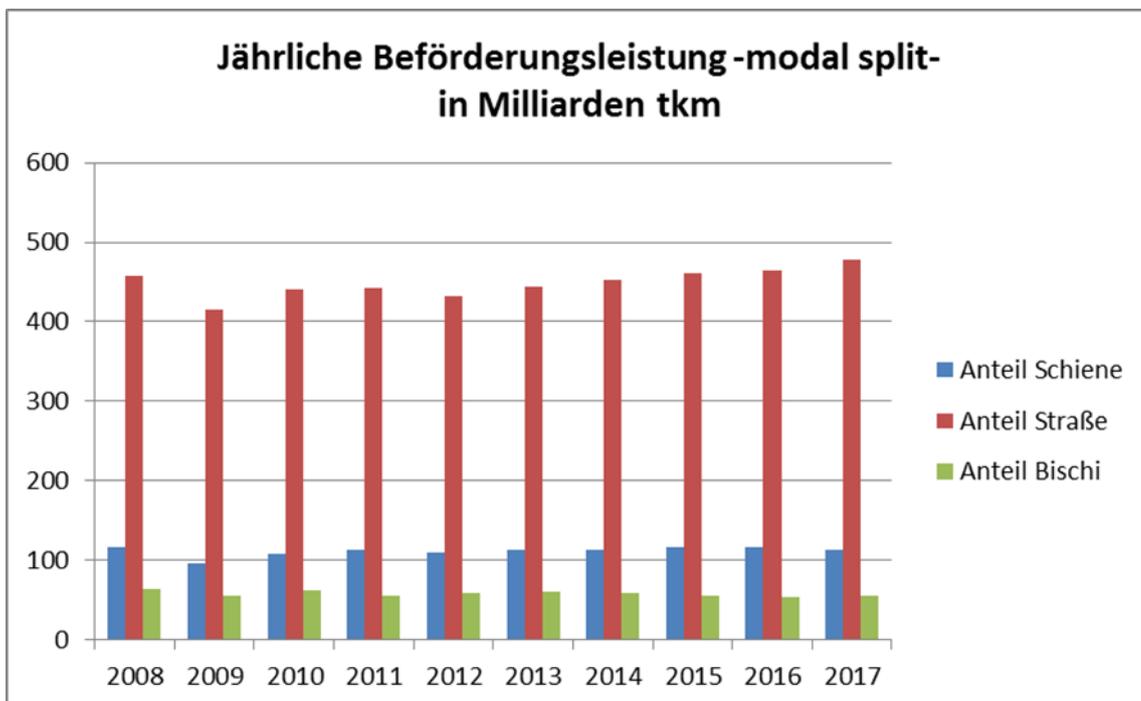
Der Senat stellt angesichts der vorstehend genannten Zahlen fest, dass die verkehrspolitischen Ziele der Bundesregierung einer stärkeren Nutzung der Binnenschifffahrt im Güterverkehr noch nicht erreicht wurden und insgesamt weitere Anstrengungen von Bund und Ländern erforderlich sind, um die Binnenschifffahrt zu fördern.

3. Wie hat sich die jährliche Verkehrsleistung der Binnenschifffahrt im Vergleich zur Verkehrsleistung des gesamten Güterverkehrs in Deutschland („modal split“) in den vergangenen zehn Jahren entwickelt (bitte in absoluten und relativen Zahlen angeben)? Wie bewertet der Senat die Entwicklung?

Zur Beantwortung der Frage 3 wird auf nachstehende Tabelle und Grafik verwiesen:

Beförderungsleistung in Milliarden Tonnenkilometern							
Jahr	Gesamt	Anteil Schiene	% Schiene	Anteil Straße	% Straße	Anteil Bisci	% Bisci
2017	666,1	112,2	16,9	478,5	71,8	55,5	8,3
2016	655,0	116,2	17,7	464,0	70,8	54,3	8,3
2015	651,3	116,6	17,9	460,2	70,7	55,3	8,5
2014	643,6	112,6	17,5	452,9	70,4	59,1	9,2
2013	636,0	112,6	17,7	443,7	69,8	60,1	9,5
2012	618,2	110,1	17,8	432,0	69,9	58,5	9,5
2011	628,0	113,3	18,0	442,6	70,5	55,0	8,8
2010	627,9	107,3	17,1	440,6	70,2	62,3	9,9
2009	584,2	95,8	16,4	415,6	71,1	55,5	9,5
2008	654,3	115,7	17,7	457,6	69,0	64,1	9,8

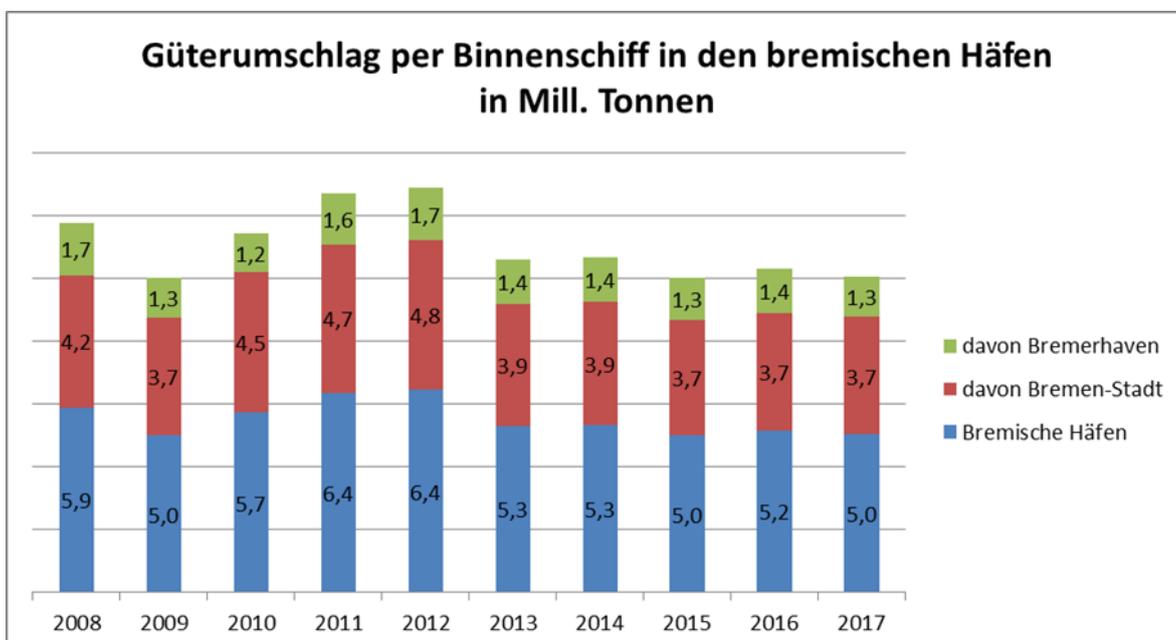
Quelle: Statistisches Bundesamt (Destatis), 2018



Hinsichtlich der Bewertung gilt die Feststellung des Senats zu Frage 2.

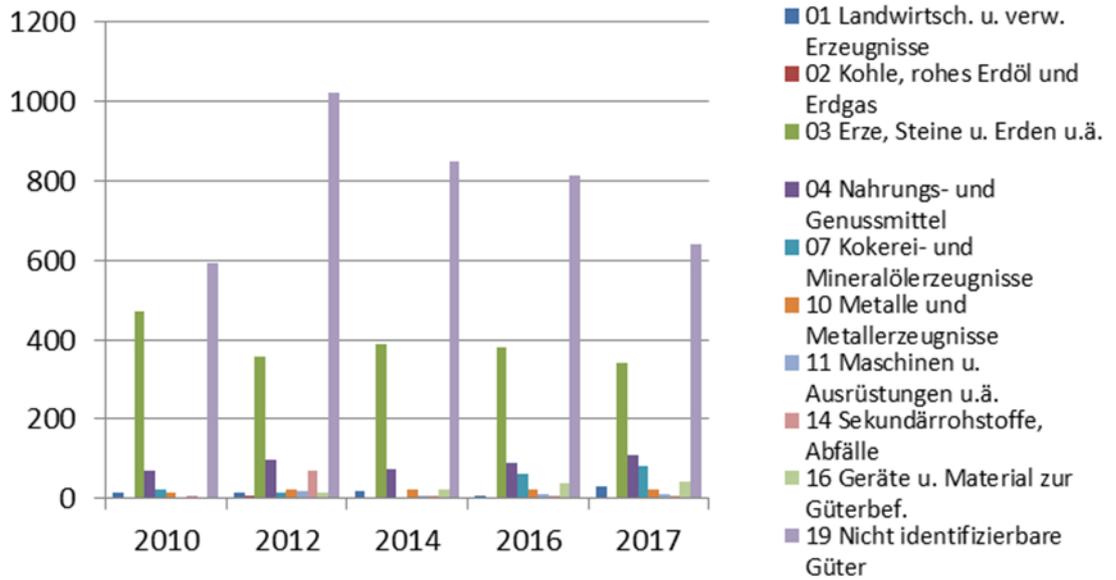
4. Wie hat sich die Umschlagsmenge per Binnenschiff (insgesamt und nach Güterabteilungen), die Zahl der Binnenschiffsankünfte sowie der Anteil der Binnenschifffahrt am Gesamtumschlag in den bremischen Häfen in den letzten zehn Jahren entwickelt (bitte Jahreszahlen insgesamt sowie getrennt nach den Hafenstandorten Bremen und Bremerhaven angeben)? Wie bewertet der Senat die Entwicklung?

Zur Beantwortung der Frage 4 wird auf nachstehende Grafiken und Tabelle verwiesen:

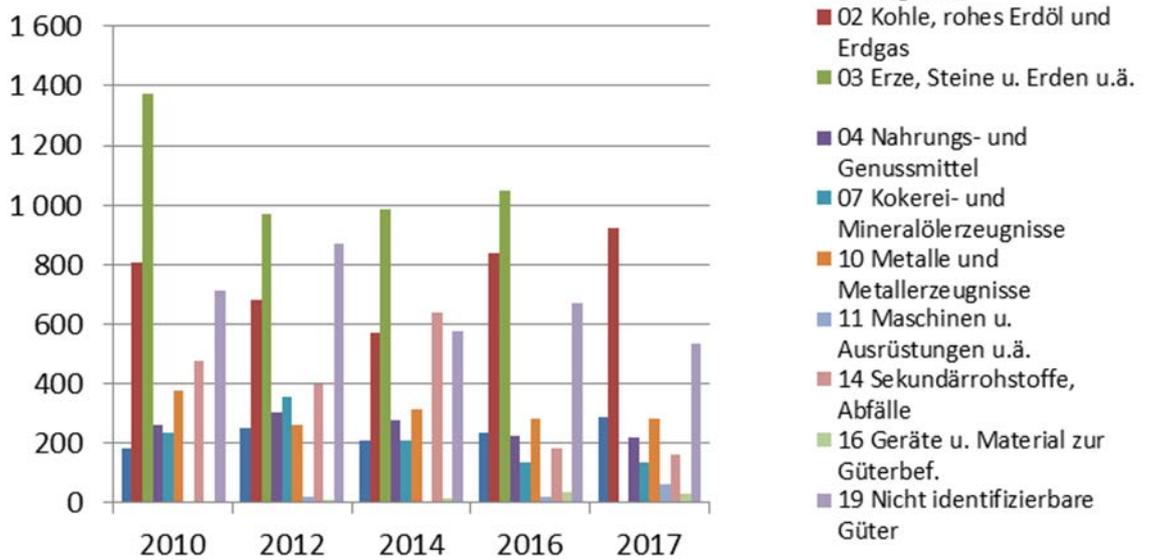


Die nachfolgenden Grafiken geben die für die bremischen Häfen wichtigsten Güterarten wieder. Der Senat stellt fest, dass die Aufkommensentwicklung in den bremischen Häfen dem Bundestrend folgt.

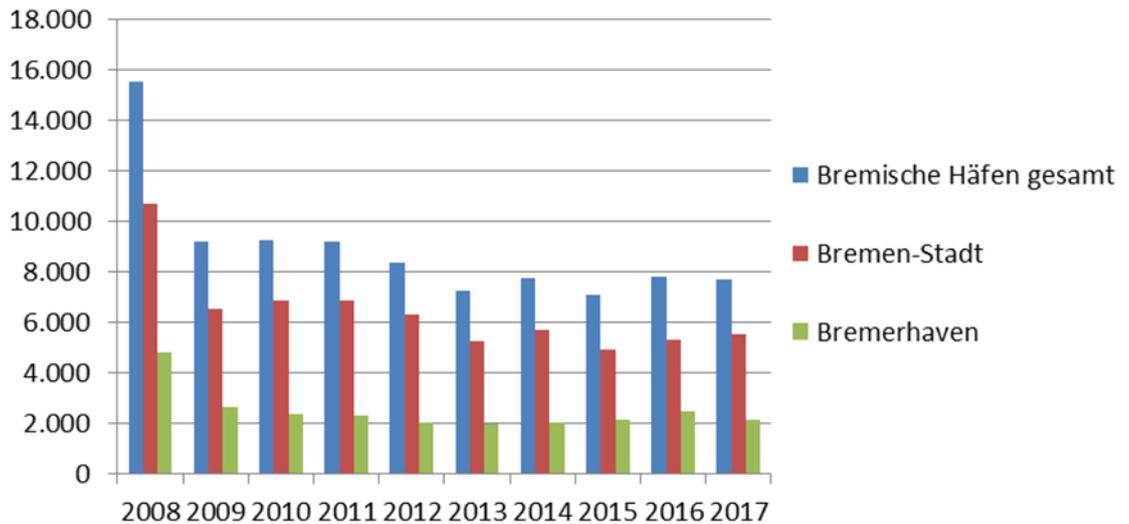
Bremerhaven
Umschlag der wichtigsten Güterabteilungen in 1000t



Bremen
Umschlag der wichtigsten Güterabteilungen in 1000t



Binnenschiffsankünfte in den bremischen Häfen



Gesamtumschlag Seeverkehr und Binnenschifffahrt 2008 bis 2017

in 1000 Tonnen

Jahr	Stadt Bremen			Stadt Bremerhaven			Bremische Häfen		
	SV Gesamt	BiSchi Gesar	Anteil in %	SV Gesamt	BiSchi Gesar	Anteil in %	SV Gesamt	BiSchi Gesar	Anteil in %
2008	14.609	4.206	28,8	59.915	1.678	2,8	74.524	5.884	7,9
2009	11.293	3.739	33,1	51.813	1.264	2,4	63.106	5.003	7,9
2010	13.192	4.497	34,1	55.666	1.213	2,2	68.858	5.710	8,3
2011	12.942	4.719	36,5	67.670	1.632	2,4	80.612	6.351	7,9
2012	13.613	4.787	35,2	70.422	1.650	2,3	84.035	6.437	7,7
2013	12.572	3.884	30,9	66.205	1.412	2,1	78.777	5.296	6,7
2014	12.834	3.931	30,6	65.466	1.393	2,1	78.300	5.324	6,8
2015	12.741	3.666	28,8	60.698	1.338	2,2	73.439	5.004	6,8
2016	12.191	3.714	30,5	62.980	1.434	2,3	75.171	5.148	6,8
2017	13.273	3.735	28,1	60.910	1.287	2,1	74.183	5.022	6,8

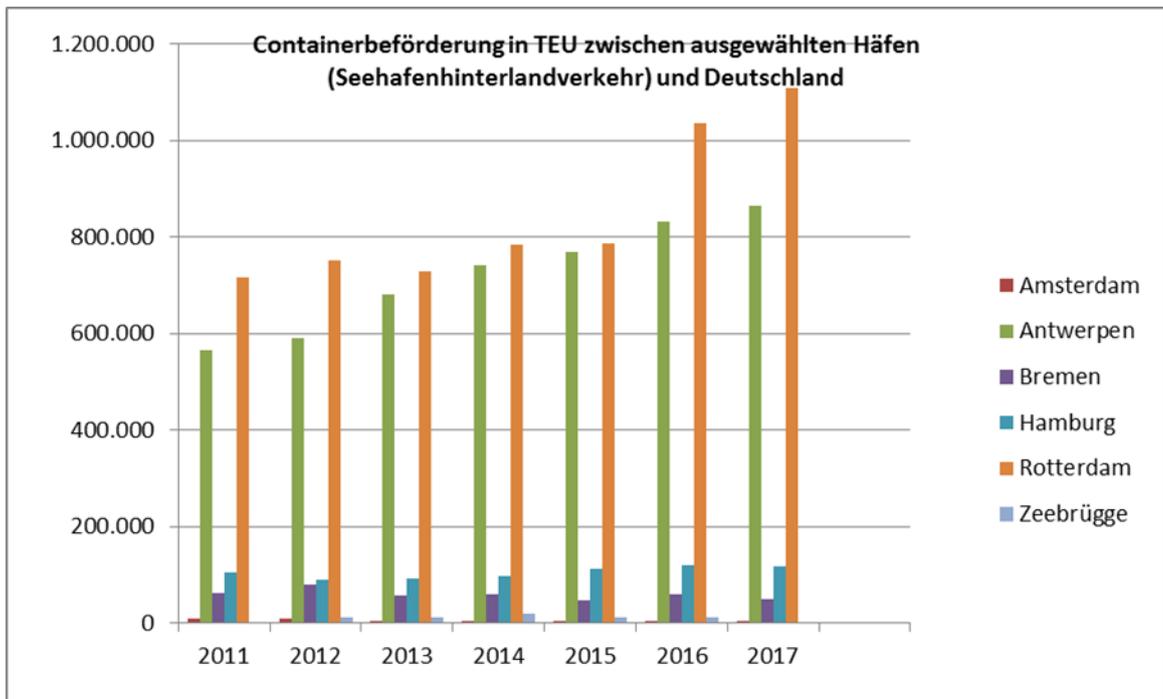
5. Wie hat sich die Containerbeförderung (in TEU) auf Binnenschiffen im Seehafen-Hinterlandverkehr in den vergangenen zehn Jahren in den Häfen Amsterdam, Antwerpen, Bremen/Bremerhaven, Hamburg, Rotterdam, Zeebrügge (gegebenenfalls sonstige) entwickelt (bitte absolute Zahlen und relative Marktanteile für die einzelnen Jahre angeben)? Wie bewertet der Senat die Entwicklung?

Zur Beantwortung der Frage 5 wird auf nachfolgende Tabelle und Grafik verwiesen.

Containerbeförderung in TEU zwischen ausgewählten Häfen (Seehafenhinterlandsverkehr) und Deutschland

Quelle: Statistisches Bundesamt (Destatis), 2018, Fachserie 8 Reihe 4 Tabelle 4.9.1 und 4.9.2

Jahr	Amsterdam	Antwerpen	Bremen	Hamburg	Rotterdam	Zeebrügge
2011	9.830	565.262	62.917	106.008	715.460	
2012	9.222	591.059	80.377	90.533	751.053	12.840
2013	4.930	679.900	56.991	93.751	727.595	12.625
2014	4.159	741.849	60.964	97.923	783.136	20.094
2015	4.062	769.727	48.480	112.561	787.720	13.057
2016	3.818	831.449	60.944	120.613	1.035.823	11.396
2017	5.356	864.507	51.331	117.643	1.107.406	2.215



Conatinerbeförderung in TEU zwischen ausgewählten Häfen (Seehafenhinterlandsverkehr) und Deutschland

Quelle: Statistisches Bundesamt (Destatis), Fachserie 8 Reihe 4 Tabelle 4.9.1 und 4.9.2 und eigene Berechnungen SWAH

Jahr	Amsterdam Anteil %	Antwerpen Anteil %	Bremen Anteil %	Hamburg Anteil %	Rotterdam Anteil %	Zeebrügge Anteil %
2011	0,67	38,73	4,31	7,26	49,02	
2012	0,60	38,50	5,24	5,90	48,93	0,84
2013	0,31	43,15	3,62	5,95	46,17	0,80
2014	0,24	43,43	3,57	5,73	45,85	1,18
2015	0,23	44,35	2,79	6,49	45,39	0,75
2016	0,18	40,28	2,95	5,84	50,18	0,55
2017	0,25	40,24	2,39	5,48	51,54	0,10

Das Aufkommen der beiden deutschen Seehäfen folgt dem Bundestrend. Insbesondere beim Binnenschiffahrtsaufkommen des Rotterdamer Hafens zeigen die Verkehrslenkungsmaßnahmen Wirkung. Das Ladungsaufkommen in Antwerpen unterliegt den allgemeinen Marktschwankungen. Hinsichtlich der Bewertung gilt die Feststellung des Senats zu Frage 2.

6. Was sind die für die bremischen Häfen wichtigsten Relationen in der Binnenschiffahrt und wie hat sich die Zahl der Binnenschiffankünfte und -transportmengen pro Jahr auf diesen Relationen in den letzten zehn Jahren jeweils entwickelt? Welche Schiffsgrößenbeschränkungen gelten auf diesen Relationen?

Die zehn wichtigsten Relationen für die bremischen Häfen in der Binnenschiffahrt aufgrund der Transportmengen der letzten zehn Jahre sind anhand der nachstehenden Tabelle des Statistischen Landesamtes zu ersehen. Das Statistische Landesamt weist darauf hin, dass diese Daten, aufgrund der relativ wenigen Marktbeteiligten, nicht zur Veröffentlichung geeignet sind. Die Darstellung der Verteilung der Anteile erfolgt daher in Prozentangaben. Zahlen zu den Binnenschiffsankünften pro Jahr auf diesen Relationen liegen nicht vor.

Beförderungsmenge in der Binnenschifffahrt										
Bremische Häfen mit den (nach Gesamtmenge) 10 wichtigsten Korrespondenzhäfen										
Korrespondenzhäfen	Verteilung in %									
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
in Prozent										
Nordenham	19%	31%	36%	37%	28%	27%	25%	48%	40%	41%
Stolzenau	15%	16%	17%	18%	22%	20%	21%	13%	18%	18%
Leeseringen	20%	13%	12%	10%	10%	11%	12%	8%	11%	8%
Minden	6%	5%	6%	8%	9%	9%	9%	7%	6%	12%
Brake	7%	9%	5%	6%	8%	7%	8%	6%	9%	7%
Salzgitter	6%	5%	7%	5%	6%	8%	7%	5%	7%	5%
Ladbergen	12%	7%	8%	6%	8%	6%	6%	2%	1%	1%
Dörpen	4%	4%	4%	3%	2%	4%	5%	5%	3%	3%
Rotterdam	6%	5%	3%	4%	4%	4%	4%	2%	2%	2%
Brandenburg / Silokanal	6%	6%	2%	2%	2%	4%	3%	4%	3%	2%

Quelle: Statistisches Landesamt Bremen

Es wird deutlich, dass sich die Verkehre mit dem Hafen Nordenham in den letzten Jahren positiv entwickelt haben. Die übrigen Korrespondenzhäfen unterliegen dagegen eher einer Stagnation. Es bleibt abzuwarten, ob sich die Verkehre mit Minden nach zwischenzeitlich erfolgter Freigabe der Mittelweser für größere Schiffseinheiten weiterhin positiv entwickeln werden.

Die ARA-Häfen (Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam), also auch Rotterdam, werden von den bremischen Häfen aus sowohl über die Mittelweser, den Mittellandkanal (MLK), den Dortmund-Ems-Kanal (DEK), Wesel-Datteln-Kanal oder Rhein-Herne-Kanal als auch über Küstenkanal, Dortmund-Ems-Kanal und Ems über Delfzil angefahren.

Ladbergen liegt am DEK und wird über die Mittelweser und den MLK angefahren.

Schiffsgrößenbeschränkungen in Metern auf folgenden Relationen

Hafen	Fahrzeug	Verband
Nordenham	135,00 x 11,45	172,00 x 11,45
Brake		
Leeseringen		
Stolzenau		
Minden	110,00 x 11,45	110,00 x 11,45
Salzgitter		
Ladbergen		
Rotterdam		
Dörpen	100,00 x 9,65 oder 90,00 x 10,60	100,00 x 9,65 oder 90,00 x 10,60
Brandenburg	110,00 x 9,60	110,00 x 9,60 oder 97,00 x 10,50 oder 81,00 x 11,45

7. Wo befinden sich die wichtigsten Ladestellen und Liegeplätze für Binnenschiffe in den bremischen Häfen, für welche Schiffsgrößen sind diese jeweils geeignet und wie sind diese jeweils ausgestattet (zum Beispiel mit Landstromanschlüssen)? Wie gestaltet sich jeweils deren Auslastung? Welche Investitionsbedarfe sieht der Senat hier gegebenenfalls?

Der erste Teil der Frage 7 wird durch den Inhalt der nachstehenden Tabelle beantwortet.

Hafen/Liegeplatz	Warteplatz/ Umschlag	max. Größe	Land- strom	Auslastung Schiffe 1.1.17-04.10.18
Neustädter Hafen	Umschlag	GMS*		529
Getreideanlage	Umschlag	GMS		556
Kohlenhafen	Warteplatz	GMS	x	307

Hafen/Liegeplatz	Warteplatz/ Umschlag	max. Größe	Land- strom	Auslastung Schiffe 1.1.17-04.10.18
Kohlenhafen West- seite	Umschlag	GMS		305
Tiefer	Warteplatz u. Rund- fahrten	GMS	x	282
Hüttenhafen	Umschlag	GMS	x	275
Hafen F	Umschlag u. Warte- platz	GMS		200
Lankenau	Warteplatz	GMS	x	195
Weserbahnhof	Warteplatz	GMS	x	125
Am Deich / Becks	Umschlag u. Warte- platz	GMS	x	122
Werfthafen	Umschlag	GMS		114
Martinianleger	Nur Rundfahrten	GMS	x	87
Osterdeich	Warteplatz	GMS	x	34

*GMS = Großmotorgüterschiff, L 110m, B 11,45, Tiefgang 2,80m voll abgeladen

In Bremerhaven gab es im Jahr 2018 bisher 902 Anläufe von Binnenschiffen, davon 419 an der Stromkaje/Containerterminal. Reine Binnenschiffsliegeplätze gibt es in Bremerhaven nicht. Es werden Liegeplätze gemeinsam mit Seeschiffen sowohl im Bereich Nordhafen als auch im Fischereihafen genutzt. Anschlüsse für Strom oder Wasser sind nicht vorhanden.

Der Senat sieht Investitionsbedarfe bei der Schaffung von Pkw-Absetzplätzen, der Einrichtung von Pontonliegeplätzen und Warteplätzen in Stadtnähe.

8. Wie bewertet der Senat den Umsetzungsstand der im Masterplan „Binnenschifffahrt“ aus dem Jahr 2008 genannten Maßnahmen, insbesondere hinsichtlich folgender Punkte:
- a) Bau einer Trockenumschlagsanlage im Industriehafen Bremen und im Ölhafen,
 - b) stärkere Integration der Binnenschifffahrt in die Automobillogistik (zum Beispiel über ein Ro-Ro-Binnenterminal beim Weserhafen Hemelingen und zusätzliche Autoabsatzplätze),
 - c) stärkere Einbindung der Binnenschifffahrt in die Werkslogistik,
 - d) Schaffung weiterer Container-Umschlagsplätze für Binnenschiffe in Bremerhaven,
 - e) Einsatz von selbstentladenden Binnenschiffen,
 - f) verbessertes Marketing für die Binnenschifffahrt,
 - g) Aufbau eines Binnenterminal-Netzwerks?

Seit der Auflage des Masterplans 2008 wurden verschiedene Ansätze wie Erweiterung der Liegeplätze um Strom- und Wasseranschlüsse, Vereinfachung der Stromabrechnung, Erweiterung der Binnenschiffsliegeplätze in Absprache mit den Nutzerkreisen in verschiedenen Stufen realisiert. Bei den im Masterplan genannten potenziellen Maßnahmen zur Verbesserung der Binnenschifffahrt wie

- Bau einer Trockenumschlagsanlage,
- stärkere Integration der Binnenschifffahrt in die Automobillogistik,
- stärkere Einbindung die Werkslogistik,
- Container-Umschlagsplätze für Binnenschiffe in Bremerhaven,
- selbstentladende Binnenschiffe,
- verbessertes Marketing der Binnenschifffahrt,

- Aufbau eines Binnenterminal Netzwerk

handelt es unter anderem um Vorschläge zu der Erschließung neuer Geschäftsfelder. Neben dem benannten Masterplan wurde in der Vergangenheit in verschiedenen Projekten wie zum Beispiel:

- Masterplan Neustädter Hafen,
- Gespräche zum Ausbau der LNG-Infrastruktur,
- Vorbereitung eines Förderantrages für den Bau und Betrieb eines LNG-betriebenen intermodalen Containerpontons,
- Gewerbeansiedlungen im Fischereihafen oder in den bremischen Hafenteilen

auch stets der Bedarf für die Verbesserung des Verkehrsträgers Binnenschifffahrt diskutiert und hinterfragt. Aus den unterschiedlichsten Gründen wie zum Beispiel dem Fehlen von Transportmengen zur Einbindung in die Werkslogistik (Transport über Lkw/Bahn), fehlender Bedarf für eine Trockenumschlagsanlage, erfolgte in den unterschiedlichen Fachbereichen keine weitere Verfolgung der Themen, da kein Bedarf bei den potenziellen Nutzern erkennbar wurde. Deutlich wurde dies bereits im Rahmen der Diskussion der Vorschläge im Jahr 2009 in einem größeren Kreis mit Beteiligung von Vertretern des Binnenschifffahrtsgewerbes mit entsprechender Priorisierung.

Zum Thema des Einsatzes von selbstentladenen Binnenschiffen haben sich im Nachgang des Planungsprozesses keine Interessensbekundungen von Gewerbe- beziehungsweise Industrieunternehmen ergeben.

Das Marketing für die Binnenschifffahrt wurde in den letzten Jahren durch die Aktivitäten des ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) (hierzu wird auf die Beantwortung zu Frage 14 verwiesen) weiter ausgebaut. Zudem führen bremische Unternehmen jährlich entsprechende Kundenveranstaltungen durch.

Der Aufbau eines Binnenterminal-Netzwerkes war eine Idee der Terminalbetreiber, die diese im Zuge der Wirtschafts- und Finanzkrise nicht weiter verfolgt haben.

Aktuell liegt der Bedarf eher in der Verbesserung der Liegeplatzsituation von Wartepätzen in Stadtnähe bis zu der Aufnahme von Trink/Frischwasser oder einheitlichen Systemen bei der Landstromversorgung. Je nach Priorität erfolgt die Berücksichtigung in Investitionsprojekten.

Einer der Trends, die vor zehn Jahren noch nicht erkennbar waren, liegt in der Digitalisierung der Binnenschifffahrt. Hierzu wird auf die Beantwortung zu Frage 9 verwiesen.

Sollte sich der Trend eines wachsenden Marktes bestätigen, so werden Themen wie „Container-Umschlagsplätze“ auch weiterhin bei der Erarbeitung von Konzepten für den Hafen der Zukunft betrachtet.

9. Welche Strategien und Maßnahmen verfolgt der Senat im Hinblick auf

- a) eine bessere Vernetzung der See- und Binnenhäfen,
- b) den Ausbau von kombinierten Verkehren unter Beteiligung der Binnenschifffahrt,
- c) die Modernisierung, insbesondere Digitalisierung, der Binnenschifffahrt sowie
- d) den Einsatz von LNG-Antrieben in der Binnenschifffahrt?

Zu a) Am 1. Oktober 2018 ist das vom Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen initiierte Projekt Binntelligent offiziell gestartet. Im Verbundprojekt „Binntelligent – Intelligente Informationstechnologien für Prozessoptimierung und -automatisierung im Binnenhafen“ schließen sich verschiedene

Akteure der Hafenwirtschaft zusammen, um in den Fahrtgebieten Weser und Mittellandkanal über die Entwicklung und Pilotierung verschiedener IT-Technologien Effizienzsteigerungen im Bereich ihrer Logistikprozesse zu erzielen. Das Projekt wird vom Bundesverkehrsministerium im Rahmen des Förderprogramms Innovative Hafentechnologien (IHATEC) unterstützt. Neben dem Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik als Verbundkoordinator ist auch das BIBA an dem Projekt beteiligt.

Zu b) Mit der finanziellen Beteiligung an den Anpassungsmaßnahmen an der Mittelweser durch den Bund hat der Senat einen erheblichen Beitrag dazu geleistet, dass größere Schiffseinheiten die Mittelweser zwischen Bremen und Minden befahren können. Nach Abschluss der Beendigungserklärung zum Verwaltungsabkommen zum Ausbau der Mittelweser zwischen dem Bund und Bremen vom Juni dieses Jahres führt der Bund weitere Ausbaumaßnahmen auf eigene Rechnung durch. Bis Ende 2023 stellt Bremen dem Bund dafür Bauleitpersonal zur Verfügung. Seit Verkehrsfreigabe der Mittelweser für größere Schiffe im August 2017 ist nach Angaben der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes eine Zunahme von größeren Schiffen auf der Mittelweser zu verzeichnen. Bereits 2008 hat der Senat mit dem Masterplan Binnenschifffahrt die besondere Bedeutung des Verkehrsträgers Binnenschiff deutlich gemacht und in den vergangenen Jahren erhebliche Investitionen in die Infrastruktur zur Verbesserung der Binnenschifffahrt im Land Bremen getätigt. Hierzu zählen die Ertüchtigung der Liegeplätze in Bremen Am Deich und Osterdeich sowie die kontinuierliche Ausstattung der Liegeplätze mit Stromanschlüssen. Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen befindet sich in einem regelmäßigen und direkten Austausch sowohl mit Vertreterinnen und Vertretern des Binnenschifffahrtsgewerbes als auch mit Verbänden und Institutionen in diesem Bereich. Regelmäßige Treffen mit Vertretern der Länder Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen dienen dazu, die gemeinsamen Interessen der Länder an einer leistungsfähigen Mittelweser im Bezug zum RegioPortWeser in Minden als zukünftigem Hinterlandstandort der bremischen Häfen zu formulieren und umzusetzen.

Zu c) Seit einigen Jahren und mit unverändert wachsender Intensität ist die Digitalisierung in der maritimen Branche ein zentraler Themenschwerpunkt. Bremen hat in den zurückliegenden Jahren im Kontext der Digitalisierung im Bereich Forschung und Entwicklung hohe Kompetenz aufbauen können. Dementsprechend verfolgen die Unternehmen und Forschungseinrichtungen im Land Bremen bereits heute eine Vielzahl von zum Themenbereich der Digitalisierung gehörenden Ideen, Projekten und Maßnahmen (Fördermittelgeber sind verschiedene Bundesministerien und/oder die EU). Neben dem unter a) bereits beschriebenen IHATEC-Projekt Binntelligent ist das Projekt IWTS 2.0 (Inland Waterway Transport Solutions) zu nennen. Die bremenports beteiligt sich an dem von der Europäischen Union geförderten Projekt. Dieses soll einen Beitrag dazu leisten, dass die Binnenschifffahrt von der Digitalisierung profitiert und damit wettbewerbsfähiger wird. Im Rahmen des Projektes sollen in den kommenden drei Jahren innovative Lösungen für den Güterumschlag mit Binnenschiffen entwickelt werden. Zugleich zielt das Projekt darauf ab, die Binnenschifffahrt in den Lehrplänen der Berufsbildungseinrichtungen zu stärken, um Studenten und Jungunternehmer zu Botschaftern der Binnenschifffahrt zu machen. Kernelement ist ein sogenanntes Innovation-Lab. Diese Plattform soll es Studenten und jungen Unternehmern ermöglichen, digitale Werkzeuge für die Binnenschifffahrt zu entwickeln. Die Ideen können Bereiche wie Simulations-, Planungs- und Überwachungsinstrumente, Datenanalyse- und Controlling-Anwendungen sowie intelligente Informationssysteme abdecken.

Positiv bewertet der Senat auch die vom Bund geplante und zurzeit realisierte Fernbedienzentrale in Minden, von der aus zukünftig alle Schleusen

der Mittelweser sowie in Minden und im Stichkanal Osnabrück zentral geschaltet werden. Das Konzept der Fernbedienung der Schleusen berücksichtigt auch die Möglichkeit einer bedarfsgerechten Verlängerung der Schleusenbetriebszeiten bis hin zum 24-h-Betrieb mit Einführung der Nachtschifffahrt. In diesem Zusammenhang wird im November 2018 ein Vertreter des Bundesverkehrsministeriums auf Einladung des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen beim jährlichen Austauschgespräch mit der Binnenschiffswirtschaft zum Themenbereich „Verkehrssteuerung, digitale Verkehrszeichen“ berichten. In die genannten Maßnahmen ist die Digitalisierungs- und Innovationsabteilung des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen eng eingebunden.

Zu d) Im Rahmen der greenports Nachhaltigkeitsstrategie verfolgt der Senat ein Konzept, das wirtschaftliche, ökologische und gesellschaftliche Interessen miteinander verknüpft, um die Zukunftsfähigkeit der bremischen Häfen sicherzustellen. Der Senat setzt mit der bremenports-eigenen LNG (liquified natural gas) Klappschute „greenports1“, dem ersten in Deutschland zugelassenen LNG Binnenschiff, einerseits auf die technologische Entwicklung mit einem Nachfrageimpuls und andererseits auf die Förderung der LNG Bereitstellung durch private Kraftstoffanbieter. Für letztere stehen im Hafengebiet sowohl in Bremerhaven als auch in Bremen geeignete Flächen zur Verfügung, die bei einem erkennbaren Bedarf den spezifischen Anforderungen angepasst werden können.

10. Wie bewertet der Senat die Pläne, ein Shortsea- beziehungsweise Binnenschiff-Shuttle zwischen Bremen/Bremerhaven und dem JadeWeserPort in Wilhelmshaven einzurichten (sogenanntes Jade-Weser-Shuttle)? Welche technischen (zum Beispiel hochseetaugliches Schubboot) und sonstigen Voraussetzungen müssten dafür gegeben sein?

Der JadeWeserPort in Wilhelmshaven ist nicht an das europäische Binnenwasserstraßennetz angebunden. Mit dem Bau des Tiefwasserhafens wurde gleichzeitig der Bau einer Wasserstraße zur Weser geprüft. Diese Maßnahmen zur direkten Anbindung an das Binnenwasserstraßennetz werden allerdings aus naturschutzrechtlichen und navigatorischen Gründen als unrealistisch bewertet und auch in Zukunft nicht möglich sein, sodass die Binnenwasserstraßenanbindung über das Seegebiet geprüft wurde.

In Kooperation mit verschiedenen Behörden und zahlreichen Partnern aus der Industrie wurde gemeinsam mit dem DNV GL (Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd) und dem Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme (DST) der Universität Duisburg-Essen in einem dreijährigem Forschungsvorhaben ein neuartiger Schiffstyp entworfen.

Das Konzept basiert auf dem Prinzip des Schubleichters. Die Schiffsgröße des Schubverbandes entspricht dem Großmotorgüterschiff (GMS), welches inzwischen einen Standard in der Binnenschifffahrt darstellt.

Der Senat begrüßt die Idee eines Binnenschiff-Shuttles zwischen Bremen/Bremerhaven und Wilhelmshaven, auch weil der Hinterlandtransport durch Binnenschiffe mit umweltfreundlichen Motoren Vorteile beim Ausstoß von Klimagasen aufweist, sodass das Erreichen vereinbarter Klimaziele bei gleichzeitig wachsendem Verkehrsaufkommen durch eine stärkere Einbindung der Binnenschifffahrt unterstützt werden kann.

Die Entwicklungen werden vom Senat mit großem Interesse verfolgt. Ob derzeit konkrete Pläne zum Bau von entsprechenden Schiffen und deren Einsatz vorliegen, ist dem Senat nicht bekannt.

11. Wie bewertet der Senat die Forderungen des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e. V. (BDB) nach Aufhebung der Schifffahrtsabgaben für die Benutzung der Bundeswasserstraßen und ihrer Anlagen zum 1. Januar 2019 und inwiefern setzt er sich auf Bundesebene dafür ein?

Der Senat begrüßt die Forderung des BDB nach Aufhebung der Schifffahrtsabgaben zum 1. Januar 2019. Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen hatte sich bereits im Jahr 2010 beim Bundesverkehrsministerium für die Abschaffung der Binnenschifffahrtsabgaben aus Gründen der Wettbewerbsfähigkeit eingesetzt und diese Forderung stets wiederholt. Aus diesem Grund wurde auch die im Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung gemachte Ankündigung, zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt die Befahrensabgaben für die Nutzung der Binnenwasserstraßen (ausgenommen der Nord-Ostsee-Kanal) abzuschaffen, vom Senat als ein wichtiges Zeichen für die Binnenschifffahrt bewertet. Trotz mehrfacher Bestätigung der Abschaffung vonseiten des Bundesministeriums weist der Haushaltsplan des Bundes für das Jahr 2019 noch eine Einnahmehaushaltsstelle in Höhe von rund 45 Millionen Euro für Schifffahrtsabgaben auf. Nach Mitteilung aus dem Bundesverkehrsministerium sind die Gespräche zur Streichung dieser Position noch nicht abgeschlossen. Im November 2018 ist ein Treffen des Senats mit Bundesministern in Berlin vorgesehen. Die Aufhebung der Schifffahrtsabgaben soll Gegenstand des Treffens mit BM Scheuer sein.

12. Wie bewertet der Senat die im Haushaltsentwurf für den Bundeshaushalt 2019 vorgesehenen 800 Millionen Euro für Ersatz-, Aus- und Neubaumaßnahmen an den Bundeswasserstraßen?

Da die verkehrspolitischen Ziele der Bundesregierung noch nicht erreicht wurden und weitere Investitionen vom Bund erforderlich sind, um den Anteil der Binnenschifffahrt am Güterverkehr auf den Wasserstraßen zu erhöhen, bewertet der Senat die 800 Mio. € als positiven Ansatz. Allerdings ist an dieser Stelle ein kritischer Hinweis auf die Qualität von neuen Bauwerken anzubringen. Am Beispiel der neuen Schleuse Dörverden in der Mittelweser, die von November 2017 bis Anfang April 2018 wegen technischer Probleme gesperrt werden musste wird deutlich, dass das Gesamtsystem Wasserstraße nur funktioniert, wenn alle Anlagen zuverlässig arbeiten. Große Hoffnungen werden dabei zukünftig auf die Einrichtung der zu Frage 9 c) beschriebenen Fernsteuerzentrale in Minden gesetzt. Der Senat geht davon aus, dass die Haushaltsmittel für Wasserstraßen versteigert werden, um einen hochleistungsfähigen Ausbau der Mittelweser zu gewährleisten, der gleichzeitig den neuen Anforderungen gerecht wird und die ökologischen Belange der Wasserrahmenrichtlinie an den Bundeswasserstraßen berücksichtigt.

13. Welche Möglichkeiten sieht der Senat, Fördermittel des Bundes zur Errichtung von Landstromeinrichtungen für Binnenschiffe in den bremischen Häfen zu nutzen?

Die im Koalitionsvertrag der aktuellen Bundesregierung vorgesehene flächendeckende Zurverfügungstellung von Landstrom sowie das angekündigte Förderprogramm des Bundes für Landstrom werden vom Senat positiv bewertet. Da das Förderkonzept des Bundes zurzeit noch erstellt wird, kann keine Aussage zu den Nutzungsmöglichkeiten gemacht werden. Dabei sollte jedoch der Schwerpunkt auf dem Ausbau der LNG-Infrastruktur liegen, da der Umwelteffekt von Landstrom nur während der Hafentiegezeit greift, bei nicht-regenerativen Energien lokal begrenzt ist, im Vergleich zur übrigen Betriebszeit von Schiffen gering ist und Landstrom für Schiffe außerhalb der Personenschifffahrt nicht wirtschaftlich ist.

14. Auf welche Art und Weise begleitet und unterstützt der Senat die Arbeit des ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC), und wie bewertet er dessen Arbeit? Welche Institutionen und Unternehmen mit Sitz im Land Bremen sind Mitglied des SPC?

Der Verein zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs e. V. wurde im Mai 2001 gegründet und ist Betreiber des ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) mit Sitz im Bundesverkehrsministerium in Bonn. Zweck des Vereins ist die Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs

und des Binnenschiffsverkehrs im Rahmen multimodaler Transportketten. Im Vordergrund steht dabei die Verkehrsverlagerung auf wassergebundene Verkehrsträger.

Bremen gehörte seinerzeit zu den Gründungsmitgliedern des SPC. Bremen ist festes Mitglied im Beirat. Dieser wird seitdem fachlich beraten und kontinuierlich begleitet und unterstützt.

Mit persönlicher Beratung von Entscheidungsträgern bei Verladern und Spediteuren wirbt das Team des SPC für das System Wasserstraße als Alternative zur Entlastung der Straßen- und Schieneninfrastruktur. Daneben treten auch immer mehr die Ausbildungsaktivitäten in den Fokus, um den Entscheidungsträgern von Morgen die Potenziale des Systems Wasserstraße zu verdeutlichen. Die Arbeit des SPC ist ein wichtiger Beitrag zum angestrebten Ziel der Verkehrsverlagerung. Die Tätigkeit Bremens im Beirat des SPC fördert die Zusammenarbeit zwischen Bund und Ländern auf diesem Gebiet.

Das SPC weist über 50 Mitglieder auf. Neben dem BMVI sind die Bundesländer Hamburg, Niedersachsen, Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern, Nordrhein-Westfalen, Sachsen-Anhalt, Bayern, Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Hessen dabei.

Mitglieder im SPC aus Bremen sind die dbh Logistics IT AG und die IHK Bremen/Bremerhaven. Daneben sind die Samskip GmbH, die Saco Shipping GmbH und die Rhenus Maritime Services GmbH Mitglied, die in Bremen eine Niederlassung oder Zentrale haben.