

**Große Anfrage  
der Fraktion der FDP vom 18. März 2024  
und Mitteilung des Senats vom 14. Mai 2024**

**Bremische Häfen in schwierigem Fahrwasser - Herausforderungen und Zukunftsstrategien**

Der Senat beantwortet die Große Anfrage wie folgt:

**1. Welche konkreten Auswirkungen hat der Rückgang des Güterumschlags auf die Wirtschaft und den Arbeitsmarkt im Land Bremen? Mit welchen Mindereinnahmen muss das Land rechnen?**

Die bremischen Häfen tragen auf vielfältige Weise zur wirtschaftlichen Entwicklung im Bremer Wirtschaftsraum bei. Sie generieren Wertschöpfung und Beschäftigung in verschiedenen Wirtschaftszweigen. Darüber hinaus tragen die bremischen Häfen zur Versorgung der Bevölkerung bei. Aufgrund dieser Integration in verschiedenste Wirtschaftsbereiche können die wirtschaftlichen Auswirkungen und Arbeitsplatzwirkungen der bremischen Häfen nicht einfach aus den offiziellen Statistiken entnommen werden. Diese werden in umfangreichen volkswirtschaftlichen Analysen, Befragungen und Modellrechnungen ermittelt. Die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation lässt derartige Gutachten in regelmäßigen Abständen von etwa fünf Jahren anfertigen. Letztmalig wurde die Studie „Beschäftigungseffekte der bremischen Häfen für das Jahr 2019/2020“ im Dezember 2021 erstellt [Vgl. ISL et al. „Beschäftigungseffekte der bremischen Häfen für das Jahr 2019/2020“ Bremen, Dezember 2021; Download: [Bremenports Beschäftigung.](#)]

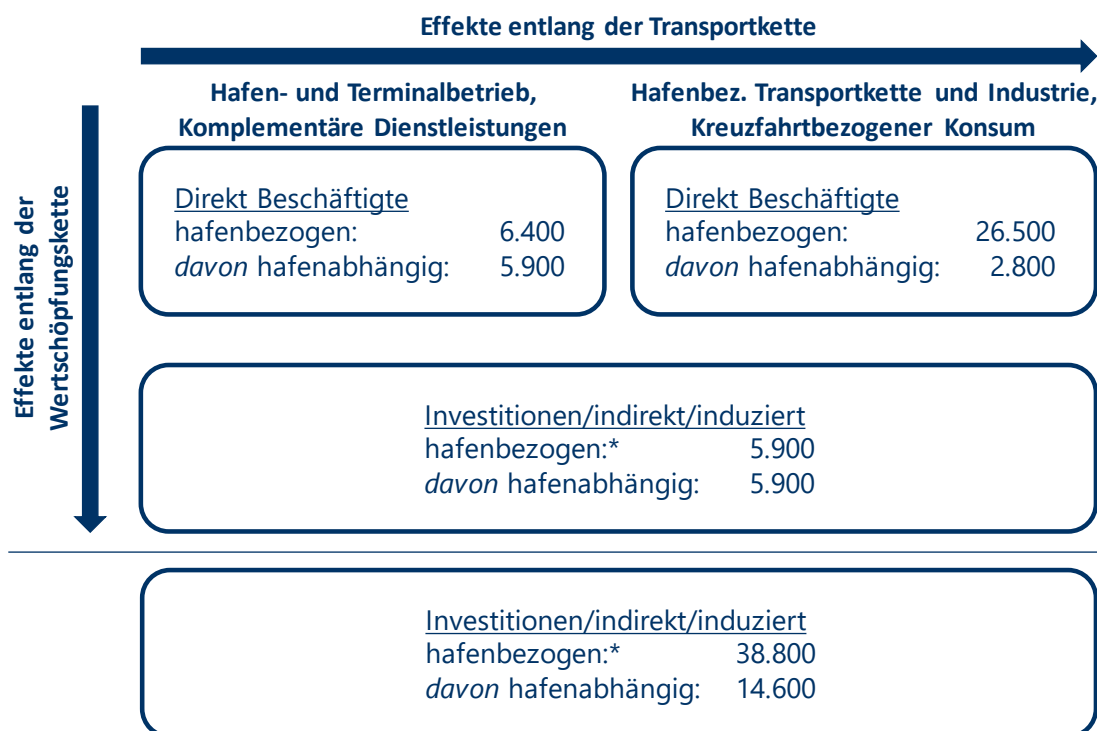
„Beschäftigungsstudien“ über die bremischen Häfen wurden, wie auch an anderen Hafestandorten, über viele Jahrzehnte mit dem Fokus zur wirtschaftlichen Bedeutung von Häfen auf die regionalwirtschaftlichen Effekte – also solchen Effekten, die direkt in den Häfen und deren Umland entstehen, durchgeführt. Die wirtschaftliche Bedeutung der deutschen Seehäfen geht jedoch weit über die im direkten Hafenumfeld entstehenden Effekte hinaus. Die bremischen Häfen sichern Beschäftigung entlang der maritimen Transportketten und auch Unternehmen, die ihre Produkte auf dem Seeweg im- und exportieren, sind von Häfen abhängig. Die Beschäftigung entlang der Transportketten und in der Industrie ist nicht regional begrenzt.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ließ daher in den Jahren 2018/19 eine Methodik entwickeln, mit welcher die gesamtwirtschaftliche Bedeutung der Häfen (See- und Binnenhäfen) ermittelt werden kann [Vgl. ISL et al.: Untersuchung der volkswirtschaftlichen Bedeutung der deutschen See- und Binnenhäfen auf Grundlage ihrer Beschäftigungswirkung, Bremen Mai 2019]. Die Methodik liefert detaillierte Erkenntnisse hinsichtlich der volkswirtschaftlichen Bedeutung der deutschen See- und Binnenhäfen auf Grundlage ihrer Beschäftigungswirkung. Weiterhin sind mit dieser Methodik Aussagen zu Umsatz und Wertschöpfung der deutschen Häfen möglich. Aussagen zu hafengebundenen Einnahmen bzw. einer hafengebundenen Zuordnung der Gemeinschaftssteuern sind mit der Methodik nicht möglich.

Die Studie „Beschäftigungseffekte der bremischen Häfen für das Jahr 2019/2020“ aus Dezember 2021 wurde erstmals auf Basis der neuen Methodik und regionalen Primärerhebungen (Fragebogenaktion) ermittelt [Dieser Methodenwechsel wurde auch gewählt um den Bremer Anteil an den gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen der deutschen Häfen besser abschätzen zu können. Auch für den Hamburger Hafen (vgl. ISL et al.: Volkswirtschaftliche Bedeutung des Hamburger Hafens – Untersuchung der regional- und gesamtwirtschaftlichen Bedeutung des Hamburger Hafens, Bremen/Hamburg Februar 2021) wurde eine Untersuchung nach der Methodik aus dem Jahr 2019 durchgeführt. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) zitiert in seiner „Nationalen Hafenstrategie“ (vgl. Die Nationale Hafenstrategie für die See- und Binnenhäfen, Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) [www.bmdv.bund.de/DE/Service/Publikationen/publikationen](http://www.bmdv.bund.de/DE/Service/Publikationen/publikationen), Bonn/Berlin 2024) ebenfalls aus der Studie von 2019.] Die wirtschaftlichen Effekte der bremischen Häfen werden nach dieser neuen Methodik sehr eng gefasst und beziehen nur solche Tätigkeiten ein, die über wirtschaftliche Verflechtungen oder Transportketten mit dem Güterumschlag oder der Passagierabfertigung in den bremischen

Häfen in Verbindung stehen. So werden beispielsweise Reedereien mit Sitz in Bremen nur mit dem Anteil berücksichtigt, den Transporte über die bremischen Häfen am gesamten Umsatz der Unternehmen haben. Dieser Methodenwechsel weist gegenüber früheren Analysen zur Beschäftigungswirkung der bremischen Häfen, welche in Abständen von etwa fünf Jahren durchgeführt wurden, große Unterschiede auf, sodass die Einzelergebnisse nicht unmittelbar vergleichbar sind. Aus diesem Grund wurde zu Vergleichszwecken eine Abschätzung für das Jahr 2015 anhand der aktuellen Untersuchungsmethodik durchgeführt.

Abb. 1: Regionale wirtschaftliche Effekte der bremischen Häfen im Bundesland Bremen 2019



\* Es wurden nur hafenabhängige Effekte entlang der Wertschöpfungskette betrachtet.

Quelle: ISL und ETR (2021).

Die bremischen Häfen sicherten im Jahr 2019 im Bundesland Bremen insgesamt 38.800 Arbeitsplätze (vgl. Abb. 1). Die direkte Beschäftigung (Hafen- und Terminalbetrieb, komplementäre Dienstleistungen: 6.400 Beschäftigte) bildet den kleineren Teil ab. Besonders die hafenbezogene Industrie (hafenbezogene Transportkette und Industrie, kreuzfahrtbezogener Konsum: 26.500 Beschäftigte) trägt zum Gesamtergebnis bei.

Aufgrund des Methodenwechsels wurde in der aktuellen Beschäftigungsstudie [Vgl. ISL et al. „Beschäftigungseffekte der bremischen Häfen für das Jahr 2019/2020“ Bremen, Dezember 2021; a.a.O.] die Struktur der hafenbezogenen Beschäftigung für das Jahr 2015 auf Basis der gleichen Methodik [Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die neue Methodik nicht eins zu eins in das Jahr 2015 zurückversetzt werden kann. Beispielsweise beinhaltet die neue und die alte Methodik Befragungen, d.h. die Ergebnisse für das Jahr 2015 konnten nicht eins zu eins in das Jahr 2019 (bzw. in das Jahre 2020/21) übernommen werden.] wie für das Jahr 2019 ermittelt. Die Gutachter [ISL (2017) „Beschäftigungseffekte der bremischen Häfen für das Jahr 2015“; ISL et al. (2021) „Beschäftigungseffekte der bremischen Häfen für das Jahr 2019/2020“.] ermittelten einen Rückgang der direkten Beschäftigung bei den Terminalbetrieben (vgl. Tab. 1). Dies könnte auf eine gestiegene Produktivität oder auch auf eine Auslagerung bestimmter Dienstleistungen an externe

Unternehmen zurückzuführen sein. Die externen Dienstleister werden im Rahmen der Methodik dem Bereich der komplementären Hafendienstleistungen zugeordnet. In diesem Bereich ist ein deutlicher Beschäftigungszuwachs zu verzeichnen.

Tab. 1: Direkt hafenzugehörige Beschäftigung im Bundesland Bremen 2015 und 2019

*[Die hier aufgeführten Zahlen enthalten nicht die durch Investitionen induzierten Arbeitsplätze. Weitere Abweichungen zu Abbildung 1 entstehen durch Rundungen. Aufgrund eines Wechsels der Methodik gemäß den Empfehlungen des BMVI sind die hier für 2015 ausgewiesenen Zahlen nicht vergleichbar mit den Ergebnissen der Untersuchung aus dem Jahre 2017 (ISL 2017).]*

Bereiche der hafenzugehörigen Wirtschaft	Mit Bezug zu den bremischen Häfen			davon abhängig von den bremischen Häfen		
	2015	2019	Veränd.	2015	2019	Veränd.
Terminalbetrieb	4.480	3.550	-21%	4.310	3.410	-21%
Komplementäre Hafendienstleistungen	2.530	2.810	11%	2.200	2.490	13%
Hafenbezogene Transportkette	5.060	5.380	6%	1.820	1.810	-1%
Hafenbezogene Industrie	20.860	21.050	1%	1.090	890	-18%
Kreuzfahrtbezogener Konsum	20	70	250%	20	70	250%
<b>Hafenbezogene Wirtschaft gesamt</b>	<b>32.950</b>	<b>32.860</b>	0%	<b>9.440</b>	<b>8.670</b>	-8%

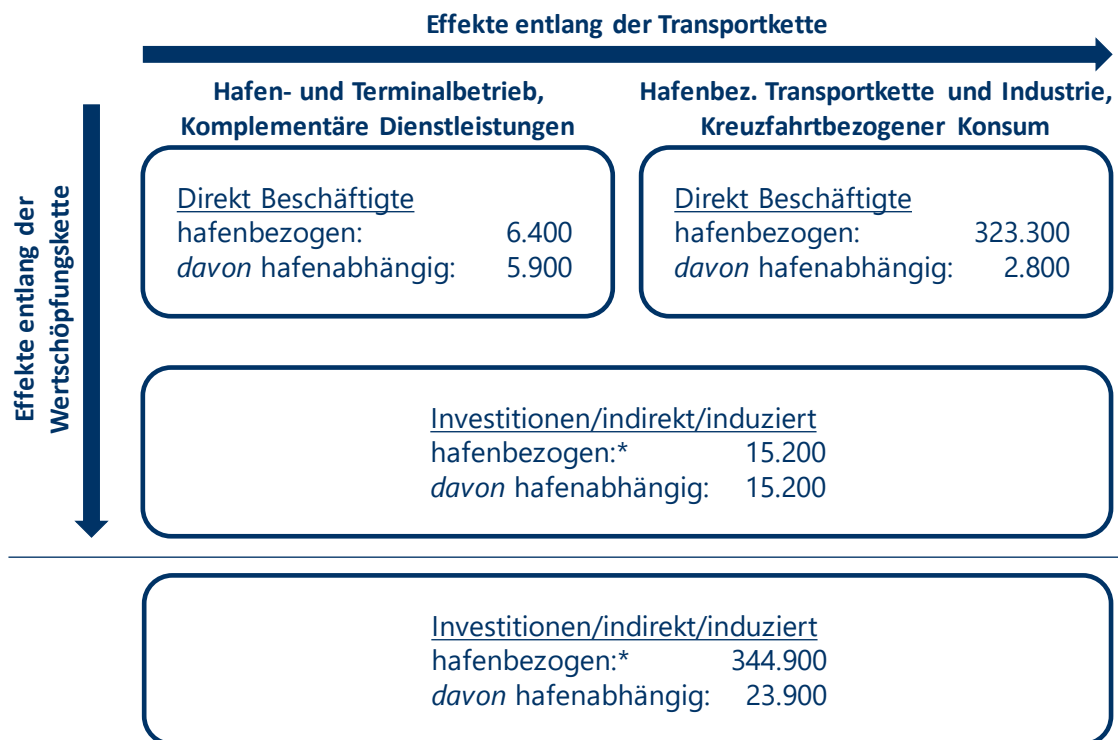
Anmerkung: Rückrechnung der Ergebnisse auf Basis von Befragungsergebnissen aus der Vorgängeruntersuchung sowie Beschäftigtendaten der Bundesagentur für Arbeit für den 30.06.2015.

Quelle: ISL und ETR (2021).

Insgesamt hatten 2019 den Berechnungen zufolge 32.860 Beschäftigte (Anm.: ohne die 5.900 Arbeitsplätze durch Investitionen) im Land Bremen einen Bezug zu den bremischen Häfen. Davon waren 8.670 Arbeitsplätze derart vom Hafen abhängig, dass sie ohne die Umschlagfähigkeit bzw. die Passagierabfertigung in den bremischen Häfen nicht am Standort erhalten blieben. Im Vergleich zum Jahr 2015 ist hier ein deutlicher Rückgang der Arbeitsplätze festzustellen. Im Rahmen der Fragestellung muss berücksichtigt werden, dass keine Aussagen dazu vorliegen, ob diese Beschäftigten auch ihren Wohnsitz im Bundesland Bremen besitzen. Aussagen hierzu sieht die neue Methodik nicht vor, da diese einen gesamtwirtschaftlichen Ansatz verfolgt und daher keine regionalwirtschaftlichen Pendleranalysen beinhaltet.

Für die im- und exportierenden Unternehmen sind die Terminals in Bremen und Bremerhaven ein wichtiges Tor zu den Weltmärkten. Die gesamte volkswirtschaftliche Bedeutung der bremischen Häfen wird deutlich, wenn deren Funktion als Zugang zu den Weltmärkten für deutsche ex- und importierende Unternehmen berücksichtigt wird. Die Gateway-Funktion der bremischen Häfen sichert bundesweit 323.300 Industriearbeitsplätze (vgl. Abb. 2), von denen nur 26.500 auf Unternehmen in Bremen entfallen.

Abb. 2: Arbeitsplatzeffekte der bremischen Häfen in Deutschland 2019

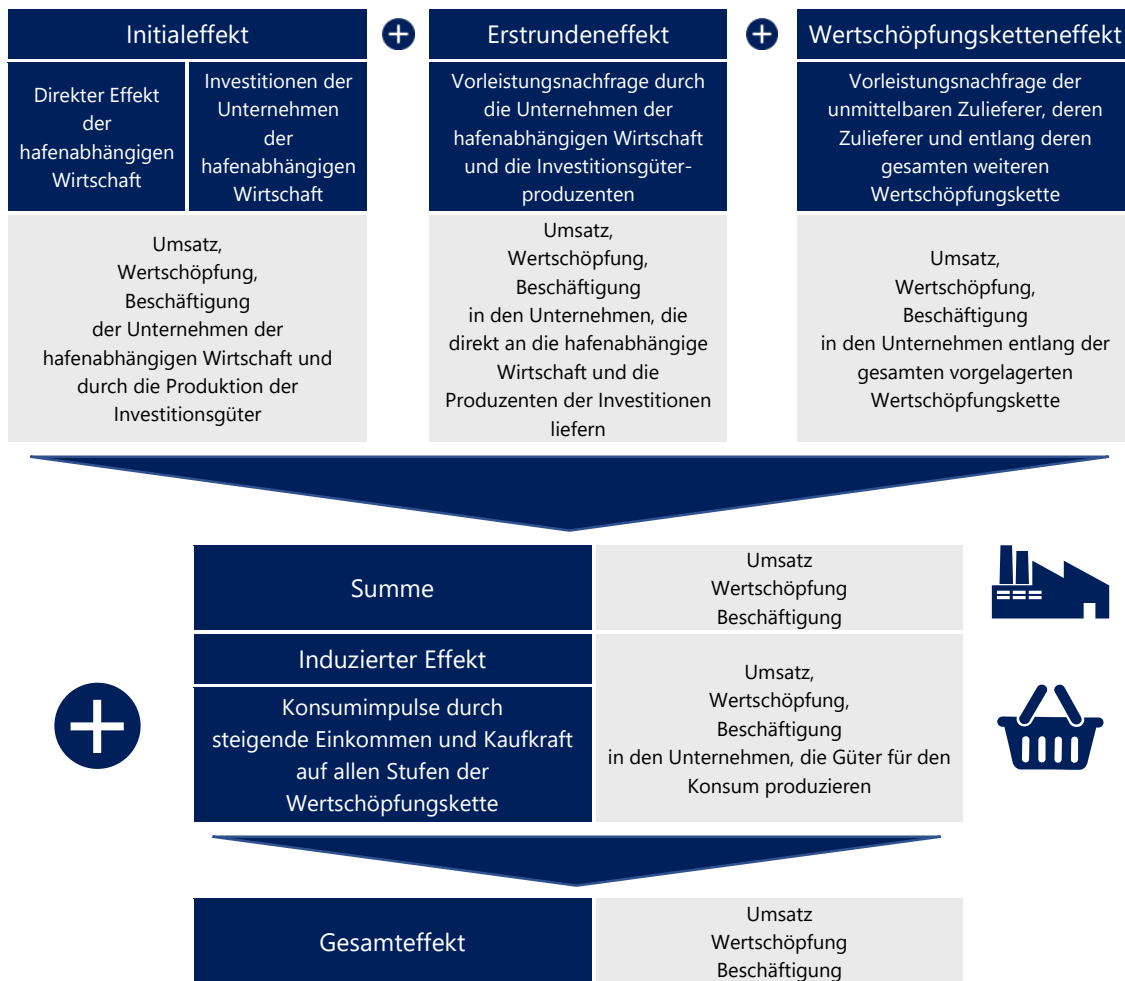


\* Es wurden nur hafengebundene Effekte entlang der Wertschöpfungskette betrachtet.

Quelle: ISL/ETR (2021).

Die Ermittlung der Wertschöpfung wurde von den Gutachtern [Vgl. ISL et al. „Beschäftigungseffekte der bremischen Häfen für das Jahr 2019/2020“ Bremen, Dezember 2021; a.a.O.] in mehreren Schritten durchgeführt (vgl. Abb. 3). Die Schätzung des Umsatzes der hafengebundenen Wirtschaft wurde auf Basis verschiedener regionaler, nationaler und europäischer Umsatz- und Umsatzsteuerstatistiken durchgeführt. Diese wurde in gleicher Weise für die Bruttowertschöpfung vorgenommen. Die Wertschöpfung der hafengebundenen Wirtschaft wurde aus der Relation zwischen Umsatz und Bruttowertschöpfung errechnet. Ergänzt wurden diese Berechnungen durch die Ergebnisse der durchgeführten Primärerhebungen. Die wirtschaftlichen Effekte, die direkt in den Unternehmen der maritimen und der hafengebundenen Wirtschaft im Bundesland Bremen entstehen, wurden in fünf Bereiche unterteilt: Terminalbetrieb, komplementäre Hafendienstleistungen, hafengebundene Transportkette, hafengebundene Industrie und kreuzfahrtbezogener Konsum (vgl. Tab. 2).

Abb. 3: Gesamtwirtschaftliche Wirkungen der bremischen Häfen



Quelle: ETR (2021).

Die Effekte entlang der Wertschöpfungskette wurden mit vergleichbaren Analysen ermittelt. Die Investitionsaktivitäten der Unternehmen der hafenabhängigen Wirtschaft in Bremen schätzten die Gutachter auf Basis der amtlichen Statistik. Da die Investitionen, insbesondere auf sehr kleinteiliger Abgrenzungsebene, über die Zeit in der Regel stark schwanken, werden für jede Anlageart und jeden Wirtschaftszweig Durchschnitte über fünf Jahre gebildet. Dies ist sinnvoll, da die durchschnittlichen Wirkungen der Investitionen und nicht einmalige Sondereffekte betrachtet werden sollen. Die so ermittelten durchschnittlichen Investitionen nach Anlagearten über die Jahre werden in Relation zu den jeweiligen durchschnittlichen Branchenumsätzen gesetzt. Weiterhin wurden verschiedene Input-Output-Analysen durchgeführt.

Die knapp 33.000 Beschäftigten im Land Bremen des Jahres 2019 erwirtschafteten eine Wertschöpfung von über 3,3 Mrd. Euro (vgl. Tab. 2).

Tab. 2: **Direkt hafenbezogene Wertschöpfung und Beschäftigung im Bundesland Bremen 2019** *[Die hier aufgeführten Zahlen enthalten nicht die durch Investitionen induzierten Arbeitsplätze. Weitere Abweichungen zu Abbildung 1 entstehen durch Rundungen. Aufgrund eines Wechsels der Methodik gemäß den Empfehlungen des BMVI sind die hier für 2015 ausgewiesenen Zahlen nicht vergleichbar mit den Ergebnissen der Untersuchung aus dem Jahre 2017 (ISL 2017).]*

Bereiche der hafenbezogenen Wirtschaft	Mit Bezug zu den bremischen Häfen		davon abhängig von den bremischen Häfen	
	Wertschöpfung in Mio. Euro	Beschäftigte (Anzahl*)	Wertschöpfung in Mio. Euro	Beschäftigte (Anzahl*)
Terminalbetrieb	290	3.550	272	3.410
Komplementäre Hafendienstleistungen	266	2.810	246	2.490
Hafenbezogene Transportkette	325	5.380	111	1.810
Hafenbezogene Industrie	2.432	21.050	73	890
Kreuzfahrtbezogener Konsum	2	70	2	70
<b>Hafenbezogene Wirtschaft gesamt</b>	<b>3.315</b>	<b>32.860</b>	<b>704</b>	<b>8.670</b>

\*auf 10 Personen gerundet

Quelle: ISL und ETR (2021).

Aufgrund der besonderen Situation des Jahres 2019 (Covid-19-Pandemie) beinhaltet die Studie *[Vgl. ISL et al. „Beschäftigungseffekte der bremischen Häfen für das Jahr 2019/2020“ Bremen, Dezember 2021; a.a.O.]* auch eine Abschätzung der Auswirkungen der Pandemie. Das ISL und ETR schätzen, dass aufgrund der Covid-19-Pandemie die Zahl der Beschäftigungsverhältnisse, die durch die bremischen Häfen gesichert werden, im Jahr 2020 leicht gesunken ist. Die direkt hafenbezogene Beschäftigung, d.h. ohne Vorleistungseffekte, im Bundesland Bremen ging um ca. 3,3 % auf 31.760 Arbeitsplätze zurück (vgl. Tabelle 3). Die Hochrechnung für das Jahr 2020 zeigt, dass die hafenbezogene Wertschöpfung und Beschäftigung durch die Covid-19-Pandemie beeinträchtigt wurde. Dabei ist die Wertschöpfung stärker zurückgegangen als die Beschäftigung. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass während der Covid-19-Pandemie die Kurzarbeiterregelung beschäftigungssichernde Wirkung hatte. Eine weitere Besonderheit war im Jahr 2020 der Kreuzfahrtbereich, der fast vollständig zum Erliegen kam (-99 % bei Wertschöpfung und Beschäftigung). Auch im Terminalbetrieb und in der hafenbezogenen Industrie waren deutliche Rückgänge vor allem bei der Wertschöpfung spürbar, während sich Wertschöpfung und Beschäftigung in der hafenbezogenen Transportkette als stabil erwiesen. Insgesamt lag die hafenbezogene Wertschöpfung 2020 laut Hochrechnung 15 Prozent unter den Werten von 2019, bei der hafenbezogenen Beschäftigung lag das Minus bei 3 Prozent.

Tab. 3: Direkt hafengebogene Wertschöpfung und Beschäftigung im Bundesland Bremen 2020 [Die hier aufgeführten Zahlen enthalten nicht die durch Investitionen induzierten Arbeitsplätze. Weitere Abweichungen zu Abbildung 1 entstehen durch Rundungen. Aufgrund eines Wechsels der Methodik gemäß den Empfehlungen des BMVI sind die hier für 2015 ausgewiesenen Zahlen nicht vergleichbar mit den Ergebnissen der Untersuchung aus dem Jahre 2017 (ISL 2017).]

Wirtschaftszweig	Mit Bezug zu den bremischen Häfen		davon abhängig von den bremischen Häfen	
	Wertschöpfung in Mio. Euro	Beschäftigte (Anzahl*)	Wertschöpfung in Mio. Euro	Beschäftigte (Anzahl*)
Terminalbetrieb	266	3.310	250	3.180
Komplementäre Hafendienstleistungen	257	2.780	238	2.460
Hafenbezogene Transportkette	325	5.400	111	1.820
Hafenbezogene Industrie	1.981	20.270	59	860
Kreuzfahrtbezogener Konsum	0	0	0	0
<b>Hafenbezogene Wirtschaft gesamt</b>	<b>2.830</b>	<b>31.760</b>	<b>657</b>	<b>8.320</b>

\*auf 10 Personen gerundet

Quelle: ISL und ETR (2021).

Abb. 4: Multiplikatorenwirkungen der hafengebundenen Wirtschaft Bremens



Quelle: ETR (2021).

Die bremischen Häfen generieren Wertschöpfung und Beschäftigung in verschiedenen Wirtschaftszweigen. Daher sind die „Hafenwirkungen“ wesentlich umfassender als in den Tabellen 1 bis 3 dargestellt (vgl. Abb. 3). Die regional- bzw. gesamtwirtschaftlichen Effekte des Hafens lösen auch in hafenfremden Wirtschaftsteilen Effekte (Initialeffekt) aus. Setzt man diese ins Verhältnis, so ergibt sich ein Multiplikator, der das Ausmaß der regional- bzw. gesamtwirtschaftlichen Wirkung quantifiziert (vgl. Abb. 4). Die Gutachter [Vgl. ISL et al. „Beschäftigungseffekte der bremischen Häfen für das Jahr 2019/2020“ Bremen, Dezember 2021; a.a.O.] ermittelten einen geschätzten Multiplikator des Umsatzes von 1,4 innerhalb Bremens (2,0 in Deutschland), der Wertschöpfung von 1,5 (2,3 in Deutschland) und der Beschäftigung von 1,7 (2,7 in Deutschland). Dies bedeutet, dass sich die durch die Aktivitäten der hafengebundenen Wirtschaft Bremens initial gestiegenen Umsätze innerhalb des Bundeslandes um das 1,4-fache erhöhen (das 2-fache in Deutschland). Die

Wertschöpfung erhöht sich sogar um den Faktor 1,5 (Faktor 2,3 in Deutschland). Die Beschäftigungswirkung ist derart zu interpretieren, dass, wenn in der hafengebundenen Wirtschaft Bremens eine zusätzliche Arbeitskraft eingestellt wird, es entlang der Wertschöpfungskette infolge der gesteigerten Gesamtproduktion zur Einstellung von 0,7 weiteren Beschäftigten in Bremen (1,7 in Deutschland) kommt.

## 2. Was sind aus Sicht des Senats die Hauptgründe für den überdurchschnittlichen Rückgang in Bremerhaven im Vergleich zu anderen deutschen Seehäfen wie Hamburg (-3,6%)?

Der Seegüterumschlag der bremischen Häfen des Jahres 2023 betrug nach den vorläufigen Zahlen der Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation 58,5 Millionen Tonnen und lag damit 9,4 % unter denen des Jahres 2022. In Bremerhaven betrug der Rückgang zum Vorjahr minus 9,1 %. Im Vergleich zu den ausgewählten Wettbewerbshäfen sind die Umschlagsrückgänge, die im Jahresvergleich 2022 zu 2023 in allen Wettbewerbshäfen zu verzeichnen sind, der bremischen Häfen deutlich ausgeprägter. Die langfristige Umschlagsentwicklung, hier 15-Jahreszeitraum (2008 bis 2023), zeigt, dass die deutschen Seehäfen insgesamt eine negative Umschlagsentwicklung gegenüber den Westhäfen aufweisen (Anm.: Im April des Jahres 2021 fusionierten die Häfen Antwerpen und Zeebrugge zum Port of Antwerp-Bruges und veröffentlichten ab dem Jahr 2022 nur noch gemeinsame Zahlen).

Tab. 4: Entwicklung des Seehafenumschlages der bremischen Häfen im Vergleich zu ausgewählten Wettbewerbshäfen [in Millionen Tonnen]

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Veränderung		
												zum Vorjahr 2022-2023 (%)	10-Jahre 2014-2023 (%)	15-Jahre 2008-2023 (%)
<b>Bremische Häfen</b>	<b>78,7</b>	<b>78,2</b>	<b>73,4</b>	<b>75,2</b>	<b>74,2</b>	<b>74,4</b>	<b>69,4</b>	<b>66,5</b>	<b>69,7</b>	<b>64,0</b>	<b>58,5</b>	<b>-9,4%</b>	<b>-22,2%</b>	<b>-21,5%</b>
davon Bremerhaven	66,1	65,4	60,7	63,0	60,9	62,1	57,3	56,1	56,8	51,6	47,3	-9,1%	-24,9%	-21,0%
davon Bremen	12,6	12,8	12,7	12,2	13,3	12,3	12,1	10,4	12,9	12,4	11,2	-10,7%	-8,2%	-23,3%
Hamburg	139,0	145,7	137,8	138,2	136,5	135,1	136,6	126,3	128,7	119,9	114,3	-4,9%	-17,3%	-18,6%
Rotterdam	440,5	444,7	466,4	461,2	467,3	469,0	469,4	436,8	468,7	467,4	438,8	-6,5%	-4,9%	4,2%
Antwerpen	190,8	199,0	208,4	214,1	223,6	235,2	238,2	230,8	239,7	286,9	271,3	-5,8%	26,7%	43,2%
Wilhelmshaven	24,5	24,2	29,0	26,2	30,3	27,3	29,3	28,1	30,8	32,3	31,0	-4,3%	18,2%	-23,2%
Zeebrugge	42,8	42,6	38,3	37,8	37,1	40,0	45,8	47,2	49,2					

\* im April 2021 fusionierten die Häfen Antwerpen und Zeebrugge zum Port of Antwerp-Bruges

Quellen: Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, Bremen 2024, auf Basis von: Datenbank bremenports, <https://www.portofrotterdam.com/> Pressemitteilungen vers. Jg., <https://www.portofantwerp.com/> Pressemitteilungen vers. Jg. sowie Fatcs & Figures vers. Jg., <https://www.seaports.de/>, Pressemitteilungen vers. Jg., <https://portofzeebrugge.be/en/> Pressemitteilungen vers. Jg., ESPO-Datenbank Port-InSigns vers. JG

Die Gründe für den überproportionalen Rückgang des Seegüterumschlages liegen in der Struktur des Bremerhavener Güteraufkommens. Der Bremerhavener Seeuumschlag besteht zu 99 % aus Stückgütern (containerisierte und nicht-containerisierte). Insbesondere der Container- und Automobilumschlag unterliegt stärkeren konjunkturellen Schwankungen als einige Massengüter.

Tab. 5: Entwicklung des Containerumschlages Bremerhavens im Vergleich zu ausgewählten Wettbewerbshäfen [in Millionen TEU]

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Veränderung		
												zum Vorjahr 2022-2023 (%)	10-Jahre 2014-2023 (%)	15-Jahre 2008-2023 (%)
<b>Bremerhaven</b>	<b>5,8</b>	<b>5,8</b>	<b>5,5</b>	<b>5,5</b>	<b>5,5</b>	<b>5,4</b>	<b>4,9</b>	<b>4,8</b>	<b>5,0</b>	<b>4,6</b>	<b>4,2</b>	<b>-9,5%</b>	<b>-27,1%</b>	<b>-22,5%</b>
Hamburg	9,3	9,7	8,8	8,9	8,8	8,7	9,3	8,5	8,7	8,3	7,7	-7,8%	-20,6%	-20,9%
Rotterdam	11,6	12,3	12,2	12,4	13,7	14,5	14,8	14,3	15,3	14,5	13,4	-8,2%	8,9%	24,1%
Antwerpen*	8,6	9,0	9,6	10,0	10,5	11,1	11,9	12,0	12,0	13,5	12,6	-7,1%	40,0%	44,8%
Wilhelmshaven	0,1	0,1	0,4	0,5	0,6	0,7	0,6	0,4	0,7	0,7	0,5	-31,7%	693,5%	
Zeebrugge*	2,0	2,0	1,6	1,4	1,5	1,6	1,7	1,8	2,2					

\* im April 2021 fusionierten die Häfen Antwerpen und Zeebrugge zum Port of Antwerp-Bruges

Quellen: Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, Bremen 2024, auf Basis von: Datenbank bremenports, <https://www.portofrotterdam.com/> Pressemitteilungen vers. Jg., <https://www.portofantwerp.com/> Pressemitteilungen vers. Jg. sowie Fatcs & Figures vers. Jg., <https://www.seaports.de/>, Pressemitteilungen vers. Jg., <https://portofzeebrugge.be/en/> Pressemitteilungen vers. Jg., ESPO-Datenbank Port-InSigns vers. JG



Der Bremerhavener Containerumschlag im Jahr 2023 betrug 4,2 Millionen TEU (Standardcontainer auf Basis 20-Fuß) und ging damit gegenüber dem Jahr 2022 um 9,5 % zurück. Bremerhaven verfügt gegenüber allen Wettbewerbshäfen über die stärksten Tiefgangs-Restriktionen. Die höheren möglichen Tiefgänge in den Westhäfen, d.h. Großcontainerschiffe können Rotterdam und Antwerp-Bruges mit mehr Containerladung anlaufen, haben in den letzten 15 Jahren zu deutlichen Ladungsverschiebungen zu den Westhäfen geführt (siehe hierzu auch Antwort auf Frage 7).

Tab. 6: Entwicklung des Automobilumschlags Bremerhavens im Vergleich zu ausgewählten Wettbewerbshäfen [in Millionen Cars]

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Veränderung		
												zum Vorjahr 2022-2023 (%)	10-Jahre 2014-2023 (%)	15-Jahre 2008-2023 (%)
<b>Bremische Häfen</b>	<b>2,2</b>	<b>2,3</b>	<b>2,3</b>	<b>2,1</b>	<b>2,3</b>	<b>2,2</b>	<b>2,2</b>	<b>1,7</b>	<b>1,7</b>	<b>1,7</b>	<b>1,5</b>	<b>-11,8%</b>	<b>-33,9%</b>	<b>-27,9%</b>
Antwerpen*	1,3	1,2	1,3	1,2	1,2	1,3	1,2	0,9	0,8	3,5	3,6	2,9%	202,5%	275,0%
Emden	1,2	1,3	1,4	1,3	1,5	1,4	1,4	1,0	1,0	1,1	1,3	16,2%	-1,5%	27,7%
Zeebrugge*	1,9	2,2	2,4	2,8	2,8	2,8	3,0	2,2	2,3					
Cuxhaven	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	5,6%	-14,0%	60,6%

\* im April 2021 fusionierten die Häfen Antwerpen und Zeebrugge zum Port of Antwerp-Bruges

Quellen: Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, Bremen 2024, auf Basis von: Datenbank bremenports, <https://www.portofrotterdam.com/> Pressemitteilungen vers. Jg., <https://www.portofantwerp.com/> Pressemitteilungen vers. Jg. sowie Fatcs & Figures vers. Jg., <https://www.seaports.de/>, Pressemitteilungen vers. Jg., <https://portofzeebrugge.be/en/> Pressemitteilungen vers. Jg., ESPO-Datenbank Port-InSigns vers. JG

Der Automobilumschlag im Jahr 2023 betrug 1,5 Millionen Fahrzeuge und lag damit um 11,8 % unter dem des Vorjahrs. Bei der langfristigen Betrachtung der Umschlagsentwicklung ist zu beachten, dass die inländische Produktion von Pkw von 5,4 Mio. Pkw im Jahr 2012 auf 3,5 Mio. Pkw im Jahr 2023 zurückgegangen ist [Vgl. [Automobilproduktion](#) | VDA letzter Aufruf 19.04.2023].

Lag der gesamtdeutsche Automobilexport im Jahr 2012 noch bei 4,1 Mio. Pkw, so betrug dieser im Jahr 2022 nur noch 2,6 Mio. Pkw [Vgl. [Jahreszahlen zum Export von PKW aus Deutschland](#) | VDA letzter Aufruf 19.04.2023].

### 3. Welche Maßnahmen plant der Senat kurz- und mittelfristig, um die Wettbewerbsfähigkeit der bremischen Häfen zu stärken und den Abwärtstrend zu stoppen?

Die zukünftig geplanten Hafeninvestitionen sind in dem unter breiter Beteiligung aller Stakeholder gemeinsam erarbeiteten und mit großer Mehrheit im Hafenausschuss verabschiedeten Hafenenwicklungskonzept 2035 (HEK 2035) beschrieben. Als besonders umschlagwirksame Vorhaben seien hier für das Marktsegment Container die „Anpassung der Kajeninfrastruktur CT I bis IIIa“ sowie die „Fahrrinnenanpassung der Außenweser“ (Vorhaben im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung) genannt.

Für die Erschließung neuer Umschlagpotentiale ist neben dem „Südlichen Fischereihafen“ auch der „Neustädter Hafen“ zu nennen. Beide Hafenstandorte erschließen Potentiale im Rahmen der Energiewende, dem zentralen Baustein der deutschen Klimaschutzpolitik. Beispielfähig 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 in den benachbarten Ländern. Im Hinblick auf jüngere Entscheidungen der internationalen Großreedereien Maersk und Hapag Lloyd ab 2025 operativ gemeinsam in der sogenannten Gemini Kooperation zusammenarbeiten zu wollen, sehen die Terminalbetreiber am Standort Bremerhaven große Potenziale für ein Anwachsen der Umschläge. Eurogate geht davon aus, dass der Standort Bremerhaven von der neuen Kooperation insbesondere bei NTB aber auch an der gesamten Stromkaje profitieren wird. Nach dem derzeitigen Planungsstand beabsichtigt die Gemini Kooperation das Volumen für den Ostseeraum und

auch für Skandinavien über sogenannte Shuttles aus Bremerhaven und Wilhelmshaven (Mærsk hauptsächlich aus BHV, Hapag-Lloyd hauptsächlich aus WHV) zu feedern, so dass Euragate bereits ab dem Jahr 2025 von einem Gesamt-Containerumschlag in Bremerhaven von 5 Mill. TEU ausgeht.

Insbesondere eine Umsetzung der sich in Planung befindlichen Hafengroßprojekte (u.a. Neubau Drehbrücke, Kajen-Neubau CT I-IIIa, Energy-Port, Maßnahmen zur Unterstützung des Konverter-Baus) erfordert neben den abbildbaren konsumtiven Mitteln ebenfalls längerfristig berücksichtigte Investitionsmittel. Alleine über den Haushalt der FHB können diese Investitionsmittel nicht abgebildet werden. Eine Erhöhung der Bundesmittel für die Seehäfen ist daher zwingend erforderlich, um den Erhalt/Ausbau der Hafeninfrasturktur in den nächsten Jahren umfangreich gewährleisten zu können und der volkswirtschaftlichen Bedeutung der Häfen gerecht zu werden (siehe hierzu Antwort auf Frage 1).

#### Situation des Häfen-Haushalts 2024/2025 und Ausblick in die Folgejahre

In den Produktbereichen 81.01 bzw. 81.02 Hafenwirtschaft/Hafeninfrasturktur (Land und Stadt) sind Ausgaben (ohne Verrechnungen und Personalausgaben) in Höhe von **130,941 Mio. €** für das Jahr **2024** und **108,098 Mio. €** für das Jahr **2025** veranschlagt. Mit diesen Ansätzen können die begonnenen Arbeiten der letzten Jahre in den bremischen Häfen fortgesetzt, ein sachgerechter Ausbau der Hafenanlagen vorgenommen und auch Planungen zum Ergreifen neuer, zukunftsorientierter Themen abgesichert werden.

In den folgenden Jahren sind umfangreiche Investitionen u.a. in die Kajen-Ertüchtigung CT I-IIIa, den Neubau der Drehbrücke, den Energy-Port und das Hafeneisenbahnsystem Bremerhaven (siehe hierzu Antwort auf Frage 5) geplant. Nach Abschluss der Planungen wird die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation diese Projekte den zuständigen Gremien und dem Haushaltsgesetzgeber zur Entscheidung vorlegen. Erkennbar ist zum aktuellen Zeitpunkt, dass eine Finanzierung dieser Projekte über den bremischen Haushalt nicht möglich sein wird, sondern dass es zwingend substanzieller zusätzlicher Beiträge von Bundes- und/o-der EU-Seite bedarf. Zu diesen Fragen steht das Ressort auch im Verbund mit den anderen Küstenländern im engen Austausch mit dem BMDV und weiteren Bundesministerien.

#### Sondervermögen zur Bewältigung der klimaneutralen Transformation der Wirtschaft

Das im Haushaltsjahr 2024 neu einzurichtende „Sondervermögen zur Bewältigung der klimaneutralen Transformation der Wirtschaft“ dient der Finanzierung von Maßnahmen und Projekten, die dem Schutz des Klimas oder der Erreichung von Klimaneutralität und gleichzeitig der Konkurrenzfähigkeit und Zukunftsfähigkeit der wirtschaftlichen Ausrichtung dienen. Für den Bereich Häfen soll das Sondervermögen die folgenden Maßnahmen umfassen:

1. Ertüchtigung Kaiserhafen III zur Ermöglichung des Konverterbaus
2. CO<sup>2</sup> Export Hubs
3. Errichtung einer Infrastruktur für Wasserstoff und neue Energieträger auf der Columbusinsel
4. Zentrum für wasserstoffbetriebene Anwendungen (vormals im Klimafonds abgebildet)
5. Stromnetzinfrastruktur im Fischereihafen
6. Kofinanzierung von Landstromanlagen (vormals im Klimafonds abgebildet)

Für die Ertüchtigung des Kaiserhafens III sollen in den Jahren 2025-2027 insgesamt 60 Mio. EUR (20 Mio. EUR p.a.) aus dem Sondervermögen bereitgestellt werden, um den Konverterbau in Bremerhaven ermöglichen zu können, so dass ein erheblicher Beitrag Bremens zur Nutzung von Offshore-Energie ermöglicht werden kann.

Die Maßnahmen 2.-6. werden unter dem Begriff „Wasserstoffprojekte“ zusammengefasst. Hier wird zunächst ein Gesamtbetrag von 23,5 Mio. EUR (2024: 2,5 Mio. EUR / 2025-2027: je 7

Mio. EUR) berücksichtigt.

Die Mittelbereitstellung für das neu zu errichtende Sondervermögen zur Bewältigung der klimaneutralen Transformation der Wirtschaft für 2024 erfolgt über notlagenfinanzierte Zuweisungen aus dem Haushalt.

**4. Teilt der Senat die Forderung der Hafenwirtschaft nach einer zügigen Vertiefung der Außenweser, um die Erreichbarkeit Bremerhavens für große Containerschiffe zu verbessern? Bis wann ist mit einer Umsetzung zu rechnen?**

Ja, der Präsident des Senats sowie die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation haben sich mehrfach, auch während der 13. Nationalen Maritimen Konferenz in Bremen, deutlich zur Notwendigkeit der Fahrrinnen-Anpassung der Außenweser ausgesprochen.

Die Anpassung der Fahrrinne der Außenweser wird im „Hafenentwicklungskonzept 2035“ (HEK 2035) als zwingende Voraussetzung für die Weiterentwicklung des Containerterminals Bremerhaven genannt. Das HEK 2023 wurde am 20.09.2022 vom Senat zur Kenntnis genommen und der Ausschuss für die Angelegenheiten der Häfen (Stadt und Land) stimmte dem HEK 2023 am 21. September 2022 einstimmig zu.

Die Bremische Bürgerschaft hat in dem Antrag der Fraktionen der CDU, der SPD, Bündnis 90/Die Grünen, DIE LINKE und der FDP „Nationale Hafenstrategie vorantreiben – Entwicklung der Seehäfen voranbringen und stärker koordinieren – Unterstützung des Bundes an neue Entwicklungen und Erfordernisse anpassen“ (Drucksache 20/1699, 06.12.2022) die Notwendigkeit der Fahrrinnenanpassung der Außenweser festgestellt.

Die Außenweser unterliegt dem „Gesetz zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich und zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes“. Das Außenweserverfahren wird als beschleunigtes Planfeststellungsverfahren (§ 14e Abs. 1 Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG), Anlage 2: Bundeswasserstraßen mit erstinstanzlicher Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts) durchgeführt. Träger des Vorhabens (TdV) ist die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, daher hat die Freie Hansestadt Bremen keinen unmittelbaren Einfluss auf die Verfahrensgeschwindigkeit. Wasserstraßenprojekte sind komplexe Verfahren und unterliegen einem hohen Klagerisiko. Der TdV legt daher Wert auf rechtssichere Planungsunterlagen und macht keine Angaben zur Verfahrensdauer.

Aktuell deutet sich an, dass innerhalb der niedersächsischen Landesverwaltung zur Frage der Anpassung der Unterweser-Nord unterschiedliche Bewertungen vorliegen. Dies kann zu unterschiedlichen Planungsgeschwindigkeiten bei den formell getrennten Vorhaben der Unterweseranpassung und der Anpassung der Fahrrinne der Außenweser führen. Wesentlich sind klare Positionen der bremischen und niedersächsischen Landesregierung in Bezug auf die Vertiefungen gegenüber dem Bund. Bremen und das Ressort SWHT stehen hierzu in einem intensiven Austausch sowohl mit dem Land Niedersachsen als auch mit den für die Planung zuständigen Einheiten des Bundes sowie dem BMDV selbst. Ziel Bremens ist und bleibt eine zügige Anpassung der Fahrrinne der Außenweser, denn diese ist für die Zukunftsfähigkeit des Hafenstandortes Bremerhaven existenziell.

**5. Plant der Senat angesichts der schwierigen Lage zusätzliche Investitionen in die Hafen- und Hinterlandinfrastruktur, um Bremerhaven als Universalhafen zu stärken? Wenn ja, in welcher Höhe und für welche Projekte?**

Die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation plant für das Hafeneisenbahnsystem Bremerhaven eine Erweiterung und Umgestaltung der Vorstellgruppe Speckenbüttel. Der in Bremerhaven am Rande des Überseehafens gelegene Bahnhofsteil Speckenbüttel, der im aktuellen Status je zur Hälfte der DB AG und der Bremischen Hafeneisenbahn zuzuordnen ist,

dient der Abstellung von Güterzügen und besteht im Abstellbereich aus insgesamt 16, jeweils mindestens 750 Meter langen Gleisen. Als einzigem Bremerhavener Bahnhofsteil bieten sich hier erhebliche Erweiterungsmöglichkeiten an. Bislang wurden hierzu im Auftrag von SWHT durch bremenports Vorplanungen zum Bau von insgesamt sieben parallelen und vollelektrifizierten Gleisen mit einer Nutzlänge von mindestens 750 Meter erstellt. Die EW-Bau liegt momentan noch nicht vor, so dass zu diesem Projekt aktuell noch keine Aussagen zu den, vom Haushaltsgesetzgeber zu genehmigen Investitionen, gemacht werden können.

Die Entwicklung der eigentlichen Hafen-Hinterland-Infrastrukturen mit den Bundesschienerwegen, den Bundesautobahnen und Fernstraßen sowie den Bundeswasserstraßen liegt nicht in der Verantwortung des Senats, so dass hierzu keine eigenständigen Planungen angestellt werden können. In diesen Aufgabenbereichen setzt der Senat auf enge Abstimmungen mit den zuständigen Einheiten und Gesellschaften.

## **6. Welche Möglichkeiten sieht der Senat, durch neue Handelsabkommen oder Kooperationen mit Partnerländern zusätzliche Warenströme über die bremischen Häfen zu generieren und so den Rückgang abzufedern? Gibt es hier konkrete Initiativen?**

Die Europäische Union strebt moderne, ehrgeizige, ausgewogene und umfassende Handelsabkommen mit Partnern in wichtigen Märkten und Wachstumsregionen an. Damit sollen Wohlstand, Beschäftigung und Wettbewerbsfähigkeit in Europa und den Partnerländern gestärkt werden. In den letzten Jahren wurden Handelsabkommen von der EU mit Kanada, Südkorea, Japan und Neuseeland abgeschlossen, die sich z.T. zwar noch im Prozess der Ratifizierung befinden, in der Regel aber insbesondere in Bezug auf den Wegfall von Zollschränken und Handelserleichterungen vorläufige Anwendung finden. Weitere Abkommen (z.B. mit den MERCOSUR-Staaten) sind in Verhandlungen.

Handelsabkommen öffnen Märkte und schaffen verlässliche Rahmenbedingungen für die Wirtschaft. Somit bilden sie die Grundlage für eine Ausweitung von Handelsaktivitäten. So sind z.B. die Ausfuhren aus der EU nach Südkorea in den ersten fünf Jahren nach Abschluss des Handelsabkommens um 55% gestiegen Quelle: <https://trade.ec.europa.eu/access-to-markets/de/content/freihandelsabkommen-eu-suedkorea>

Von der Ausweitung von Handelsaktivitäten der EU mit internationalen Partnern bzw. der Zunahme von Warenverkehren profitieren auch die bremischen Häfen. Insofern begrüßt der Senat für den international ausgerichteten Wirtschaftsstandort Bremen und auch die bremische Hafen- und Logistikwirtschaft den Abschluss von Handelsabkommen durch die EU und begleitet die entsprechenden Aushandlungsprozesse in Abstimmung mit dem BMWK, das die Verhandlungen federführend für Deutschland begleitet, konstruktiv.

Darüber hinaus vermarktet bremenports in enger Kooperation mit der bremischen Hafen- und Logistikwirtschaft unter dem Claim „Ports with Passion“ die bremischen Häfen in Deutschland, Europa und auch weltweit u.a. durch Teilnahme an internationalen Fachmessen, vielfältige Veranstaltungen in Kundennähe und Repräsentanten in den wichtigsten deutschen Hafen-Hinterland-Regionen sowie Österreich und Tschechien.

Bremische Handelsabkommen oder Kooperationen mit Partnerländern zur Steigerung des Warenverkehrs über die bremischen Häfen gibt es zur Zeit nicht und sind aktuell auch nicht geplant. Handelsabkommen der EU beinhalten keine Verkehrslenkungen, die Wahl des Transportmittels und des –weges, somit auch die Wahl des Hafens, ist letztlich stets Angelegenheit der jeweiligen Wirtschaftsbeteiligten.

**7. Beobachtet der Senat eine Verlagerung von Ladung weg von Bremerhaven hin zu anderen europäischen Häfen aufgrund der dortigen besseren Wettbewerbsbedingungen? Wenn ja, um welche Häfen und Warengruppen handelt es sich dabei hauptsächlich?**

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 und die daraus resultierenden Wartezeiten im tideabhängigen Verkehr. Pro 0,5 m mehr möglichem Tiefgang kann bei Ultra-Großcontainerschiffen mit einer zusätzlichen Ladekapazität von bis zu 1.000 TEU ausgegangen werden.

Der Rückgang im Bremerhavener Containerverkehr über den Beobachtungszeitraum von 14 % resultiert, neben Verlusten im Interkontinentalverkehr, aus überproportionalen Verlusten von über 24 % im europäischen Feeder-Verkehr (Schiff-Schiff-Umschlag bzw. Transshipment). Der Bremerhavener Container-Hinterlandverkehr unterlag zwar auch Schwankungen, blieb aber im Wesentlichen stabil (vgl. Tabelle 7). Betrug der Anteil des Transshipment im Jahr 2010 knapp 61 %, so fiel dieser auf etwa 53 % im Jahr 2023. Ursächlich für die starken Rückgänge im Transshipment sind die Direktanläufe in die Ostsee, die Rückgänge im Russlandverkehr und die stärkere Nutzung von Rotterdam und Antwerpen-Brugge als europäische Feeder-Drehscheiben. Durch die Inbetriebnahme der Maasvlake II im Jahr 2015 in Rotterdam und der in Folge der Schelde-Vertiefung durchgeführten Umstrukturierungen im Antwerpener Hafen können beide Häfen den in interkontinentalen Verkehren eingesetzten Großcontainerschiffen im Vergleich zu Bremerhaven wesentlich bessere Tiefgangs-Bedingungen anbieten.

Tab. 7: Entwicklung des Bremerhavener Containerumschlags differenziert nach Transshipment und Hinterlandverkehr [in Tausend TEU]

Jahr	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Containerumschlag</b>	4.859	5.912	6.112	5.822	5.758	5.464	5.530	5.497	5.441	4.850	4.767	5.014	4.561	4.177
<b>davon Transshipment</b>	2.941	3.804	3.909	3.569	3.404	3.141	3.185	3.032	2.864	2.621	2.711	2.710	2.297	2.229
<b>Hinterland</b>	1.918	2.108	2.203	2.253	2.354	2.323	2.345	2.465	2.577	2.228	2.056	2.303	2.263	1.948
davon														
Straße	970	1.057	1.066	1.126	1.161	1.155	1.189	1.261	1.301	1.101	1.001	1.097	1.060	884
Schiene	863	964	1.042	1.049	1.101	1.078	1.093	1.134	1.196	1.061	990	1.112	1.111	998
Binnenwasserstraße	85	87	95	77	92	90	62	70	80	67	65	94	93	66
<b>Anteil am Gesamtcontainerumschlag in %</b>														
<b>Transshipment</b>	60,5	64,3	64,0	61,3	59,1	57,5	57,6	55,2	52,6	54,1	56,9	54,1	50,4	53,4
<b>Hinterland</b>	39,5	35,7	36,0	38,7	40,9	42,5	42,4	44,8	47,4	45,9	43,1	45,9	49,6	46,6
<b>Modal Split in %</b>														
Straße	50,6	50,2	48,4	50,0	49,3	49,7	50,7	51,2	50,5	49,4	48,7	47,6	46,8	45,4
Schiene	45,0	45,7	47,3	46,6	46,8	46,4	46,6	46,0	46,4	47,6	48,2	48,3	49,1	51,2
Binnenwasserstraße	4,4	4,1	4,3	3,4	3,9	3,9	2,7	2,8	3,1	3,0	3,2	4,1	4,1	3,4

Quelle: Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, Bremen 2024

Im Hinterlandverkehr konnte der Bremerhavener Schienengüterverkehr in den letzten Jahren Anteilsgewinne am Modal Split zu Lasten des Straßengüterverkehrs erzielen. Der Anteil des Verkehrsträgers Straße ist von knapp 51 % im Jahr 2010 auf etwas über 45 % im Jahr 2023 gesunken. Gleichzeitig ist der Anteil des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Eisenbahn von 45 % auf über 51 % gestiegen. Die Eisenbahn ist seit drei Jahren der stärkste Verkehrsträger im Container-Hinterlandverkehr. Diese positive Entwicklung ist auf Basis der in der letzten Dekade von Bremen geschaffenen zusätzliche Kapazitäten im Netz der Hafeneisenbahn Bremerhaven entstanden. Es wurden Gleise verlängert und elektrifiziert, Abläufe optimiert und ein neues IT System eingeführt. Diese und noch weitergehende Investitionen im Bereich Speckenbüttel sind notwendig für weitere Verkehrsverlagerung zur Erreichung der Klimaziele. Die positive Entwicklung des Schienenverkehrs trägt zur Verbesserung der CO<sub>2</sub>-Bilanz des Hafens und seiner Kunden bei.

**8. Plant der Senat spezielle Anreize oder Förderprogramme, um Reedereien und Verloader auch in der Krise an Bremerhaven zu binden und eine Abwanderung der Ladung zu verhindern? Welche Instrumente stehen dafür zur Verfügung?**

Derartige neue Anreize oder Förderprogramme sind seitens des Senats aktuell nicht vorgesehen, jedoch gibt es in Bremen bereits schon seit vielen Jahren Anreize in Form von Gebührenermäßigungen für Schiffe, die die bremischen Häfen anlaufen. Dies ist in der Bremischen Hafengebührenordnung geregelt. So gewährt Bremen z.B. einen Frequenzrabatt auf die zu zahlende Raumgebühr bzw. belohnt Reedereien mit einem Mehrverkehrsrabatt, wenn sie größere Schiffe einsetzen, die Anzahl der Anläufe steigern oder neue Verkehre einrichten. Zusätzlich wird ein Nachlass auf die Umweltkomponente in Form eines ESI- oder LNG-Rabattes eingeräumt.

Alle Ermäßigungen erfolgen im Rahmen der rechtlichen Vorgaben der Verordnung EU 2017/352 zur Schaffung eines Rahmens für die Erbringung von Hafendiensten und zur Festlegung von gemeinsamen Bestimmungen für die finanzielle Transparenz der Häfen. Danach müssen die Kriterien für die Festlegung transparent, objektiv und nichtdiskriminierend sein und mit dem Wettbewerbsrecht, einschließlich der Vorschriften über staatliche Beihilfen, im Einklang stehen.

**9. Welche konkrete Entwicklung erwartet der Senat für den Güterumschlag in den bremischen Häfen im Jahr 2024? Mit welchen Veränderungsdaten rechnet der Senat für den Gesamtumschlag sowie für wichtige Segmente wie den Containerverkehr?**

Kurzfristig ist für den Containerumschlag von einer Stabilisierung der angespannten Situation auszugehen. Im Ladungssegment Container wurde nach Meldungen der Terminalbetreiber im ersten Quartal 2024 gegenüber dem Vorjahreszeitraum ein leicht höherer Umschlag erreicht. Positive Effekte für den Bremerhavener Containerumschlag werden von der Gemini Cooperation ab Februar 2025 erwartet. Hapag-Lloyd und Maersk gründen eine neue Schifffahrtsallianz mit dem Namen „Gemini Cooperation“, deren operativer Start ist nach Angaben der beiden Containerreedereien für Februar 2025 (Vgl.: [Gemini Cooperation - Hapag-Lloyd; Maersk and Hapag-Lloyd are entering into an operational cooperation | Press Release | Maersk](#)) vorgesehen. Als Folge des Beitritts zu dieser Kooperation wird Hapag-Lloyd THE Alliance Ende Januar 2025 verlassen. Im Januar 2023 gaben Maersk und MSC bekannt, dass die 2M-Allianz im Januar 2025 enden wird. Im Laufe des Jahres 2024 werden Maersk und Hapag-Lloyd den Übergang von ihren derzeitigen Allianzen zu der neuen operativen Zusammenarbeit sorgfältig planen. Die „Gemini Cooperation“ wird sieben Fahrtgebiete abdecken und 26 Fernverkehrsdienste anbieten. Das Netz wird sich um Drehscheibenhäfen, aus eigenen und/oder kontrollierten Terminals drehen. Zu diesen wichtigen Drehkreuzen werden Shuttleverbindungen geschaffen, um nahtlose Verbindungen zu vielen wichtigen Häfen zu gewährleisten.

Der Automobilmarkt bleibt weiterhin sehr angespannt. Im ersten Quartal 2024 sind zwar die Neuzulassungen im Vergleich zu 2023 leicht gestiegen, aber die inländische Produktion und der Export liegen immer noch deutlich unter den Werten des Jahres 2023 <sup>[Vgl.: [Monatszahlen | VDA](#)]</sup>. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) sieht in seiner jüngsten Konjunkturanalyse <sup>[Vgl.: [BMWK - Die wirtschaftliche Lage in Deutschland im April 2024](#)]</sup> Anzeichen einer Trendwende innerhalb eines uneinheitlichen Gesamtbildes. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass der Autokostenindex des Jahres 2023 im Vergleich zum Jahr 2020 um knapp 25 Prozentpunkte <sup>[Vgl.: [Autokostenindex: Detaillierte Jahreszahlen | VDA](#)]</sup> gestiegen ist und damit deutlich über der Entwicklung des gesamten Verbraucherpreisindex (plus 16,7 Prozentpunkte) lag. Diese wirtschaftlichen Rahmenbedingungen werden sich auch im Jahr 2024 auf den Bremerhavener Autoumschlag auswirken.

Im Rahmen der Erstellung des HEK 2035 wurden mit dem Gutachten „Standort- und umschlagsegmentbezogene Untersuchung der bremischen Häfen“ <sup>[Vgl.: Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL), Economic Trends Research GbR (ETR), WAGENER & HERBST Management Consultants GmbH (W &H); „Standort- und umschlagsegmentbezogene Untersuchung der bremischen Häfen“, Bremen, Hamburg und Potsdam, Januar 2022: [HEK2035 / Hafentwicklungskonzept für die Bremischen Häfen \(bremenports.de\)](#)]</sup> die wesentlichen Segmente des Güterumschlages analysiert und deren Umschläge für das Jahr 2035 prognostiziert. Der Containerumschlag wurde in einem separaten Gutachten „Gutachten zu den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen des Containerumschlages in Bremerhaven“ <sup>[Vgl.: Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL), Economic Trends Research GbR (ETR), WAGENER & HERBST Management Consultants GmbH (W &H); „Gutachten zu den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen des Containerumschlages in Bremerhaven“ Bremen, Hamburg und Potsdam, April 2022: [Bremische Häfen Container \(bremenports.de\)](#)]</sup> analysiert und prognostiziert. Beide Gutachten berücksichtigen nicht die durch den völkerrechtswidrigen Angriffskrieg Russlands auf die Ukraine seit dem 24. Februar 2022 verursachten wirtschaftlichen Auswirkungen. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMVD) lässt seit Juni 2023 im Rahmen der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 eine langfristige Verkehrsprognose 2040 erstellen. Diese Verkehrsprognose 2040 enthält auch den Teil „Seeverkehrsprognose 2040“. Über Inhalte und Stand der „Seeverkehrsprognose 2040“ ist dem Senat nichts bekannt. Leider lehnte das BMVD bislang jegliche Gesprächsangebote und Nachfragen seitens der Küstenländer ab. Die genannten Prognosen <sup>[Vgl.: [BMDV - Verkehrsprognose 2040 \(bund.de\)](#), ISL et al.: „Standort- und umschlagsegmentbezogene Untersuchung der bremischen Häfen“, a.a.O. [HEK2035 / Hafentwicklungskonzept für die Bremischen Häfen \(bremenports.de\)](#), ISL et al.: „Gutachten zu den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen des Containerumschlages in Bremerhaven“ a.a.O. [Bremische Häfen Container \(bremenports.de\)](#)]</sup> beziehen sich alle auf das Basisjahr 2019 als letztes Jahr vor der Covid-19-Pandemie.

## Massengüter

Die bremischen Häfen und insbesondere die in Bremerhaven sind Stückgüterhäfen. Der Anteil des Massengutumschlages lag in den letzten zehn Jahren bei unter 15 Prozent. Die wesentlichen Treiber des Umschlages im Bereich trockener Massengüter sind das Bremer Stahlwerk sowie die konventionell befeuerten Kohlekraftwerke <sup>[Vgl.: Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL), „Aktualisierung der Analyse und Prognose des See- und Hinterlandverkehrs der bremischen Häfen“, Bremen 2020]</sup>. Die europäische (Energie-)Industrie steht vor einem Strukturwandel hin zu treibhausgasarmen oder -freien Produktionsprozessen, der sich auch auf die Umschlagsentwicklung in den bremischen Häfen auswirken wird. Daher wird der Umschlag von Kohle in den bremischen Häfen bis 2035 eingestellt und der Umschlag von Mineralölzeugnissen zurückgehen. Auch der Eisenerzimport ist durch die Umstellung auf Elektrostahl betroffen. Für den Massengutumschlag wird daher bis 2035, trotz eines erwarteten Wachstums bei Getreide- und Baustoffexporten, insgesamt ein Rückgang um etwa 37 % bzw. einem durchschnittlichen jährlichen Minus von 2,9 % gegenüber dem Basisjahr 2019 erwartet <sup>[Vgl.: ISL et al.: „Standort- und umschlagsegmentbezogene Untersuchung der bremischen Häfen“, a.a.O. [HEK2035 / Hafentwicklungskonzept für die Bremischen Häfen \(bremenports.de\)](#)]</sup>.

## Alternative Kraftstoffe und Energieträger

Die Umschlagspotenzialprognose <sup>[Vgl.: ISL et al.: „Standort- und umschlagsegmentbezogene Untersuchung der bremischen Häfen“, a.a.O. [HEK2035 / Hafentwicklungskonzept für die Bremischen Häfen \(bremenports.de\)](#)]</sup> quantifiziert nicht die Potenziale, die sich aus dem Umschlag alternativer Kraftstoffe und Energieträger (bspw. Wasserstoff) ergeben können. Eine Quantifizierung dieses Potenzials ist aktuell aufgrund von Unsicherheiten über die Nutzung der verschiedenen alternativen Kraftstoffe sowie die Nutzung alternativer

Energieträger und deren Anteile an der gesamten Energieversorgung noch nicht möglich. Es ist jedoch davon auszugehen, dass hier neue Umschlagpotenziale entstehen, an denen auch die bremischen Häfen teilhaben werden.

## **Konventionelle Stückgüter**

### **Automobil**

In der Automotive-Industrie vollzieht sich ein Strukturwandel, der Produkt und Produktionsstrukturen verändert. Der Wandel zur E-Mobilität führt bei den Automobilherstellern und in der Zulieferindustrie zu einem hohen Anpassungsdruck und die Fahrzeugteilelogistik wird sich strukturell verändern. Das Jahr 2024 wird für die Automobilindustrie ein herausforderndes Jahr, d.h. es wird nicht mit wesentlichen Veränderungen gegenüber dem Jahr 2023 gerechnet [[VDA Jahresauftakt-PK 2024 | VDAVDA Jahresauftakt-PK 2024 | VDA](#)]. Die Automobilindustrie wird erst ab dem Jahr 2025 [[Vgl.: Expert-Study-on-the-State-of-Finished-Vehicle-Logistics-in-Europe-2023.pdf \(infront-consulting.com\)](#)] das Produktionsniveau von vor der Corona-Pandemie erreichen. Weiterhin wird von steigenden Importen aus China, hauptsächlich E-Pkw, ausgegangen. Diese Annahmen und die Nutzung Bremerhavens durch den Automobilhersteller BYD [[Vgl.: Schiffspremiere in Bremerhaven | BLG LOGISTICS \(blg-logistics.com\)](#)] - dieser nutzt für seine Fahrzeuglogistik eigene RoRo-Carrier, wie die „BYD Explorer No. 1“, verschifft seine Fahrzeuge aber auch in Containern - dürften sich positiv auf den Automobilumschlag in Bremerhaven auswirken. Bis zum Jahr 2035 wird im Export mit einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von etwa 1 % gerechnet; für den Import wird eine Stagnation prognostiziert [[Vgl.: ISL et al.: „Standort- und umschlagsegmentbezogene Untersuchung der bremischen Häfen“, a.a.O. HEK2035 / Hafenenwicklungskonzept für die Bremischen Häfen \(bremenports.de\)](#)]. Dieses Wachstum entspringt vor allem aus der weltweiten wirtschaftlichen Entwicklung und dem Bevölkerungswachstum.

### **Stahl und Stahlprodukte**

Die Stahlproduktion steht aufgrund der globalen Klimaziele in Deutschland, aber auch in vielen anderen Ländern vor einem durchgreifenden Umbruch. Die Auswirkung der Umstellung auf die Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Stahls auf dem Weltmarkt ist schwer abzuschätzen. Es wird daher davon ausgegangen, dass der klimafreundlichere Stahl auch in Zukunft in ähnlichem Maße in Übersee Absatz findet wie heute. Der Stahlumschlag in den bremischen Häfen wird mit der weltweiten Nachfrage steigen. Die Gutachter [[Vgl.: ISL et al.: „Standort- und umschlagsegmentbezogene Untersuchung der bremischen Häfen“, a.a.O. HEK2035 / Hafenenwicklungskonzept für die Bremischen Häfen \(bremenports.de\)](#)] rechnen damit, dass der Umschlag gegenüber dem Basisjahr 2019 bis 2035 um durchschnittlich 0,5 % pro Jahr ansteigt.

### **Übrige konventionelle Stückgüter**

Im konventionellen Stückgutverkehr werden keine strukturellen Veränderungen erwartet, d.h. für das Jahr 2035 wird für die konventionellen Stückgüter ein ähnlich hohes Aufkommen erwartet wie im Jahr 2019 [[Vgl.: ISL et al.: „Standort- und umschlagsegmentbezogene Untersuchung der bremischen Häfen“, a.a.O. HEK2035 / Hafenenwicklungskonzept für die Bremischen Häfen \(bremenports.de\)](#)].

Energy-Port bzw. Projekte des neu einzurichtenden Sondervermögens zur Bewältigung der klimaneutralen Transformation der Wirtschaft.

Die vorhandenen Umschlagspotenzialprognosen beinhalten aufgrund des Erstellungszeitpunktes noch keine Analysen der Potenziale, die sich aus dem Umschlag des Energy-Ports bzw. der Projekte des neu einzurichtenden Sondervermögens zur Bewältigung der klimaneutralen Transformation der Wirtschaft ergeben. Diese Projekte werden trotz des jeweiligen Fokus auf die wirtschaftliche Entwicklung am Standort in geringerem Maße auch neue Umschlagpotenziale für die bremischen Häfen schaffen. Die Quantifizierung dieser Umschlagspotenziale wird im weiteren Planungsprozess ermittelt.

## **Container**

Das Wachstum des Containerumschlags der nordeuropäischen Häfen hat sich in der vergangenen Dekade gegenüber den frühen 2000er Jahren deutlich verlangsamt, es wird in erster



Linie durch makroökonomische Faktoren wie Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum bestimmt. Für Bremerhaven sind in diesem Zusammenhang nur die Handels- bzw. Verkehrsströme bedeutsam, die im Export und/oder Import über europäische Länder laufen (siehe hierzu auch Antwort auf Frage 7). Der zukünftige Containerumschlag in Bremerhaven ist abhängig von dem containerisierten Außenhandel der Länder, die im Hinterland- oder Transshipment-Verkehr über Bremerhaven versorgt werden. Weitere Einflussgrößen für Bremerhaven sind die Positionierung im Wettbewerb mit den übrigen Häfen der Nordrange, aber auch gegenüber den polnischen Häfen und den europäischen Südrange-Häfen. Die Prognose [Vgl.: ISL et al.: „Gutachten zu den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen des Containerumschlages in Bremerhaven“ a.a.O. [Bremische Häfen Container \(bremenports.de\)](https://www.bremischehaefencontainer.de/)] unterstellt positive Effekte durch die Außenweservertiefung. Es werden Marktanteilsverluste an die Südrange-Häfen im südlichen Hinterland sowie im Transshipment-Verkehr an polnische Häfen erwartet. Die Ausweitung des Umschlaggeschäfts im JadeWeserPort wird zu weiteren Marktanteilsverlusten führen, da sich die Märkte Wilhelmshavens und Bremerhavens sowohl im Hinterland- als auch im Feeder-Verkehr weitgehend überschneiden. Insgesamt werden die positiven und negativen Wettbewerbseffekte etwa gleich eingeschätzt, sodass der Bremerhavener Containerumschlag bis zum Jahr 2035 mit einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate von 3,1 %<sup>1</sup> steigen wird.

Diese Prognose setzt die Realisierung der Außenweservertiefung (positiver Effekt) voraus. Die jeweils größten Einheiten der weltweiten Containerschiffsflotte werden seit Jahrzehnten in der Europa-Fernostfahrt eingesetzt. Aufgrund des hohen Transportvolumens und der sehr langen Seeroute kommen die Skaleneffekte dieser Schiffstypen auf dieser Relation besonders zum Tragen. Die 100 Schiffe mit der größten TEU-Kapazität waren Mitte 2021 bis auf eine Ausnahme in der Europa-Fernost-Fahrt eingesetzt, davon 75 auf Nordeuropa-Fernost-Routen. Die jeweils größten Einheiten der weltweiten Containerschiffsflotte werden bereits seit Jahrzehnten in diesem Fahrtgebiet eingesetzt. Hierbei sind insbesondere für die Häfen die Veränderungen bei den Schiffsabmessungen relevant. Die Schiffslängen liegen bereits seit dem Jahr 2006 bei etwa 400 m. Die Schiffsbreiten sind bei den neusten Schiffstypen auf etwa 61,5 m angewachsen mit Konstruktionstiefgängen von bis zu 17 m. Diese zunehmenden Breiten und Tiefgänge stellen höhere Anforderungen an die Kajen, die Containerkräne sowie die Zufahrten der Containerhäfen. Hafenstandorte, die diesen Anforderungen auf Dauer nicht gerecht werden, werden im internationalen Hafenwettbewerb konsequent zurückfallen und an Bedeutung verlieren.

### **Beschlussempfehlung:**

Die Bremische Bürgerschaft (Landtag) nimmt von der Antwort auf die Große Anfrage des Senats Kenntnis.

---

<sup>1</sup> Vgl.: ISL et al.: „Gutachten zu den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen des Containerumschlages in Bremerhaven“ a.a.O. [Bremische Häfen Container \(bremenports.de\)](https://www.bremischehaefencontainer.de/)