

Antrag der Fraktion der CDU

Wettbewerbsfähigkeit der bremischen Häfen erhalten – Kajeinfrastruktur in den stadtbremischen Überseehäfen an aktuelle und zukünftige Bedarfe anpassen

Die bremischen Häfen bilden das wirtschaftliche Rückgrat der Freien Hansestadt Bremen und sind als zweitwichtigster deutscher Seehafen ein entscheidendes Argument für die Eigenständigkeit als Bundesland. Knapp 80 000 Arbeitsplätze hängen direkt und indirekt von den bremischen Häfen ab. Das wichtige Segment des Containerumschlags wird über die Stromkaje in Bremerhaven abgewickelt. Der Spatenstich für den ersten Bauabschnitt erfolgte vor über fünfzig Jahren. Über die Jahrzehnte hinweg folgten dann kontinuierlich insgesamt vier weitere Ausbaustufen. Seit der Inbetriebnahme des Containerterminals 4 (CT 4) im Jahr 2008 bietet die Kaje insgesamt 14 Liegeplätze für Großcontainerschiffe. Die Entwicklung der Containerterminals in Bremerhaven endete vor 15 Jahren, der Trend zu Schiffen mit immer größerem Tiefgang und größerer Breite jedoch nicht.

Bremerhaven befindet sich insbesondere beim Containerumschlag in starkem Wettbewerb mit anderen Häfen. Der Bereich Transshipment steht durch Direktanläufe (Gdingen/Danzig) unter Druck, zudem verschieben sich Ladungsanteile seit nunmehr sieben Jahren in Richtung Westhäfen (vor allem Rotterdam und Antwerpen). Während der Marktanteil Bremerhavens am Containerumschlag in den Nordrange-Häfen 2012 noch bei rund 15 Prozent lag, waren es 2019 nur noch rund elf Prozent. Diese Entwicklung ist auch eine Folge der massiven Investitionen der Westhäfen in ihre Hafeninfrastruktur und Suprastruktur. Auch das Hinterland ist stark vom Konkurrenzkampf der Hafenstandorte geprägt. Nur wenige Gebiete in Deutschland sind fest in der Hand eines Hafens. Unzureichende Kapazitäten für Containerschiffe der neuesten Generation führen zu Kostennachteilen und damit zu Mengen- und Marktanteilsverlusten. Abfertigungsmöglichkeiten sind für die Reeder zu wichtigen Entscheidungsfaktoren geworden, welchen Hafen sie anlaufen.

Die Reeder müssen in immer größere Containerschiffe investieren, um im Wettbewerb bestehen und Skaleneffekte nutzen zu können. Containerschiffe der neuesten Generation mit einem Tiefgang von über 15,00 m und einer Breite von über 60,00 m können derzeit in Bremerhaven nicht beziehungsweise nur unter erheblichen Einschränkungen abgefertigt werden. Dies liegt nicht nur an der noch immer nicht erfolgten Fahrrinnenanpassung der Außenweser, sondern auch daran, dass die Wassertiefen (Solltiefen) an der Stromkaje nur im Bereich des CT 3a und des CT 4 15,00 m, am CT 1 hingegen nur 14,60 m und am CT 2 und CT 3 nur 14,10 m betragen. Um im Wettbewerb bestehen zu können, planen die Umschlagsunternehmen in Bremerhaven (Eurogate, MSC, NTB) in leistungsfähiges Umschlagsgerät (Suprastruktur), das heißt in Containerbrücken zu investieren, die auch über 60,00 m breite Schiffe abfertigen können. Statische Untersuchungen haben ergeben, dass die neuen Brücken auf der vorhandenen Kaje in den Abschnitten CT 1 bis 3a nicht beziehungsweise nur mit erheblichen Einschränkungen eingesetzt werden können, weil sie die deutlich höheren Lasten nicht tragen können. Sowohl an der Liegewanne als

auch an der Kaje sind in diesen Bereichen des Containerterminals (Infrastruktur) daher Anpassungsmaßnahmen notwendig, für die die Freie Hansestadt Bremen (Stadtgemeinde) verantwortlich ist.

In einem Konzeptpapier aus dem Jahr 2019 hat bremenports dafür Lösungsansätze aufgezeigt. Das Investitionsvolumen beträgt demnach circa 170,0 Millionen Euro. Hierfür sind kurzfristig zur Erstellung einer Entscheidungsunterlage Bau (ES-Bau) Planungsmittel in Höhe von 1,1 Millionen Euro erforderlich, die aus der Liquidität des Sondervermögens Hafen bereitgestellt werden können. Über eine entsprechende Beschlussvorlage der Senatorin für Wissenschaft und Häfen für die parlamentarischen Gremien konnte die rot-grün-rote Regierungskoalition jedoch keinen Konsens erzielen. Damit droht eine Verzögerung bei dieser wichtigen Hafeninfrastrukturinvestition und somit ein weiterer Verlust von Marktanteilen, Wirtschaftskraft und Arbeitsplätzen. Dies gilt es zu verhindern. Ein zügiger Baubeginn im kommenden Jahr ist unbedingt anzustreben.

Bislang ist die Maßnahme in der mittelfristigen Finanzplanung und der maßnahmenbezogenen Investitionsplanung nicht enthalten. Zur Verhinderung struktureller Einbrüche in Wirtschaft und Gesellschaft infolge der Covid-19-Pandemie sowie für einen erfolgreichen Neustart nach der Krise ist unter anderem ein Vorziehen öffentlicher Investitionsvorhaben geboten, wie es die Bundesregierung mit ihrem Konjunktur- und Krisenbewältigungspaket vom Juni dieses Jahres beschlossen hat. Diesem Weg sollte auch Bremen folgen und im Haushaltsjahr 2021 Mittel aus dem „Bremen-Fonds“ für die (An-)Finanzierung der Maßnahme, die einen außerordentlich hohen Multiplikatoreffekt aufweist, nutzen. Die Abfinanzierung in den Folgejahren ist dann in der mittelfristigen Finanzplanung und der maßnahmenbezogenen Investitionsplanung zu berücksichtigen.

Die Stadtbürgerschaft möge beschließen:

Die Stadtbürgerschaft fordert den Senat auf,

1. den parlamentarischen Gremien umgehend eine Beschlussvorlage zuzuleiten, mit der die erforderlichen Planungsmittel in Höhe von 1,1 Millionen Euro für die Beauftragung von bremenports mit der Erstellung einer ES-Bau für die Ertüchtigung der Kajeinfrastruktur im Bereich der Containerterminals 1 bis 3a aus der Liquidität des Sondervermögens Hafen bereitgestellt werden;
2. die für die Umsetzung der Maßnahme erforderlichen Investitionsmittel von circa 170,0 Millionen Euro bei der Aktualisierung des Haushaltsentwurfs für das Jahr 2021 unter Einwerbung von Mitteln aus dem „Bremen-Fonds“ (Stadt) sowie der mittelfristigen Finanzplanung und der maßnahmenbezogenen Investitionsplanung bis zum Jahr 2023 und darüber hinaus zu berücksichtigen.

Susanne Grobien, Carsten Meyer-Heder, Jens Eckhoff,
Thomas Röwekamp und Fraktion der CDU