

Vorlage für die Sitzung des Senats am 16.04.2024

„Entwicklung von Umschlag und Wettbewerbsfähigkeit der bremischen Häfen“

(Anfrage für die Fragestunde der Bremischen Bürgerschaft (Landtag))

A. Problem

Die Fraktion der CDU hat für die Fragestunde der Bürgerschaft (Landtag) folgende Anfrage an den Senat gestellt:

1. Wie bewertet der Senat, dass die bremischen Häfen im Jahr 2023 im Vergleich zum Spitzenjahr 2012 knapp ein Drittel ihres Umschlagsaufkommens (Gesamtumschlag, Containerumschlag und Automobilumschlag) verloren haben, wohingegen Rotterdam und Antwerpen-Brugge im gleichen Zeitraum in diesen Segmenten teils deutliche Zuwächse und Hamburg zumindest deutliche geringere Verluste zu verzeichnen hatten?
2. Mit welchen Strategien und Maßnahmen will der Senat den Rückgang des Umschlags in absoluten und relativen Zahlen über die bremischen Häfen stoppen und deren Wettbewerbsposition stärken?
3. Welche der dafür notwendigen investiven Mittel sind in den Haushaltsentwürfen für die Jahre 2024 und 2025 (einschließlich Wirtschaftspläne der Sondervermögen) finanziell hinterlegt und welche nicht?

B. Lösung

Auf die vorgenannte Anfrage wird dem Senat folgende Antwort vorgeschlagen:

Zu Frage 1:

Aufgrund seiner internationalen Ausrichtung unterliegt der Hafen- und Logistiksektor einer Vielzahl externer Einflüsse. Die wirtschaftliche Situation und das geopolitische Umfeld des Jahres 2012 lassen sich nicht mit der aktuellen Wirtschaftslage und dem politischen Umfeld vergleichen. So war das deutsche Wirtschaftswachstum nach der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise deutlich stärker als dies nach der Corona-Krise der Fall ist. Weiterhin wird die bundesdeutsche Wirtschaft immer stärker von Dienstleistungsbranchen getragen.

Das geopolitische Umfeld führt und führte zu veränderten Transportketten und Volumen. Wurden im Jahr 2012 noch knapp 9 Prozent, dies entsprach 7,3 Millionen Tonnen, des Gesamtumschlages mit Russland erzielt, so ist aktuell der Seeverkehr mit Russland fast vollständig zum Erliegen gekommen. Im Vergleich von 2012 zu 2022 ist die inländische Produktion von Personenkraftfahrzeugen um über 35 Prozent zurückgegangen, da immer stärker in den Zielmärkten produziert wird. Fast parallel zu diesem Rückgang entwickelte sich der Bremerhavener Automobilumschlag mit minus 31 Prozent.

Der Bremerhavener Containerumschlag trägt wesentlich zum Gesamtergebnis in Tonnen bei. Aufgrund der immer noch ausstehenden Außenweservertiefung verfügt Bremerhaven mittlerweile gegenüber Hamburg, Antwerpen und Rotterdam über die geringsten maximal möglichen tideunabhängigen Tiefgänge. Hierbei sind nicht nur die nominalen Maximaltiefgänge zu berücksichtigen, sondern auch die Größe des Tidefensters im tideabhängigen Verkehr. Pro 0,5 m mehr möglichen Tiefgang kann bei Ultra-Großcontainerschiffen mit einer zusätzlichen Ladekapazität von bis zu 1.000 TEU ausgegangen werden. Durch die Inbetriebnahme der Maasvlakte II im Jahr 2015 in Rotterdam und der in Folge der Scheldevertiefung durchgeführten Umstrukturierungen im Antwerpener Hafen werden Rotterdam und Antwerpen-Brugge verstärkt als europäische Feederdrehscheiben genutzt. Der überproportionale Rückgang im Bremerhavener Containerverkehr resultiert aus massiven Verlusten im Schiff-Schiff-Umschlag. Im Bremerhavener Containerhinterland sind diese Rückgänge wesentlich geringer.

Die Jahresergebnisse des Jahres 2023 lassen sich im Fall Antwerpen-Brugge nicht mit denen des Jahres 2012 direkt vergleichen. Im April 2022 fusionierten die Häfen Antwerpen und Zeebrugge zum „Port of Antwerp-Bruges“. Seit dem Jahr 2022 werden die Umschlagsergebnisse nur noch für Antwerpen-Brugge veröffentlicht. Die zum Teil deutlichen Ladungszuwächse des Hafens Antwerpen-Brugge resultieren aus dieser Fusion.

Zu Frage 2:

Die zukünftig geplanten Bremer Hafeninvestitionen sind in dem, mit breiter Mehrheit im Hafenausschuss verabschiedeten, Hafenentwicklungskonzept 2035 (HEK 2035) beschrieben. Als besonders umschlagswirksame Vorhaben seien hier für den Geschäftsbereich Container die Projekte „Anpassung der Kajeinfrastruktur CT I bis IIIa“, „Fahrrinnenanpassung der Außenweser“ sowie „Digitale Außenweser“ genannt. Für die Erschließung neuer Umschlagspotentiale sind hier insbesondere die Projekte „Südlicher Fischereihafen“ und „Neustädter Hafen“ zu nennen. Beide Hafenstandorte beinhalten Potentiale im Rahmen der Energiewende, dem zentralen Baustein der deutschen Klimaschutzpolitik. Beispielhaft seien hier die Umschläge von Windenergieanlagen genannt. Flankiert werden diese Vorhaben von umfangreichen vorgesehenen Investitionen in das umweltfreundliche Hafeneisenbahnsystem sowie die nationalen und internationalen Marketingaktivitäten der bremenports. Diese beinhalten mit dem Ziel der Sichtbarmachung der Leistungsfähigkeit der Häfen unter dem Claim „Ports with Passion“ vielfältige Veranstaltungen in Kundennähe, also im Süden Deutschlands sowie den benachbarten Ländern.

Zu Frage 3:

Die Wirtschaftspläne der Sondervermögen Häfen und Fischereihäfen beinhalten für einige der im HEK 2035 bzw. unter Frage 2 genannten Projekte im wesentlichen Planungsmittel. Die notwendigen ES-Bau bzw. EW-Bau lagen für die laufenden Haushaltsentwürfe noch nicht zur Beschlusslage vor. Sobald diese beschlussfähig vorliegen, werden diese den Gremien bzw. dem Haushaltsgesetzgeber zur Entscheidung übermittelt. Hier sind insbesondere die Kajenanpassung CT I bis IIIa, die Kajenertüchtigung im Kaiserhafen III 2BA, der laufende Ausbau im Kalihafen für den Schwergutumschlag, der Ausbau der Bremischen Hafeneisenbahn, die Fortsetzung des Landstrom-Programms sowie die Planung des EnergyPorts im südlichen Fischereihafen, zu nennen.

C. Alternativen

Keine.

D. Finanzielle und Personalwirtschaftliche Auswirkungen, Gender-Prüfung

Die Beantwortung der Anfrage hat keine finanziellen, personalwirtschaftlichen oder genderspezifischen Auswirkungen.

E. Beteiligung und Abstimmung

Nicht erforderlich.

F. Öffentlichkeitsarbeit und Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz

Die Senatsvorlage kann nach Beschlussfassung über das zentrale elektronische Informationsregister veröffentlicht werden.

G. Beschluss

Der Senat stimmt entsprechend der Vorlage der Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation vom 11.04.2024 einer mündlichen Antwort auf die Anfrage der Fraktion der CDU in der Fragestunde der Bürgerschaft (Landtag) zu.