

Vorlage für die Sitzung des Senats am 05.07.2022

„Wie wird auf die aktuellen Störungen in den Lieferketten reagiert?“

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

A. Problem

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

Wie wird auf die aktuellen Störungen in den Lieferketten reagiert?

Wir fragen den Senat:

1. Welche Möglichkeiten bestehen bei den privaten und bei den öffentlichen Akteur:innen in den Häfen und in deren Zusammenarbeit untereinander, um die derzeit und voraussichtlich noch weiter anhaltenden Störungen in den internationalen Lieferketten auszugleichen bzw. zu reduzieren?
2. Lassen sich kurzfristige Maßnahmen identifizieren und realisieren, um die Anläufe der Schiffe aber auch den Weitertransport der Waren auf dem Wasserweg, der Schiene oder der Straße wieder planmäßiger und damit termingerecht zu ermöglichen?
3. Wie können die bereits getroffenen und noch weiter zu treffenden Maßnahmen so gebündelt und kommuniziert werden, dass die bremischen Häfen und auch die deutschen Häfen insgesamt in der aktuellen Situation und zugleich in ihrer langfristigen Perspektive gestärkt werden?

B. Lösung

Auf die vorgenannte Anfrage wird dem Senat folgende Antwort vorgeschlagen:

Zu Frage 1:

Die Störungen der internationalen Lieferketten sind seit etwas über einem Jahr ein mit hoher Intensität zu beobachtendes globales Problem. Ursächlich dafür sind diverse Verzögerungen in den operativen Abläufen im See- und Landtransport und auch in den Häfen selbst, so dass Transport-, Umschlag- und Lagerkapazitäten in praktisch allen Bereichen der Transportketten ausgelastet und zum Teil überbelastet sind. Ein besonders sichtbares Ereignis war in diesem Kontext die Havarie des Großcontainerschiffes Ever Given im Suez Kanal, aber in noch sehr viel stärkerem Maße wirken hier die Corona-Pandemie, hier insbesondere die „Null-Covid-Strategie“ in China, und zuletzt der russische Angriffskrieg gegen die Ukraine. Die Möglichkeiten der bremischen Akteurinnen und Akteure zur Reaktion auf diese Ursachen sind naturgemäß begrenzt.

Insbesondere der zweimonatige Lockdown in Shanghai, mit über 47 Millionen TEU Jahresumschlag der größte Containerhafen weltweit, belastet die globalen Lieferketten. Seit Beginn des harten Lockdowns in Shanghai haben sich die dort im Stau festliegenden Containerschiffe nach Angaben des Instituts für Weltwirtschaft Kiel mit Stand 21. Juni auf 3,6 % der weltweiten Containerstellplatzkapazitäten annähernd verdoppelt.

Mit Blick auf die Bremischen Häfen ist angesichts dieser globalen Verwerfungen und auch der derzeit von hoher Unsicherheit geprägten Marktaussichten zunächst festzustellen, dass die Häfen in den vergangenen zwei Jahren dauerhaft voll einsatzfähig waren. Erreicht wurde dies durch eine hohe Flexibilität und Einsatzbereitschaft der Hafenbeschäftigten sowie eine gute Zusammenarbeit der Hafenunternehmen untereinander und der jeweiligen Situation angemessenen Reaktion öffentlicher Akteurinnen und Akteure.

Diese Flexibilität und Einsatzbereitschaft wird weiterhin erforderlich sein. Zudem kommt es darauf an, Informationen über etwaige Problemlagen und Störungen möglichst frühzeitig zu erfassen und den unterschiedlichen Beteiligten in den Transportketten möglichst transparent zur Verfügung zu stellen. Die Senatorin für Wissenschaft und Häfen hatte genau dazu mehrfach zu einer Task Force geladen, in der die jeweiligen Kenntnisstände ausgetauscht und Verabredungen zu einer engen Zusammenarbeit getroffen worden sind.

Konkrete Möglichkeiten, auf die Störungen zu reagieren, bestehen vor Ort außerdem darin, Bauablaufpläne zum Beispiel im Bereich der Unterhaltung anzupassen; Flächen optimiert zu nutzen, Vorstauf Flächen einzurichten oder Kunden besser zu informieren. An all diesen Themen arbeiten sowohl private als auch öffentliche Akteure in den bremischen Häfen.

Zu Fragen 2 und 3:

Containerschiffahrt und Automobiltransporte sind dem Bereich der sogenannten Linienschiffahrt zuzuordnen. Die globale Containerschiffahrt besteht dabei aus einem komplexen System von internationalen seeseitigen Übersee- und Kurzstreckentransporten, die mit untereinander abgestimmten Fahrplänen operieren. Neben den Seetransporten sind auch die in den Häfen zu- und ablaufenden Verkehre der Hinterlandverkehrsträger, wie Bahn-, Binnenschiffahrts- und Lkw-Transporte, im Grundsatz auf diese Fahrpläne abgestimmt. Die überseeischen Automobiltransporter operieren abgestimmt auf die Produktion der Automobilhersteller.

Die bremischen Häfen bilden einen kleinen Teil dieser globalen supply chains, in dem die see- und landseitigen Transportabschnitte miteinander verknüpft sind. In der Vergangenheit konnten die bremischen Häfen Störungen, die aber nicht mit derzeitigen globalen Situation vergleichbar sind, durch die hohe Flexibilität der Hafenunternehmen und deren Mitarbeitenden zumeist ausgleichen. Alle bremischen Akteurinnen und Akteure agieren dabei im Rahmen ihrer Möglichkeiten, die sich in der Vergangenheit schon mehrfach bewährt haben. So war beispielsweise mehrfach feststellbar, dass Züge, die den Hafen mit Verspätung erreicht hatten, nach einer beschleunigten Be- und Entladung dann wieder pünktlich in das deutsche Schienennetz zurückkehren konnten. Auch konnten in Bremen und Bremerhaven Schiffe und Ladung aufgenommen werden, die an anderen Stellen zu der Zeit nicht hätten behandelt werden können.

Zu den besonders relevanten Maßnahmen im Bereich der kurzfristigen Handlungsmöglichkeiten gehören Themen wie die unlängst erfolgte Einrichtung einer LKW-Vorstauf Fläche durch die BLG, das farbliche Markieren von Bahnübergängen und die Einführung eines LKW-Slot-Systems, wie dies bei Eurogate nach einem Test nun für den Herbst vorgesehen ist.

Die Leistungsfähigkeit und Flexibilität der bremsischen Häfen sind in der Branche bekannt. Wichtig erscheint in diesem Kontext, dass die bereits getroffenen und noch weiter zu treffenden Maßnahmen so kommuniziert werden, dass sie der grundsätzlichen Leistungsfähigkeit der ansässigen Unternehmen und des Standortes insgesamt gerecht werden. Mit der Weiterentwicklung des Bremischen Hafenkongzeptes wird der richtige Rahmen dafür geschaffen, die Leistungsfähigkeit der bremsischen Häfen gezielt weiterzuentwickeln. Den gerade gestarteten Prozess der Erstellung einer nationalen Hafenstrategie durch die Bundesregierung wird der Senat nutzen, um gemeinsam mit den anderen Ländern und dem Bund die Bedeutung leistungsfähiger Häfen für die gesamtwirtschaftliche Entwicklung der Bundesrepublik deutlich zu machen und die Hafenentwicklung auch als nationale Aufgabe zu stärken.

C. Alternativen

keine Alternativen

D. Finanzielle und Personalwirtschaftliche Auswirkungen, Gender-Prüfung

Die Beantwortung der Fragen verursacht keine finanziellen, personalwirtschaftlichen sowie genderspezifischen Auswirkungen.

E. Beteiligung und Abstimmung

Nicht notwendig

F. Öffentlichkeitsarbeit und Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz

Die Vorlage ist nach Beschlussfassung durch den Senat zur Veröffentlichung über das zentrale elektronische Informationsregister geeignet.

G. Beschluss

Der Senat stimmt entsprechend der Vorlage der Senatorin für Wissenschaft und Häfen vom 22.06.2022 der mündlichen Antwort auf die Anfrage der Fraktion der SPD für die Fragestunde der Bremischen Bürgerschaft (Landtag) zu.