

Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 14. November 2005

Seeschifffahrt über die Ostsee und Handelsbeziehungen zu Ostseeanrainern

Jahrzehntelang waren Teile des Wirtschaftsraums der Ostseeanrainerstaaten nur eingeschränkt oder überhaupt nicht zugänglich. Mit der Öffnung des Eisernen Vorhangs und der fortschreitenden EU-Erweiterung ergeben sich für internationale Handelsbeziehungen und Seeverkehre aus den Bremer Häfen neue Chancen, die sich durch die gestiegenen Energiepreise weiter verbessern dürften.

Wir fragen den Senat:

1. Wie schätzt der Senat Entwicklung und Potenzial des seit geraumer Zeit wieder insgesamt zugänglichen Ostsee-Handelsraums ein?
2. Welche Bedeutung dürften Entwicklung und Potenzial dieses Handelsraums für die wirtschaftliche Entwicklung für das Land Bremen – insbesondere im Hinblick auf Short-Sea-Shipping-Verkehre via Ostsee – haben?
3. Welche Programme der EU können durch Unternehmen bzw. die Landesregierung genutzt werden, um Handelsbeziehungen und Short-Sea-Shipping-Verkehre via Ostsee gezielt zu fördern?
4. Wie sieht das Förderkonzept des Senats aus, das den neuen Entwicklungen im Ostseeraum Rechnung trägt?
5. Welche konkreten Initiativen plant der Senat, um Short-Sea-Shipping-Verkehre zu fördern?

Dirk Schmidtman, Klaus Möhle,
Karoline Linnert und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

D a z u

Antwort des Senats vom 6. Dezember 2005

1. Wie schätzt der Senat Entwicklung und Potenzial des seit geraumer Zeit wieder insgesamt zugänglichen Ostsee-Handelsraums ein?

Der Handel in der Ostsee-Region hat sich in den vergangenen Jahren besonders positiv entwickelt. Für 2005 gehen Experten von einem weiterhin positiven Wirtschaftsverlauf und einem realen Wachstumsplus von etwa 2,5 Prozent in der Region aus¹⁾. In den Ostseeanrainerstaaten, acht der nunmehr 25 EU-Staaten, leben 152 Millionen Menschen. Dies sind etwa 33 Prozent der EU-Bürger, die rund ein Drittel des EU-Sozialprodukts erwirtschaften²⁾.

Die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Ostseeraumes ist sehr heterogen. Der wirtschaftliche Boom in der Ostseeregion wird vor allem durch zwei Ländergrup-

1) Vergleiche HSH Nordbank; Ostsee Report, 01/05.

2) Vergleiche HSH Nordbank; Ostsee Report, August 2004.

pen bestimmt. Auf der einen Seite die hoch entwickelten und wachstumsstarken skandinavischen Länder Finnland, Dänemark, Schweden, Norwegen; auf der anderen Seite befinden sich die osteuropäischen Anrainerstaaten Russland, Estland, Lettland, Litauen und Polen. Mit einem Anstieg des Bruttoinlandsprodukts von insgesamt rund drei Prozent verzeichneten die nordischen und osteuropäischen Ostseeanrainer 2004 ein solides Wirtschaftswachstum. Die Konjunktur in den skandinavischen Volkswirtschaften erwies sich mit Raten zwischen zwei und über drei Prozent als robust. Besonders dynamisch verlief die Entwicklung in den osteuropäischen Ländern; sie verzeichneten einen BIP-Zuwachs von deutlich über fünf Prozent³⁾.

Von dieser Entwicklung profitieren alle norddeutschen Häfen. Der gesamte interne und externe Ostseeverkehr summiert sich auf jährlich 330 Millionen Tonnen. Damit kommt der Seeschifffahrt eine ganz zentrale Rolle für das Wachstum und den Wohlstand sowie das weitere Zusammenwachsen dieser Region zu.

2. Welche Bedeutung dürften Entwicklung und Potenzial dieses Handelsraums für die wirtschaftliche Entwicklung für das Land Bremen – insbesondere im Hinblick auf Short-Sea-Shipping-Verkehre via Ostsee – haben?

Der Ostseeraum besitzt für die bremische Wirtschaft und die bremischen Häfen eine hohe Bedeutung (vergleiche Antwort zu Frage 1). Bei den Verkehren in die Ostsee handelt es sich zum überwiegenden Teil um gebrochene Verkehre, d. h. es gibt kaum direkte transkontinentale Verkehre (deep-sea-Verkehr) mit der Quelle/Ziel Ostseeanrainerstaaten. Die gesamten Verkehre zwischen den bremischen Häfen und den Ostseeanrainerstaaten sind Short-Sea-Verkehre.

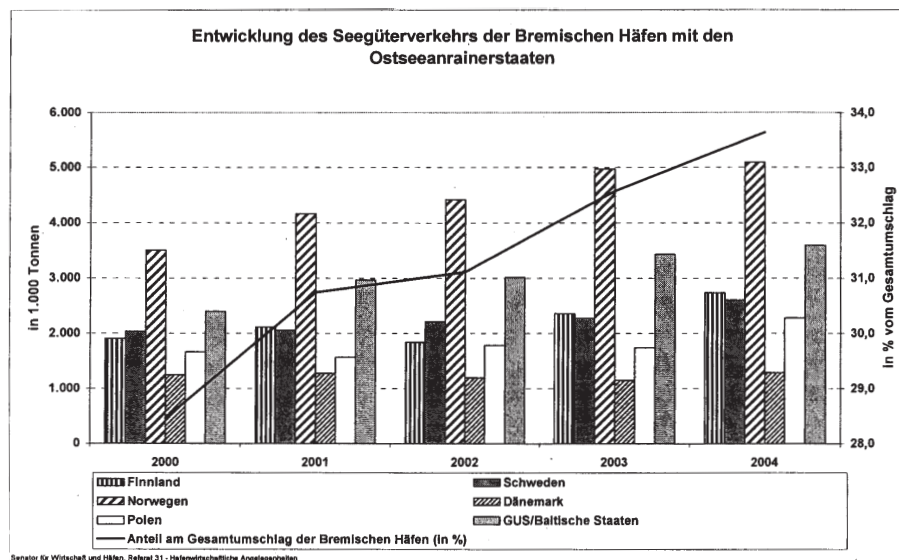
Der Seegüterumschlag der bremischen Häfen mit den Ostseeanrainerstaaten stieg von 12,7 Mio. Tonnen im Jahr 2000 auf 17,6 Mio. im Jahr 2004 (vergleiche Tabelle 1 und Abbildung 1). Der Anteil dieser Verkehre am Gesamtvolumen erhöhte sich im gleichen Zeitraum von 28,5 % auf 33,6 %.

Tabelle 1: Entwicklung des Seegüterverkehrs der bremischen Häfen mit den Ostseeanrainerstaaten in 1.000 t

	2000	2001	2002	2003	2004
Finland	1.906	2.114	1.843	2.361	2.737
Schweden	2.032	2.056	2.211	2.274	2.609
Norwegen	3.503	4.171	4.420	4.970	5.091
Dänemark	1.244	1.277	1.196	1.151	1.287
Polen	1.659	1.568	1.788	1.738	2.281
GUS/Baltische Staaten	2.398	2.966	3.015	3.431	3.595
Summe Ostseeanrainer	12.742	14.152	14.473	15.925	17.600
Anteil am Gesamtumschlag der Bremischen Häfen (in %)	28,5	30,7	31,1	32,6	33,6

Quelle: Senator für Wirtschaft und Häfen, Referat 31 "Hafenwirtschaftliche Angelegenheiten"

Abbildung 1:



3) Vergleiche HSH Nordbank: Ostsee Report, 02/05.

Die positive Entwicklung des gesamten Seegüterverkehrs der bremischen Häfen mit den Ostseeanrainerstaaten spiegelt sich im Containerverkehr wider (vergleiche Tabelle 2). Allein zwischen den Jahren 2003 und 2004 stieg das Verkehrsvolumen um über 15 %.

Tabelle 2: Entwicklung des Containerverkehrs der bremischen Häfen mit Ostseeanrainerstaaten (in TEU)

	2000	2001	2002	2003	2004
Dänemark	105.950	107.497	96.934	95.012	102.825
Estland	11.956	16.224	15.022	16.117	19.767
Finnland	152.536	178.611	158.699	150.767	163.297
Lettland	19.395	26.513	30.487	34.902	35.818
Litauen	8.820	11.445	16.780	27.041	44.905
Polen	81.918	81.877	98.536	105.013	142.517
Russ. Föderation	51.066	109.206	124.921	138.164	148.270
Schweden	121.551	121.752	147.062	152.277	182.536
Summe ohne Norwegen	553.192	653.125	688.441	719.293	839.935
Norwegen	88.965	79.664	111.921	119.921	120.238
Insgesamt	642.157	732.789	800.362	839.214	960.173
Veränderung zum Vorjahr (in %)		14,1	9,2	4,9	14,4

Quelle: Der Senator für Wirtschaft und Häfen, Referat 31 "Hafenwirtschaftliche Angelegenheiten"

Die Entwicklung des Bremer Außenhandels mit ausgewählten Ländern des Ostseeraumes verlief zwischen den Jahren 2000 bis 2003 ebenfalls sehr positiv (vergleiche Tabelle 3). Er stieg von über 3,7 Mio. Tonnen im Jahr 2000 auf knapp 6 Mio. Tonnen im Jahr 2003. Der Wert der Bremer Im- und Exporte wuchs im gleichen Zeitraum von 1.141 Mio. € auf 1.457 Mio. € an.

Tabelle 3: Entwicklung der Ein- und Ausfuhren des Landes Bremen nach ausgewählten Ländern in Tonnen und 1.000 Euro *

	2000		2001		2002		2003	
	Tonnen	1.000 Euro	Tonnen	1.000 Euro	Tonnen	1.000 Euro	Tonnen	1.000 Euro
Dänemark	197.119	315.776	229.184	387.610	229.901	360.455	222.549	319.772
Schweden	2.180.875	321.916	2.071.905	331.145	3.026.932	335.448	3.331.670	343.159
Finnland	209.404	187.884	160.810	164.762	186.761	142.581	934.455	439.149
Estland	19.578	13.073	19.957	12.713	8.663	9.537	17.866	13.100
Lettland	30.971	18.664	81.905	37.302	93.367	32.895	55.231	23.018
Litauen	32.915	37.189	58.963	53.439	19.798	31.232	18.030	23.178
Polen	1.059.769	246.661	1.205.698	291.800	1.410.912	307.098	1.387.684	295.439
Handel Bremens								
Insgesamt	3.730.631	1.141.163	3.828.422	1.278.771	4.976.334	1.219.246	5.967.485	1.456.815
Veränderung zum Vorjahr in %			2,6	12,1	30,0	-4,7	19,9	19,5

*Zahlenmaterial für die Russ. Föderation und Norwegen konnte innerhalb der Bearbeitungszeit nicht erhoben werden
Quelle: Statistische Landesamt Bremen, Senator für Wirtschaft und Häfen, Ref. 31

3. Welche Programme der EU können durch Unternehmen bzw. die Landesregierung genutzt werden, um Handelsbeziehungen und Short-Sea-Shipping-Verkehre via Ostsee gezielt zu fördern?

Zur Förderung von Short-Sea-Shipping hat der Senator für Wirtschaft und Häfen zwischen 2002 bis 2005 insgesamt 740.000 € an EU-Fördermitteln eingeworben. Diese Mittel entstammen aus diversen Programmen wie REMARCC, REALISE, INTERREG III (INTERREG IV), AMRIE, MOS (Motorways of the Sea), Marco Polo und LOG ALL, die unter anderem auch Short-Sea-Shipping-Verkehre fördern. Die EU-Förderprogramme sind meist nicht nur auf den Ostseeraum ausgerichtet, sondern stehen auch den EU-Mitgliedsstaaten im Nordseeraum zur Verfügung.

Im Rahmen des REMARCC-Programmes entwickeln 30 Institutionen Tools zur Unterstützung von Short-Sea-Shipping-Verkehren. Innerhalb des europäischen Forschungsnetzwerks REALISE sollen u. a. die statistischen Grundlagen für Short-Sea-Verkehre verbessert werden. Die Freie Hansestadt Bremen ist einer der sechs Vertragspartner der EU bei dem Forschungsnetzwerk REALISE. Die Forschungsergebnisse aus diesen beiden Projekten wurden im September in Bremerhaven der Öffentlichkeit vorgestellt.

Die Gemeinschaftsinitiative INTERREG sowie die allgemeinen Förderinstrumente der EU können unter bestimmten Rahmenbedingungen für den Ausbau von Short-Sea-Shipping-Verkehren eingesetzt werden. Die Fördermöglichkeiten im Rahmen der Gemeinschaftsinitiative INTERREG sind auf die Strukturförderperiode 2000 bis 2006 befristet. Für die Strukturförderperiode 2007 bis 2013 ist eine Beteiligung Bremens vorgesehen. Die Freie Hansestadt Bremen ist Mitglied der Alliance of Maritime Regional Interests (AMRIE). Die AMRIE akquiriert EU-Projekte mit dem Ziel der Förderung von Short-Sea-Shipping.

Innerhalb des Projektes LOG ALL (Logistik Allianz) ist der Senator für Wirtschaft und Häfen Leadpartner. Dieses Projekt, das speziell im Zusammenwirken mit Regionen an der Ostsee erstellt wird, beispielsweise der regionalen Rahmenmaßnahme Hanse-Passage, hat sich zum Ziel gesetzt bestehende regionale Strategien zur Verbesserung von Logistikkompetenzen weiter zu entwickeln. Insbesondere das EU-Programm Marco Polo fördert den wirtschaftlichen Betrieb zur Verlagerung von Gütertransporten auf umweltfreundliche Verkehrsträger. Die europäische Strategie Motorways of the Sea unterstützt den Ausbau von Infrastrukturen im Rahmen der Transeuropäischen Verkehrsnetze mit dem Ziel der Verlagerung von Gütertransporten auf die Kurzstreckenseeschifffahrt.

4. Wie sieht das Förderkonzept des Senats aus, das den neuen Entwicklungen im Ostseeraum Rechnung trägt?
5. Welche konkreten Initiativen plant der Senat, um Short-Sea-Shipping-Verkehre zu fördern?

Die bremischen Häfen sind sehr gut in die europäischen Feeder-Netzwerke eingebunden. Die Freie Hansestadt Bremen engagiert sich politisch wie finanziell für Short-Sea-Verkehre. Sie ist Gründungsmitglied des bundesdeutschen Short-Sea-Shipping Promotion Centers (SPC), einer Public Private Partnership. Dem SPC Deutschland ist es gelungen, durch konkrete Information über die Möglichkeiten des Short-Sea-Shipping-Verkehrs Verlagerungen von der Straße auf das Wasser zu bewirken.

Der Senator für Wirtschaft und Häfen hat das Unternehmen WeserPort (Betreiber von Hafenanlagen in Bremen-Stadt) bei der Beantragung von Fördermitteln für einen neuen Short-Sea-Terminal unterstützt. WeserPort konnte für seine Investitionen am Terminal im kombinierten Container- und Stückgutverkehr in Höhe von 12 Mio. € eine Bundesförderung von 50 % erhalten.

Im Bremerhavener Osthafen wird im Auftrag des Senators für Wirtschaft und Häfen eine etwa 550 Meter lange Kaje erstellt. Es entsteht dort ein weiterer Liegeplatz für in der Überseefahrt eingesetzte große Auto-Transportschiffe und für bis zu drei Feederschiffe. Das bis Ende 2006 fertiggestellte 24-Millionen-Euro-Projekt verbessert die Abfertigungsmöglichkeiten für kleinere Carrier und ist neben dem Ausbau der Umschlagskapazitäten für die Automobildrehscheibe Bremerhaven eine Förderung des Short-Sea-Shipping-Verkehrs.

Der Bremerhavener Containerterminal I wird im Auftrag des Senators für Wirtschaft und Häfen modernisiert. Das 19-Millionen-Euro-Paket erweitert Stell- und Operationsflächen im Süden des Terminals „Wilhelm Kaisen“. Die Landesregierung leistet einen wesentlichen Beitrag, um die zweitgrößte Containerreederei der Welt, die Mediterranean Shipping Company (MSC), langfristig an den Hafenstandort Bremerhaven zu binden. Im Rahmen dieses Gesamtpaketes wird ein Short-Sea-Terminal erstellt. Dazu wird bis Ende 2006 der südwestliche Teil des Wendebeckens sowie die angrenzende Ufer- und Straßenböschung überbaut und bis auf etwa 6,00 Meter über Normalnull aufgehöhht. Um die Landfläche zu begrenzen und einen neuen Short-Sea-Liegeplatz für bis zu 150 Meter lange Schiffe zu schaffen, ist das Rammen einer etwa 210 Meter langen Spundwand vorgesehen. In diesem Bereich entsteht eine rund 24.000 m² große Liegewanne. Die dort entstehende Operationsfläche ist etwa 14.500 m² groß.