

MASTERPLAN
Entwicklungspotenziale für die
Binnenschifffahrt in den
bremischen Häfen



Inhaltsverzeichnis

		Seite
	Abbildungsverzeichnis	III
	Tabellenverzeichnis	IV
	Abkürzungsverzeichnis	V
1	Einleitung	1
2	Zur aktuellen Situation der Binnenschifffahrt	3
2.1	Veränderungen in der Güterstruktur der Binnenschifffahrt	5
2.2	Zur Entwicklung der Binnenschifffahrt in den bremischen Häfen	7
2.3	Marktstruktur der Binnenschifffahrt aus Sicht der bremischen Häfen	14
3	Anbindung an das Binnenwasserstraßennetz	17
4	Zur Rolle der Binnenschifffahrt in den Wettbewerbshäfen	25
4.1	Hamburg	25
4.2	Antwerpen	27
4.3	Rotterdam	29
4.4	Bewertung der Maßnahmen im Hinblick auf die bremischen Häfen	30
5	Zur Situation der weiteren Verkehrsträger im Hinterland	32
5.1	Verkehrsträger Straßengüterverkehr	33
5.2	Verkehrsträger Schienengüterverkehr	34
5.3	Das System Binnenschifffahrt im Verkehrsträgervergleich	36
6	Hafengebühren für Binnenschiffe	39
6.1	Hafengebühren-Benchmark ausgewählter See- und Binnenhäfen	39
6.2	Ansatz zur Gebührenerhöhung für Binnenschiffe	41

		Seite
7	Potenzialanalyse der Binnenschiffsaktivitäten	43
7.1	Hafengruppe Bremen	43
7.1.1	Weserhafen Hemelingen	43
7.1.2	Industriehafen / Kap-Horn- und Werfthafen	48
7.1.3	Neustädter Hafen	53
7.1.4	Holz- und Fabrikenhafen / Getreide-Verkehrsanlage	56
7.1.5	Weitere Areale der stadtbremischen Häfen	61
7.2	Hafengruppe Bremerhaven	62
7.2.1	Überseehafen	62
7.2.2	Fischereihafen	66
8	Handlungsoptionen zur Stärkung des Verkehrsträgers Binnenschifffahrt	71
8.1	Optimierte Nutzung bestehender Hafeninfrastruktur	71
8.1.1	Revitalisierung existierender Umschlagkapazitäten	71
8.1.2	Innovative Nutzungsansätze für den Ölhafen	73
8.2	Erschließung neuer Geschäftsfelder	75
8.2.1	Integration des Binnenschiffs in die Automobillogistik	75
8.2.2	Einsatz des Binnenschiffs im Cluster Windenergie	79
8.2.3	Bau eines kombinierten Shortsea-Binnenschiff-Terminals	80
8.2.4	Bereitstellung neuer Umschlagkapazitäten	81
8.3	Langfristige Bedarfsplanung des Verkehrsträgers Binnenschifffahrt	83
8.3.1	Einsatz selbstentladender Binnenschiffe	83
8.3.2	Dreilagiger Containertransport	85
8.3.3	Aufbau eines Binnenterminal-Netzwerkes	86
8.3.4	Aufwertung und Neupositionierung des Verkehrsträgers Binnenschifffahrt	89
8.3.5	Integration von Binnenterminals in die Logistikkonzepte der Seehäfen	91
8.3.6	Implementierung eines zielgerichteten Marketings	92
9	Schlussbetrachtung	94
	Impressum	97

Abbildungsverzeichnis

	Seite
1 Güterumschlag in ausgewählten deutschen Binnenhäfen in Mio. t (2007)	7
2 Binnenschiffsverkehr in den bremischen Häfen 1970 – 2007 [in 1.000 t]	8
3 Güterumschlag in der Binnenschifffahrt 1995-2007 [in t] Bremen-Stadt	9
4 Güterverkehr nach ausgewählten Güterarten in Bremen-Stadt (2007)	10
5 Schiffsankünfte in Bremen-Stadt von 2000 - 2007	11
6 Güterumschlag der Binnenschifffahrt 1995 – 2007 [in t] Bremerhaven	12
7 Güterverkehr in den bremischen Häfen nach Verkehrswegen 2007 in t	13
8 Anbindung an das Binnenwasserstraßennetz	17
9 Vergleich der Containerkapazitäten von Binnenschiffen	18
10 Das „Hufeisen-Konzept“	22
11 Containerumschlag im Braunschweiger Hafen	24
12 Containerbinnenschiffsverkehr im Hamburger Hafen [in TEU]	25
13 Modal Split im Container-Hinterlandverkehr der Nordrange 2006	32
14 Eisenbahngüterverkehr im Land Bremen 1990 – 2007 [in 1.000 t]	34
15 Weserhafen Hemelingen	43
16 Gesamtumschlag im Hemelinger Hafen 1990 - 2007 [in t]	46
17 SWOT-Analyse des Hemelinger Hafens	47
18 Gesamtumschlag im Industriefafen 1990 - 2007 [in t]	48
19 Gesamtumschlag im Kap-Horn- und Werfthafen 1990 – 2007 [in t]	50
20 SWOT-Analyse des Industriefafens sowie des Kap-Horn- und Werfthafens	52
21 Neustädter Hafen	53
22 Gesamtumschlag im Neustädter Hafen 1990 – 2007 [in t]	54
23 SWOT-Analyse des Neustädter Hafens	55
24 Holz- und Fabrikenhafen	56
25 Gesamtumschlag im Holz- und Fabrikenhafen 1990 – 2007 [in t]	57
26 Gesamtumschlag an der Getreide-Verkehrsanlage 1990 – 2007 [in t]	59
27 SWOT-Analyse des Holz- und Fabrikenhafens sowie der Getreide-Verkehrsanlage	60
28 Überseehafen Bremerhaven	62
29 SWOT-Analyse des Überseehafens Bremerhaven	65
30 Fischereihafen Bremerhaven	66
31 Gesamtumschlag im Fischereihafen Bremerhaven 1990 – 2007 [in t]	68
32 SWOT-Analyse des Fischereihafens Bremerhaven	70
33 Industriefafen Bremen – Louis Krages Gelände	71

Abbildungsverzeichnis

	Seite
34 Plangebiet am Fuldahafen	76
35 Ro-Ro-Terminal in Duisburg	77
36 Ro-Ro-Binnenschiff	78
37 Kombiniertes Shortsea-Binnenschiffs-Terminal	80
38 Modell des geplanten „Industrieparks Luneort“	81
39 Das Containerkranschiff „Mercurius Amsterdam“	83
40 Binnenterminal-Netzwerk für den Nordwesten Deutschlands	87
41 Varianten für einen Autoabsetzplatz	89

Tabellenverzeichnis

	Seite
1 Güterverkehrsleistung der Landverkehrsträger [Mrd. Tkm; % p. a.]	3
2 Containerumschlag in Binnenhäfen nach Wasserstraßengebieten 2006 [in TEU]	6
3 Transportkostenvergleich ausgewählter Relationen	38
4 Übersicht der Binnenschiffsentgelte ausgewählter See- und Binnenhäfen [in €]	40

Abkürzungsverzeichnis

AIN	Antwerp Intermodal Network
BDB	Bundesverband der deutschen Binnenschifffahrt
BLG	Bremer Lagerhaus-Gesellschaft (heute: BLG Logistics Group)
BöB	Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen e.V.
BRZ	Bruttoraumzahl
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
CKD	Completely Knocked Down
ECT	Europe Container Terminal
EDI	Electronic Data Interchange
EU	Europäische Union
GMS	Großmotorgüterschiff
GVZ	Güterverkehrszentrum
HGO	Hafengebührenordnung
IT	Information Technology
KLV	Kombinierter Ladungsverkehr
KV	Kombinierter Verkehr
MLK	Mittellandkanal
MSC	Mediterranean Shipping Company S.A. (Schweiz)
NAIADES	Navigation And Inland Waterway Action and Development in Europe
NN	Normalnull
NWL	Norddeutsche Wasserweg Logistik
NYK	Nippon Yusen Kaisha
Ro-Ro	Roll on-Roll off
swb	Stadtwerke Bremen
TCT	Trimodal Container Terminal
TEU	Twenty-Foot Equivalent Unit
ÜGMS	Übergroßes Großmotorgüterschiff
WMCS	Weser-Mittellandkanal Container Service
WSA	Wasser- und Schifffahrtsamt
WSD	Wasser- und Schifffahrtsdirektion

1. Einleitung

Die anhaltende Globalisierung mit ihrer immer stärkeren Integration und Verflechtung der Weltwirtschaft sowie die stetige Erweiterung der europäischen Union haben in den letzten Jahren zu einer dynamischen Zunahme der Güterverkehrsleistung innerhalb Europas geführt und alle derzeit verfügbaren Prognosen sehen ein Fortschreiten dieses Wachstums voraus. Schwerpunkte der Entwicklung liegen dabei wegen seiner zentralen Lage vor allem in Deutschland und wegen ihrer Drehscheiben- bzw. Schnittstellenfunktion zwischen land- und seegebundenen Transporten auch in den bremischen Häfen.

Generell ist festzustellen, dass das europäische Güterverkehrswachstum auf Infrastrukturen abgewickelt wird, die nicht selten Jahrzehnte vor dem aktuellen Boom geplant und errichtet worden sind, und so trotz aller Ausbau- und Erweiterungsvorhaben immer öfter an ihre Belastungsgrenzen stoßen oder aber aufgrund ihrer Bauweise den heutigen Anforderungen gar nicht mehr gerecht werden. Folgerichtig ist deshalb die europäische, nationale und regionale bzw. lokale Verkehrspolitik darauf ausgerichtet, vorhandene Infrastrukturen optimal zu nutzen und durch gezielte Investitionsvorhaben die Auslastung bislang wenig belasteter Verkehrswege zu steigern. Dies wiederum hat – zunächst auf dem Papier bzw. in politischen Absichtsbekundungen – auch zu einem starken Bedeutungszuwachs der Binnenschifffahrt geführt, denn vor allem die Wasserstraße bietet noch ein hohes Maß an freien Transportkapazitäten. Nicht zuletzt im Hinblick auf die aktuelle Umwelt- und Klimadiskussion hat die Binnenschifffahrt als umweltfreundlichster Verkehrsträger einen besonderen Stellenwert eingenommen.

Bezogen auf die bremischen Häfen ist seitens des Bundes, in dessen Verantwortung die deutschen Binnenwasserstraßen stehen, unlängst entschieden und begonnen worden, die bisherigen Engpässe in der Fahrrinne der Mittelweser zu beseitigen sowie die Schleusen in Dörverden und Minden zukunftsgerecht auszubauen. Das hat zur Folge, dass die bremischen Häfen in Bremen und Bremerhaven gemeinsam mit den niedersächsischen Häfen an der Unterweser zukünftig über eine leistungsfähige, für den Transport mit Großmotorgüterschiffen sowie mit Schiffseinheiten von bis zu 139 m Länge geeignete Binnenwasserstraßenanbindung verfügen werden.

Im Vergleich zur aktuellen Situation ermöglicht der Einsatz solcher Schiffeinheiten im Seehafenhinterlandverkehr die Bildung ökonomisch tragfähiger Transportketten – ein Vorteil, der sich durch steigende Kosten und kapazitätsbedingten Restriktionen der landgebundenen Transportwege in der Zukunft möglicherweise noch verstärken wird. Darüber hinaus haben die für bremische Binnenschiffstransporte relevanten Häfen am Mittellandkanal in letzter Zeit unter Ausnutzung nationaler Förderprogramme große Investitionsanstrengungen unternommen bzw. planen weitere Ausbauten in den kommenden Jahren, um sich ihrerseits auf deutlich steigende Gütermengen einzustellen. In ihrer Gesamtheit lassen diese Aspekte erwarten, dass der Verkehrsweg Binnenwasserstraße im Hinterlandverkehr der bremischen Häfen ab 2012 eine deutliche Intensivierung erfahren wird.

Im Rahmen des vorliegenden Masterplans wird aufgezeigt, welche grundsätzlichen Perspektiven und Potenziale für die Binnenschifffahrt im Hinblick auf die bremischen Häfen bestehen und wie die Hafenanlagen des Landes Bremen an Attraktivität für den Binnenschiffsverkehr gewinnen können. Die hier aufgezeigten Handlungsoptionen zielen schwerpunktmäßig auf die Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Binnenschifffahrt sowie auf die Generierung neuer und bisher unterproportional entwickelter Marktsegmente für die Binnenschifffahrt ab. Die in diesem Masterplan erarbeiteten Maßnahmen beinhalten sowohl den Abbau vermeintlicher Defizite als auch die aktive Möglichkeit für alle Akteure, den Stellenwert des Verkehrsträgers Binnenschifffahrt neu zu positionieren und die damit zusammenhängenden Potenziale optimal zu nutzen.

Die nachfolgenden Betrachtungen integrieren die Gesamtheit der bremischen Häfen und weichen damit bewusst vom bisherigen bremischen Masterplankonzept bewusst ab, dass ausschließlich auf räumlich klar abgegrenzte Hafenableitungen fokussierte. Dem verbindenden und güterartübergreifenden Charakter der Binnenschifffahrt soll so in besonderer Weise Rechnung getragen werden.

2. Zur aktuellen Situation der Binnenschifffahrt

Mit etwa 7.500 km verfügt Deutschland über das längste Binnenwasserstraßennetz Europas und über die meisten Binnenhäfen, aufgeteilt in etwa 180 öffentliche und rund 150 private Häfen. Insgesamt beschäftigt der Verkehrssektor Binnenschifffahrt bundesweit rund 400.000 Menschen (Stand 2006, Angaben BDB). Der Straßengüterverkehr bleibt mit einem Anteil am Modal Split von aktuell rund 70% und weiter zunehmender Tendenz das dominierende Güterverkehrsmittel in Deutschland. In der Binnenschifffahrt sind derzeit nur geringe Zuwächse im Güteraufkommen zu verzeichnen. Seit 1970 bewegen sich die jährlichen Gütermengen zwischen 220 und 250 Mio. t. Im Jahr 2006 waren die Güterverkehrsleistung insgesamt leicht rückläufig. Dies wird mit Eisgang und Niedrigwasser während langen Frost- und Trockenperioden und den damit verbundenen Einschränkungen für die Binnenschifffahrt in Verbindung gebracht.

Tabelle 1 Güterverkehrsleistung der Landverkehrsträger 2006 - 2011

Angaben in Mrd. Tonnenkilometer	2006	2007	2008	2011	% 06- 07	% 07- 08	% 08- 11
Straßengüterverkehr	431,9	466,2	490,8	538,0	8,0	5,3	3,1
Eisenbahn	107,0	114	120	129,5	6,5	5,6	2,4
Binnenschifffahrt	64,0	65,0	65,8	68,0	1,6	1,3	1,1
Rohrfernleitungen	15,8	16,1	16,3	16,5	1,6	0,9	0,6
SUMME	618,7	661,3	693,2	752,0	6,9	4,8	2,8

Quelle: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr – Mittelfristprognose Winter 2007 / 2008, BVU, DLR, ISL im Auftrag des BMVBS, Januar 2008, Prognosen: kursiv

Bezogen auf das erste Halbjahr 2008 gab es die größten Zuwächse unter den transportierten Gütern bei Düngemitteln, gefolgt von den Containertransporten, Chemikalien, Nahrungs-/Futtermitteln sowie bei anderen Halb- und Fertigerzeugnissen und Steinen/Erden. Rückläufig war dagegen vor allem der Transport landwirtschaftlicher Erzeugnisse sowie von Metallen.

Aufgrund der sich heute schon vielfach abzeichnenden Kapazitätsengpässe im Bereich des Schienen- und Straßengüterverkehrs findet seit kurzem ein Umdenken zugunsten des Verkehrsträgers Binnenschifffahrt statt. Anfang 2006 hat die EU-Kommission mit dem Förderprogramm NAIADES eine Initiative gestartet, um die Rahmenbedingungen des Verkehrsträgers Binnenschifffahrt grundsätzlich zu verbessern. Das Programm sieht im Wesentlichen die Aufstellung eines Infrastruktur-Entwicklungsplans, die Schaffung einer zentralisierten Organisationsstruktur, eine Flottenmodernisierung/-erneuerung sowie eine Imageverbesserung und Intensivierung der Zusammenarbeit vor.

Der Bestand der deutschen Binnenschiffsflotte bewegt sich weitestgehend auf stabilem Niveau. Die zu den Frachtschiffen zählenden Binnenschiffe erzielten mit 2.420 Binnenschiffen im Jahr 2007 nur einen geringen Zuwachs im Vergleich zum Vorjahr (Angaben laut ZBBD – Zentrale Binnenschiffsbestandsdatei der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes). Die Tragfähigkeit aller im Bestand erfassten Binnenschiffe lag Ende 2007 bei 2,833 Mio. t. Im Vorjahr lag das Umschlagniveau bei 2,753 Mio. t. Trotz des leichten Zuwachses ist allerdings keine Verjüngung der Flotte eingetreten. Gütermotorschiffe in Deutschland sind durchschnittlich 56,2 Jahre alt, Tankschiffe bringen es im Durchschnitt auf 33,6 Jahre. Auch wenn die Binnenschiffe in der Regel kontinuierlich modernisiert und technisch ausgebaut wurden, sind diese im Vergleich zu den im Benelux-Gebiet im Einsatz befindlichen Schiffen überaltert und deuten auf einen Investitionsaufschub oder sogar einen Investitionsstau bei deutschen Binnenschiffen hin. Die deutsche Flotte hat zudem gegenüber niederländischen Wettbewerbern im Hinblick auf Schiffsgröße, Ladekapazität und Motorisierung erheblichen Nachholbedarf.

2.1 Veränderungen in der Güterstruktur der Binnenschifffahrt

Seit einiger Zeit führt der „Güterstruktureffekt“ zu einem Umbruch im Bereich der Binnenschifffahrt. Die Massengüter dominieren zwar weiterhin den Markt, verlieren aber wegen den überproportionalen Wachstumsraten anderen Gütergruppen zunehmend an Bedeutung. Um diesem Trend entgegenzuwirken, gilt es insbesondere für den Transport der traditionellen Massengüter gezielt die Vorteile des Verkehrsträgers Binnenschifffahrt deutlicher herauszustellen. Darüber hinaus ist eine zukunftsfähige Weiterentwicklung dieses Verkehrsträgers erforderlich, um die Aktivitäten der Binnenschifffahrt konsequent auf Wachstumsmärkte ausrichten zu können.

Im Hinblick auf mögliche Wachstumspotenziale lassen sich einige, aus heutiger Sicht weniger entwickelte Marktsegmente identifizieren. Dazu werden insbesondere Binnen-See-Verkehre als auch Schwergutverkehre sowie Transporte von Neu-Pkw (beispielsweise im Seehafenhinterland) gezählt. Gute Chancen sind auch im Bereich von Recyclingverkehren, bei Palettenverkehren sowie bei Transporten von Wechselbehältern erkennbar. Mit Blick auf die steigenden Energiepreise – insbesondere bei Öl und Gas – werden heute schon deutlich höhere Importkohlemengen für die kommenden Jahre prognostiziert. Gemeinsam ist diesen wie anderen theoretischen Marktsegmenten der unzulängliche Informationsstand über bestehende Marktpotenziale und insbesondere die heute noch nicht ausreichend ausgeprägte wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit von Angeboten der Binnenschifffahrt.

Gute Marktpotenziale werden für die Binnenschifffahrt immer wieder im Seehinterlandverkehr gesehen – insbesondere im Bereich der Containerverkehre mit ihren oftmals zweistelligen Zuwachsraten. Entgegen der allgemeinen Marktentwicklung bewegten sich die Containerbeförderungen in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen im Vergleich zum Vorjahr auf annähernd stabilem Niveau. Ein Grund hierfür waren die anhaltenden Abfertigungsprobleme in den Seehäfen Antwerpen und Rotterdam. Aufgrund der hohen Dominanz des Rheingebiets im nationalen Containerverkehr mit einem Anteil von rund 85% wirken Engpässe in den benachbarten Rheinhäfen zwangsläufig überproportional auf die Gesamtentwicklung der deutschen Binnenschifffahrt. Es ist davon auszugehen, dass die ein-

schränkenden Wirkungen auf die deutschen Binnenhäfen nur temporär Bestand haben und perspektivisch an Bedeutung verlieren werden.

Im von diesem Masterplan dargestellten Wesergebiet ist ein jährlicher Umschlag von etwa 83.000 TEU zu verzeichnen. Dies entspricht einem Anteil von rund 4% am Gesamtumschlag der nationalen Binnenhäfen. Es wird erwartet, dass sich dieser Anteil in den kommenden Jahren weiter erhöhen wird.

Tabelle 2 Containerumschlag in Binnenhäfen nach Wasserstraßengebieten 2007 [in TEU]

Wasserstraßengebiet	Empfang	Versand	Gesamt	Anteil in %
Elbe	55.000	56.000	111.000	5,5
Weser	41.000	42.000	83.000	4,1
Kanalnetz Nordwest	64.000	63.000	127.000	6,3
Rhein	829.000	856.000	1.685.000	83,9
Donau	2.000	1.000	3.000	0,2
Gesamt	991.000	1.018.000	2.009.000	100,0

Quelle: Daten & Fakten 2006 / 2007, Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB), 2007

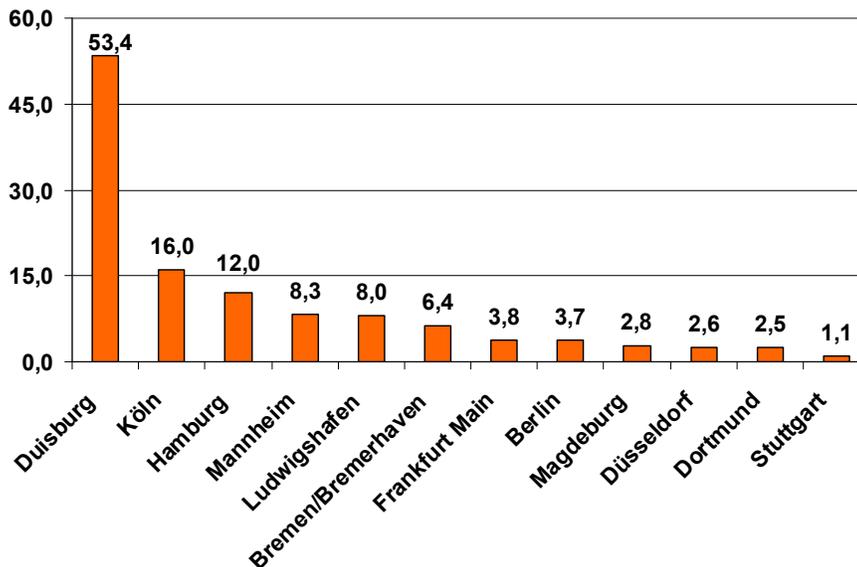
Neben den oben genannten Entwicklungen gibt es aktuell wenig Anhaltspunkte für ein spürbares zusätzliches Wachstum der Binnenschifffahrt, aus dem sich eine wesentliche Entlastung für die Straße oder für die Schiene ergäbe. Neben Machbarkeitsstudien könnten hier beispielsweise Pilotprojekte helfen, neue Märkte zu erschließen oder neue Angebotsformen zu entwickeln. Soll die Binnenschifffahrt als Alternative zur Straße nachhaltig gestärkt werden, ist eine Veränderung der Standortpolitik bei Unternehmensansiedelungen zurück ans Wasser notwendig.

2.2 Zur Entwicklung der Binnenschifffahrt in den bremischen Häfen

Ungeachtet der bislang nur schwach ausgeprägten öffentlichen Wahrnehmung tragen die binnenschiffbezogenen Hafenaktivitäten in Bremen und Bremerhaven wesentlich zum Leistungsvermögen der Zwillingshäfen an der Weser bei. Mit einer Jahresumschlagleistung von zuletzt 6,4 Mio. t in 2007 machen die Binnenschiffsumschläge nahezu ein Zehntel der viel beachteten Gesamtumschlagmenge aus.

Mit 6,4 Mio. t Jahresumschlag liegt der Standort Bremen / Bremerhaven bezogen auf den Güterumschlag deutschlandweit auf Platz sechs aller Binnenhäfen und hat sich im Vergleich zum Vorjahr um zwei Plätze verbessern können. Die bremischen Häfen belegen eine Spitzenposition innerhalb der insgesamt über 300 öffentlichen und privaten Binnenhäfen in Deutschland. Die nachfolgende Abbildung zeigt die 12 umschlagstärksten deutschen Binnenhäfen – angeführt vom Duisburger Hafen, gefolgt von dem Hafen Köln und dem Hamburger Hafen.

Abbildung 1 Güterumschlag in ausgewählten deutschen Binnenhäfen in Mio. t (2007)



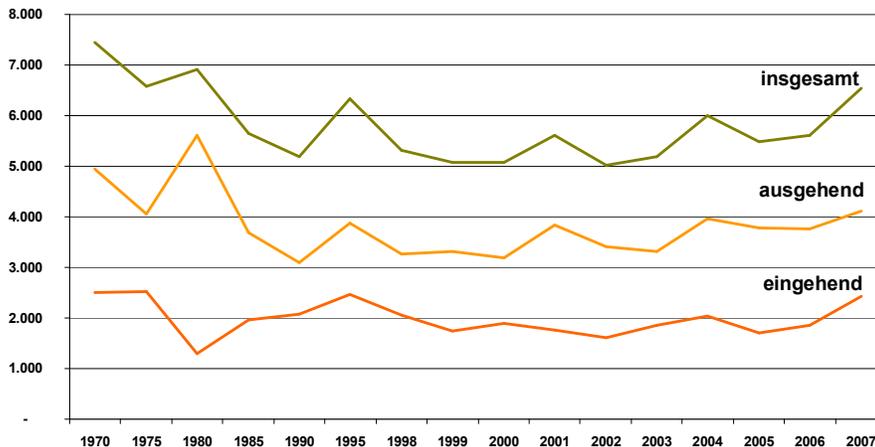
Quelle: Senator für Wirtschaft und Häfen; eigene Darstellung

Im statistischen Rückblick lässt sich feststellen, dass der Stellenwert der Binnenschifffahrt innerhalb der bremischen Häfen von den 70er bis zum Ende der 90er Jahre etwas an Bedeutung eingebüßt hat, sich im Jahr 2000

aber stabilisierte und seitdem eine tendenziell positive Entwicklung aufweist. Damit kann der Binnenschiffsumschlag zwar nicht an das überproportional hohe Wachstum der Seeterminals in Bremerhaven anknüpfen, dennoch gibt es eindeutige Signale, dass die Binnenschifffahrt – insbesondere im Containertransport – an dieser Entwicklung zunehmend partizipiert.

Die folgende Abbildung dokumentiert den Binnenschiffsumschlags in den bremischen Häfen seit den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts.

Abbildung 2 Binnenschiffsumschlag in den bremischen Häfen 1970-2007 in 1.000t



Quelle: Senator für Wirtschaft und Häfen; eigene Darstellung

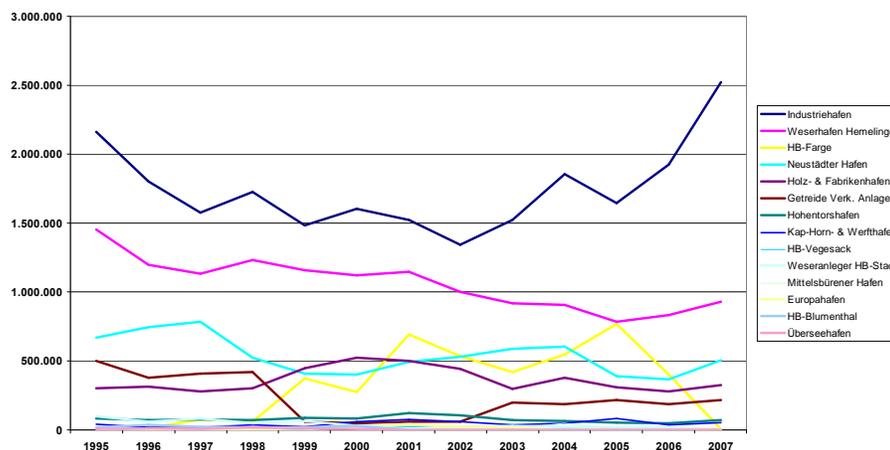
Der Schwerpunkt der bremischen Binnenschiffsaktivitäten liegt traditionell in Bremen-Stadt. Die unterschiedlichen Ladestellen und Terminals des Industriehafens, des Hemelinger Hafens, des Kap Horn- und des Werfthafens, des Holz- und Fabrikenhafens, der Getreideverkehrsanlage sowie des Neustädter Hafens generieren rund 72% der Binnenschiffsumschläge. Damit bekräftigt der Standort Bremen seine übergeordnete Bedeutung als Universalhafen und als wichtigster deutscher Hafen für den konventionellen Umschlag.

In den stadtbremischen Hafenarealen steigerte sich das Güteraufkommen der Binnenschifffahrt im vergangenen Jahr um rund 13% auf knapp 4,7 Mio. t. Im Empfang ergab sich im Jahresvergleich ein Zuwachs von etwa 5%, während sich beim Versand das Güteraufkommen um rund 31% steigerte. Im Hinblick auf diese Entwicklung ist anzumerken, dass die Um-

schlagmengen der Binnenschifffahrt teilweise signifikant im Zusammenhang mit singulären Ereignissen stehen. So hat beispielsweise die Aufnahme eines Binnenschiff-Shuttle-Verkehrs für Importkohle zwischen Nordenham und dem Industriehafen Bremen zu einer Mengensteigerung von etwa 500.000 t geführt.

In der nachfolgenden Abbildung ist der Güterumschlag der Binnenschifffahrt für die Jahre 1995 bis 2007 in Bezug zu den jeweiligen stadtbremischen Hafengebieten dargestellt.

Abbildung 3 Güterumschlag der Binnenschifffahrt 1995-2007 [in t] Bremen Stadt



Quelle: Senator für Wirtschaft und Häfen; eigene Darstellung

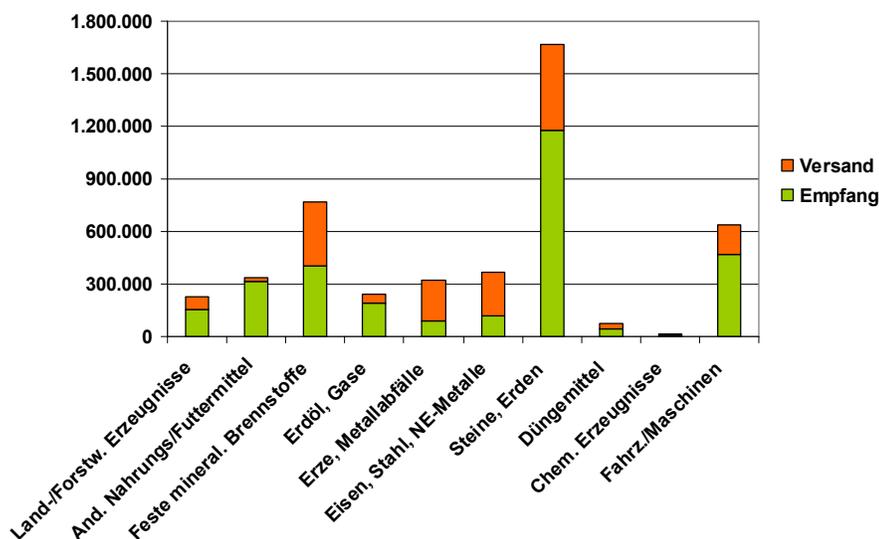
Das mit Abstand umschlagstärkste Hafengebiet für die Binnenschifffahrt ist weiterhin der Industriehafen Bremen, wo der Schwerpunkt der Umschlagaktivitäten am Standort Bremen-Stadt liegt. Wichtige Rollen im Hinblick auf die Binnenschiffsaktivitäten nehmen zudem der Hemelinger Hafen und der Neustädter Hafen ein. Es folgen die Hafenanlagen des Holz- und Fabrikenhafens sowie der Getreide-Verkehrsanlage.

Das Güterspektrum reicht hier, entsprechend des Charakteristikums Bremens als klassischer Universalhafen, über sämtliche Güterarten hinweg. Die mit Abstand bedeutendsten Gütergruppen für die Binnenschifffahrt stellen die traditionellen Massengüter dar. Hier dominieren am stärksten die Güterarten „Steine / Erden“ sowie „Feste mineralische Brennstoffe“. Neben den weiteren Güterarten „Eisen / Stahl“, „Erze / Metallabfälle“ und „Andere Nahrungs- / Futtermittel“ gehört auch der Umschlag der Gruppe „Fahrzeu-

ge / Maschinen“ zu den aufkommensstarken Güterarten. Der Empfang überwiegt mit annähernd 65% deutlich gegenüber dem Versand mit rund 35%.

Folgende Abbildung belegt die Verteilung des Güterumschlags bezogen auf die einzelnen Güterarten in Bremen-Stadt für das Jahr 2007.

Abbildung 4 Güterverkehr nach ausgewählten Güterarten in Bremen-Stadt (2007) in t

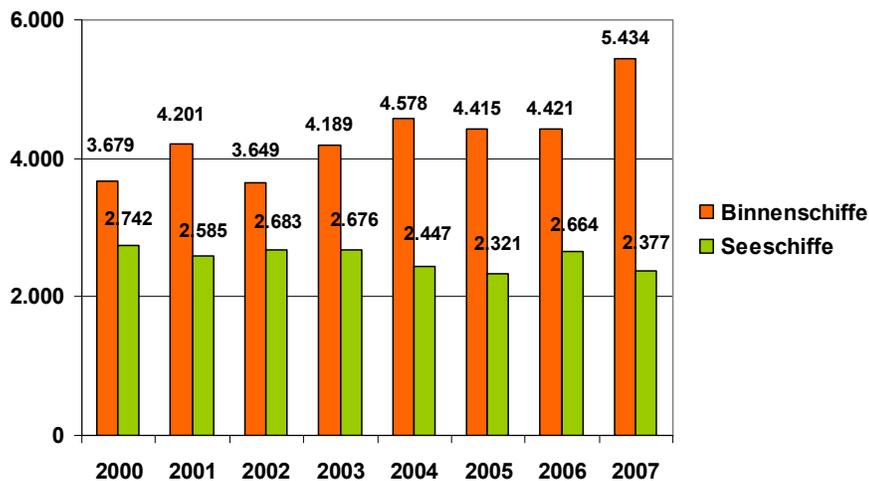


Quelle: Senator für Wirtschaft und Häfen; eigene Darstellung

Demgemäß dominieren hier auch die Binnenschiffsankünfte gegenüber denen von Seeschiffen. Entsprechend gegenteilig verhalten sich die Binnenschiffsankünfte an den Hafenanlagen Bremerhavens, wo zahlenmäßig klar die Seeschiffe überwiegen. Mit Blick zurück auf die stadtbremischen Hafensareale kann der Industriefafen mit 2.425 Anläufen die höchste Konzentration an Binnenschiffen aufweisen. Das für die Binnenschifffahrt wichtige Areal des Hemelinger Hafens hat im Jahr 2007 mit 1.212 Anläufen seinen hohen Stellenwert erneut unter Beweis gestellt. Die weiteren Binnenschiffsankünfte verteilen sich maßgeblich auf den Neustädter Hafen, den Holz- und Fabrikenhafen sowie auf die Getreideverkehrsanlage.

Wie die nachfolgende Abbildung dokumentiert, bewegen sich die Ankünfte der Seeschiffe im dargestellten Zeitraum der Jahre 2000 bis 2007 in den stadtbremischen Hafengebieten auf nahezu unverändertem Niveau. Im Gegensatz zu der Entwicklung der Seeschiffe ist daneben eine tendenzielle Zunahme bei den Binnenschiffsankünften auffällig.

Abbildung 5 Schiffsankünfte in Bremen-Stadt von 2000 - 2007



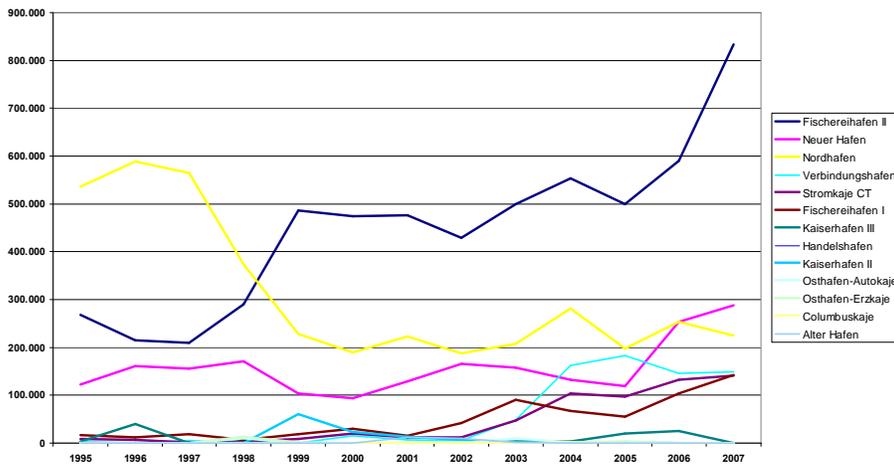
Quelle: Senator für Wirtschaft und Häfen; eigene Darstellung

Der Stellenwert der Binnenschifffahrt im Seehafen Bremerhaven lässt sich gut an dem Umschlagvolumen ablesen. Das Güteraufkommen der Binnenschifffahrt in den Hafenanlagen in Bremerhaven bewegt sich in 2007 mit etwa 1,8 Mio. t deutlich unter dem Umschlagniveau von Bremen-Stadt in Höhe von annähernd 4,7 Mio. t.

Mit den umgeschlagenen 1,8 Mio. t stieg das Güteraufkommen der Binnenschifffahrt in Bremerhaven im Vergleich zum Vorjahr um etwa 18%. Der Empfang erhöhte sich um mehr als 140.000 t (+15%) auf knapp 1,1 Mio. t. Beim Versand ergab sich sogar ein Zuwachs um annähernd 24% bei einem Umschlag von knapp 0,7 Mio. t. Der wesentliche Teil der Umschlagaktivitäten konzentrierte sich dabei auf das Areal des Fischereihafens.

Die folgende Abbildung beschreibt den Güterumschlag der Binnenschifffahrt am Standort Bremerhaven für den Zeitraum von 1995 bis 2007.

Abbildung 6 Güterumschlag der Binnenschifffahrt 1995-2007 [in t] Bremerhaven



Quelle: Senator für Wirtschaft und Häfen; eigene Darstellung

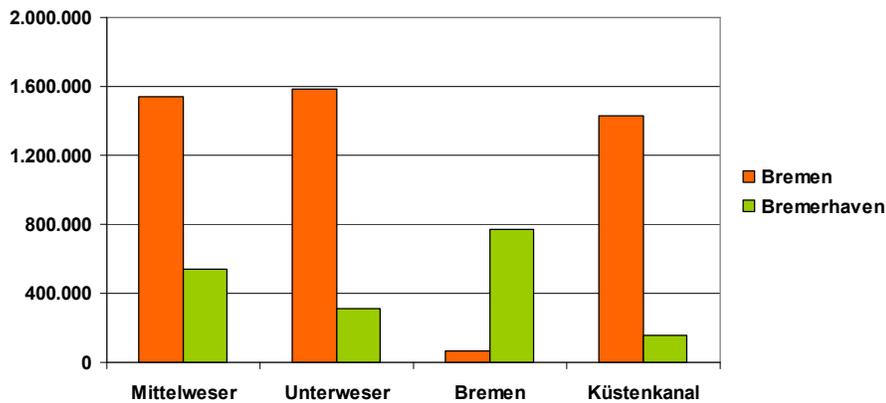
Das Güterspektrum im Fischereihafen umfasst schwerpunktmäßig Waren aus den Bereichen Steine und Erden, Nahrungs- und Futtermittel sowie Kraftstoffe und Heizöle. Weitere für das Gebiet relevante Güterarten bilden neben Fahrzeugen und Maschinen auch Getreide und Düngemittel. Im Areal des Neuen Hafens werden vornehmlich Baustoffe umgeschlagen und im Nordhafen dominieren Fahrzeuge und Container das Umschlaggeschehen.

Die vorab genannte Konzentration der Umschlagaktivitäten auf den Fischereihafen spiegelt sich auch in der Anzahl der Schiffsanläufe wider. Von den insgesamt 7.816 Anläufen von Binnenschiffen im Jahr 2007 entfielen rund 30% und damit 2.382 Anläufe auf die Anlagen des Seehafens Bremerhaven. Die mit Abstand höchste Binnenschiffskonzentration erfolgte im Fischereihafen mit insgesamt 1.192 Anläufen, gefolgt von Anläufen im Verbindungshafen (445), im Neuen Hafen (322) sowie an der Stromkaje (232). Diese Verteilung entspricht in der Tendenz in etwa der Situation des Vorjahres.

Die Quell- und Zieldestinationen der für die bremischen Häfen relevanten Binnenschiffsverkehre liegen überwiegend im nationalen Hinterland, so dass die bremenspezifische Binnenschifffahrt – anders als in den Westhäfen Rotterdam oder Antwerpen – fast ausschließlich Inlandsverkehre umfasst. Als Verkehrsverbindung ins Hinterland spielt beim Binnenschiffsverkehr von und nach Bremen die Mittelweser eine entscheidende Rolle. Nach Angaben des Statistischen Landesamts Bremen wählten im Jahr 2007 rund 2.000 Schiffe diesen Weg, weitere 1.192 nutzten den Küstenkanal. Aus Richtung Unterweser kamen im Betrachtungszeitraum 1.168 Binnenschiffe.

Aus der nachfolgenden Abbildung wird deutlich, dass sich die in den stadtbremischen Hafensarealen umgeschlagenen Gütermengen zu annähernd gleichen Teilen aus dem Bereich der Mittelweser und Unterweser sowie des Küstenkanals ergeben.

Abbildung 7 Güterverkehr in den bremischen Häfen nach Verkehrswegen 2007 in t



Quelle: Senator für Wirtschaft und Häfen; eigene Darstellung

Für den Standort Bremerhaven lassen sich diese Verkehre schwerpunktmäßig dem Bereich Bremen, dem Mittelweserraum sowie der Unterweser und dem Küstenkanal zuordnen. Insgesamt überwiegt das Güterverkehrsniveau in Bremen-Stadt aber deutlich im Vergleich zur Seestadt Bremerhaven.

2.3 Marktstruktur der Binnenschifffahrt aus Sicht der bremischen Häfen

Die bremischen Häfen verzeichneten in ihren Hafenanlagen im vergangenen Jahr nahezu 8.000 Anläufe von Binnenschiffen. Die Quell- und Zieldestinationen dieser Verkehre liegen überwiegend innerhalb des deutschen Binnenwasserstraßennetzes, aber auch in den Fluss- und Kanalsystemen der Nachbarländer. Die Binnenschiffstransporte auf den für die bremischen Häfen relevanten Wasserstraßen werden vornehmlich im Rahmen der Trampschifffahrt wahrgenommen, zu einem deutlich geringeren Umfang auch durch reine Liniendienste bzw. feste Serviceverkehre. Das bedeutet, dass der Markt der Binnenschiffstransporte maßgeblich kunden- und ladungsorientiert aufgestellt ist. Neben den klassischen Binnenschiffsreedereien ist der Markt durch sehr viele Partikuliere geprägt, die zum Teil in Eigenregie Transporte durchführen oder im Bedarfsfall von Binnenreedereien bzw. Maklern und Frachtvermittlern eingekauft werden. Im Hinblick auf die in den bremischen Häfen umgeschlagenen Ladungsmengen hat seitens der Binnenschiffsakteure vielfach eine Konzentration auf bestimmte Güterarten stattgefunden. Einige Binnenschiffer haben sich ausschließlich auf den Transport von Massengut spezialisiert, andere weisen eine hohe Kompetenz im Bereich der Bunker- und Tankschifffahrt auf. Manche Unternehmen folgen dem Trend der Seehäfen und setzen zunehmend ihre Schiffeinheiten für Containerverkehre im Hinterland der Seehäfen ein. Darüber hinaus gibt es Binnenreedereien, die das gesamte Güterspektrum abdecken und ergänzende Leistungen rund um den eigentlichen Transport der Ware anbieten.

Nachfolgend wird eine exemplarische Auswahl aus weit über 20 Reedereien bzw. Unternehmen genannt, die mit ihren Binnenschiffen die Anlagen der bremischen Häfen regelmäßig frequentieren. Neben den hier aufgeführten Unternehmen gibt es noch eine Vielzahl weiterer Reedereien, Genossenschaften, Makler sowie Partikuliere, die ebenfalls die bremischen Häfen anlaufen. Die hier erfolgte Auswahl orientiert sich in erster Linie an der Anzahl der Schiffsanläufe in Jahr 2007 und erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Beispielhaft werden im Folgenden die Deutsche Binnenreederei AG, die Dettmer Reederei GmbH & Co. KG, die Acos Gruppe sowie die Deutsche Transport-Genossenschaft Binnenschifffahrt eG vorgestellt:

Die Deutsche Binnenreederei AG (DBR) zählt heute zu den führenden Binnenreedereien Europas. Durch die Zusammenführung mit der Odratrans S.A. im vergangenen Jahr fahren nun erstmals mehr als 900 Schiffe mit einer Flottenkapazität von über 450.000 t unter einer Flagge auf europäischen Binnenwasserstraßen. Beide Unternehmen verfügen über ähnliches Know-how, vornehmlich in den Güterbereichen fester mineralischer Baustoffe, Erzen, Stahl, NE-Metallen, Baustoffen sowie Halb- und Fertigwaren. Ergänzt wird dies durch die vornehmlich von der DBR bedienten Märkte in den Bereichen Container-, Schwergut- und Entsorgungslogistik.

Die Dettmer Reederei wurde 1947 von Bernhard und Wilhelm Dettmer in Bremen gegründet und stellt heute die größte europäische Binnenschiffsreederei in Familienbesitz dar. Die reedereieigene Flotte wurde über die Jahre sowohl im Trocken- als auch im Tankschiffbereich kontinuierlich ausgebaut. Heute transportiert die Reederei mit modernen Schiffen bis 3.500 t Tragfähigkeit bzw. Koppelverbänden bis 7.000 t Tragfähigkeit Güter aller Art von den Rheinmündungshäfen zu Empfängern im Rheinstromgebiet, an der Donau und von den deutschen Seehäfen ins gesamte Kanalgebiet bis zur Oder und zum Rhein. Von Bremen werden vornehmlich die Seehäfen Bremen / Bremerhaven, Brake und Nordenham sowie Häfen an der Ems, der Weser und dem westlichen Kanalgebiet betreut. Das Güterspektrum umfasst greiferfähige Massengüter wie Kohle, Baustoffe und Erden sowie massenhafte Stückgüter wie Stahl, Draht, Zellulose und Stammholz. Darüber hinaus werden mit einer 30 Einheiten umfassenden Tankschiffsflotte Schweröl und Ölprodukten auf den nord- und ostdeutschen Binnenwasserstraßen transportiert. Logistische Zusatzleistungen – wie beispielsweise Flüssigutlagerung – ergänzen die Angebotspalette.

Die Acos Firmengruppe hat sich in den fast 30 Jahren ihres Bestehens zu einem trimodalen Dienstleister entwickelt, der auf allen drei Verkehrswegen Transportleistungen anbietet und für Kunden nach Bedarf kombiniert. Gemeinsam mit dem niederländischen Unternehmen van der Veer betreibt Acos die NWL (Norddeutsche Wasserweg Logistik GmbH), die mittlerweile bis zu 14 eingecharterte Binnenschiffe im Verkehr zwischen Deutschland und den Benelux-Ländern einsetzt. Über den Weser Mittellandkanal Container Service (WMCS) werden wöchentlich die Häfen Bremerhaven, Minden, Hannover und Braunschweig bedient. In der Regel sind Europaschiffe im Einsatz, die noch immer über die Weser, die Ems sowie über

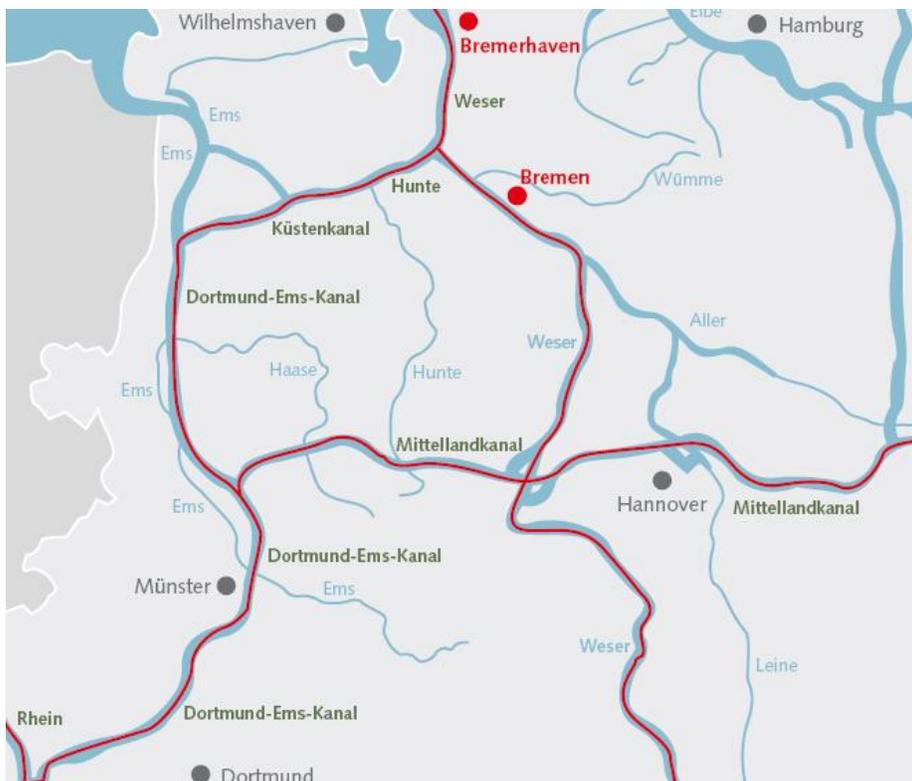
das deutsch-holländische Fluss- und Kanalsystem Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen anlaufen. Neben der so genannten Trampschifffahrt unterhält Acos auch zwei Liniendienste. Einen täglichen Container-Shuttle, der die Seehäfen Bremerhaven und Bremen verbindet. Darüber hinaus fährt zweimal pro Woche ein Container-Shuttle von Bremerhaven über Bremen die Mittelweser hinauf bis nach Minden und Hannover.

Die Deutsche Transport-Genossenschaft Binnenschifffahrt eG (DTG) ist mit etwa 140 im Einsatz befindlichen Schiffen die größte Genossenschaft des deutschen Transportgewerbes. Die Genossenschaft ist in der Binnenschifffahrt wahrlich keine alltägliche Rechtsform, tatsächlich gab es aber bereits 1898 die erste Transportgenossenschaft (Berlin). Zahlreiche Gründungen kamen im zurückliegenden Jahrhundert hinzu, die zum Teil schon in 1970er Jahren fusionierten. In einer zweiten Welle schlossen sich 1990 die Partikuliertransportgenossenschaft Jus et Justitia und die Transportgenossenschaft Binnenschifffahrt zur heutigen DTG zusammen. In ihr vereinen sich damit vier zuvor eigenständig operierenden Flotten (Elbia – Eilfracht, OPV, PTG, TGB). Der Zusammenschluss erfolgte mit dem Ziel einer optimierten und kontinuierlichen Befrachtung sowie der Möglichkeit im weitreichenden Binnenwasserstraßennetz mit nur einem zentralen Partner aufzutreten. Neben dem DTG-Hauptsitz in Duisburg-Ruhrort, unterhält die Genossenschaft weitere Geschäftsstellen an Weser, Elbe und Rhein, am ost-, west- und mitteldeutschen Kanalsystem sowie in den Nachbarländern Belgien, Niederlande und Polen.

3. Anbindung an das Binnenwasserstraßennetz

Für die bremischen Häfen ist der Binnenschifffahrtsweg Weser von zentraler Bedeutung. Über die Mittelweser wird der Anschluss an das europäische Wasserstraßennetz hergestellt (Abb. 8). Der Ausbauzustand der Weserschleusen in Dörverden und Minden sowie in den sieben Stauhaltungen erlaubt momentan nur den Einsatz von 85 m langen Europaschiffen mit maximal 2,20 m Abladetiefgang.

Abbildung 8 Anbindung an das Binnenwasserstraßennetz

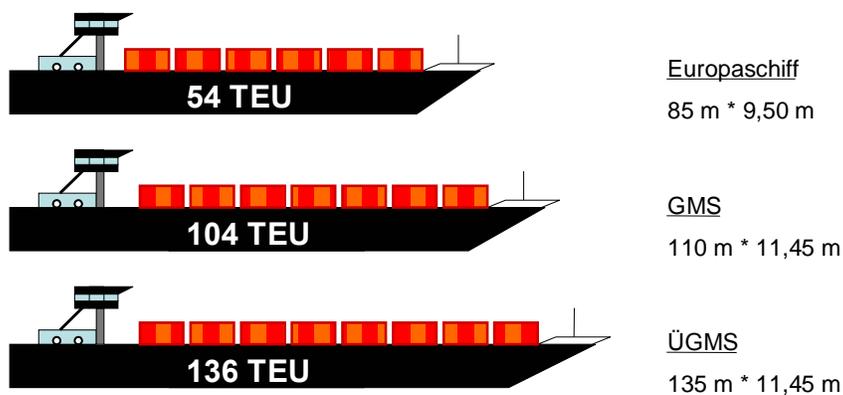


Quelle: bremenports

Heutzutage stellt aber das Großmotorgüterschiff (GMS) mit 2,50 m Abladetiefe das Standardgefäß für das europäische Binnenwasserstraßennetz. Ein GMS kann im Vergleich zum derzeitigen Europaschiff (Kapazität etwa 1.200 t) 50% mehr Ladung bei gleichem Abladetiefgang transportieren. Neben einer deutlich höheren Transportkapazität lassen sich grundsätzlich auch Skaleneffekte abbilden, die sich positiv auf die Wirtschaftlichkeit des Transportes auswirken.

Auch die Containerkapazität beim GMS ist etwa doppelt so groß wie beim Europaschiff (Abb. 9). Die Brückendurchfahrtshöhen auf der Mittelweser erlauben auch nach Fluss- und Schleusen Anpassung weiterhin nur einen 2-lagigen Containertransport. Des Weiteren ist eine ungehinderte Brückendurchfahrt auf der Weser aufgrund der häufigen Hochwassersituationen nicht immer möglich. Davon betroffen sind neben Projektladungs- und Schwertgutverkehren insbesondere die Containerverkehre. Da die Schleusen zukünftig über eine nutzbare Schleusen kammerlänge von 140 m verfügen werden, besteht zudem die Möglichkeit, mit dem Übergroßen Großmotorgüterschiff (ÜGMS) bis zu 136 TEU zu befördern. Das bedeutet einen deutlichen Kapazitätswachstum gegenüber den heute auf der Strecke eingesetzten Europaschiffen mit im Durchschnitt maximal 54 bzw. 60 TEU. Aufgrund der höheren TEU-Kapazität wird der Transport auf dem Wasserweg dann wirtschaftlich positiver ausfallen und sich damit der Kostenstruktur des Schienen- und Straßengüterverkehrs annähern. Schubverbände bis 139 m Länge können die Mittelweser dann ebenfalls befahren, allerdings liegt die Containerkapazität deutlich unter der des Übergroßen Großmotorgüterschiffs.

Abbildung 9 Vergleich der Containerkapazitäten von Binnenschiffen



Quelle: Versuchsanstalt für Binnenschiffbau e.V. (2004), eigene Darstellung

Seit 2007 wird die Mittelweseranpassung umgesetzt. Es ist vorgesehen, in 2008 zunächst die Fahrrinne auf drei Meter zu vertiefen. Anschließend folgen die Sanierung und Verbreiterung von Schleusenkanälen sowie die Kurvenrückverlegung an insgesamt 19 Stellen, um den größeren Schiffs-

einheiten ausreichend Platz zum Manövrieren zu gewährleisten. Die Bundesrepublik Deutschland wird beim Ausbau der Mittelweser seitens der Freien Hansestadt Bremen mit Personal und einer wesentlichen Kostenbeteiligung unterstützt.

Neben Bremen und Bremerhaven werden auch die niedersächsischen Seehäfen Nordenham, Brake und Oldenburg ihren Nutzen aus dem Mittelweserausbau ziehen. Die Dringlichkeit der Maßnahme zeigt die Tatsache, dass die bremischen und niedersächsischen Seehäfen für das Regelschiff GMS nicht erreichbar sind und damit derzeit erhebliche Wettbewerbsnachteile gegenüber niederländischen und belgischen Seehäfen bestehen. Beispielsweise wird Berlin sehr bald für das GMS erreichbar sein, in den Häfen entlang des Mittellandkanals ist dies bereits heute der Fall. Es besteht zudem die Möglichkeit, dass die Westhäfen Rotterdam oder Antwerpen das Hinterland der deutschen Seehäfen durch den wirtschaftlicheren Einsatz des GMS verstärkt akquirieren. Speziell für die niedersächsischen Häfen an der Unterweser wäre dies nachteilig, denn insbesondere Brake, Nordenham und Oldenburg weisen in den letzten Jahren starke Zuwächse im traditionellen Marktsegment der Binnenschifffahrt, dem Massengut, auf. Eine parallele Entwicklung im Massengutbereich ist in den bremischen Häfen nicht zu erkennen, da die Umschlagstruktur sich maßgeblich an den Seehafenterminals und damit an den Marktsegmenten Container und Automobile orientiert. Der Massengutumschlag innerhalb der bremischen Häfen bewegt sich insgesamt auf einem hohen Niveau, weist aktuell aber keine überproportionalen Zuwachsraten auf.

Ein weiterer wichtiger Baustein für die Anbindung der bremischen Häfen an das Binnenwasserstraßennetz Westeuropas ist die Untere Hunte in Verbindung mit dem Küstenkanal. Seit 2003 wurden wichtige Baumaßnahmen an der Unteren Hunte durchgeführt, die größeren Schiffseinheiten die Passage nach Oldenburg ermöglichen und die Voraussetzungen für einen Begegnungsverkehr von Europaschiffen geschaffen haben.

Die entscheidenden Binnenhafen-Destinationen der bremischen Häfen liegen am Mittellandkanal (MLK), der Magistrale für Binnenschiffe zwischen Ost- und Westeuropa. Entlang der Strecke des Mittellandkanals gibt es zwei markante Punkte für die Schifffahrt. Dies sind zum einen das Wasserstraßenkreuz Minden und das erst kürzlich für den Verkehr freigegebene Wasserstraßenkreuz Magdeburg. Dieses Kreuz wurde im Zuge des „Verkehrsprojekts 17 Deutsche Einheit“ im Jahr 2003 eröffnet. Das Verkehrsprojekt sieht den Ausbau der Wasserstraßenverbindung zwischen Hannover und Berlin für das GMS und Schubverbände vor. Östlich des Wasserstraßenkreuzes Magdeburg geht der Mittellandkanal bei der Schleuse Hohenwarthe in den Elbe-Havel-Kanal über, der wiederum den Anschluss an Berlin herstellt.

Am Wasserstraßenkreuz Minden befindet sich mit dem Mindener Hafen ein expandierender Standort mit guter trimodaler Anbindung. Insbesondere mit Blick auf die anstehende Anpassung der Mittelweser wird sich die Standortqualität nachhaltig erhöhen und zusätzliche Umschlagmengen auf die einzelnen Hafenableiche ziehen. Jedes Hafenableiche verfügt über einen Gleisanschluss, und die Entfernung zu den Fernverkehrsstraßen (hier vor allem die BAB 2 und BAB 30) beträgt lediglich 10 km. Im Bereich Binnenschifffahrt existieren drei Containerliniendienste, die über regelmäßige Abfahrten die Destinationen Bremen / Bremerhaven – Minden – Hannover sowie die Route Hamburg – Braunschweig – Hannover – Minden bedienen. Insgesamt weist der Mindener Hafen über die letzten Jahre eine ausgesprochen positive Entwicklung auf. Der im Jahr 2004 begonnene Aufwärtstrend hat sich bis 2007 mit jeweils zweistelligen Wachstumsraten fortgesetzt. Die größten Zuwächse verzeichnet der Containerverkehr. Mit annähernd 30.000 TEU in 2007 konnte das Vorjahresergebnis (16.000 TEU) annähernd verdoppelt und das Ergebnis aus dem Jahr 2004 (etwa 5.000 TEU) nahezu versechsfacht werden. Der Hafen Minden bereitet sich zudem mit einer Erweiterung der Flächenkapazitäten auf ein Fortschreiten der positiven Entwicklung in den nächsten Jahren und den damit verbundenen Umschlagzuwachsen vor.

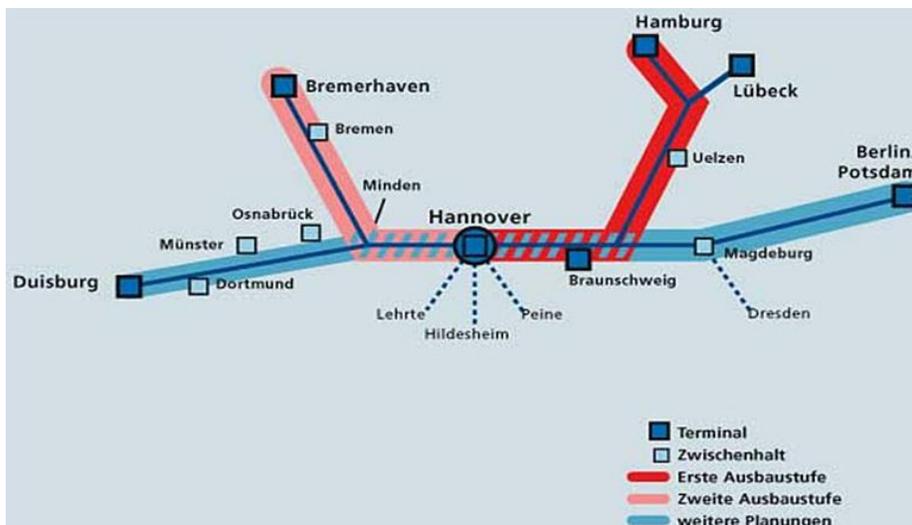
Der zweite wichtige Anlaufpunkt am Mittellandkanal ist der Hafen Hannover. Mit seinen vier Standorten Lindener Hafen, Nordhafen, Brinker Hafen und Misburger Hafen erbrachte der Hannoversche Binnenhafenverbund im Jahr 2007 annähernd 3,8 Mio. t Gesamtumschlag, wovon 1,69 Mio. t auf das Binnenschiff entfielen. Das umschlagstärkste Hafenareal stellt der Nordhafen mit einem Mengenvolumen in Höhe von 893.828 t dar. Dieser Teilhafen, aus Sicht der Ansiedlerstruktur Hannovers Industrie- und Handelshafen, konnte seine Umschlagvolumina im Massen- und Stückgutbereich während der vergangenen Jahre kaum steigern. Auf wachsende Umschlagzahlen können die Häfen Linden und Misburg verweisen, erreichten aber mit Werten zwischen 300.000 t und 400.000 t bei weitem nicht das Volumen des Nordhafens. Linden gilt als Umschlagpunkt der chemischen Industrie, der Recycling- und Bauwirtschaft; in Misburg bilden Zement, Zuschlagprodukte und andere Schüttgüter das vorrangige Gütersegment.

Das Wachstumssegment im Hafen Hannover ist wie auch an den anderen Standorten Minden und Braunschweig der Container. Im Jahr 1998 hat die Planco Consulting GmbH für das Jahr 2010 ein Umschlagsvolumen von 13.000 TEU prognostiziert. Dieses Volumen wurde bereits 2005 mit rund 15.000 TEU übertroffen. Heute werden mit 20.000 TEU (2007) fast zehnmal mehr Container umgeschlagen, als im Jahr 2002 (etwa 2.600 TEU). Um die wachsende Anzahl Container bewältigen zu können, wurde mittlerweile der bestehende Containerterminal CT I (Kapazität etwa 10.000 TEU pro Jahr) in einem ersten Schritt um rund 21.000 m² erweitert. Die Ausbaustufe CT II (seit 2006) hat eine Kapazität von etwa 40.000 TEU pro Jahr. Mit Investitionen in zweistelliger Millionenhöhe für Umschlaggerät trägt der Hafen Hannover der aktuellen Entwicklung und dem damit verbundenen Ladungswachstum Rechnung.

Der Hafen Hannover betreibt zudem gemeinsam mit Partnern Systemverkehre zwischen Hamburg und Hannover sowie Bremerhaven / Bremen und Hannover. Zusammen mit der Deutschen Binnenreederei AG werden drei wöchentliche Binnenschiffsabfahrten zum größten deutschen Seehafen Hamburg realisiert. Der Bargedienst WMCS (Weser-Mittellandkanal-Container-Service) verbindet in Kooperation mit der NWL (Norddeutschen Wasserweg Logistik) und der Spedition Bobe die Seeterminals in Bremer-

haven und Bremen durchschnittlich zweimal wöchentlich mit den Binnenhäfen Minden und Hannover. Mit Blick auf die beiden Liniendienste haben sich die Umschlagmengen der Jahre 2004 bis 2007 ausgesprochen positiv entwickelt – mit zum Teil dreistelligen jährlichen Wachstumsraten. Der Hafenstandort Hannover sieht sich in der Rolle als zentraler Binnenland-Hub im Hinterland der größten deutschen Seehäfen, angebunden durch ausbaufähige Binnenschiffsliniendienste. Diese geographisch vorteilhafte Position transportiert der Hafen Hannover nun auch mittels eines Marketingkonzeptes nach außen. Anhand eines Hufeisen-Konzeptes soll die Drehscheibenfunktion Hannovers im Hinterland der Seehäfen Hamburg und Bremen / Bremerhaven verdeutlicht werden. Auf Sicht sollen die bestehenden Binnenschiffsliniendienste um die Destinationen Duisburg sowie Berlin / Potsdam erweitert werden. Der Hafen Hannover ist damit ein wichtiger wasserseitiger Baustein im dezentralen Güterverkehrszentrum der Gesamtregion Hannover.

Abbildung 10 Das „Hufeisen-Konzept“



Quelle: Hafen Hannover

Neben den vorab genannten Häfen Minden und Hannover stellt der Hafen Braunschweig einen weiteren wichtigen logistischen Knotenpunkt im Hinterland der bremischen Häfen dar. Der Gesamtgüterumschlag im Braunschweiger Hafen legte nach Jahren der Stagnation zwischen 2000 und 2003 in den Folgejahren mit überwiegend zweistelligen Zuwachsraten kräftig zu. Nach einer „lediglich“ moderaten Entwicklung im Jahr 2006 – etwa 5% Mengenzuwachs zum Vorjahr – konnte im Jahr 2007 eine Gütermenge von annähernd 853.000 t dargestellt werden, was einer Steigerung von beachtlichen 15% im Vergleich zum Vorjahr entspricht. Hauptsegmente des Braunschweiger Hafens im Massen- und Stückgutmarkt sind nach wie vor der Umschlag von Getreide und Futtermittel, Mineralöl, Brenn- und Baustoffen sowie Recyclinggütern.

Der Containerverkehr hat sich ähnlich wie in den vorangestellten Häfen ausgesprochen positiv entwickelt und fast durchgängig zweistellige jährliche Zuwachsraten abbilden können. Das ursprünglich vom Planco-Institut in Aussicht gestellte Umschlagsaufkommen von 25.000 TEU für das Jahr 2015, wurde bereits 2003 erreicht. Leistungsfähige Infra- und Suprastruktur sowie vielfältige ergänzende Containerdienstleistungen verhalfen dem Hafen zu einem Umschlagäquivalent von etwa 60.000 TEU Ende des Jahres 2007. Das entspricht einem Anstieg von fast 9% verglichen mit dem Jahr 2006 und damit sogar fast acht mal mehr Container als im Jahr 2000.

Der Braunschweiger Containerterminal ist durch tägliche Binnenschiffsabfahrten nach Hamburg sowie Zugverbindungen an die Seehäfen Hamburg und Bremen / Bremerhaven angebunden. Die Zustellung im Vor- und Nachlauf in der Region um Braunschweig erfolgt zurzeit vornehmlich durch den LKW. Die bestehenden Containerbinnenschiffsverkehre sind heute im Wesentlichen auf den Seehafen Hamburg ausgerichtet. So transportiert die Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig beispielsweise für die Volkswagen AG Container aus den Werken Braunschweig, Wolfsburg und Salzgitter über den Braunschweiger Hafen nach Hamburg. Der Binnenhafen agiert dabei als Vorpuffer für den Seehafen. Leercontainer werden bei Bedarf von Braunschweig zu den VW-Werken per LKW umgefahren, dort mit CKD-Teilen beladen und anschließend wieder in Braunschweig für den Versand nach Übersee gebündelt. Neben Hamburg transportiert die Hafenbetriebs-

gesellschaft Braunschweig die VW-Container teilweise auch über die Weser nach Bremen. Wenn der Mittelweserausbau vollzogen ist, wird eine leistungsfähige Wasserstraßenachse Bremerhaven – Bremen – Hannover – Braunschweig – Magdeburg - Berlin hergestellt sein, die insbesondere den Containerverkehr auf dem Mittellandkanal in bzw. aus Richtung Osten weiter beleben wird.

Abbildung 11 Containerumschlag im Braunschweiger Hafen



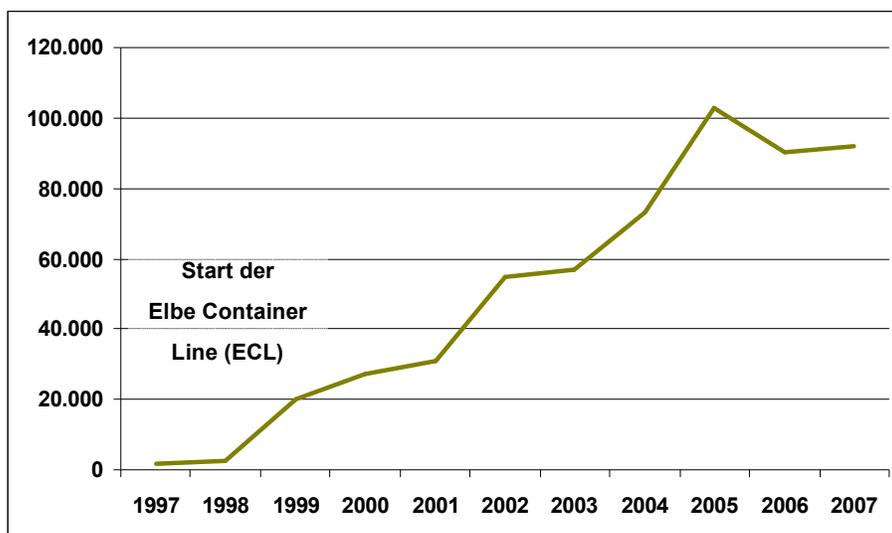
Quelle: Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig

4. Zur Rolle der Binnenschifffahrt in den Wettbewerbs- häfen

4.1 Hamburg

Hamburg ist hinter Duisburg und Köln drittgrößter deutscher Binnenhafen mit einem Umschlagvolumen von etwa 12 Mio. t im Jahr 2007. Damit wurde das Transportvolumen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um annähernd 15% gesteigert und gleichzeitig das beste Ergebnis seit 1990 erreicht. Der umweltfreundlichste Verkehrsträger im Hinterland des Hamburger Hafens beförderte dabei hauptsächlich Massengüter wie Erze, landwirtschaftliche Erzeugnisse, Nahrungs- und Futtermittel, Steine und Erden sowie Mineralöle. In dem für Hamburg besonders wichtigen Containerverkehr sind für das 1. Halbjahr 2008 spürbare Mengenzuwächse erkennbar. Nahezu 64.000 TEU wurden in dem Zeitraum dem Hafen auf Binnenschiffen zu- und abgeführt. Damit liegen die Binnenschiffsumschläge deutlich über dem Niveau des Vorjahres, der Anteil am Modal Split mit etwa 2% bleibt aber weitestgehend unverändert. Im Containerverkehr werden gegenwärtig die Häfen Aken, Braunschweig, Brunsbüttel, Cuxhaven, Glückstadt, Haldensleben, Hannover, Magdeburg, Minden und Riesa regelmäßig angefahren.

Abbildung 12 Containerbinnenschiffverkehr im Hamburger Hafen [in TEU]



Quelle: Hafen Hamburg Marketing e.V., eigene Darstellung

Auf der Elbe könnten im Hinterlandverkehr noch weitaus größere Mengen umweltfreundlich per Binnenschiff transportiert werden. Allerdings bestehen auf der Elbe erhebliche nautische Restriktionen, die die Schiffbarkeit der einst bedeutendsten Wasserstraße Europas aufgrund von zu geringen Wassertiefen immer wieder einschränken. Bedingt durch die Tatsache, dass es in dem gesamten Verlauf der Elbe bis in die Tschechische Republik kein Bauwerk zur Wasserstandsregulierung gibt, führt der Fluss häufig zu wenig Wasser. Aufgrund des niedrigen Wasserstands und der somit geringen Fließgeschwindigkeit besteht im Winter eine erhöhte Wahrscheinlichkeit von Eisbildung, die die Schifffahrt meist komplett zum Erliegen kommen lässt. Nach dem Auguthochwasser 2002 wurden alle Ausbau- und Unterhaltungsmaßnahmen an Mittel- und Oberelbe eingestellt. Obwohl Gutachten belegen, dass diese Vorhaben auf die Gefahr eines Hochwassers keine Auswirkungen hätten, haben sich die Schifffahrtsverhältnisse seitdem nachhaltig verschlechtert. Eine Fahrrinntiefe von 1,60 m ist momentan an weniger als 345 Tagen im Jahr gewährleistet. So ist auch für das Jahr 2008 für die wasserarmen Monate Juli bis September wieder mit einem Einbruch der Binnenschiffsverkehre zu rechnen.

Mit Blick auf die kontinuierlich steigenden Umschlagmengen und die heute schon hoch frequentierte Verkehrsinfrastruktur im Hamburger Hafen wird momentan die Realisierbarkeit der Verlagerung von hafeninternen Verkehren von der Straße auf das Wasser angestrebt. Ziel dabei ist, die Anteile von Binnenschiffsverkehren zu Lasten des Straßengüterverkehrs zu steigern – mit der Folge einer Entlastung der hafeninternen Straßeninfrastruktur, einer Verkehrsverlagerung auf die Wasserstraße(n) und einer damit einhergehenden Verringerung der CO₂-Emissionen. Im Hinterlandverkehr bietet daher das Verkehrsmittel Binnenschiff ein großes Potenzial für die Aufnahme zukünftiger Transportmengen.

Wie sich der Anteil der Binnenschifffahrt am Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens mittel- bis langfristig steigern lässt, wird aktuell in mehreren Studien untersucht.

4.2 Antwerpen

Analog zur Situation in Hamburg gibt es auch im Hafen von Antwerpen intensive Bestrebungen, den Verkehrsträger Binnenschifffahrt stärker in den Hinterlandverkehr einzubinden. Aufgrund des leistungsfähigen belgischen Binnenwasserstraßennetzes verfügt der Hafen Antwerpen heute schon über einen Binnenschiffsanteil am Hinterlandverkehr von gut einem Drittel. Dennoch werden kontinuierlich Möglichkeiten geprüft, Anteile des Straßen-güterverkehrs zu Gunsten des Binnenschiffs zu verlagern und damit zu einer weiteren Entlastung der hochfrequentierten landseitigen Infrastruktur im Hafen von Antwerpen beizutragen.

Der Hafen Antwerpen hat daher im vergangenen Jahr in enger Zusammenarbeit mit anderen Hafenakteuren mit der Ausarbeitung eines Masterplans Binnenschifffahrt begonnen. Zweck dieses Langzeitprojekts ist der weitere Ausbau der Binnenschifffahrtsverkehre im Hafen Antwerpen und in dessen Hinterland. 2007 wurden im Hafen rund 89 Mio. t Fracht mit Binnenschiffen an- und abtransportiert. Prognostiker gehen davon aus, dass der Anteil der Binnenschifffahrt am Gesamtumschlag des Hafens in den nächsten Jahren weiter steigen wird. Für 2018 sind mehr als 115 Mio. t vorhergesagt. Die größten Wachstumspotenziale werden auch hier wieder im Containerverkehr gesehen. 2007 hatte die Binnenschiff-Containerfahrt einen Anteil von annähernd 35 Prozent am Modal Split, bis 2018 soll sich dieser Anteil auf 43% erhöhen. Der Masterplan besteht aus vier Themenschwerpunkten, denen wiederum 20 konkrete Untersuchungen bzw. Projekte zugrunde liegen. Die Verbesserung der operationellen und administrativen Arbeitsabläufe im Hafen hat Priorität. Dabei handelt es sich vor allem um bessere Dienstleistungen für die Binnenschiffe, die Verteilung kleinerer Volumen und die Verbesserung des Containertransports innerhalb des Hafens. Gleichzeitig soll die Hafeninfrastruktur insgesamt verbessert werden. Der Zeitplan für die Anpassung und Renovierung der Schleusen liegt bereits fest. Die Cauwelaertschleuse wird im Zeitraum von 2007 bis 2009 renoviert, die Kattendijkschleuse in den Jahren 2008 bis 2009 und die Royersschleuse von 2013 bis 2016. Außerdem sollen zwischen 2007 und 2015 sieben Brücken den Anforderungen der modernen Schifffahrt angepasst werden. Alle diese Vorhaben wurden ebenso wie die Modernisierung

des Albertkanals auch in den Masterplan Mobilität Antwerpen aufgenommen. Weiterhin soll sich eine Verbesserung von IT-Systemen durchsetzen, zum Zweck einer höheren Rentabilität und Sicherheit der Binnenschifffahrt und der nachhaltigen Verbesserung des Umweltschutzes. Anfang 2007 wurde bereits das Barge Traffic System (BTS) in Betrieb genommen. Es handelt sich um ein IT-System, das durch Internetanwendungen eine zügigere Abwicklung des Binnenschifffahrtverkehrs zwischen den Hafenterminals einerseits und eine bessere Kommunikation zwischen den Binnenschifffahrtsoperatoren andererseits ermöglicht. Darüber hinaus sind beispielsweise im Marketingbereich Kooperationsverträge mit Inlandterminals vorgesehen.

Auch konnte in den vergangenen Jahren ein dichtes Netz an Container-Inlandterminals im flämischen Hinterland geschaffen werden, die durch Shuttle-Dienste mit hoher Taktfrequenz miteinander verbunden sind. Die Inlandterminals sind integraler Bestandteil des von der Antwerp Port Authority gegründeten Antwerp Intermodal Networks (AIN) für die Verlagerung von Kurzstreckentransporten im Radius von 250 km (80% der Destinationen für Importcontainer) auf alternative Verkehrsträger. So stieg der Umschlag in flämischen Inlandterminals in nur drei Jahren von annähernd 250.000 TEU (2002) auf rund 460.000 TEU (2005), was einem Wachstum von annähernd 85% entspricht. Es ist davon auszugehen, dass das Umschlagvolumen auch zukünftig weiter wachsen wird. Die EU-Kommission hat Mitte 2007 dem Konzept der belgischen Regierung zugestimmt, die Beförderung von Containern per Binnenschiff zu subventionieren. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass sich der Transport per Binnenschiff aufgrund der oftmals höheren Anzahl von Umschlagvorgängen im Vergleich tendenziell wirtschaftlich ungünstiger darstellt. Der vorgesehene Zuschuss zielt auf die Differenz zwischen dem Straßentransport und dem Binnenschifftransport ab und soll den vermeintlichen Kostennachteil des Verkehrsträgers Binnenschifffahrt gegenüber den anderen Verkehrsträgern egalisieren.

4.3 Rotterdam

Rotterdam weist einen ähnlich hohen Modal Split-Anteil im Container-Hinterlandverkehr per Binnenschiff auf wie Antwerpen, jedoch mit hafenen-internen Unterschieden. Im zentral gelegenen Waalhaven liegt dieser Anteil bei annähernd 40%, an der Maasvlakte bislang hingegen bei nur rund 30%.

Für die Erweiterungsmaßnahme „Maasvlakte 2“ wird ein Binnenschiffsanteil von 45% angestrebt. So wird zur Erhöhung des Binnenschiffsanteils auf dem Gelände der heutigen Maasvlakte ab 2008 das „*Delta Barge Feeder Terminal*“ in einem ersten Abschnitt zur Verfügung stehen. Mit einer bereits geplanten Erweiterung sind dort mehr als 1 Mio. TEU Umschlagkapazität pro Jahr möglich. Das dortige Hafenumschlagunternehmen folgt einem Konzept, in dem ein Terminaloperator aus einem Seehafen heraus eigene Binnenterminals betreibt. Vergleichbare Konzepte stellen heute das DeCeTe Duisburg, das Trimodal Container Terminal (TCT) Willebroek und das TCT Venlo dar.

Die aufgrund der überproportional hohen Ladungszuwächse bestehende Situation der langen Abfertigungszeiten für Binnenschiffe betrifft auch den Hafen Rotterdam. Als eine Hauptursache wurde das geringe Ladungsvolumen der Binnenschiffe ausgemacht. Ein Regelanlauf eines Binnenschiffs im Hafen von Rotterdam besteht durchschnittlich aus bis zu zehn Terminalanläufen, bei denen pro Anlauf nur ein bis zu fünf Container geladen bzw. gelöscht würden. Ein möglicher Lösungsansatz ist in Form von gebündelten Direktverkehren zwischen einem Binnen-Hub und dem Seeterminal vorstellbar. In den Niederlanden wurde der Begriff „Barge Service Centre (BSC)“ eingeführt. Das Konzept sieht vor, einen zentralen trimodalen Umschlagplatz für Container in der Nähe des Seehafens einzurichten, von dem aus die Feinverteilung in das Hinterland gesteuert wird. Bis 2020 ließen sich nach Unternehmensangaben rund 1 Mio. TEU pro Jahr von der Straße auf die Wasserstraße verlagern.

Unter dem Projekt „Hinterlink“ versuchen See- und Binnenreedereien sowie die betreffenden Terminalbetreiber, Organisation und Verkehrslenkung zu optimieren.

4.4 Bewertung der Maßnahmen im Hinblick auf die bremischen Häfen

Die Binnenschifffahrt im Hafen Hamburg und in den bremischen Häfen weist einige Parallelen hinsichtlich der Entwicklung der letzten Jahre auf. Beide Häfen begannen im Vergleich zu den Wettbewerbern Antwerpen und Rotterdam relativ spät mit dem Aufbau von Binnenschiff-Containerverkehren. Das Binnenschiffumschlagvolumen der beiden größten deutschen Seehäfen lässt sich bisher mit dem der Westhäfen nicht vergleichen, denn diese verfügen über ein weitaus leistungsfähigeres Binnenwasserstraßennetz.

Das Antwerpener Konzept Antwerp Intermodal Network (AIN) lässt sich in der dargestellten Form nicht auf die bremischen Häfen übertragen, denn die Zielregionen der Container liegen zum Großteil außerhalb eines Radius von 250 km. Kooperationsformen wie das Projekt „Hinterlink“ zwischen Terminalbetreibern, Binnen- und Seereedereien sind in den Niederlanden und in Belgien schon weit verbreitet. Hier müssen innerhalb kurzer Zeit effektive Lösungen präsentiert werden, um eine Entlastung für die heute schon an der Kapazitätsgrenze arbeitenden Terminals herbeizuführen. Die Fernstraßen in den Benelux-Ländern sind ähnlich stark frequentiert wie in Deutschland. Für die Schieneninfrastruktur gilt – von Ausnahmen abgesehen – das gleiche Nutzungsmuster. Dementsprechend wird das Binnenschiff deutlich stärker in die Lösungsvorschläge der Westhäfen berücksichtigt. Dazu gehören spezielle Inlandterminals. Die bremischen Häfen könnten über verstärkte Kooperationen mit deutschen Binnenhäfen versuchen, ein Netz von Inlandterminals aufzubauen. In Anlehnung an das „Delta Barge Feeder Terminal“ ist bei Engpässen im Seehafen Bremerhaven ebenfalls über ein eigenes Terminal für Binnenschiffe nachzudenken. In die Überlegungen sollte dabei auch die Hafengruppe Bremen mit einbezogen werden.

Im Gegensatz zu den oben genannten Häfen liegen die einzelnen Terminals am Standort Bremerhaven geographisch sehr kompakt zueinander und unterscheiden sich damit deutlich von den Wettbewerbshäfen. Die in Linie angeordneten Terminals (MSC-Gate, CTB sowie NTB) an

der Stromkaje bilden quasi einen zentralen Umschlagpunkt und bieten somit dem Binnenschiff extrem kurze Anlaufwege bzw. Verholzeiten. Ein mehrfaches Anlaufen verschiedener Terminals wie beispielsweise im Hafen von Rotterdam, Antwerpen oder wie auch im Hamburger Hafen entfällt.

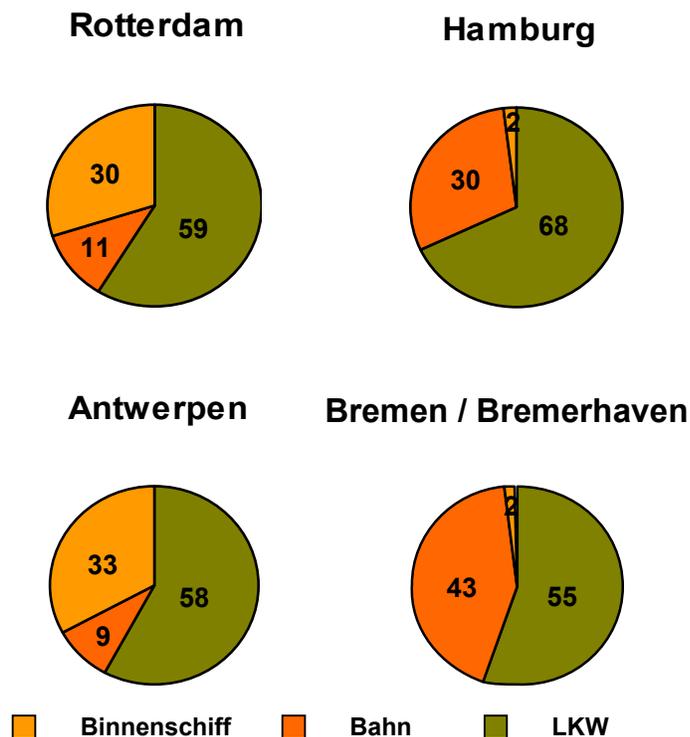
Durch die Beihilfen der belgischen Regierung für die Container-Binnenschifffahrt besteht die Gefahr von Wettbewerbsnachteilen in den bremischen Häfen. Hier wäre eine entsprechende Regelung durch die deutsche Bundesregierung bzw. auf EU-Ebene ratsam, um diese Wettbewerbsnachteile auszuräumen.

Vor dem Hintergrund der sich heute schon abzeichnenden Engpässe der Verkehrsträger Straße und Schiene soll im Folgenden auf eine zukünftig stärkere Integration des Binnenschiffs in die Hinterlandstrategie der bremischen Häfen eingegangen werden.

5 Zur Situation der weiteren Hinterlandverkehrsträger

Die Verteilung der in den Seehäfen umgeschlagenen Ladungsmengen auf die unterschiedlichen Verkehrsträger im Hinterland stellt sich im Vergleich mit den Westhäfen sehr diversifiziert dar. Während die Häfen Rotterdam und Antwerpen eine deutliche Konzentration auf den LKW aufweisen und sich das Binnenschiff als zweitwichtigstes Verkehrsmittel darstellt, überwiegt in den deutschen Seehäfen – nach dem LKW – der Schienengüterverkehr. Der Binnenschiffsanteil am Hinterlandverkehr bewegt sich bedauerlicherweise auf einem vergleichbar niedrigen Niveau. Im Hinblick auf die aktuelle Verteilung gilt es daher zu untersuchen, ob Verlagerungen insbesondere von der Straße auf den umweltfreundlichen Verkehrsträger Binnenschifffahrt realisiert werden können.

Abbildung 13 Modal Split im Container-Hinterlandverkehr der Nordrange 2006
[in %]



Anmerkungen: Die Berechnung der Anteile erfolgte im Falle Rotterdams auf Grundlage der Anzahl der umgeschlagenen Container, in den übrigen Fällen auf Grundlage der umgeschlagenen TEU.

Quelle: Marktbeobachtung Güterverkehr – Sonderbericht zur Entwicklung des Seehafen-Hinterlandverkehrs, Bundesamt für Güterverkehr (BAG), 2007, bremenports

5.1 Verkehrsträger Straßengüterverkehr

Wenn es um den Hinterlandtransport von Containern der Seehäfen in der Nordwestrange geht, stehen LKW-Verkehre auf der Straße nach wie vor an erster Stelle. Die bremischen Häfen bilden hier eine Ausnahme. Mit etwa 55% haben sie im Vergleich mit den anderen Seehäfen den geringsten LKW-Anteil. Hamburg steht mit etwa 68% an der Spitze der Rangliste. Antwerpen konnte in den 1990'er Jahren größere Erfolge bei der Verkehrsverlagerung hin zum Binnenschiff verbuchen. Speziell im Nah- und Regionalverkehr weist der LKW deutliche ökonomische Vorteile im Vergleich mit der Bahn und dem Binnenschiff auf. Auf der Fernstrecke wird der LKW dennoch hauptsächlich für zeitkritische Güterbeförderungen eingesetzt. Auch der Vorteil von so genannten Haus-zu-Haus-Verkehren kann in der Regel nur dem LKW zugesprochen werden.

Dass der größte Teil des Hinterlandverkehrs von Containern der Seehäfen auf den LKW entfällt, ist auf den vergleichsweise hohen Anteil von Transporten im näheren Umkreis der Seehäfen zurückzuführen (Loco-Quote). In Hamburg ist der Loco-Anteil mit etwa 30% im Jahr 2007 bedeutend höher als in den bremischen Häfen (rund 10% in Bremen, in Bremerhaven lediglich 3%). Neben den Waren, die den Hafen als Ausgangs- oder Endpunkt haben, verbleiben viele Waren zunächst im Hamburger Umland zur Weiterverarbeitung oder werden in Distributionszentren gebündelt. Auch wird ein nicht unerheblicher Anteil durch hafeninterne Umfuhren zwischen den einzelnen Terminals dargestellt. Diese Transporte werden maßgeblich über die Straße abgewickelt.

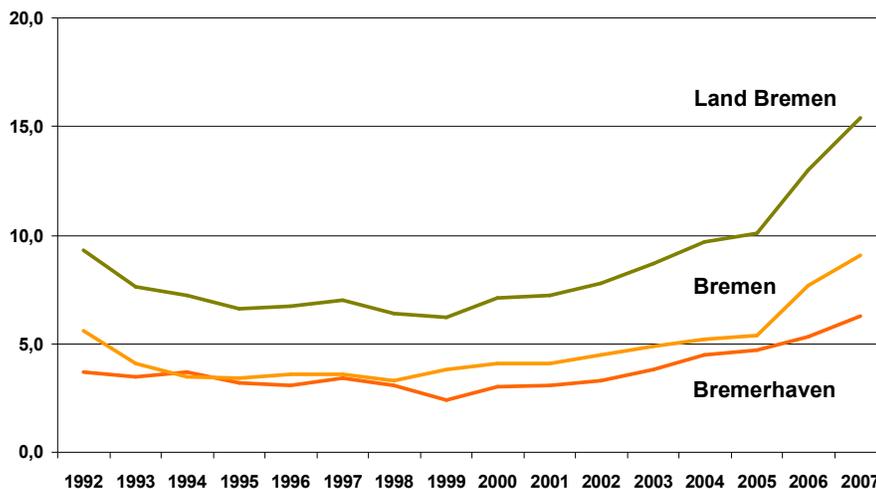
In Bremerhaven verliert der LKW in jüngster Zeit tendenziell Gütervolumen an die Bahn. Dazu trägt unter anderem die Einführung der Maut, der stetige Anstieg der Treibstoffpreise und die Neuordnung der Lenk- und Ruhezeiten bei, was die Spediteure und Transporteure zu deutlichen Preiserhöhungen veranlasst. Auf Sicht wird sich mit der Baustelle „Hafenanbindung“ in Bremerhaven ein möglicher Engpass entwickeln, der sich zumindest temporär auf die Abfertigungssituation am Containerterminal negativ auswirken kann.

5.2 Verkehrsträger Schienengüterverkehr

Die beiden größten deutschen Seehafenstandorte zeichnen sich traditionell durch einen hohen Schienenanteil aus. In den bremischen Häfen liegt der Bahnanteil im Containerverkehr insgesamt bei 43%. Im Jahr 2007 transportierte die Bahn im Hinterlandverkehr Bremerhavens nahezu 810.000 TEU, was eine Steigerung von etwa 18% gegenüber dem Vorjahr entspricht. Unter Berücksichtigung aller verfügbaren Prognosen besteht daher dringender Handlungsbedarf für die Bereitstellung zusätzlicher Schienenkapazitäten im Land Bremen.

Die Bahn wird überwiegend auf der Fernstrecke eingesetzt. Es gibt tägliche Ganzzugverbindungen von den Seehäfen Hamburg, Bremen und Bremerhaven zu allen wichtigen süddeutschen Wirtschaftsstandorten sowie täglichen Ganzzügen nach Rotterdam und zu den Großräumen Berlin, Leipzig und Dresden. Darüber hinaus gibt es regelmäßige Verbindungen zu den Destinationen in Ungarn, Italien, Tschechien, Slowakei, sowie Osteuropa und Russland / Zentralasien.

Abbildung 14 Eisenbahngüterverkehr im Land Bremen 1990-2007 [in 1.000 t]



Anmerkung: Ab 2006 sind alle Eigengewichte der Ladungsträger (d. h. Container, Wechselbehälter und unbegleitete Sattelaufleger) in den Ergebnissen enthalten.

Quelle: Statistisches Landesamt Bremen

Obwohl die Bahn in den vergangenen Jahren im Gütersegment Container Zuwächse erzielen konnte, zeigte die Entwicklung im gesamten Güterverkehr bis zum Jahr 2002 eine eher abnehmende Tendenz. Der Hauptgrund dafür war die ab 1992 verstärkte Umlagerung des Massenguttransports (Kohle und Erze) von Bremerhaven nach Bremen. Die heutigen ArcelorMittal Stahlwerke in Bremen wurden im Laufe der Jahre mehr und mehr auf dem Wasserweg versorgt. Bahntransporte von Bremerhaven nahmen folgerichtig ab. Ab 2002 sorgt dann vor allem das steigende Containervolumina im Hinterlandverkehr des Seehafens Bremerhaven für ein stetiges Wachstum.

Herausforderungen bestehen für die Bahn vor allem im Osteuropaverkehr mit unterschiedlichen Spurweiten und Stromsystemen (Gleichstrom / Wechselstrom, Spannungsunterschiede). Dadurch weitet sich die Transportzeit aufgrund von Spurbreitenveränderungen oder Lokwechseln aus. Auf den Verkehr der bremischen Häfen bezogen, bestehen in Spitzen Engpässe am Rangierbahnhof Speckenbüttel sowie am Bahnknoten Bremen. Hier ist besonders auf den Hauptbahnhof zu verweisen, durch den der gesamte Güterverkehr läuft. Aufgrund der Vorrangregelung für Personenzüge am Tage kann der Hauptbahnhof von Güterzügen oft nur nachts in vollem Umfang passiert werden. Die Güterverkehrsprognosen für 2015 zeigen auf den Strecken Bremen-Oldenburg und Bremen-Hannover Steigerungsraten von 40 bis 60 Prozent auf, zusätzliche Verkehre durch den geplanten Jade-Weser-Port und das GVZ Bremen / Neustädter Hafen nicht inbegriffen. Im aktuellen Investitionsrahmenplan für den Ausbau der Schienenwege des Bundes findet sich der Bahnknoten Bremen als neues Vorhaben in der Liste des vordringlichen Bedarfs wieder. In Bremerhaven wurde mit der Erweiterung des Güterbahnhofs Weddewarder Tief die bestehende Gleiskapazität bereits einmal erweitert. Am Güterbahnhof Imsumer Deich und am Rangierbahnhof Speckenbüttel besteht jedoch weiterer dringender Handlungsbedarf, um die stark wachsenden Mengen im Container- und Autoumschlag auch in Zukunft adäquat abwickeln zu können.

5.3 Das System Binnenschifffahrt im Verkehrsträgervergleich

Um die Entwicklungspotenziale für die Binnenschifffahrt innerhalb der bremischen Häfen genauer abschätzen zu können, ist ein ganzheitlicher Vergleich der unterschiedlichen Verkehrsträger mit ihren jeweiligen spezifischen Vor- und Nachteilen sinnvoll.

Die Planco Consulting GmbH, Essen hat im Sommer 2008 ein im Auftrag der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes erstelltes Gutachten vorgelegt, das einen verkehrswirtschaftlichen und ökologischen Vergleich der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße zum Inhalt hat. In dem Gutachten werden erstmals aktuelle Berechnungen auf verkehrsträgertypischen Relationen durchgeführt, und zwar sowohl für den Massengut- als auch für den Containertransport. Auch wenn die Rahmenbedingungen im Einzelfall nicht automatisch auf jeden Hafen bzw. auf alle Relationen übertragbar sind, so sind die Grundaussagen und Ergebnisse dieses Gutachtens durchaus auf das System Binnenschifffahrt mit direktem Bezug u den bremischen Häfen anwendbar.

Das Binnenschiff belegt hinsichtlich der Umweltfreundlichkeit und in Bezug auf den volkswirtschaftlichen Nutzen nach wie vor die Spitzenposition. Dies ist das eindeutige Ergebnis des Planco-Gutachtens zum verkehrswirtschaftlichen und ökologischen Vergleich der Verkehrsmittel LKW, Bahn und Binnenschiff. In den Punkten Energieverbrauch, Schadstoffemissionen, Verkehrssicherheit und Lärm schneidet das Binnenschiff durchweg besser ab als die Güterbahn oder der LKW. In nahezu allen untersuchten Relationen ist das Verkehrsmittel Binnenschiff zudem im direkten Transportkostenvergleich der günstigste Verkehrsträger.

Eine Kernaussage des Gutachtens stellt auf die Entwicklung des Energieverbrauchs ab und unterstreicht die hohen Reduktionspotenziale der Binnenschifffahrt. Beispielsweise kann allein durch den vermehrten Einsatz der energieeffizienten Großmotorgüterschiffe bis zum Jahr 2025 eine Reduktion des Treibstoffverbrauchs um etwa 9% erreicht werden.

Im Rahmen einer systematischen Analyse der externen Kosten werden die drei Verkehrsträger quantitativ und qualitativ zu den externen Effekten Verkehrssicherheit, Verkehrslärm, Klimagase und Luftschadstoffe sowie Flächenverbrauch verglichen. Bei den betrachteten Massengutrelationen lä-

gen die externen Kosten der Binnenschifffahrt durchschnittlich um 83% unter denen des Straßenverkehrs und um 70% unter diejenigen des Eisenbahngüterverkehrs. Für den Containertransport ergäbe sich ein vergleichsweise ähnliches Bild – von 78% und 68%.

Den Transportkosten wird in dem Gutachten eine herausragende Rolle beigemessen, indem eine Vergleichsrechnung unter dem Aspekt der Kostendegression für ausgewählte Schiffs- und Verbandstypen bei unterschiedlichen Abladetiefen und ein Kostenvergleich für 13 repräsentative Verkehrsrelationen durchgeführt wurde. Mit Blick auf die untersuchten Massengutrelationen lägen die betriebswirtschaftlichen Transportkosten der Binnenschifffahrt durchschnittlich um den Faktor 4,9 unter den Kosten des LKW und um etwa 25% unter diejenigen der Bahn. Bei den Containertransporten würde die Straße trotz des berücksichtigten Vor- und Nachlaufs per LKW gegenüber der Bahn und der Binnenschifffahrt ebenfalls Kostennachteile verbuchen. Im Durchschnitt der betrachteten Relationen würden die Kosten um 50% über diejenigen der Bahn und um 100% über diejenigen der Binnenschifffahrt liegen. Die betriebswirtschaftlichen Kosten der Binnenschifffahrt wären im Vergleich zur Bahn um etwa 30% niedriger. Die gleichen Aussagen können für die volkswirtschaftlichen Gesamtkosten aus der Summe der betriebswirtschaftlichen Transportkosten und den externen Kosten nachgewiesen werden.

Es bleibt festzuhalten, dass die Binnenschifffahrt auf allen untersuchten Relationen sowohl im Massengut- als auch im Containertransport volkswirtschaftlich der günstigste Verkehrsträger ist.

Im Hinblick auf die Übertragbarkeit der Ergebnisse des Planco-Gutachtens auf die bremischen Häfen wurden im Rahmen der Erstellung dieses Masterplans Transportkosten für bestimmte Relationen im Markt abgefragt. Einschränkend muss hierzu erwähnt werden, dass in Abweichung zu dem Planco-Gutachten kein quantitativer und qualitativer Vergleich von externen Kosten durchgeführt wurde. Die Höhe der Transportkosten ist bei allen drei betrachteten Verkehrsträgern grundsätzlich von einer Vielzahl, weitgehend relationsspezifischen Faktoren abhängig. Beispielsweise gilt es zu beachten, dass auf bestimmten Relationen nur ein eingeschränkter Wettbewerb herrscht, da es für den entsprechenden Verkehrsträger nicht selten nur einen oder wenige Anbieter gibt.

Die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Kosten für den Transport eines Containers (20' / 40') sind auf Tagesbasis abgegebene Preise und haben weitgehend indikativen Charakter. Bei den genannten Binnenschifftransportkosten sind Kosten für den Vor- oder Nachlauf beispielsweise per LKW sowie für den Rücktransport des leeren Containers nicht berücksichtigt.

Tabelle 3 Transportkostenvergleich ausgewählter Relationen

Relation	LKW	Bahn	Binnenschiff
Bremerhaven / Bremen / Bremerhaven	100,- €	130,- €	100,- €
Bremerhaven / Minden / Bremerhaven	500,- €	350,- €	450,- €
Bremerhaven / Magdeburg / Bremerhaven	750,- €	780,- €	700,- €
Bremerhaven / Dörpen / Bremerhaven	450,- €	500,- €	400,- €

Quelle: Angaben Transportunternehmen, eigene Zusammenstellungen

Die für die ausgewählten Relationen abgefragten Transportkosten unterstreichen damit die Ergebnisse bzw. Kernaussagen des Planco-Gutachtens im Hinblick auf die ökonomische Vorteilhaftigkeit des Binnenschiffs im Vergleich zu den Verkehrsträgern LKW und Bahn. Auch wenn das Binnenschiff auf manchen Relationen hinsichtlich der Transportkosten keine Vorteile aufweist, so kann es durchaus der bessere Verkehrsträger sein. Beispielsweise unter Berücksichtigung von Aspekten wie Energieverbrauch, Verkehrslärm, Luftschadstoffe, Verkehrssicherheit sowie Auslastungsgraden der Verkehrsinfrastruktur. Insbesondere vor dem Hintergrund der heute schon hoch ausgelasteten Straßen- und Schieneninfrastruktur kann bei weiterhin steigendem Mengenwachstum eventuell nur das Binnenschiff zusätzliche Mengen aufnehmen, da keiner der anderen Verkehrsträger über weitere Kapazitätsreserven verfügt.

Die deutlichen Vorteile für den Verkehrsträger Binnenschifffahrt und Wasserstraßen, die sich bei rasant wachsenden Ölpreisen eher noch verstärken werden, verlangen dabei nach einem Paradigmenwechsel zugunsten dieses Verkehrsträgers – sowohl bei der Politik, durch die Erhöhung der Investitionskosten für den Infrastrukturausbau, als auch bei den Verladern, durch neue Logistikketten mit Schiff und Hafen.

6. Hafengebühren für Binnenschiffe

6.1 Hafengebühren-Benchmark ausgewählter See- und Binnenhäfen

Binnenschiffe zahlen in der Regel analog zu den Seeschiffen für die Nutzung von Infrastrukturleistungen in deutschen See- und Binnenhäfen Gebühren. Bis zum Jahr 2001 haben auch die Binnenschiffe in den bremischen Häfen pro Anlauf eine Gebühr entrichtet, die sich an der umzuschlagenden Menge und Warenart orientierte. Die Abschaffung der Kajengebühr führte dazu, dass die Binnenschiffe bis zur Novellierung der Hafengebührenordnung 2006 die bremischen Häfen gebührenfrei anliefen. Heute müssen Binnenschiffe in den bremischen Häfen erst ab Liegezeiten von mehr als 14 Tagen pro Tonne Tragfähigkeit 0,05 € bezahlen. Die durchschnittlichen Liegezeiten der Binnenschiffe in den Anlagen der bremischen Häfen liegen in der Regel weit darunter.

Ein Vergleich der Hafengebühren von mehreren deutschen sowie weiteren europäischen Häfen zeigt ein insgesamt uneinheitliches Bild. Um dabei eine annähernde Vergleichbarkeit für eine Gegenüberstellung der einzelnen Hafengebühren zu gewährleisten, wurde als Basis ein Großmotorgüterschiff (GMS) mit 2.000 t Tragfähigkeit und eine Liegedauer von durchschnittlich einer Woche angenommen und die jeweiligen Entgelte bzw. unterschiedlichen Anlaufkosten berücksichtigt. Die Recherchen ergaben ein inhomogenes Bild, da jeder Hafen eine eigene Hafengebührenordnung mit zum Teil stark divergierenden Bemessungsgrundlagen aufweist. In einzelnen Häfen werden zum Teil überhaupt keine Gebühren erhoben, dagegen wird in einigen deutschen Ostseehäfen Binnenschiffen sogar ein ISPS-Entgelt in Rechnung gestellt. Insgesamt kann jedoch festgestellt werden, dass die Schiffsentgelte bzw. die Kosten für Binnenschiffsanläufe im nationalen bzw. im europäischen Vergleich zum Teil weit auseinander liegen. Auf Basis des unterstellten Vergleichsanlaufs ergeben sich rein rechnerisch zum Teil signifikante Differenzen hinsichtlich der Entgelte bzw. der jeweiligen Anlaufkosten. Auf den ersten Blick wirken diese Erkenntnisse nicht sehr verständlich und es ist daher zu empfehlen, diese auch aus wettbewerbstechnischen Gründen neu auszurichten.

Tabelle 4 Übersicht der Binnenschiffsentgelte ausgewählter See- und Binnenhäfen [in €]

Tarif für GMS (Länge 110 m, Tragfähigkeit 2.000 t, 1 Woche Liegezeit)										
SEEHÄFEN	Bemessungs- grundlage	Berechnung für Hafengeld	Hafengeld	Berechnung für Liegegeld	Liegegeld	Berechnung Sicherheits- entgelt	Sicherheits- entgelt (ISPS)	Kai- / Ufergeld für Sand (€ / t)	GMS (Löschen von 1.000 t Sand)	INSGESAMT in Euro
Nordsee										
Bremische Häfen										
Gebühren für Binnenschiffe erst ab Tag 15										
Hamburg	je 100 BRZ			9,000	180,00					180,00
NL-Amsterdam	je t Tragfähigkeit	0,092	217,77							217,77
NL-Rotterdam	je t Tragfähigkeit	0,093	186,00	2,78 pro lfd. Meter pro 24 h	2140,60					2.326,60
NL-Vlissingen	je t Tragfähigkeit	0,077			154,00					154,00
B-Antwerpen	je t Tragfähigkeit	0,084			167,60					167,60
F-Le Havre										
keine Gebühren für Binnenschiffe										
Ostsee										
Flensburg	je t Tragfähigkeit	0,22 (ohne Laden / Löschen 0,11)	440,00 (220,00)	ab 24 h nach Laden / Löschen pro 24 h 0,03	360,00			0,270	270,00	1070,00 (850,00)
Wismar	50% der BRZ	0,11 (0,14 bei Tankschiffen; 0,12 bei Tankschiffen mit Doppelhülle)	220,00	ab 8 h nach Laden / Löschen pro 24 h 0,08	960,00	0,040	80,00	0,220	220,00	1.480,00
Rostock	je t Tragfähigkeit	0,10 (0,14 bei Tankschiffen; 0,10 bei Tankschiffen mit Doppelhülle)	200,00	ab 24 h nach Laden / Löschen pro 24 h 0,10 (ab 48 h ohne Laden / Löschen pro 24 h 0,15)	1200,00 (1500,00)			0,240	240,00	1640,00 (1.940,00)
Stralsund	je t Tragfähigkeit	0,070	140,00	ab 48 h nach Laden / Löschen pro 24 h 0,06 (ab 48 h ohne Laden / Löschen pro 24 h 0,08)	300,00 (400,00)	0,050	100,00			540,00 (640,00)
BINNENHÄFEN										
Dortmund	je t Tragfähigkeit	0,070			220,00			0,181	181,00	401,00
Duisburg	je t Tragfähigkeit	10,750			215,00			0,180	180,00	395,00
Minden	je t Tragfähigkeit	0,050			100,00			0,200	200,00	300,00
Hannover	je t Tragfähigkeit	0,10 (ohne Laden / Löschen 0,20)	200,00 (400,00)					0,460	460,00	660,00 (860,00)
Gelsenkirchen	je t Tragfähigkeit	0,070	140,00					0,180	180,00	320,00
Hamm	je t Tragfähigkeit	0,030	60,00					0,210	210,00	270,00
Mülheim	je t Tragfähigkeit	0,040	80,00					0,510	510,00	590,00
Berlin	je Liegetag	12,000	84,00							84,00
Straubing-Sand	je t und Liegetag	0,01 (1. Tag) bis 0,04 (7. Tag)	320,00					0,310	310,00	630,00
Deggendorf	je Liegetag	15,91 (nicht am Lade- / Löschtage)	95,46 (111,37)					0,280	280,00	375,46 (391,37)

Quelle: Hafenbehörden, eigene Erhebungen

6.2 Ansatz zur Gebührenerhebung für Binnenschiffe

Als ein Ergebnis aus dem Hafengebühren-Benchmark ist festzuhalten, dass es mit Blick auf die Gebührenbehandlung von Binnenschiffen im nationalen und europäischen Vergleich eine durchaus differenzierte Handhabung gibt. Entsprechend der vorangestellten Situation ist grundsätzlich zu überlegen, ob die gebührenmäßige Behandlung der Binnenschiffe in den bremischen Häfen neu auszurichten ist. In diesem Zusammenhang gilt es auch zu klären, ob es auf Sicht weiterhin vertretbar erscheint, Leistungen in den bremischen Hafenanlagen an die Binnenschifffahrt abzugeben, ohne ein entsprechendes Entgelt als Gegenleistung dafür zu verlangen.

Im Gegensatz zu Abrechnungsmethoden von Binnenschiffen ist die Hafengebührenordnung hinsichtlich der Leistungsentgelte bei Seeschiffen deutlich kompakter und einheitlicher strukturiert. In Analogie zu der Behandlung der Seeschiffe wäre daher sinnvollerweise eine entsprechende Gebührenerhebung auch für die Binnenschiffe zu implementieren. Auch vor dem Hintergrund, dass für ähnliche oder dieselben Leistungen in anderen Häfen Gebühren heute schon anfallen.

Da die Hafengebührenordnungen oftmals sehr komplex aufgebaut sind, wäre eine Vereinfachung der Gebührenstruktur zum Beispiel in Form eines Pauschalbetrags bzw. einer Staffelung nach Liegezeit zu überlegen. Dieser wäre unabhängig von der Tragfähigkeit eines Schiffes pro Anlauf zu berechnen. Darüber hinaus wäre ein gesondertes Verfahren beispielsweise für Binnenschiffe zu prüfen, die die bremischen Häfen monatlich mehrmals anlaufen.

Durch eine Gebühreinnahme wäre eine qualitative Aufwertung der vorhandenen Infrastruktur bzw. eine quantitative Ausdehnung des Leistungsangebots an die Binnenschifffahrt tendenziell einfacher zu initiieren und ein Nutzenzuwachs bei den Binnenschiffen zeitlich früher umzusetzen. Auch ließen sich dadurch der laufende Betrieb sowie eine Unterhaltung eher wirtschaftlich darstellen.

Mit Blick auf das weiterhin steigende Umschlagvolumen und dem parallel einhergehenden Bedeutungszuwachs der Binnenschifffahrt verändern sich auch zunehmend die Marktanforderungen. Sowohl die Seehäfen, als auch

die Binnenhäfen müssen sich diesen neuen Anforderungen stellen und die Leistungsfähigkeit ihrer Anlagen kontinuierlich anpassen. Nur so kann ein Hafen an der oben genannten Wachstumsentwicklung partizipieren. Daher ist beispielsweise die Anzahl der vorhandenen Liege- und Übernachtungsplätze innerhalb der bremischen Häfen mit dem aktuellen Bedarf abzugleichen sowie die infrastrukturelle Ausstattung der jeweiligen Liegeplätze zu untersuchen – zum Beispiel hinsichtlich moderner Strom- und Wasserversorgungseinrichtungen oder Möglichkeiten zum Absetzen eines PKWs.

Zu beachten ist allerdings, dass über eine mögliche Binnenschiffsentgelt-einführung die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der Binnenschiffer negativ beeinflusst werden und in der Konsequenz die Standortattraktivität sowie die Wettbewerbsfähigkeit der bremischen Häfen leiden könnte. Vor diesem Hintergrund wäre es sicherlich das falsche Signal, um den umweltfreundlichen Verkehrsträger Binnenschifffahrt perspektivisch eine größere Bedeutung innerhalb der bremischen Häfen zukommen zu lassen. Deswegen sind vorab Maßnahmen anzustoßen, um die infrastrukturellen Bedingungen qualitativ aufzuwerten und die Rahmenbedingungen für die Binnenschifffahrt insgesamt zu verbessern. Ein attraktives Leistungsangebot unterstreicht nachhaltig die Standortqualität und kann eine eventuelle Gebühreneinführung über den erzielten Nutzenzuwachs auf Seiten der Binnenschiffer legitimieren und somit auch zu einer besseren Akzeptanz führen. Klar ist, dass eine verstärkte Verlagerung von Straßen- und Schienenverkehr in Richtung des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Binnenschifffahrt nur gelingen kann, wenn die äußeren Rahmenbedingungen dies zulassen.

7. Potenzialanalyse der Binnenschiffsaktivitäten

7.1 Hafengruppe Bremen

Der Großteil der stadtbremischen Hafenable ist, mit Ausnahme des Weserhafens Hemelingen, geografisch recht konzentriert. Im Folgenden wird deshalb der Weserhafen Hemelingen separat analysiert.

7.1.1 Weserhafen Hemelingen

Im Süden Bremens befindet sich oberhalb des Weserwehres der Weserhafen Hemelingen. Das Gebiet hat eine Gesamtfläche von etwa 100 ha und ist begrenzt durch die Stadtteile Sebaldsbrück und Hemelingen im Osten sowie den Stadtteil Hastedt im Norden. Auf der Westseite schließt sich die Weser an das Hafenable an. Insgesamt stehen drei Hafenable zur Verfügung: der Allerhafen im Norden und die südlicher gelegenen Werra- und Fuldahäfen. Die Lage oberhalb der Hemelinger Schleuse macht den Weserhafen zum einzigen reinen Binnenhafen in den bremischen Häfen.

Abbildung 15 Weserhafen Hemelingen



Quelle: Google Earth

Von Süden kommend ist der Hafen über die Mittelweser zu erreichen, aus nördlicher Richtung nur über die Schleuse am Weserwehr. Die Hemelinger Schleuse (Abmessungen: L= 225 m * B= 12,5 m, durchschnittliche Hubhö-

he: 6 m) stellt die Verbindung für Schiffe zwischen der tidebeeinflussten Unterweser und der staugeregelten Mittelweser dar. Das unmittelbar angrenzende Weserwehr garantiert mit einem Normalstau von NN +4,5 m eine Wassertiefe von mindestens 3,5 m in den Hafenecken und macht damit den Hafen von der Nordsee tideunabhängig.

Der Allerhafen war über 70 Jahre lang das einzige Hafenecken in Hemelingen. Er entstand 1902 in Verbindung mit der Industrieansiedlung im Bremer Süden. Dazu gehörte auch das Kraftwerk Hastedt (1906), welches heute die nördliche Grenze des gesamten Weserhafens Hemelingen bildet. Die Abmessungen des Allerhafens sind mit etwa 350 m Länge und 82,5 m Breite recht begrenzt. Ende der 60'er Jahre des vorherigen Jahrhunderts wurde der Weserhafen Hemelingen um zwei weitere Hafenecken mit größeren Abmessungen (L= 750 m * B= 70 m) erweitert: dem Werra- und dem Fuldahafen. Außerdem entstand ein neues Gewerbegebiet rund um den Hemelinger Hafendamm, welcher heute die Hauptachse des gesamten Hafens bildet. Die damals neu gewonnene Fläche an der Weser war ehemals Marschland. Aus Gründen des Hochwasserschutzes ist die Geländehöhe auf NN +7,9 m festgelegt worden. Daneben muss eine Hochwasserschutzzone von 800 m zwischen den Deichen rechts und links der Weser vorgehalten werden, wodurch ein etwa 400 m langes Uferstück auf der Westseite des Fuldahafens noch nicht aufgehöhht werden konnte. Im gesamten Hafen bilden etwa 2.800 m Stahlspundwand und Böschungen die Uferbefestigungen. Zusammen mit dem Allerhafen, dessen Ufer nur teilweise als Kaje mit Stahlspundbohlen ausgebaut ist, bieten alle drei Hafenecken eine nutzbare Kajenlänge von etwa 2.925 m.

Der Weserhafen Hemelingen verfügt darüber hinaus über gute landseitige Infrastruktur mit entsprechenden belastbaren Straßenanbindungen. Parallel zum Hemelinger Hafendamm, der Hauptachse durch den Hafen, verläuft der vierspurige Autobahnzubringer Hemelingen. Dieser ist über zwei Auffahrten in Höhe Aller- beziehungsweise Werrahafen zu erreichen. Nach etwa einem Kilometer ist die BAB 1 erreicht und damit der Anschluss an Hamburg und an das Ruhrgebiet hergestellt. Seit 2003 bietet der 593 m lange Hemelinger Tunnel zudem eine schnelle Verbindung zur Sebaldsbrücker Heerstraße, mit den vornehmlich durch die Automobilproduktion geprägten Gewerbearealen.

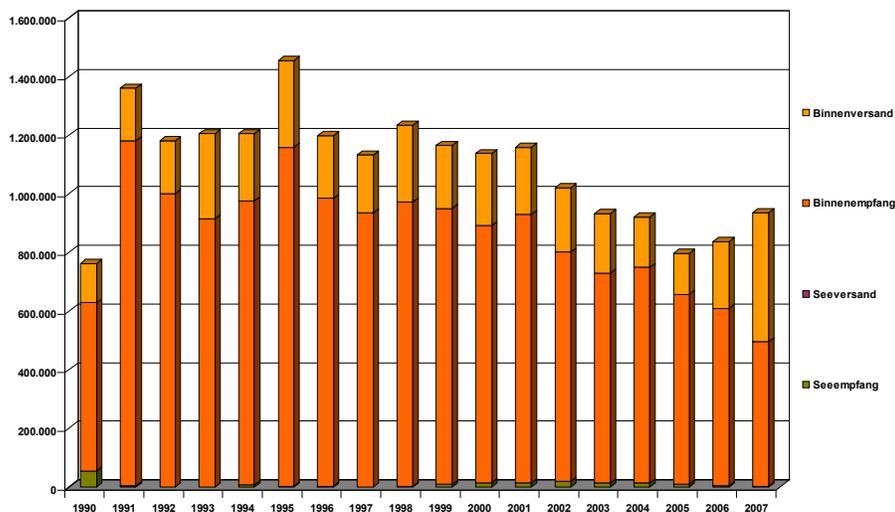
Die schienenseitige Infrastruktur wird vornehmlich geprägt über ein etwa 8 km langes Gleisnetz, das die Betriebe von Aller-, Werra- und Fuldahafen mit dem überregionalen Schienennetz der Strecke Bremen-Osnabrück beim Bahnhof Hemelingen verbindet. Parallel zum Hemelinger Hafendamm verläuft ein zweigleisiger Abschnitt des bremischen Industriestammgleises in nördlicher Richtung bis zum Gelände eines Metallverwerfers. An der Nordseite des Allerhafens führt der Gleiskörper auf das Gelände des Kraftwerks Hastedt. Dort ist die Nutzung der Bahn allerdings eher auf seltene Transporte (z.B. Austausch von Großtransformatoren) beschränkt.

Das Gelände um den Allerhafen ist wesentlich durch kleine Grundstücksgrößen gekennzeichnet. Werra- und Fuldahafen trennt eine etwa 215 m breite Landzunge. Die Flächen wurden in den 70'er Jahren des vorherigen Jahrhunderts mit der Intention geschaffen, dort ausschließlich hafenauffines Gewerbe anzusiedeln. Heute gibt es jedoch mehrere Unternehmen, die die vorhandenen Kajen nicht zum Güterumschlag nutzen. Nur etwa 10 Unternehmen betreiben mit Portalkränen, Kranbrücken oder mobilem Umschlaggerät noch Schiffsumschlag im Weserhafen Hemelingen. Die Gewerbestruktur des Weserhafens Hemelingen teilt sich im Wesentlichen in die Segmente Baustoffe sowie Recycling. Diese Firmen sind zumeist direkte Hafenanrainer. Indirekte Hafenanrainer sind am Hemelinger Hafendamm, der Hermann-Funk-Straße und der Weser-Ems-Straße angesiedelt.

Südlich des Weserhafens grenzen gewerblich genutzte Hafensareale an Flächen, die mit Freizeitnutzungen belegt sind. Ein Wassersportverein hat sein Gelände inzwischen mit dem Bau einer Winterlagerhalle bis an den Fuldahafen erweitert. Beim alten Standort „Am Saal“ steht nun eine 6.000 m² große Fläche für Gewerbeansiedlung zur Verfügung. Mitte der 1990'er Jahre wurde südlich der BAB 1 der „Gewerbepark Hansalinie“ geschaffen, der durch einen Straßen- und Schientunnel unter der BAB 1 vom Hafen aus zu erreichen ist. Hier besteht auf etwa 50 ha großes Ansiedlungspotenzial. Die Planungen sehen weitere vier Baustufen vor, so dass sich perspektivisch ein Gewerbeflächenpotenzial von über 260 ha ergibt. Durch die direkte Nähe zum Hemelinger Hafen besteht tendenziell ein gutes Potenzial für eine Vernetzung sowie engere Verzahnung der jeweiligen Leistungsprofile beider Areale mit entsprechenden Synergieeffekten.

Der Großteil der Grundstücke im Weserhafen Hemelingen befindet sich nicht mehr im Besitz der Freien Hansestadt Bremen und damit des Sondervermögens Hafen. Die Flächen gehören mittlerweile den dort ansässigen Unternehmen. Am Allerhafen verfügen aber weiterhin einige Betriebe über Erbbaurechtsverträge.

Abbildung 16 Gesamtumschlag im Hemelinger Hafen 1990-2007 (in t)



Quelle: Senator für Wirtschaft und Häfen; eigene Darstellung

Die Seeschifffahrt spielt im Weserhafen Hemelingen keine Rolle. Es gibt lediglich Transporte von Düngemitteln per Küstenmotorschiff in den Jahren von 1998 bis heute in Höhe von durchschnittlich 10.000 t. Zu erwähnen ist hingegen eine seit 2001 stetig sinkende Entwicklung des Binnenumschlagvolumens, die nun im Jahr 2007 wieder in ein positives Wachstum umgekehrt werden konnte. Die Verteilung zwischen Binneneingang und Versand pendelte sich in den letzten 10 Jahren bei einem Verhältnis von vier zu eins ein. Das Jahr 2007 weist hier eine annähernde Gleichverteilung auf. Beginnend mit dem Jahr 2006 gab es wieder ein leichtes Umschlagsplus für den Bereich des Hemelinger Hafens, was unter anderem auf die positive Auftragslage in der Baubranche zurückzuführen ist.

Der Weserhafen bleibt von seiner Grundausrichtung ein Umschlagplatz für Massengüter. Hauptumschlagsgüter sind „*Steine und Erden*“, „*feste mineralische Brennstoffe*“ (Kohle für das Kraftwerk Hastedt) sowie „*Erze und Metallabfälle*“. Der Umschlag der „*festen mineralischen Brennstoffe*“ schwankt insgesamt recht stark und ist in der Tendenz eher rückläufig.

Zum Betrieb des Kraftwerks Hastedt werden pro Tag etwa 1.000 t Kohle benötigt. Dafür werden zwei Binnenschiffe im Pendelverkehr zwischen Nordenham und Hastedt eingesetzt. Der Hemelinger Hafen weist für das Jahr 2007 insgesamt 1.212 Anläufe von Binnenschiffen auf, was einer Steigerung von annähernd 14% zum vorangegangenen Jahr entspricht.

Abbildung 17 SWOT-Analyse des Hemelinger Hafens

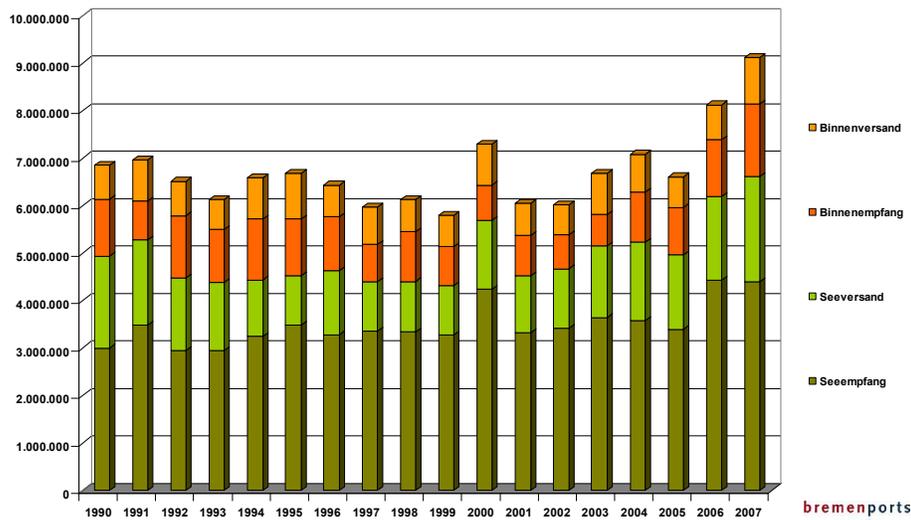
Stärken (strengths)	Schwächen (weaknesses)
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Trimodalität des Standorts ➤ Gute verkehrliche Anbindung (insbesondere Straßen) ➤ Direkte Nähe zum Gewerbepark Hansalinie ➤ Tideunabhängigkeit durch Weserwehr ➤ Weserwehr verfügt über GMS-Dimensionen (Wassertiefe und Abmessungen) ➤ Hohe Diversifikation der Gewerbestruktur 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Fahrwasserrestriktionen auf der Mittelweser ➤ geringe Hafenaaffinität der ansässigen Unternehmen ➤ Fehlende Vernetzung / Kooperation der Unternehmen ➤ Hohe Konzentration auf den Verkehrsträger LKW ➤ Keine Wendemöglichkeit (GMS) in den Hafenbecken
Chancen (opportunities)	Risiken (threats)
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Hohes Entwicklungspotenzial unter Einsatz GMS ab 2012 ➤ Kapazitätspotenzial der Verkehrsträger Bahn und Binnenschiff ➤ Gutes Expansionspotenzial durch Vorhandensein von Reserveflächen ➤ Entwicklungsmöglichkeiten durch Kooperation / Verknüpfung mit dem Gewerbepark Hansalinie 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Hohe Konzentration auf den Umschlag von Massengütern ➤ Zunehmende Bedeutung / Ausweitung von Freizeitnutzungen ➤ Steigende Relevanz von Umwelanforderungen

Quelle: eigene Darstellung

7.1.2 Industriefafen / Kap-Horn- und Werfthafen

Der Industriefafen hat von allen stadtbremischen Hafenaarealen das größte Umschlagvolumen. Etwa jede achte Tonne (von 69,1 Mio. t Umschlag in 2007) der bremischen Häfen wird hier umgeschlagen. 2007 entfielen von insgesamt 9,1 Mio. t im Industriefafen 2,5 Mio. t auf den Binnenumschlag und 6,6 Mio. t auf den Seeumschlag. Über die letzten Jahre ergab sich eine Verteilung zwischen Binnen- und Seeumschlag von annähernd eins zu drei. Beim Binnenumschlag überwiegt der Empfang. Im Industriefafen werden Waren aus sämtlichen Gütergruppen umgeschlagen. „Steine und Erden“, „Feste mineralische Brennstoffe“ sowie „Eisen, Stahl und NE-Metalle“ sind die aufkommenstärksten Gütergruppen. Zuwächse gab es 2007 vor allem im Bereich der Baustoffe, Getreide und Futtermittel sowie im Bereich der Düngemittel.

Abbildung 18 Gesamtumschlag im Industriefafen 1990–2007 (in t)



Quelle: Senator für Wirtschaft und Häfen; eigene Darstellung

Bei der Rhenus Weserport GmbH, dem Hauptumschlagunternehmen im Industriefafen, werden im Wesentlichen Stahlcoils, Kohle, Schrott und Baustoffe per Binnenschiff versandt und empfangen. Für den Umschlag stehen eigene Portalkräne zur Verfügung. Mit Inbetriebnahme des neuen Shortsea-Terminals Anfang 2006 können hier nun auch Container adäquat umgeschlagen werden. Regelmäßig bedient beispielsweise die NWL (Tochter der ACOS Gruppe) von Rhenus Weserport aus die Westhäfen

Rotterdam und Antwerpen. Zusätzlich ist das Terminal in den Binnenschiff-Shuttle-Dienst zwischen Bremen und Bremerhaven eingebunden. Im **Hüttenhafen** kann es in Spitzen zu Engpässen bezüglich Wasserflächenkapazitäten kommen, da das Hafenbecken auf Höhe Weserport schmaler ist als im übrigen Teil. Dadurch blockieren insbesondere große Seeschiffe zunehmend die Durchfahrt, beispielsweise zum im hinteren Bereich des Hafenbeckens gelegenen Tanklager der Handelsgesellschaft Mineralöl GmbH (HGM). Diesen Hafenabschnitt laufen wöchentlich durchschnittlich etwa sechs bis acht kleinere Bunkerboote bzw. Binnentankschiffe mit bis zu 1.360 t Tragfähigkeit an. Für Binnenschiffe wird im hinteren Teil des Hüttenhafens eine kleinere Bunkerstation vorgehalten.

Sehr intensive und zum Teil recht unterschiedliche Binnenschiffsaktivitäten des Industriedhafens finden beispielsweise im **Kohlenhafen** statt. Auf der Westseite schlagen Baustoffhändler vornehmlich Steine und Erden um. Dabei werden zum Teil eigene Binnenschiffe eingesetzt. Das Kraftwerk Hafen wird im Gegensatz zum Kraftwerk Hastedt auch von Seeschiffen bedient, denn hier werden mit rund 6.000 t etwa sechs mal so viel Kohle pro Tag benötigt wie im Kraftwerk Hastedt. Auf der Kraftwerksseite befinden sich vier ausgewiesene Binnenschiff-Liegeplätze.

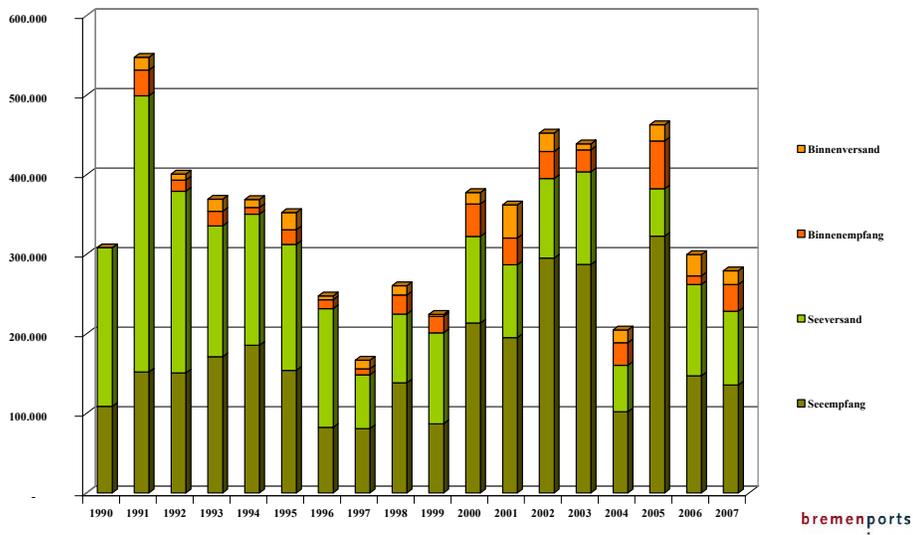
Der **Kalihafen** ist durch vielfältige Umschlagaktivitäten geprägt. Vornehmlich findet an den Umschlaganlagen ein konventioneller Stückgut- und Massengutumschlag statt. Das Spektrum der Güterarten umfasst in der Regel klassisches Stück- und Schüttgut, Projektladungen und zunehmend auch Container.

Zu TSR Recycling im **Hafen E** kommen wöchentlich durchschnittlich zwei bis drei Binnenschiffe und schlagen Metallschrott um, der später zum Großteil weiter in den Hochofen der ArcelorMittal Bremen transportiert wird. In diesem Areal kann es mitunter zu operativen Störungen kommen, wenn Züge zum Kaffeeveredler Hermsen über das Gelände von TSR rollen und dort zeitgleich Schiffe be- oder entladen werden. Das Gleis verläuft direkt an der Kaje entlang über das TSR-Gelände. Alternativ ist daher zu untersuchen, ob Möglichkeiten bestehen, das Binnenschiff operativ in die Unternehmenslogistik von Hermsen einzubinden.

Heute findet an den Kajen der großräumigen Fläche des ehemaligen Louis-Krages-Geländes kein Schiffsumschlag mehr statt. Zuletzt stellte der Holz-

großhändler Finnforest seine Schiffsaktivitäten Mitte 2006 ein. Das Holz kommt nun in der Regel per LKW direkt aus Finnland. Schiffsumschlag hat sich bedauerlicherweise als wirtschaftlich nicht darstellbar erwiesen. Auch für dieses Areal gilt es zu prüfen, ob es Potenziale gibt, das Binnenschiff zukünftig in die Umschlagaktivitäten der dort tätigen Unternehmen einzu- binden. Die vorhandenen Anlegestellen können in Verbindung mit einer entsprechenden Suprastruktur beispielsweise gut für den Umschlag von Containern genutzt werden.

Abbildung 19 Gesamtumschlag im Kap-Horn- und Werfthafen 1990-2007 (in t)



Quelle: Senator für Wirtschaft und Häfen; eigene Darstellung

Der Binnenschiffsanteil im Kap-Horn- und Werfthafen erhöhte sich innerhalb der letzten fast 15 Jahren von 5% im Jahr 1994 auf annähernd 20% im Jahr 2007. Damit beträgt die prozentuale Verteilung zwischen See- und Binnenumschlag etwa fünf zu eins. Grundsätzlich ist im Binnenumschlag die Empfangsseite stärker ausgeprägt und überwiegt den Versand um den Faktor zwei.

Anfang der 1990'er Jahre wurden am Kap-Horn- und Werfthafen nahezu alle Gütergruppen umgeschlagen. Im Laufe der Jahre hat eine Konzentration stattgefunden. Der Umschlag im Marktsegment „*Fahrzeuge und Maschinen*“ nahm stetig ab und hat heute nur geringe Bedeutung. Massengüter stellen mittlerweile mit über 80% den Großteil des Umschlags dar. Mit Blick auf die infrastrukturellen Voraussetzungen in diesem Hafensreal lassen sich durchaus noch weitere Entwicklungspotenziale unterstellen und die bestehenden Umschlagaktivitäten weiter ausbauen. Für die Zukunft kann daher ein positives Wachstum erwartet werden, denn insbesondere Stahl und Schrott sind wachsende Gütersegmente.

Im Hinblick auf die Anzahl der Anläufe durch Binnenschiffe weist der Industriehafen eine herausragende Bedeutung innerhalb der stadtbremischen Hafensareale auf. Mit 2.425 Anläufen im Jahr 2007 konnte eine Steigerung von nahezu 55% gegenüber dem Vorjahr erreicht werden. Auf deutlich niedrigerem Niveau, aber in der Tendenz ebenfalls positiv bewegen sich die Binnenschiffsanläufe an den Anlagen Kap-Horn- / Werfthafen – 52 Anläufe in 2007 gegenüber 32 Anläufen in 2006.

Abbildung 20 SWOT-Analyse des Industriefhafens sowie des Kap-Horn- und Werfthafens

Stärken (strengths)	Schwächen (weaknesses)
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Trimodalität des Standorts ➤ Tideunabhängigkeit durch Schleuse Oslebshausen ➤ Vorhandensein leistungsfähiger Suprastruktur ➤ Hohe Hafenaaffinität der Unternehmen ➤ Hohe Diversifikation der Gewerbestruktur ➤ Vernetzung / Kooperation der ansässigen Unternehmen ➤ Gute Liegeplatzkapazitäten für Binnenschiffe 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Engpasssituation im Bereich Hüttenhafen bei hoher Frequentierung der Kajen ➤ Sanierung des Ölhafengeländes noch nicht abgeschlossen ➤ Zeitlicher Aufwand beim Zugang des Hafens durch Schleusungsvorgang ➤ Kajenbauwerke zum Teil sanierungsbedürftig ➤ Teilweise Mindertiefen in einigen Bereichen des Industriefhafens
Chancen (opportunities)	Risiken (threats)
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Verbesserung der verkehrlichen Anbindung (BAB 281) ➤ Intensivierung der Binnenschifffahrtsaktivitäten durch das neue Shortsea-Containerterminal von Rheus-Weserport ➤ Hohes Expansions- / Ansiedlungspotenzial hafenaaffiner Unternehmen ➤ Intensivierung der Hafenaktivitäten durch Nutzung des brachliegenden Kap-Horn-Hafens ➤ Expansionspotenziale durch Umgestaltung des Ölhafens ➤ Verbesserung der Anlaufbedingungen durch Vertiefung des Industriefhafens 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ In Teilbereichen Tendenz zum Gewerbegebiet ohne Schiffsumschlagaktivität ➤ Liegeplatzkapazitäten für Binnenschiffe nicht ausreichend bei zukünftig stark steigenden Schiffsaufkommen ➤ Zukünftiges Nutzungskonzept „Waterfront“ (ehemals Space Park) könnte für Behinderungen oder Einschränkungen der heutigen Hafennutzer sorgen

Quelle: eigene Darstellung

7.1.3 Neustädter Hafen

Das Hafensareal des Neustädter Hafens befindet sich auf der linken Weserseite und ist neben dem Güterverkehrszentrum (GVZ) der logistische Kristallisationspunkt der Gesamtregion. Seit vor 40 Jahren das erste Schiff im Neustädter Hafen abgefertigt wurde, trägt dieser Teil der bremischen Häfen erheblich zum Erfolg des maritimen Standorts bei. Neustädter Hafen und GVZ haben sich – weitgehend unabhängig voneinander – positiv entwickelt. Das Güterverkehrszentrum wurde zum Vorzeigeprojekt und Ideengeber für inzwischen mehrere Dutzend ähnliche Anlagen in Deutschland und Europa.

Abbildung 21 Neustädter Hafen



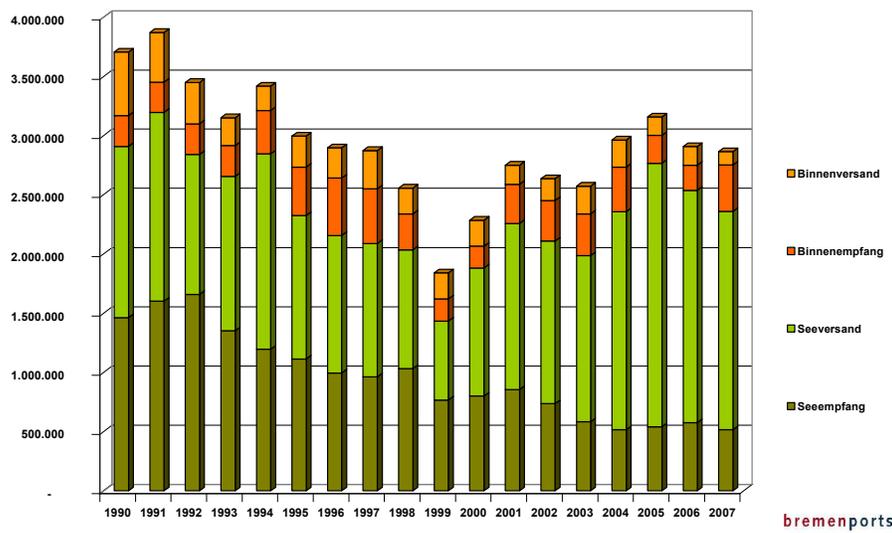
Quelle: bremenports

Die Gütergruppenstruktur gestaltet sich im Neustädter Hafen völlig anders als in den bisher analysierten stadtbremischen Hafensarealen. Das Areal des Neustädter Hafens wird vornehmlich durch den konventionellen Stückgutumschlag, den Massengutumschlag sowie zu bedeutenden Anteilen vom Umschlag von Projektladungen geprägt.

Im Neustädter Hafen ist die Umschlagsentwicklung im Binnenverkehr seit 1990 tendenziell rückläufig. Der mit Abstand umschlagstärkste Zeitraum war mit knapp 800.000 t das Jahr 1990. Im Gegensatz dazu wurde im Jahr 2006 mit annähernd 370.000 t das niedrigste Jahresergebnis der letzten rund 15 Jahre erreicht.

Im Jahr 2007 konnte der Binnenumschlag wieder an Bedeutung gewinnen und hat mit rund 500.000 t einen deutlichen Mengenzuwachs im Vergleich zum Vorjahr in Höhe von 370.000 t zu verzeichnen. Dies entspricht einer prozentualen Steigerung von über 35%. Damit liegt der Binnenanteil bei annähernd 18% gegenüber den Anteilen der Seeschifffahrt.

Abbildung 22 Gesamtumschlag im Neustädter Hafen 1990-2007 (in t)



Quelle: Senator für Wirtschaft und Häfen; eigene Darstellung

Die aktuelle Umschlagentwicklung greift die sich schon 2007 abzeichnenden positiven Ansätze in Richtung eines leichten Anstiegs der Ladungsmengen auf und lässt auch für das Jahr 2008 eine positive Gesamtentwicklung erwarten. Insbesondere im Segment der Containerverkehre werden verstärkt positive Impulse vorausgesagt. Die oben genannte positive Entwicklung spiegelt sich auch in den Binnenschiffsankünften in den Anlagen des Neustädter Hafens wider. Im Betrachtungszeitraum 2007 konnten 618 Anläufe erfasst werden, was einer Steigerung von über 25% gegenüber dem Vorjahr entspricht.

Im Rahmen einer Masterplanung wurde das Areal des Neustädter Hafens mit dem benachbarten Güterverkehrszentrum auf Wachstumspotenziale hin untersucht. Die Ergebnisse dieser Analyse sowie die ausgearbeiteten Handlungsempfehlungen sind in dem Masterplan „Güter- und Logistikzentrum Links der Weser“ zusammengefasst worden.

Abbildung 23 SWOT-Analyse des Neustädter Hafens

Stärken (strenghts)	Schwächen (weaknesses)
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Trimodalität des Standorts ➤ Leistungsfähige und umfangreiche Suprastruktur (z.B. Schwimmkran, Mobilkran) ➤ Nähe zum GVZ (KLV-Terminal) ➤ Hohe Kompetenz beim Umschlag von konventionellen Stückgut sowie Schwergut und Projektladung ➤ Vorhandsein ausreichender Lagerkapazitäten (Freiflächen, Hallen) ➤ Ab dem 01.01.2008 verfügt der Neustädter Hafen über den Status eines Seezollhafens 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Räumliche Trennung des Hafensareals mit dem GVZ durch Hochwasserpolder ➤ Verkehrliche Anbindung (bislang kein direkter Autobahnanschluss) ➤ Hohe Konzentration auf nur wenige Gütersegmente (Holz / Zellulose, Röhren)
Chancen (opportunities)	Risiken (threats)
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Verbesserung der verkehrlichen Anbindung durch den Bau BAB 281 ➤ Hohes Expansions- / Ansiedlungspotenzial durch Verknüpfung mit GVZ ➤ Expansionsmöglichkeit des Hafensareals (z.B. Lankenauer Hafen) ➤ Ladungszuwächse durch Aufbau eines Inland-Containerterminals 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Starke Abhängigkeit durch hohe Konzentration auf wenige Gütersegmente (z.B. starke Schwankungen im Bereich Holz) ➤ Hallenstruktur ist z.T. sanierungsbedürftig

Quelle: eigene Darstellung

7.1.4 Holz- und Fabrikenhafen / Getreide-Verkehrsanlage

Der Holz- und Fabrikenhafen weist eine hohe hafenwirtschaftliche Nutzung mit zahlreichen wirtschaftlich erfolgreichen Unternehmen auf. Das Areal gilt darüber hinaus mittlerweile als ausgezeichneter Standort für Unternehmen aus der Zukunftsbranche der regenerativen Energien. Außerdem finden zunehmend Dienstleistungsunternehmen hier wegen ihrer Nähe zur Innenstadt und der Lage am seeschifftiefen Wasser ein ideales Umfeld. Die in dem Hafensareal ansässigen Unternehmen weisen eine hohe Konzentration maßgeblich auf Umschlaggüter der Segmente trockenes und flüssiges Massengut, konventionelles Stückgut sowie zunehmend Container auf. Dabei stehen nicht allein die reinen Umschlagleistungen im Vordergrund, sondern es wird eine Vielzahl von logistischen Dienstleistungen rund um die Ware im Areal des Holz- und Fabrikenhafens angeboten.

Abbildung 24 Holz- und Fabrikenhafen

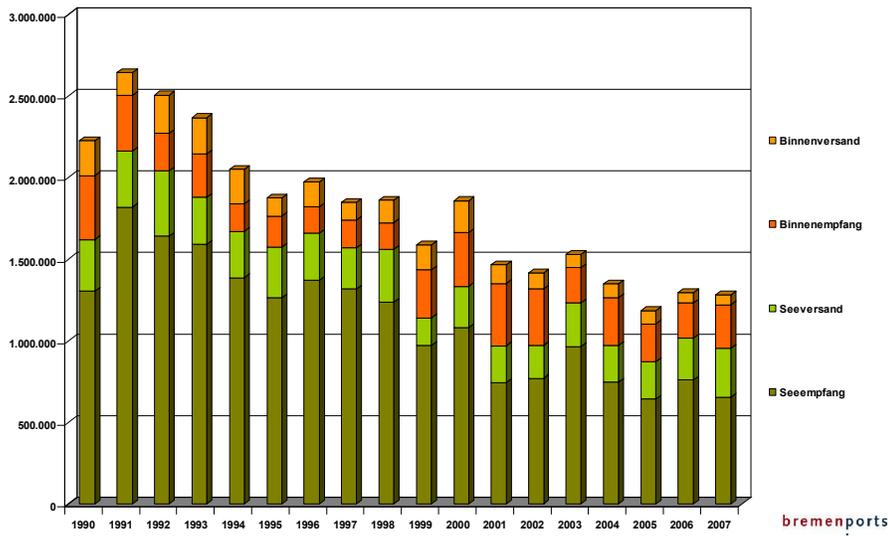


Quelle: bremenports

Die Umschlagentwicklung im Holz- und Fabrikenhafen ist mit wenigen Ausnahmen insgesamt seit 1991 tendenziell rückläufig. Die entstandenen Umschlagverluste wirken dabei stärker bei den Verkehren der Seeschifffahrt. Im Gegensatz zur Seeschifffahrt hat die Binnenschifffahrt im gleichen Betrachtungszeitraum weniger Anteile verloren und konnte sich fortan wieder stärker behaupten. Im Jahr 2007 betrug der Güterumschlag per Binnenschiff rund 325.000 t und lag damit nahezu 17% über dem Vorjahresniveau. Der Seeschiffsumschlag verzeichnete im Zeitraum 2007 mit rund 1 Mio. t einen Rückgang um etwa 6% zum vergangenen Jahr.

Die nachfolgende Abbildung spiegelt die Umschlagentwicklung im Holz- und Fabrikenhafen im Zeitraum von 1990 bis 2007 wider.

Abbildung 25 Gesamtumschlag im Holz- und Fabrikenhafen 1990-2007 (in t)



Quelle: Senator für Wirtschaft und Häfen; eigene Darstellung

Analog zu der Umschlagentwicklung der Binnenschifffahrt konnten im Jahr 2007 auch zusätzliche Schiffsanläufe im wirtschaftlich sehr agilen Holz- und Fabrikenhafen beobachtet werden. Das Hafensareal weist insgesamt 357 Anläufe von Binnenschiffen auf gegenüber 323 Binnenschiffsanläufen im Jahr 2006.

Trotz der strukturellen Umwandlungsprozesse im Zuge des Projekts „Überseestadt“ befinden sich im benachbarten Holz- und Fabrikenhafen immer noch zahlreiche wirtschaftlich erfolgreiche Unternehmen, die den Standort traditionell als Hafen nutzen. Diese Unternehmen beziehen ihre Ausgangsmaterialien vornehmlich als Massen- oder Stückgut. Das Hafenbecken war deshalb auch nur in geringem Maß vom Funktionsverlust durch die Containerisierung betroffen. Die Flächennutzung stellt sich heute neben einer umfangreichen Lagerhaltung als gemischte gewerbliche Nutzung mit Schwerpunkten in den Bereichen Holzindustrie, Getreide- und Futtermittelverarbeitung sowie Mineralölhandel dar. Die umgeschlagenen Gütergruppen reflektieren diese Branchenschwerpunkte. Von 1995 bis 2002 wurde die vorher bedeutende Güterart „Chemische Erzeugnisse“ (Zellstoff / Altpa-

pier) nur noch in geringen Mengen umgeschlagen. Seit 2003 trägt diese Güterart nicht mehr wesentlich zum Binnenumschlag im Holz- und Fabrikenhafen bei. Ähnlich dem Kap-Horn- und Werfthafen, so fand auch hier im Laufe der Jahre eine Konzentration auf vier wesentliche Güterarten statt.

Das Wachstum des Binnenumschlags Ende der 1990'er Jahre verursachten vor allem die Segmente „*Fahrzeuge, Maschinen, sonst. Halb- u. Fertigwaren sowie besondere Transportgüter*“. Güter wie Baumwolle oder Kaffee, die früher als Massenstückgüter klassifiziert wurden, werden zunehmend in Containern transportiert.

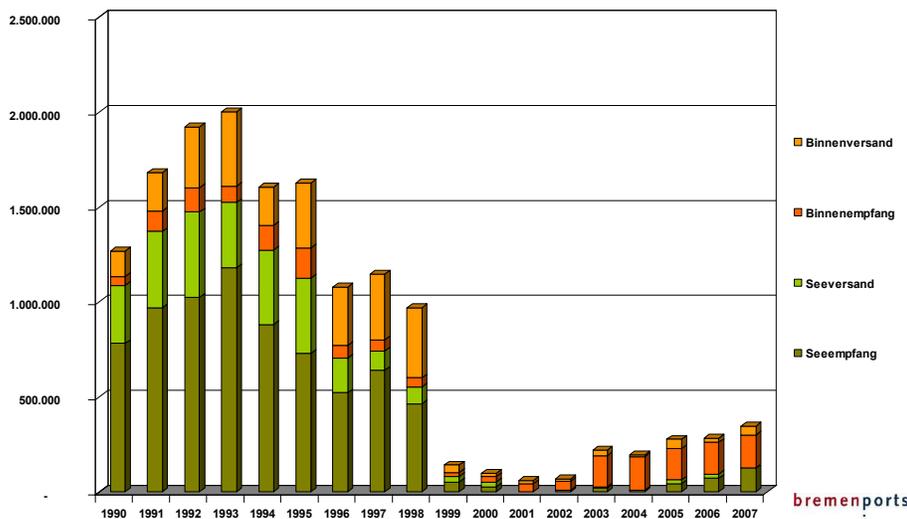
Hinter der Gütergruppe „*Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase*“ verbirgt sich der Versand von Kraftstoffen und Heizölen durch das Unternehmen Diersch & Schröder GmbH & Co. KG. Die 380 m lange Umschlaganlage ist vom Tanklager räumlich getrennt, denn das Unternehmen Kaffee Hag und die Hansakai Umschlaghallen liegen dazwischen. Es existiert eine direkte Pipeline zu den 150 m bzw. 250 m entfernten Tanks.

Das Hafenumschlagunternehmen Hansakai hat sich an der etwa 500 m langen Kaje zunehmend auf den Umschlag von Kaffee, Holz, Zellulose oder Papier spezialisiert. Kaffee kommt mittlerweile in Containern aus Übersee in die deutschen Seehäfen Hamburg und Bremerhaven. Von Bremerhaven werden diese Container beispielsweise per Binnenschiff direkt zum Holz- und Fabrikenhafen geroutet. Anschließend wird der Kaffee, der im Überseecontainer als Schüttgut in einzelnen Inlets ruht, in Spezialcontainer umgeladen und mittels Ganzzügen zur Rösterei nach Berlin transportiert.

Umschlagaktivitäten in diesem Hafensegment konzentrieren sich größtenteils auf Unternehmen der verarbeitenden Industrie. Mit Ausnahme eines Holzhändlers sind diese Unternehmen komplett auf der Nordseite des Hafenbeckens ansässig. Auf der Südseite befinden sich u.a. expandierende Windenergieunternehmen, die hier noch zur hafenumabhängigen Wirtschaft gezählt werden. Der Hafenkopf bildet einen Schmelztiegel aus traditioneller Hafenwirtschaft, Windenergie, hochwertigen Dienstleistungen und Kultur.

Seit sich die BLG Ende 1998 von der Getreide-Verkehrsanlage zurückzog, kam der Umschlag fast komplett zum Erliegen. Im Zeitraum von 1990 bis 1998 bewegte sich das jährliche Umschlagvolumen im Durchschnitt bei annähernd 1,5 Mio. t. Das höchste Niveau wurde im Jahr 1993 mit etwa 2 Mio. t erreicht. In den Folgejahren gab es eine deutlich negative Mengenentwicklung mit einem durchschnittlichen Umschlagvolumen von nahezu 200.000 t. Doch insbesondere seit dem Jahr 2004 zeigt die Tendenz wieder ein positives Wachstum und konnte im Jahr 2007 mit rund 345.000 t einen deutlichen Mengenzuwachs darstellen.

Abbildung 26 Gesamtumschlag der Getreide-Verkehrsanlage 1990-2007 (in t)



Quelle: Senator für Wirtschaft und Häfen; eigene Darstellung

Im Vergleich zu den Umschlagmengen der Seeschiffe konnte sich der Binnenschiffsumschlag im Verlauf der letzten Jahre stabilisieren und wieder an Bedeutung gewinnen. Anders als in der Vergangenheit überwiegt damit heute der Binneneingang mit etwa eins zu sechs gegenüber den Anteilen der Seeschifffahrt. Diese positive Entwicklung lässt sich auch anhand der Binnenschiffsanläufe aufzeigen. Die Getreide-Verkehrsanlage konnte für das Jahr 2007 insgesamt 303 Anläufe von Binnenschiffen verzeichnen und liegt damit etwa 16% über dem Niveau 2006 mit insgesamt 260 Binnenschiffsanläufen. Zurzeit werden an der Getreide-Verkehrsanlage im Binnenumschlag im Wesentlichen Getreide versandt und Futtermittel empfangen.

Abbildung 27 SWOT-Analyse des Holz- und Fabrikenhafens sowie der Getreide-Verkehrsanlage

Stärken (strenghts)	Schwächen (weaknesses)
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Trimodalität des Standorts ➤ Seeschifftiefes Wasser / ausreichende Tiefe ➤ Leistungsfähige Suprastruktur ➤ Gute verkehrliche Anbindung an das Fernstraßennetz ➤ Ausgeprägte hafenauffine und logistikaffine Gewerbestruktur ➤ Ausgewogener Ladungsmix sowie diversifizierte Güterstruktur aus Stück- und Massengütern 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Eingeschränkte Wendemöglichkeit für See- und Binnenschiffe ➤ Fehlen von Umschlageinrichtungen auf der Südseite des Hafens ➤ Sanierungsbedarf der Straßeninfrastruktur in Teilbereichen
Chancen (opportunities)	Risiken (threats)
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Gutes Ansiedlungspotenzial (z.B. im Bereich Windenergie) ➤ Zusätzliche Umschlagmöglichkeiten auf der bisher ungenutzten Südseite des Hafenbeckens ➤ Ausbaupotenzial für weitere Umschlagmöglichkeiten im Segment Holz 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Umgestaltung des ehemaligen Hafenreviers Überseestadt in Richtung neuer Nutzungen (Wohnen, Dienstleistungen) ➤ Entstehen möglichen Konfliktpotenzials aufgrund direkter Nähe von Industrie und Gewerbe mit Wohnen ➤ Ausdehnung von Auflagen (Emissionen, Baulicher Art, Umwelt)

Quelle: eigene Darstellung

7.1.5 Weitere Hafenareale der stadtbremischen Häfen

In Bremen-Nord hat insbesondere der Stadtteil **Farge** mit der Ölumschlaganlage und dem dortigen Kraftwerk zwei bedeutende Umschlagsstellen für die Binnenschifffahrt. Am Kraftwerk Farge soll zukünftig ein Aschesilo mit einer Lagerkapazität von 5.000 t gebaut werden, damit ein Großteil der rund 75.000 t Asche, die im Kraftwerk Farge jährlich anfallen, per Schiff anstatt mit dem LKW abtransportiert werden können. Abnehmer der Asche ist vornehmlich die Baubranche.

Die Standorte **Blumenthal** und **Vegesack** spielen für die Binnenschifffahrt kaum eine Rolle. Ähnlich sieht es am **Mittelsbürener Hafen** aus, der ausschließlich von Seeschiffen frequentiert wird. Dementsprechend ist die vorhandene Infrastruktur vornehmlich für die Abfertigung von Seeschiffen ausgerichtet.

Im weiteren Verlauf folgt weseraufwärts der **Europahafen**. Die Nordseite diente bis vor kurzem dem Fruchtschlag und dem Umschlag von Containern aus dem Schiffsverkehr mit Bremerhaven. Seit die Hafenkräne abgebaut wurden, findet kein Schiffsumschlag mehr statt. Der Europahafen soll fester Bestandteil der „Überseestadt“ werden. Die aktuellen bzw. angeordneten stadtplanerischen Nutzungen für dieses Areal sehen vorwiegend Dienstleistungsnutzungen sowie u. a. eine Marina in dem Hafenbecken vor. Wo sich früher Kräne drehten, sollen nun vornehmlich moderne Wohn- und Bürogebäude entstehen.

Im **Hohentorshafen** auf der gegenüberliegenden Weserseite sind überwiegend Unternehmen der Holz- und Baustoffbranche angesiedelt. Die Wasserfläche im Hafenbecken ist bei Niedrigwasser sehr klein. Binnenschiffer nutzen den Ponton an der Südseite als Übernachtungsplatz. Auch liegen zeitweise Ausflugsboote und vereinzelt Sportboote in dem Hafenbecken. Beispielsweise wird hier für die Hal-Över-Flotte ein Ausrüstungsplatz vorgehalten. An der Außenseite des Hafenbeckens befinden sich drei fest eingerichtete Liegeplätze für Tankschiffe. In den Statistiken des Senators für Wirtschaft und Häfen sind für das Jahr 2007 annähernd 180 Anläufe von Binnenschiffen erfasst.

7.2 Hafengruppe Bremerhaven

Im Folgenden wird die Hafengruppe Bremerhaven – bestehend aus dem Überseehafen und dem Fischereihafen – beschrieben und hinsichtlich ihrer Binnenschiffsaktivitäten näher analysiert.

7.2.1 Überseehafen

Das Überseehafengebiet an der Außenweser im Nordwesten Bremerhavens erstreckt sich über etwa 875 ha. Mit der Erweiterung des Containerterminals (CT 4) kommen weitere 90 ha hinzu. Damit ist das Überseehafengebiet bereits heute das flächenmäßig größte Areal der bremischen Häfen.

Abbildung 28 Überseehafen Bremerhaven



Quelle: bremenports

Bezüglich der Hafenbecken wird unterschieden zwischen dem Nord- und Osthafen im Norden sowie dem Kaiserhafen I, II und III im Süden. Über den Verbindungshafen können Schiffe vom nördlichen in den südlichen Bereich gelangen. An der Außenseite der Hafenbecken schließen sich weseitig die Stromkaje und die Columbuskaje an. Von der Nordsee kommende Seeschiffe erreichen das Überseehafengebiet über eine 30 Seemeilen lange Passage der Außenweser. Binnenschiffe kommen aus südlicher Richtung über die Unter- und Außenweser in den Hafen. Mit Ausnahme der Fahrtziele Stromkaje und Columbuskaje muss jedes Schiff eine der beiden Schleusen (Nord- / Kaiserschleuse) passieren, um in das abgeschleuste Hafensareal zu gelangen. Zur Verbesserung der seeseitigen Erreichbarkeit wird die 1897 erbaute Kaiserschleuse zurzeit erneuert.

Die landseitige Infrastruktur des Hafensareals Überseehafen ist im Süden über die Grimsbystraße (B 212) und im Norden über die Cherbourger Straße mit einer Anbindung an die BAB 27 gekennzeichnet. Im Hinblick auf die zu erwartende Steigerung des LKW-Verkehrs ist ein Ausbau der Cherbourger Straße geplant. Schienenseitig wird das Hafensareal über den Abzweig von der Strecke Bremerhaven-Cuxhaven am Rangierbahnhof Speckenbüttel erschlossen. Über die Bahnhöfe Nordhafen und Osthafen führen die Gleise bis zum Columbusbahnhof.

Das Flächenangebot und die jeweilige Nutzungsstruktur des nordwestlichen Bereichs ist geprägt durch den Containerumschlag an den Terminal CT Süd bis CT 4, die zusammen mit Fertigstellung des CT 4 die dann etwa 5 km lange Stromkaje bilden. Derzeit sind drei Terminalbetreiber auf dem Containerterminal Bremerhaven aktiv. Im abgeschleusten Bereich am Wendebassin hinter der Nordschleuse ist ein kombinierter Shortsea-Binnenschiff-Liegeplatz ausgebaut worden, der die für einen Binnenschiffsumschlag notwendigen infrastrukturellen Voraussetzungen aufweist. Hinter der Nordschleuse werden auf etwa 150 ha im „Automobile-Logistics-Center“ nahezu 2,1 Mio. Fahrzeugeinheiten (2007) umgeschlagen. Im Norden entsteht auf dem Gelände der ehemaligen Carl-Schurz-Kaserne der „LogInPort“, ein etwa 120 ha großes Zentrum für Logistik, Industrie und hafenspezifische Dienstleistungen. Werften, Fruchtumschlag und Kreuzfahrt-Tourismus komplettieren die Nutzungsstruktur des Überseehafengebiets.

Das größte Wachstumspotenzial für die Binnenschifffahrt am Standort besteht im Segment Container. 2007 betrug der Umschlag an der Stromkaje in Bremerhaven nahezu 100.000 t auf der Empfangsseite und annähernd 42.000 t auf der Versandseite. Damit konnte ein Mengenzuwachs gegenüber dem Vorjahr von rund 6% erzielt werden. In der Regel werden Binnenschiffe des „Bremen-Bremerhaven-Shuttles“ vormittags an der Stromkaje mit den vorhandenen Containerbrücken be- und entladen. Der zum Teil hohe Wellengang sowie hohe Strömungsgeschwindigkeiten stellen jedoch insbesondere bei Anlegemanövern für kleinere Binnenschiffe eine Herausforderung dar. Aufgrund der zunehmenden Schiffsgrößenentwicklung im Containerbereich verfügt die Stromkaje über immer mehr größere und damit auch höhere Containerbrücken.

Mit Blick auf die im Vergleich zum Seeschiff deutlich geringere Größe des Binnenschiffs gestaltet sich die operative Abfertigung im Wesentlichen durch die große Höhendifferenz (Distanz Brückenausleger-Binnenschiff) anspruchsvoller. Dies wird zusätzlich noch durch fehlende „Cellguides“ oder erhebliche Schiffsbewegungen bei hohem Wellengang sowie ungünstigen Strömungsverhältnisse erschwert. Insbesondere bei widrigen Witterungsbedingungen bieten sich daher gute Bedingungen für die Abfertigung von Binnenschiffen im abgeschleusten Wendebecken hinter der Nordschleuse an. Insgesamt sind aus operativer Sicht tendenziell kleinere Containerbrücken für den Binnenschiffsumschlag besser geeignet.

In diesem Zusammenhang ist grundsätzlich zu überlegen, ob es unter operativen sowie kapazitiven Gesichtspunkten nicht sinnvoll erscheint, Binnenschiffe an einem zentralen Terminalabschnitt abzufertigen. Dieses Binnenschiffsterminal könnte dann mit auf die spezifischen Bedarfe der Binnenschifffahrt abgestimmte Suprastruktur (z.B. Feeder Server) sowie entsprechender Fenderung an der Kaje ausgestattet werden. Hierzu bietet sich neben der Stromkaje das abgeschleuste Areal hinter der Nordschleuse an. In diesem Bereich sollte zunächst geprüft werden, ob ggf. die Neuerrichtung oder die Umnutzung weiterer Kajeabschnitte für Binnenschiffe möglich ist.

Die Anlagen an der Stromkaje in Bremerhaven wurden im Jahr 2007 häufiger von Binnenschiffen frequentiert, als im Vergleichszeitraum 2006. Mit 232 Anläufen konnte das Vorjahresniveau von 193 Anläufen um annähernd 20% verbessert werden.

Abbildung 29 SWOT-Analyse des Überseehafen Bremerhaven

Stärken (strenghts)	Schwächen (weaknesses)
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Trimodalität des Standorts ➤ Zweitgrößter Containerhafen Deutschlands ➤ Größte europäische interkontinentale Automobildreh-scheibe ➤ Vorhandensein einer leistungs-fähige Infra- und Sup-rastruktur ➤ Hohe logistische Kompetenz durch starke Konzentration hafenaaffiner Unternehmen 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Limitierung hinsichtlich Terminalerweiterungen (Landesgrenze, Natur-schutzgebiet) ➤ Sich abzeichnende Kapazi-tätsengpässe im Schienen-verkehr ➤ Geringe Wahrnehmung des Verkehrsträgers Binnen-schiff ➤ Mittelweser noch nicht für das GMS und das ÜGMS ausgebaut
Chancen (opportunities)	Risiken (threats)
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Verstärkte Nutzung des Bin-nenschiffs im Hinterland-transport bei Bahn und LKW ➤ Zunahme des Ladungsvolu-mens zeigt Potenziale für den Aufbau von zusätzlichen Container-Shuttle-Verkehren ➤ Möglichkeiten für den Ein-satz des Binnenschiffs in dem Wachstumssegment Automobile ➤ Verstärkte Nutzung des neu-en kombinierten Shortsea-Binnenschiffs-Terminal im Bereich CT Süd sowie ggf. weiterer Kajeabschnitte ➤ Einstieg von Terminalbetrei-bern bzw. Seereedereien in die Binnenschifffahrt 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Mögliche zukünftige Eng-passssituation bei der ver-kehrlichen Hafenanbindung (im Bereich der Cherbour-gerstraße) ➤ Einschränkungen bei der Binnenschiffsabfertigung an der Stromkaje bei widrigen Wetterbedingungen

Quelle: eigene Darstellung

7.2.2 Fischereihafen

Der Fischereihafen ist Bremerhavens südlichstes Hafenareal mit rund 450 ha Land- und 150 ha Wasserfläche. Es gliedert sich in die Bereiche I und II. Der Bereich I besteht aus dem direkt an die Fischereihafenschleuse angrenzenden Schleusenhafen, dem Handelshafen sowie dem eigentlichen Hafenbecken Fischereihafen I. Im Verlauf der weitläufigen Wasserfläche des Bereichs II gibt es Richtung Süden eine Zweiteilung in den Luneorthafen und den Labradorhafen.

Abbildung 30 Fischereihafen Bremerhaven



Quelle: bremenports

Über die von 1997 bis 2000 erneuerte Fischereihafenschleuse erreicht man von der Unterweser kommend das Hafenareal. Es ist eine Doppelkammerschleuse mit einem kleineren Becken (106 * 12 m) aus dem Jahr 1925 und dem neuen größeren Seeschiffsbecken mit einer Nutzlänge von 181 m (vorher 100 m) und einer Breite von 35 m. Es gibt etwa 7 km mit Spundwand befestigte Kajenfläche. Die West- und Südwestseite des Fischereihafens II sowie die Westseite des Labradorhafens werden durch eine Böschung uferseitig begrenzt. In seiner Nord-Süd-Ausdehnung misst der Fischereihafen II 4 km. Das Becken des Fischereihafens I ist etwa 800 m lang.

Seiner Bestimmung nach war der Fischereihafen zur ursprünglichen Anlandung und Weiterverarbeitung von Frischfisch geplant. Heute ist das Gesamtareal ein multifunktionales Gewerbegebiet mit Wasseranbindung. Um-

schlaggerät gibt es lediglich an den Bunkerstationen im Norden, beim Eiswerk, am Luneorthafen sowie am Labradorhafen.

Die landseitige Anbindung des östliche Areal des Fischereihafens war von Süden kommend (B 6) lange Zeit nur über die teilweise mit Wohnbebauung gesäumte Straße „Deichhämme“ gekennzeichnet. Im Zuge des Gewerbegebiets Bohmsiel wurde Ende 2006 ein Verbindungsstück der B 71 zur Anschlussstelle „Wulsdorf“ der BAB 27 eröffnet. Damit wurde die straßenseitige Anbindung des Areals für den Güterfernverkehr deutlich verbessert. Im Gegensatz dazu stellt die vorhandene Schieneninfrastruktur einen Engpass im Fischereihafen dar. Auf der Westseite des Beckens II verläuft ein stillgelegtes Bahngleis entlang des Weserdeiches. An der Ostseite führt ein Gleis entlang des Labradorhafens bis zum Frigoropa Kühlhaus. Drei weitere Stichgleise erschließen lediglich den südlichen Abschnitt des großen Fischereihafenareals. Unter anderem aufgrund der oben beschriebenen Defizite im Bereich des Schienennetzes konnte sich der Anteil des Verkehrsträgers LKW im Fischereihafen überproportional entwickeln und liegt damit vergleichsweise höher als in anderen Hafengebieten der bremischen Häfen.

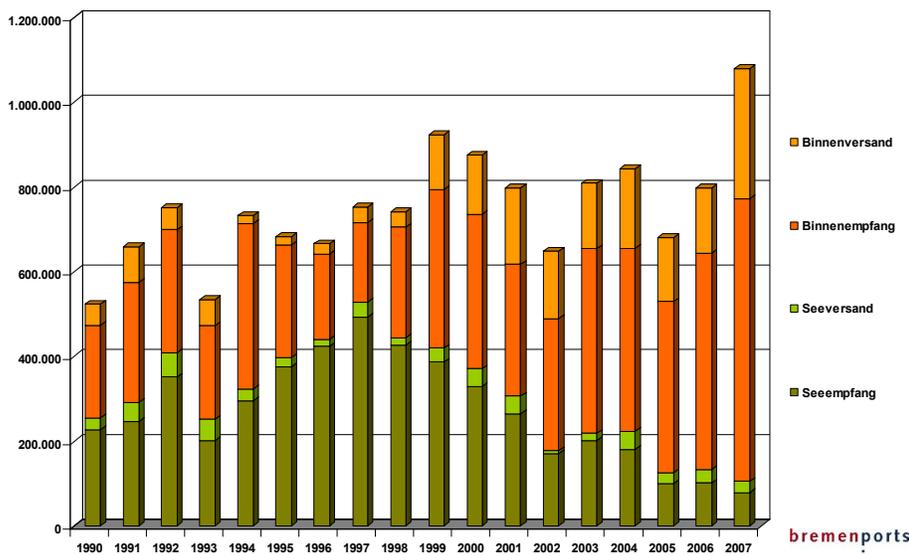
Die Infrastruktur und das Flächenangebot im Fischereihafen sind Eigentum des Freien Hansestadt Bremen. Für die Entwicklung und das Flächen- / Immobilienmanagement ist die Fischereihafen-Betriebsgesellschaft mbH (FBG) verantwortlich.

Im Bereich I hat sich in den letzten Jahren ein deutlicher Wandlungsprozess von rein gewerblicher hin zu touristischer Nutzung vollzogen. So wurden die ehemaligen Fischhallen am Hafenkopf zu Restaurants und Geschäften umfunktioniert. Die Attraktion „Schaufenster Fischereihafen“ und ein Hotel runden das Tourismusangebot ab. Der Bereich II des Fischereihafens ist flächenmäßig größer. Im nördlichen Teil ist noch traditionell die fischverarbeitende Industrie tätig, während weiter südlich am Labradorhafen Unternehmen der Holzindustrie sowie des Maschinen- und Anlagenbaus tätig sind. Binnenschiffumschlag findet heute hauptsächlich im Luneorthafen statt. Dort sind auf der Ostseite vornehmlich Baustoffhändler und Futtermittelhändler ansässig.

Die komplette Westseite des Fischereihafens steht im Zeichen der Freizeitnutzung: im Süden sind Wassersportvereine und im Norden Servicebetriebe für den Wassersport ansässig. Dazwischen ist der Standort des Bremerhavener Flughafens. Eine zukünftige Nutzung des Hafenbeckens in diesem Bereich ist nur unter Berücksichtigung bestimmter Faktoren darstellbar. Für Betriebe in der näheren Umgebung ergeben sich unter Umständen Auflagen hinsichtlich der Bauhöhen zukünftiger Neubauten. Insgesamt sind etwa 390 Unternehmen mit etwa 9.000 Beschäftigten (2006) im Fischereihafen tätig. Davon zählt etwa ein Fünftel (80 Unternehmen) zur Fischwirtschaft.

Durch die beschriebene Größenverteilung und Nutzungsstruktur der beiden Bereiche des Fischereihafens ergibt sich ein entsprechendes Bild im Güterumschlag. Auch wenn der Bereich I des Fischereihafens seit 2002 wieder Anteile hinzugewinnt, so beträgt sein Anteil am Gesamtumschlag der Binnenschifffahrt rund 15% (2007). Der niedrigste Anteil lag mit zeitweise 2% (1998) sogar noch darunter. 2007 war mit knapp 1 Mio. t das erfolgreichste Jahr für den Binnenschiffumschlag im Fischereihafen seit 1990.

Abbildung 31 Gesamtumschlag im Fischereihafen 1990-2007 (in t)



Quelle: Senator für Wirtschaft und Häfen; eigene Darstellung

Seit 1997 ist eine Zunahme im Umschlagvolumen der Binnenschifffahrt zu erkennen. Der Binnenanteil hat sich von 30% in 1997 auf rund 90 % im Jahr 2007 in etwa verdreifacht. Ab 1994 stieg dabei auch der Versandanteil im Binnenverkehr von nur knapp 5% auf annähernde 30 % für 2007. Dem Problem der Unpaarigkeit der Verkehre wurde somit entscheidend entgegengewirkt. Fisch wird nur per Seeschiff und LKW an- bzw. abtransportiert. Der Binnenumschlag im Bereich I des Fischereihafens Bremerhaven wurde die Jahre über geprägt durch die Gütergruppe „*Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase*“. Diese Entwicklung konzentriert sich in erster Linie auf den Umschlag in Bunkerboote an den Tanklagern. Das erhöhte Aufkommen von „*Steinen und Erden*“ (Sand, Kies) und „*Fahrzeugen, Maschinen, etc.*“ liegt an der verstärkten Bautätigkeit im Zuge der umfangreichen touristischen Neuausrichtung in diesem Areal seit 2002.

Im Bereich II gab es von 1998 auf 1999 nahezu eine Verdopplung des Umschlags, hervorgerufen im Wesentlichen durch den starken Zuwachs bei „*Fahrzeugen, Maschinen, sonst. Halb- u. Fertigwaren sowie besonderen Transportgütern*“, in erster Linie beim Versand von Fahrzeugen. Die Gütergruppe ist aktuell die Zweitstärkste hinter „*Steine und Erden*“ und vor „*Anderen Nahrungs- und Futtermitteln*“ (nur Futtermittel). Seit 2004 werden zudem vermehrt Stahlbleche und Düngemittel per Binnenschiff transportiert.

Das in der Abbildung 31 deutlich sichtbare Mengenwachstum spiegelt sich auch in der Anzahl Binnenschiffsanläufe wider. Die Anlagen des Fischereihafens der Seestadt Bremerhaven weisen 1.192 Anläufe von Binnenschiffen für das Jahr 2007 aus und liegen damit fast 30% über den Anläufen vom Vorjahr.

Eine äußerst dynamische Entwicklung nimmt der Fischereihafen besonders im südlichen Bereich (Luneort). Hier hat sich in den letzten Jahren ein Zentrum für die Windenergie-Offshorebranche entwickelt. Die mit dieser Entwicklung verbundenen Aktivitäten im Hinblick auf die Produktion, Lagerung sowie Distribution von Anlagen und –teilen bedeutet für die Binnenschifffahrt in Bremerhaven neue Möglichkeiten.

Abbildung 32 SWOT-Analyse des Fischereihafens Bremerhaven

Stärken (strengths)	Schwächen (weaknesses)
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Trimodalität des Standorts ➤ Gute verkehrliche Anbindung an das Fernstraßennetz ➤ Hohe Diversifizierung der Gewerbestruktur ➤ Tideunabhängigkeit durch Fischereihafenschleuse ➤ Expansionspotenzial durch ausreichende Flächenreserven (Luneplate) ➤ Hohes Maß an Vernetzung / Kooperationen der ansässigen Unternehmen ➤ Größte Tiefkühlagerfläche Europas ➤ Hoher Grad an Verknüpfung zwischen Wirtschaft und Wissenschaft 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Unzureichende landseitige Infrastruktur (interne Schienenerschließung, öffentliche Straßen trennen Kaje und Unternehmen) ➤ Unternehmen / Gewerbe auf der Deichseite ohne wasserseitige Umschlagaktivität ➤ Benachteiligung des Fischereihafens durch z.T. hohe Standortkosten ➤ Zugang zum Hafensareal mit zeitlichem Aufwand durch Schleusung
Chancen (opportunities)	Risiken (threats)
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Weiteres Expansions- / Ansiedlungspotenzial durch ausreichende Flächenreserven ➤ Expansionsmöglichkeiten im Bereich nicht-hafenaffiner Industrien (z.B. Windenergie) ➤ Gute Abfertigungsmöglichkeiten für das Binnenschiff aufgrund der abgeschleusten Lage 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Keine einheitliche Entwicklung des Gebietes durch getrennte Zuständigkeiten (Landflächen, Wasserflächen) ➤ Abwanderungsgefahr von Unternehmen der Fischindustrie (z.B. nach Osteuropa) ➤ Ausdehnung / Erweiterung touristischer Entwicklungen versus industrieller / gewerblicher Nutzungen

Quelle: eigene Darstellung

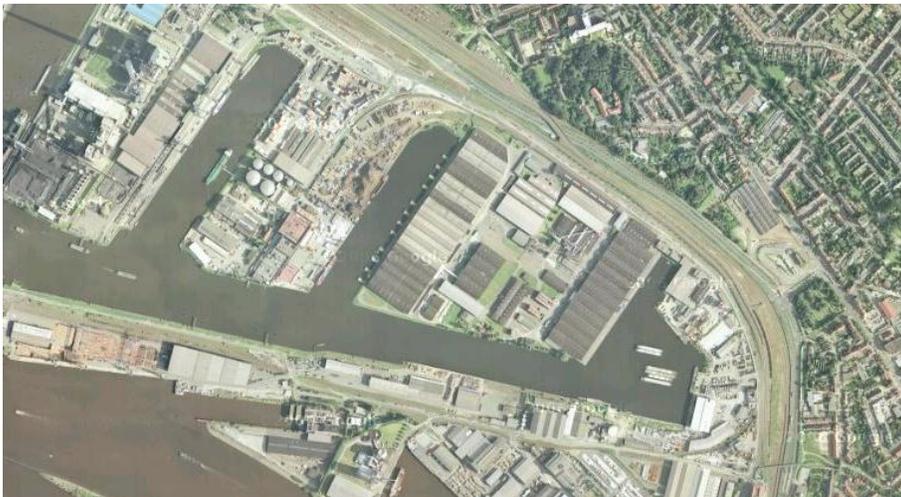
8. Handlungsoptionen zur Stärkung des Verkehrsträgers Binnenschiff

8.1 Optimierte Nutzung bestehender Hafeninfrasturktur

8.1.1 Revitalisierung existierender Umschlagkapazitäten

Das rund 250.000 m² große Gelände des früheren Holzhändlers Louis Krages bietet mit 80 Einzelgebäuden eine Lagerfläche von rund 155.000 m² und verfügt an insgesamt drei Seiten über eine Wasseranbindung und bietet damit grundsätzlich hervorragende Voraussetzungen für schiffseitige Umschlagaktivitäten. Allerdings wird die bestehende Infrastruktur zum Teil den heutigen Anforderungen eines konventionellen Schiffsumschlags nicht mehr gerecht und ist deshalb – in Abhängigkeit einer angedachten Nutzung – entsprechend auszubauen.

Abbildung 33 Industriehafen Bremen – Louis Krages Gelände



Quelle: Google Earth

Um den wasserseitigen Umschlag in dem ehemaligen Louis-Krages-Gelände neu zu beleben, sind theoretisch auch innovative Ansätze für eine nachhaltige Aufwertung des Areals vorstellbar. Einen denkbaren Ansatz könnte hier der im „Masterplan Industriehafen“ bereits vorgeschlagene Bau einer Trockenumschlaganlage darstellen. Die Umsetzung eines solchen – für die bremischen Häfen sicherlich durchaus innovativen Konzeptes – ist aber vornehmlich durch die Eigentümer des relevanten Geländes zu initiieren, da sich das entsprechende Flächenareal nicht mehr im Besitz der Freien Hansestadt Bremen befindet.

Die Vorteile einer Trockenumschlaganlage liegen vornehmlich in der Möglichkeit witterungsempfindliche Waren geschützt und damit wetterunabhängig umzuschlagen. Als potenzielle Gütersegmente kommen demnach alle Waren aus den Bereichen Metall, Papier und Zellulose sowie Baumwolle und weitere feuchtigkeitssensible Waren in Frage. In dem beschriebenen Areal ansässige Unternehmen könnten durch die Integration einer Trockenumschlaganlage ihr Dienstleistungsportfolio qualitativ erweitern und zusätzliche Ladungspotenziale generieren. Auch unter Wettbewerbsgesichtspunkten könnten sich die entsprechenden Unternehmen über die Nutzung einer Trockenumschlaganlage von eventuellen Konkurrenten absetzen und durch die Leistungserweiterung die eigene Marktposition festigen bzw. weiter ausbauen.

Eine mögliche Option für die Installation einer Trockenumschlaganlage ist – auch im Hinblick auf die umfangreichen Investitionen – beispielsweise in der Kooperation zweier oder mehrerer in dem relevanten Areal tätiger Unternehmen zu sehen. Dabei könnte der etwa 100 m lange und 50 m breite Kopf des Hafens F zwischen den Hallen des dortigen Holzgroßhändlers und denen des benachbarten Lagerbetreibers überdacht werden. Beiden Unternehmen würde dadurch ein witterungsunabhängiger Umschlag ermöglicht und damit die Chance auf die Erschließung neuer Geschäftsfelder gegeben. Grundsätzlich ist zu überlegen, ob nicht auch an anderer Stelle potenzielle und unter logistischen Aspekten sinnvolle Aufstellmöglichkeiten für eine Trockenumschlaganlage in dem beschriebenen Areal bestehen.

Das groß dimensionierte überdachte Lagerflächen zu erfolgreichen Ansiedlungen von Unternehmen führen, hat bereits der Hafen Antwerpen eindeutig unter Beweis gestellt. Eventuell würde eine entsprechende Anlage am Louis-Krages-Gelände vergleichbare Impulse setzen und beispielsweise einen großen Logistkdienstleister an den Standort binden, der im Areal des Industriehafens für Bündelungseffekte sorgen könnte.

8.1.2 Innovative Nutzungsansätze für den Ölhafen

Das Gelände um den Ölhafen im Areal des Industriehafens Bremen wird zurzeit noch umfassend saniert. Aus der Geschäftstätigkeit der Mobil-Oil stammt eine nachhaltige Überbeanspruchung der Böden, die nun sehr zeitaufwendig und kostenintensiv abgetragen werden müssen. Zukünftig wird nach der endgültigen und vollständigen Nutzbarmachung dort ein attraktives großflächiges Gewerbeareal mit exzellenter Verkehrsanbindung (BAB 281 mit Anschluss an einen Wesertunnel in Höhe der Ortschaft Seehausen) zur Verfügung stehen. Flächenareale, vergleichbar dem vorab beschriebenen ehemaligen Louis-Krages-Gelände befinden sich jedoch in Privatbesitz, so dass die Freie Hansestadt Bremen nur eingeschränkte Handlungsmöglichkeiten im Hinblick auf Planung und Entwicklung hat. Anregungen für eine neue Nutzung des Areals können aber dennoch konstruktive Impulse setzen.

Im Hinblick auf zukünftige Nutzungskonzepte ist ein möglicher Ansatz, dem Ölhafen seine ursprüngliche Nutzung wieder zuzuführen. Erforderliche Anlegestellen für Tankschiffe sind teilweise noch vorhanden und müssten technisch überholt werden. Diese Idee setzt auf dem Vorschlag aus dem Masterplan Industriehafen auf, eine „räumliche Konzentration“ der verschiedenen Gewerbecluster im Industriehafen zu schaffen.

Eine andere Nutzungsmöglichkeit ist mit dem Bau einer Trockenumschlaganlage am Kopf des Ölhafens verbunden. Das Umschlagkonzept des beidseitigen Ladungsumschlags in einer „Parkbucht“ ist damit dem Konzept des Ceres Paragon Terminals Amsterdam vergleichbar. Links und rechts könnten sich große Hallenflächen anschließen, um beispielsweise Stahl oder andere witterungsempfindliche Güter lagern zu können. Auf 60 m Breite wäre Schiff-Schiff-Umschlag mittels Portalkränen vom Seeschiff aufs Binnenschiff oder aber die Parallelbehandlung von zwei oder gar drei Binnenschiffen nebeneinander möglich. Die Effizienz hinsichtlich Umschlaggeschwindigkeit und –kapazität wäre somit sehr hoch. Mit der Umsetzung eines solchen Nutzungskonzeptes könnten lokale Umschlagunternehmen ihre derzeitigen Umschlagaktivitäten am Hüttenhafen weiter ausbauen und ihr bestehendes Umschlagportfolio attraktiv erweitern.

8.2 Erschließung neuer Geschäftsfelder

8.2.1 Integration des Binnenschiffs in die Automobillogistik

Das im Stadtteil Bremen-Sebaldsbrück gelegene Daimler Automobilwerk liegt in etwa 2 km Luftlinie vom Weserhafen Hemelingen entfernt. Zudem sind zahlreiche Zulieferbetriebe im angrenzenden Gewerbepark Hansalinie angesiedelt. Für die Einbindung des Binnenschiffs in die Logistikkonzepte des Automobilwerkes bieten sich theoretisch drei Schwerpunkte: Versorgung, Entsorgung sowie Transport.

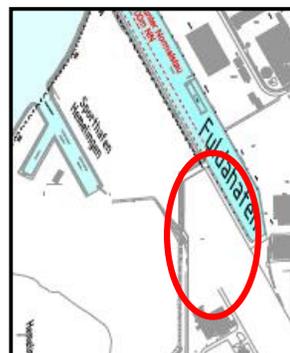
In jüngster Vergangenheit hat der Automobilkonzern schon einmal die Möglichkeit eines Einsatzes des Binnenschiffs für die Werksversorgung untersucht. Die Idee dabei war, Motoren aus der Niederlassung Stuttgart über die deutschen Binnenwasserstraßen für die Produktion am Werk Bremen zu transportieren. Der Vorteil des Stuttgarter Motorenwerks ist der direkte Wasserzugang zum Neckar. Während des Transportweges dient das Binnenschiff gleichzeitig als „schwimmendes Lager“. Die Anforderungen einer heutigen Automobilproduktion sehen zunehmend just-in-time- bzw. just-in-sequenz-Anlieferungen von Komponenten an die Fertigungsstätten vor. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, haben sich viele der Zulieferer in die direkte Nähe des Produktionswerks Sebaldsbrück begeben und wickeln die Teileversorgung in der Regel über den Verkehrsträger LKW ab. Der untersuchte Transport von Motoren unter Einbeziehung des Binnenschiffs wurde zum damaligen Zeitpunkt als logistisch zu komplex und zeitlich zu risikoreich bewertet. Als nachteilig für diese Transportoption wurde unter anderem das Risiko von möglichen Binnenschiffshavarien mit den entsprechenden Sperrungen der Wasserstraße beurteilt, was eine verspätete Anlieferung am Werk Bremen bedeuten würde. Zum Untersuchungszeitpunkt wurde allerdings bei Daimler noch die Unternehmensphilosophie verfolgt, als indirekte Stärkung der Nutzfahrzeugsparte möglichst viele Transporte per LKW durchzuführen. Diese Philosophie ging deutlich zu Lasten der Bahn und des Binnenschiffs sowie möglicherweise auch zu Lasten der Wirtschaftlichkeit des Transports. Heute hat ein Umdenken stattgefunden, so dass primär das wirtschaftlichste Transportmittel favorisiert wird.

Ein weiterer möglicher Ansatz für den Einsatz des Binnenschiffs in der Werkslogistik ist im Bereich der Entsorgung gegeben. Bei der Karosserie-

Produktion im Presswerk Bremen gehen etwa 40% des eingesetzten Materials als Ausschuss wieder zurück an den Lieferanten. Die Reststücke werden derzeit im Presswerk automatisch auf Bahnwaggons verladen, die auf direktem Wege beispielsweise in Richtung ArcelorMittal Bremen oder vergleichbarer Unternehmen gefahren werden. Ein Transport der Reststücke ist jedoch ebenso gut per Binnenschiff über den Weserhafen Hemelingen darstellbar. Aufgrund der hohen Mengen wäre die Entsorgung des Werkes per Binnenschiff als durchaus realistisch einzuschätzen. Wie im Bereich Versorgung bereits erwähnt, so steht auch die Entsorgung als mögliches Binnenschiffseinsatzfeld im direkten Wettbewerb zu den Verkehrsmitteln LKW und Bahn.

Im Bereich Transport könnte der Weserhafen Hemelingen möglicherweise auch zur Binnendrehzscheibe im Versand von Neufahrzeugen über Bremerhaven werden. Gleichzeitig würde der Umschlag von Neufahrzeugen dem Weserhafen Hemelingen einen Aufschwung im Gütervolumen bringen. Im Idealfall befände sich das Produktionswerk Sebaldsbrück ähnlich wie bei der Volkswagen AG in Wolfsburg direkt an einer Binnenwasserstraße. Doch zwischen dem Werksgelände in Sebaldsbrück und dem Hafen ergibt sich durch den Hemelinger Tunnel eine sehr gute Straßenverkehrsverbindung. Eine Bahnverbindung besteht vom Hafen zum Werk über eine südlich der BAB 1 gelegene Schleife vorbei am Bahnhof Hemelingen zum Bahnhof Sebaldsbrück.

Abbildung 34 Plangebiet am Fuldahafen



Quelle: bremenports

Im Areal des Weserhafens ist der Hafenkopf des Fuldahafens im Hinblick auf havenbezogene Nutzung als ein geeignetes Flächenareal einzustufen. Zwar befindet sich auf einem 4.000 m² großen Grundstück auf der Nord-

westseite das Winterlager des Wassersportvereins, Richtung Süden schließt sich jedoch ein weitgehend brachliegender Teilbereich der Kraft Foods Kaffeerösterei an. Dieses Gelände (ca. 35.000 m²) könnte als Vorstellfläche für ein Ro-Ro-Binnenterminal am Fuldahafen dienen. Als Vorlage für solch ein Terminal könnte das Ro-Ro-Binnenterminal am logport-Gelände in Duisburg dienen, von wo ein belgischer Automobillogistiker Neufahrzeuge zu den Westhäfen Rotterdam und Vlissingen befördert.

Abbildung 35 Ro-Ro-Terminal in Duisburg



Quelle: www.duisport.de

Die Einsetzbarkeit der Schiffsgröße wäre weniger von der Hemelinger Schleuse als vielmehr von den Durchfahrtshöhen der vier Bremer Weserbrücken abhängig. Ein Auto Ro-Ro-Binnenschiff (Abb. 36) mit 110 m Länge und 11,40 m Breite erreicht bei einem Tiefgang von nur 2,20 m eine Tragfähigkeit von 600 t. Solch ein Schiff transportiert heute schon bei Vollaustattung bis zu 600 Autos auf dem Rhein. Die Bremer Weserbrücken würden bei den geringsten Durchfahrtshöhen von 4,2 m (Karl-Carstens-Bücke) bis 7 m (Teerhofbrücke) maximal zwei Oberdecks und ein Unterdeck erlauben. Somit könnten etwa bis zu 240 Autos auf der Weser von Bremen-Hemeligen zum Export nach Bremerhaven transportiert werden.

Abbildung 36 Ro-Ro-Binnenschiff



Quelle: Europäische Kommission, Generaldirektion Energie und Verkehr: Binnenschifffahrt – eine Transportlösung, die stimmt, S. 4.

Alternativ ist auch der Einsatz längerer Einheiten denkbar – beispielsweise in Form eines Schubverbands bestehend aus Schubboot plus zwei Leichtern. Die Bahnstrecke Bremen-Bremerhaven, auf der heute die Neufahrzeuge transportiert werden, würde durch die Ro-Ro-Variante spürbar entlastet.

Die Wirtschaftlichkeit eines Transports von Neufahrzeugen mit einem Ro-Ro-Binnenschiff auf der Relation Bremen-Bremerhaven wäre im Hinblick auf die zusätzlichen Kosten eines mehrfach gebrochenen Verkehrs hin genauer zu prüfen. Üblicherweise werden die Neufahrzeuge vom Fertigungsband ab Werk direkt auf die Bahnwaggons bzw. LKW verladen und anschließend nach Bremerhaven transportiert. Würden die Fahrzeuge zunächst zum Weserhafen Hemelingen transportiert, ergäbe sich mindestens ein zusätzlicher Umschlagvorgang. Dennoch birgt die hier vorgestellte Option ein interessantes Verlagerungspotenzial für Verkehre von der Straße auf den Verkehrsträger Binnenschifffahrt.

Mit Blick auf den Ausbau der Mittelweser sind auch die Standorte Hannover und Braunschweig durch die Präsenz der Volkswagen-Produktionsstätten hinsichtlich möglicher Neuwagen-Transportpotenziale stärker zu untersuchen.

8.2.2 Einsatz des Binnenschiffs im Cluster Windenergie

Im Vergleich zu den traditionell hafengewirtschaftlich geprägten Unternehmen ist die Windenergiebranche erst seit kurzem im Holz- und Fabrikenhafen aktiv. Mittlerweile gibt es in dem Hafengebiet eine Reihe Unternehmen, die unterschiedliche Leistungen – beispielsweise im Segment On- und Offshore-Windparks anbieten. Neben dem Angebot von Serviceleistungen erfolgt auch die Fertigung einzelner Komponenten als auch bestimmte Entwicklungs- und Projektsteuerungsleistungen durch hier ansässige Unternehmen. Diese Firmen nutzen zum Teil alte Speicher, die inzwischen restauriert und zu Büros umgebaut wurden. Ohne Zweifel haben die neu angesiedelten Windenergieunternehmen in den letzten Jahren erheblich zur Aufwertung und Zukunftsfähigkeit des Standorts Holz- und Fabrikenhafen beigetragen. Sie beschäftigen etwa 300 Mitarbeiter (Stand 2006) und haben mit ihrer überregionalen Bedeutung die Reputation Bremens für regenerative Energien verstärkt.

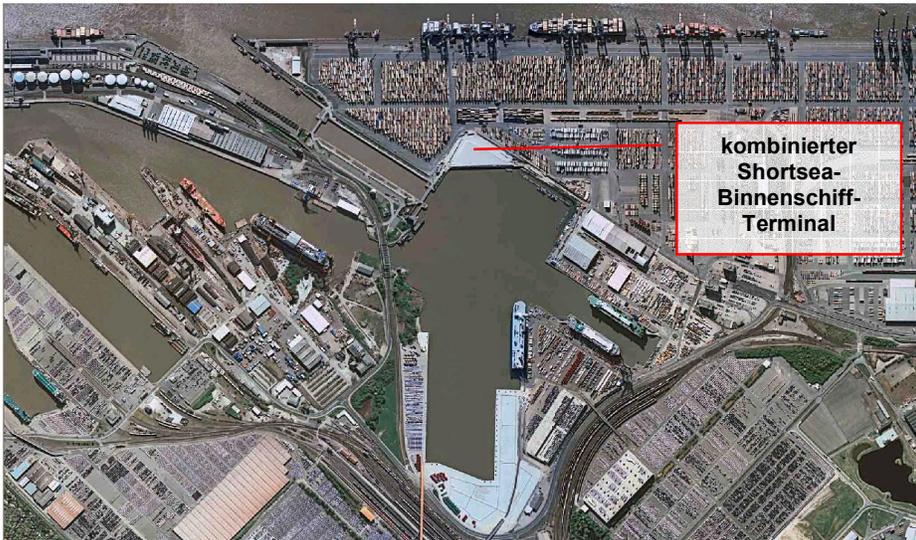
Die Windenergieunternehmen stellen zunehmend einen potenziellen Kunden für den Verkehrsträger Binnenschiff dar. Die Kaje im Holz- und Fabrikenhafen ist auf der Südseite bereits vorhanden, es fehlt lediglich an der für den Umschlag notwendigen Suprastruktur. Falls die Unternehmen sich an der Südseite oder zum Kranhafen hin ausweiten, steht ihnen dort der direkte Kajenzugang zur Verfügung.

Schwertguttransporte über öffentliche Straßen sind in der Regel mit einem deutlichen Mehraufwand (zum Beispiel Genehmigungen) und höheren Kosten verbunden als auf dem Binnenschiff. Für sperriges Schwergut wie die 30 bis 50 m langen Rotorblätter ist das Binnenschiff prädestiniert. Zudem dürfte der „umweltfreundlichste Verkehrsträger“ gut in das Konzept der Windenergie passen. Für ein Stahlbauunternehmen, das Stahltürme für Windkraftanlagen auf dem ehemaligen Vulkan-Gelände in Bremen-Nord baut, eröffnet sich aufgrund der Lage am Wasser tendenziell ebenfalls die Möglichkeit des Binnenschifftransports.

8.2.3 Bau eines kombinierten Shortsea-Binnenschiff-Terminals

Durch eine Teilverfüllung des Hafenbeckens im Nordhafen des Überseehafens Bremerhaven konnten zusätzliche und dringend benötigte operative bzw. Stellflächen in einer Gesamtgrößenordnung von rund 1,5 ha geschaffen werden und das bestehende Angebot an Schiffs Liegeplätzen in Bremerhaven erweitert werden. Der im Ende 2004 durch die Schweizer Reederei MSC und den Terminalbetreiber Eurogate übernommene CT 1 verzeichnet seither hohe Zuwachsraten. Im Jahr 2007 wurden etwa 820.000 TEU umgesetzt. Das bedeutet eine Volumensteigerung von rund 30% gegenüber dem Vorjahr.

Abbildung 37 Kombiniertes Shortsea-Binnenschiff-Terminal



Quelle: bremenports

Die wasserseitige Begrenzung stellt eine 210 m lange Kaje her, die bei Engpässen an der Stromkaje als ein „kombinierter Shortsea-Binnenschiff-Terminal“ im abgeschleusten Areal für die Abfertigung von Binnen- und Feederschiffen bis 150 m Länge genutzt werden kann. Mit dem Bau dieses neuen Terminalabschnitts ist die infrastrukturelle Voraussetzung geschaffen worden, zusätzliche Liegeplatzkapazität für Binnenschiffe im Überseehafen Bremerhaven bereitzustellen. Insbesondere im Falle einer überproportional hohen Frequentierung der Stromkaje durch Seeschiffe, bietet die neue Kaje eine Auswechoption und somit die Möglichkeit einer Entzerrung der Schiffbelegung an der Stromkaje. Darüber hinaus sollte die Errichtung / Umnutzung weiterer Kaje für den Binnenschiffsumschlag geprüft werden.

8.2.4 Bereitstellung neuer Umschlagkapazitäten

Im Anschluss an das Gewerbegebiet Bohmsiel ist der etwa 80 ha große „Industriepark Luneort“ geplant. Dort sollen der Windkraftbranche auf großen Flächen adäquate Bedingungen für die Produktion und Montage von Offshore-Windanlagen geboten werden (Abb. 38). Bremerhaven ist dabei nicht nur als Produktionsstandort, sondern auch als Basishafen für die spätere Installation und Wartung der Nordsee-Windparks vorgesehen.

Abbildung 38 Modell des geplanten „Industrieparks Luneort“



Quelle: www.bis-bremerhaven.de/sixcms/media.php/748/Infrastruktur_Luneort.jpg

An der Westseite des Labradorhafens soll bis voraussichtlich 2010 eine neue Kaje mit Umschlagterminal am seeschifftiefen Wasser entstehen. Wie in Abbildung 38 zu erkennen ist, erstreckt sich das Planareal für den „Industriepark Luneort“ weit nach Süden entlang der Lune. Statt das Westufer des Labradorhafens zu bebauen und damit den Bodensanierungsbetrieben und eventuell hinzu stoßenden Recyclingbetrieben die Chance des Schiffsumschlags zu nehmen, ließe sich an anderer Stelle eine geeignetere Kaje für die Windenergieunternehmen finden.

In Abbildung 38 wird die Zweiteilung des Areals durch die Lune deutlich. Dieser etwa 1 km lange Flussabschnitt ist mit 100 m sehr breit, so dass dort sogar ausreichende Platzkapazitäten für mehrere Binnenschiffe nebeneinander bestehen. Der beschriebene Flussabschnitt könnte auf beiden Seiten eine Kaje bekommen und somit mehreren Unternehmen eine Umschlagmöglichkeit bieten. Um Anschluss an die Wasserfläche des Fischereihafens herzustellen, wäre ein Durchbruch der Straße „Am Luneort“ erforderlich. Die Lösung einer Kaje an der Lune beinhaltet insgesamt mehr Entwicklungsspielraum als eine vergleichbare Kaje am Labradorhafen, denn sie berücksichtigt ein größeres Nutzerspektrum als ausschließlich die Windenergieunternehmen.

Einige der sich auf dem Areal engagierenden Unternehmen verfügen noch über weitere Niederlassungen bzw. Produktionsstätten, die idealerweise eine Wasseranbindung aufweisen. Vor diesem Hintergrund ist daher grundsätzlich auch der Einsatz eines Binnenschiff-Shuttles im Werksverkehr in die Überlegungen mit einzubeziehen. Als ein mögliches Beispiel ist hier ein Binnenschiff-Shuttle zwischen Bremerhaven und der schleswig-holsteinischen Destination Rendsburg zu nennen. Für solch einen Shuttleverkehr wird kein Seeschiff benötigt. Gegen ein Seeschiff sprechen zudem höhere Betriebskosten bei größerem Schiffsraum und die Nähe zwischen beiden Standorten, die den Einsatz eines kleineren Binnenschiffs wirtschaftlicher macht.

8.3 Langfristige Bedarfsplanung des Verkehrsträgers Binnenschiff

8.3.1 Einsatz selbstentladender Binnenschiffe

Weitaus die meisten industriellen Ballungsgebiete befinden sich von je her an oder in der Nähe einer Wasserstraße. Die Möglichkeit von Güteran- und abfuhr auf dem Wasserweg war und ist immer noch ein großer Vorteil. Viele Unternehmen verfügen über eigene Kaianlagen sowie über Umschlag-einrichtungen, wo Schiffe an- und ablegen können. Der Grund, warum kleinere - an einer Wasserstraße gelegene Unternehmen - nicht spontan und intensiv in den Containerumschlag einsteigen sind die oft umfangreichen Investitionen im Hinblick auf das dafür notwendige Umschlaggerät. Das Vorhalten von Umschlaggerät (z.B. eines Krans) ist in der Regel auch mit dem für die Bedienung notwendigen Personal sowie entsprechenden Investitions- und Betriebskosten verbunden.

Um den Transport und die Abfertigung von Container-Binnenschiffen ökonomisch attraktiver zu gestalten bietet sich beispielsweise die Nutzung eines sich selbst entladenden Binnenschiffs an. Ein derartiges Konzept wurde bereits unter dem Namen „Mercurius Amsterdam“ von der Mercurius Scheepvaart Group in den Niederlanden entwickelt und findet in Seehäfen bereits regen Zuspruch. Das Konzept eignet sich insbesondere für den Containertransport auf kurzen Strecken, senkt die Investitionskosten mittelständischer Unternehmen auf der Landseite und bietet somit zusätzliche Anreize für Hafenanlieger, in den Containerumschlag einzusteigen. Auf dem Betriebsgelände wird lediglich ein Umschlaggerät - beispielsweise Reach-Stacker - benötigt, um die Container an Land zu bewegen.

Abbildung 39 Das Containerkranschiff „Mercurius Amsterdam“



Quelle: www.mercurius-group.nl

Der innovative Schiffstyp verfügt über einen leistungsstarken Bordkran (35 t Hebekraft bei 30 m Reichweite), der im Mittel 20 Containerbewegungen pro Stunde durchführen kann. Mithilfe dieses Krans setzt das Schiff selbst die Container an Land und ist damit nicht notwendigerweise auf landseitige Kräne angewiesen.

Seit 2006 ist das Containerkranschiff im Hafengebiet von Amsterdam im Einsatz. Es läuft dabei nicht nur die großen Terminalanlagen (z.B. Ceres, Waterland) an, sondern vor allem auch einzelne Unternehmen an den Wasserstraßen. Neben Containern transportiert das Schiff auch Paletten und Big Bags. Aktuelle Prognosen zielen darauf ab, dass mithilfe des „Amsterdam Barge Shuttles“ in den kommenden Jahren über 200.000 TEU von der Straße auf das Wasser verlagert werden können. Der Einsatz dieses Kranschiffs wird im Hinblick auf die hohen prognostizierten Wachstumsquoten im Loco-Transport Amsterdams erheblich zu einer Entlastung der Straßen im Stadtgebiet beitragen. Damit wird noch einmal die Attraktivität dieses Konzepts unterstrichen.

Das Konzept ließe sich perspektivisch auch auf die bremischen Häfen übertragen. Im Industriehafen gibt es neben einigen wenigen Großunternehmen zum Beispiel genügend mittelständische Unternehmen, die zwar Kajenanrainer sind, aber das Verkehrsmittel Schiff bislang aus Kostengründen nicht nutzen. Ein selbstentladendes Binnenschiff könnte deshalb für viele Unternehmen den Einstieg in originäre Hafentätigkeiten wie den Schiffsumschlag ermöglichen. Eine ähnliche Situation besteht im Bremerhavener Fischereihafen. Dort schlagen insbesondere die Unternehmen der Tiefkühllogistik Container um. Bislang werden die Container per LKW zwischen Fischereihafen und Containerterminal transferiert. Je nach Aufkommen wäre über den Pendelverkehr eines Containerkranschiffs zwischen Bremen und Bremerhaven mit Anschluss an den Containerterminal Bremerhaven nachzudenken. Auch ist die Möglichkeit zu prüfen, den Hafen Brake bzw. auch weitere Häfen in den Rundlauf eines selbstentladenden Binnenschiffs einzubinden.

8.3.2 Dreilagiger Containertransport

Der im Juli 2008 veröffentlichte „Masterplan Güterverkehr und Logistik des Bundes“ beschreibt unter B 2 „Verstärkte Investitionen in innovative Technologien“ die Handlungsoption des mehrlagigen Containertransport in der Binnenschifffahrt auf ausgewählten Wasserstraßen.

Vor diesem Hintergrund sollte auch im Zusammenspiel mit der derzeit in der Umsetzung befindlichen Mittelweseranpassung die Chancen eines dreilagigen Containertransports auf der Mittelweser zwischen Bremen und dem Hafen Minden als wichtigstem Umschlagplatz für den Wirtschaftsraum Ostwestfalen ergebnisoffen geprüft werden. Erste durchgeführte Untersuchungen haben hier bereits zu einer grundsätzlich positiven Einschätzung geführt.

8.3.3 Aufbau eines Binnenterminalnetzwerkes

Um den ansteigenden Ladungsvolumina in den Seehäfen zu begegnen, haben die Nachbarländer Belgien und die Niederlande bereits mit dem Aufbau eines dichten Netzwerk an Inland-Containerterminals begonnen und wirken damit den zunehmenden Kapazitätsengpässen in den Seehäfen entgegen.

Mit Blick auf die bremischen Häfen sehen sich die Hafenumschlagunternehmen den gleichen Herausforderungen gegenübergestellt. Der Umschlag in den Seehäfen ist in den letzten Jahren überproportional gestiegen und hier insbesondere im Containerverkehr. Mit der Konsequenz, dass die bestehenden Terminalkapazitäten erheblich erweitert werden müssen und neben Produktivitätssteigerungen auch innovative Lösungen zum Ausbau der Abfertigungskapazitäten erforderlich sind. Ähnlich wie die Nachbarländer wird eine Lösungsmöglichkeit zur Entlastung der Seehäfen im Aufbau von Binnenhubs bzw. Inlandterminals gesehen. Ziel dabei ist es, einen Teil der im Seehafen umgeschlagenen Container direkt nach dem Löschen aus dem Terminal in Richtung des Binnenhubs zu transportieren. Genauso verhält es sich bei den Exportcontainern – diese werden im Binnenhub vorab gebündelt und dann zeitlich getaktet direkt zum Seehafen verbracht. Dadurch kann der Durchsatz des Seehafens insgesamt erhöht und parallel dazu Containerverkehre von der Straße bzw. der Schiene auf das Binnenschiff verlagert werden. Eine weitere Option zur Erhöhung der Gesamtkapazität eines Terminals stellt eine deutliche Reduzierung der Freilagerzeiten dar. Somit kann die durchschnittliche Standzeit der Container auf dem Terminal verkürzt und der Durchsatz der Anlage weiter erhöht werden.

Um eine nachhaltige Entlastung der Terminals in Bremerhaven zu erreichen, bietet sich vorzugsweise die Errichtung eines Inlandterminals in der Arealen der stadtbremischen Häfen an. Für ein derartiges Inlandterminal ließen sich beispielsweise mindergenutzte Flächen im Bereich des Neustädter Hafens identifizieren. Das Hafেনareal auf der linken Weserseite weist auch keinerlei wasserseitige Restriktionen in Form von Schleusen oder Sperrwerken auf, so dass ein direktes Erreichen jederzeit gewährleistet ist. Für den Transport zwischen den Standorten Bremerhaven und Bremen würden vornehmlich Binnenschiffe zum Einsatz kommen. Da sich querenden Brücken erst weiter weseraufwärts befinden, ist sogar ein 4-lagiger

Containertransport darstellbar. Neben der Nutzung des Binnenschiffs ist darüber hinaus auch der Einsatz von Schubverbänden bzw. Pontons möglich.

Im Nordwesten Deutschlands investieren nicht nur die Häfen am Mittel­landkanal in neue Infra- und Suprastruktur. Zum einen soll der Oldenburger Hafen aufgrund der angestrebten verbesserten Erreichbarkeit über die Untere Hunte ausgebaut werden. Zum anderen entstehen völlig neue Hafenanlagen sozusagen „auf der grünen Wiese“. Die Rede ist von dem c-port am Küstenkanal und dem Eurohafen Emsland. An der 570 m langen Kaje finden bis zu fünf Europaschiffe Platz. Der Schwerpunkt der Umschlagaktivität liegt auf Massenschüttgütern und Schwerguttransporten von Anlagenbauteilen sowie zukünftig auch auf dem Segment Container.

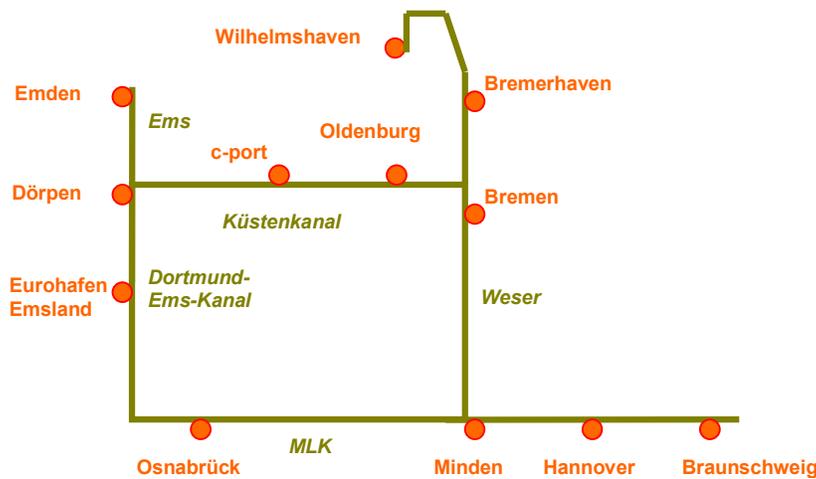
Sowohl der c-port als auch der Eurohafen Emsland sehen sich im Hinterland der Seehäfen von Rotterdam bis Bremen / Bremerhaven positioniert. Der Fokus des Eurohafens richtet sich vor allem auch auf die niederländische Provinz Drenthe, denn die Entfernung des zwischen den Städten Harren und Meppen gelegenen Eurohafens zur deutsch-niederländischen Grenze beträgt nur 10 km.

Um das sich schon in den Nachbarländern etablierte Konzept von Binnen­terminal-Netzwerken auf die Region Nordwest anzuwenden, sind folgende Destinationen vorstellbar:

- **Jade-Weser-Shuttle** mit seegängigem Binnenschiff
Wilhelmshaven – Bremerhaven – Bremen
- **Bremen-Mittellandkanal-Shuttle**
Bremen – Minden – Hannover – Braunschweig
- **Mittellandkanal-Ems-Shuttle** (ab Fertigstellung des Stichkanals Osnabrück)
Minden – Osnabrück – Eurohafen Emsland – Dörpen – Emden
- **Weser-Ems-Shuttle**
Bremerhaven – Bremen – Oldenburg – c-port – Dörpen

Mit den oben aufgezeigten Shuttle-Diensten lassen sich unterschiedliche Container-Kreisverkehre zwischen Seehäfen und Binnenhäfen darstellen. Der Vorteil dieser Verkehre ist die Flexibilität des Netzwerks für neue Relationen, zum einen in Richtung Berlin und zum anderen Richtung Niederlande / Belgien.

Abbildung 40 Binnenterminal-Netzwerk für den Nordwesten Deutschlands



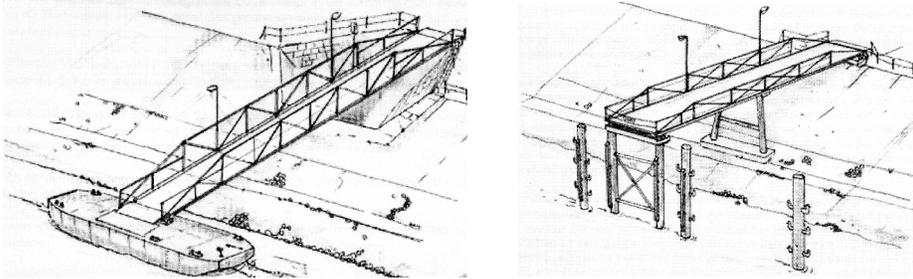
Quelle: eigene Darstellung

Voraussetzung für ein funktionierendes Netzwerk ist das Vorhandensein kompetenter Transportdienstleister. Dies können beispielsweise Binnenreedereien mit Erfahrung im Linienverkehr sein. Denkbar ist zudem ein Engagement von nationalen und internationalen Terminalbetreibern aus den Seehäfen sowie von Überseereedereien. ECT (Europe Container Terminals) aus Rotterdam ist beispielsweise Betreiber des DeCeTe Duisburg, und aktuell überlegt Dubai World Ports, neben dem Engagement im rumänischen Schwarzmeerhafen Constanza einen regelmäßigen Container-Shuttledienst auf der Donau bis Budapest einzusetzen. Weitere Beispiele sind in dem Engagement der dänischen Reederei Maersk Line und der aus der Schweiz geführten Reederei MSC zu erkennen, die vom französischen Hafen Le Havre aus sogar eigene Binnenschiffe auf der Seine einsetzen. Aktuelle Planungen der Reederei Maersk Line sehen zudem den Bau eines eigenen Hinterland-Hubs in Neuss für ihre Containerverkehre vor.

8.3.4 Aufwertung und Neupositionierung des Verkehrsträgers Binnenschifffahrt

Mit Blick auf die insgesamt steigenden Umschlagmengen in den Seehäfen und dem angestrebten Anteilen des Verkehrsträgers Binnenschifffahrt im Hinterland der bremischen Häfen, ist die bestehende Infrastruktur hinsichtlich der zukünftigen quantitativen und qualitativen Anforderungen zu untersuchen und gegebenenfalls anzupassen. Dies schließt sowohl die Anzahl erforderlicher Liegeplätze in den beiden Hafengruppen als auch deren technische Ausstattung mit ein. Die Anforderungen des Binnenschiffers, vor allem hinsichtlich einer verstärkten Einrichtung öffentlicher Übernachtungsplätze, sollten in den bremischen Häfen daher stärker als bisher berücksichtigt werden. Es gibt in den bremischen Häfen bereits eine ganze Reihe von Liegeplätzen, die von Binnenschiffen regelmäßig angelaufen werden und beispielsweise als Warteplatz sowie als Übernachtungsplatz genutzt werden. In den aus Sicht der Binnenschifffahrt bedeutenden Anlagen der stadtbremischen Häfen befinden sich Liegeplätze im Aller- und Fuldahafen, an der Weser auf Höhe des Osterdeichs sowie im Bereich Tiefer, auf der Neustädter Weserseite Am Deich bzw. Kleine Weser, im Überseehafen, am Lankenauer Hafen sowie im Industriebahnhof. Die hier genannten Liegeplätze sollten zukünftig bedarfsgerecht ausgebaut und Idealerweise mit folgender Infrastruktur ausgestattet sein: Wasser- und Stromanschluss, Einrichtungen zur Abfallentsorgung, ausreichende Beleuchtung sowie der Möglichkeit zum Absetzen eines PKW. Zusätzliche Liegeplätze für Binnenschiffe lassen sich grundsätzlich in fast allen Hafenarealen der bremischen Häfen einrichten. Die genaue Anzahl sowie die Position und deren infrastrukturelle Ausstattung sind jedoch im Rahmen einer Arbeitsgruppe noch auf Erforderlichkeit und Machbarkeit hin näher zu prüfen. Beispielsweise könnte am Hohentorshafen ein zentraler Autoabsetzplatz für die stadtbremischen Häfen eingerichtet werden, da dort ausreichend Platz für eine solche Anlage besteht und genügend Parkflächen vorhanden sind. Ein ebenso geeigneter Standort für einen Autoabsetzplatz findet sich im Industriebahnhof. Der Vorteil der vier ausgewiesenen Liegeplätze im Industriebahnhof ist die Lage im abgeschleusten Bereich. Dort könnte beispielsweise eine feste Rampe (Abb. 41, rechts) installiert werden, die deutlich günstiger wäre als eine flexible Rampe (Abb. 41, links) im Hohentorshafen.

Abbildung 41 Varianten für einen Autoabsetzplatz



Quelle: www.binnenschiff.de

Beim Bau der neuen Weseruferpromenade an der Schlachte wurden auch die Pontonanlagen der Schiffs Liegeplätze an der Tiefer generalüberholt. Die Stromversorgung im Bereich Tiefer ist mit einer Leistung von bis zu 200 A besonders für Flusskreuzfahrtschiffe geeignet. Binnenschiffe haben üblicherweise einen deutlich geringeren Strombedarf (bis 25 A). Nachteilig sind an der Tiefer die Anzahl der Liegeplätze sowie deren Verfügbarkeit, denn der Fahrgastschiffahrt wird im Sommerhalbjahr Vorrang gegenüber der gewerblichen Güterschiffahrt gewährt. Bei der Generalüberholung wurde die Einsatzmöglichkeit einer Selbstbedienungsanlage auf Basis eines Payment-Systems für eine Wasser- und Stromaufnahme geprüft. Aufgrund der hohen Investitionen und Folgekosten für die ständigen Anlagenbetreuungen – in Relation zu der Anzahl potenzieller Nutzer – scheiterte bislang die Umsetzung. Ein Payment-System kommt in Deutschland deshalb überwiegend dort zum Einsatz, wo entsprechendes Personal für die Betreuung und Wartung dieser Anlagen verfügbar ist (zum Beispiel an Schleusen). Die Realisierung eines solchen Systems ist bei steigendem Binnenschiffsaufkommen durch die Mittelweseranpassung beispielsweise an den Liegeplätzen der Schleuse Hemelingen nochmals zu prüfen.

In Bremerhaven bestehen an den langen Kajen des Fischereihafens ideale Bedingungen für Übernachtungsplätze. Genügend Strom- und Wasseranschlüsse sind vorhanden und in gutem Zustand. Weitere Liegeplatzkapazitäten sind im Bereich des Überseehafens an der Westkaje des Kaiserhafens I vorstellbar. Die Vorteile dieses Standorts sind die Nähe zur Kaiser Schleuse, ausreichend dimensionierte Parkflächen sowie Strom- und Wasseranschlüsse. Ein häufig genutzter Übernachtungsplatz ist die Geestemündung aufgrund der kurzen Verholzeiten zur Stromkaje.

8.3.5 Integration von Binnenterminals in die Logistikkonzepte der Seehäfen

Für eine verstärkte Nutzung der Binnenwasserstraßen im Hinterland der Seehäfen ist eine Kooperation der Seehäfen mit den entsprechenden Binnenhäfen anzustreben. Durch gemeinsame Konzepte lassen sich in Zukunft mehr Güter als bisher von der Straße auf die Wasserstraße verlagern. Binnenhäfen haben als regionale Güterumschlagzentren über die Jahre gewachsene Kundenstrukturen aufgebaut während die Seehafenstandorte als transkontinentale Drehscheiben Anlaufpunkt bedeutender Überseereedereien sind. Aus dem beiderseitigen Know-how, sei es regional oder international, lassen sich Synergieeffekte bilden. Über Interessensgemeinschaften finden Häfen zueinander, wie das Beispiel InterPorts verdeutlicht.

InterPorts ist ein länderübergreifendes Projekt mit der vorrangigen Zielsetzung einer stärkeren Einbindung von Binnenschiffen in die grenzüberschreitenden Transportketten. Dabei wird der Schwerpunkt auf den Hinterlandverkehr der Seehäfen gelegt. Mitglieder sind sowohl Binnen- als auch Seehäfen. Kleinere Hafenstandorte im Binnenland erhalten auf diese Weise einen höheren Stellenwert und werden von den Seehäfen als leistungsfähiges Element in ihrer Hinterland-Transportkette besser wahrgenommen. Für die Bremischen Häfen ist ein Beitritt schon deshalb interessant, weil sich bereits einige der Binnenhäfen im Hinterland der bremischen Häfen in dem Projekt engagieren. Neben anderen deutschen Binnenhäfen aus dem westlichen Kanalnetz (z.B. Münster, Dortmund, Gelsenkirchen) sind inzwischen auch die Wettbewerbshäfen Antwerpen und Rotterdam Mitglieder von InterPorts. Ein Beitritt der bremischen Häfen würde insbesondere aus strategischer Sicht sinnvoll sein, denn die Westhäfen Antwerpen und Rotterdam beziehen heutzutage bereits Binnenhäfen aus dem Hinterland der bremischen Häfen in ihre Verkehrskonzepte mit ein.

8.3.6 Implementierung eines zielgerichteten Marketings

Der Verkehrsträger Binnenschifffahrt erfährt durch die Verkehrspolitik grundsätzlich eine breite Anerkennung. Diese ist auch erforderlich, um die prognostizierten starken Zuwächse im Güterverkehr bedarfsgerecht zu bewältigen. Aufgrund der spezifischen Vorteile – insbesondere unter den ökologischen Aspekten – hat der Verkehrsträger Binnenschifffahrt in den letzten Jahren in vielen verkehrspolitischen Konzepten an Bedeutung gewinnen können. Die systemimmanenten Vorteile der Binnenschifffahrt, nämlich der sichere Transport mit den geringsten negativen externen Effekten und dem geringsten Energieeinsatz zu niedrigen Kosten, bestehen seit je her. Dennoch hat dieser Verkehrsträger noch nicht seinen ihm gebührenden Platz auf dem Transportmarkt – dargestellt am Modal Split – erhalten. Der eigentliche Durchbruch fehlt und er wird auch in Zukunft nur bedingt kommen, wenn nicht entscheidende Faktoren geändert werden.

Der Anteil des Binnenschiffs am Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen liegt deutlich hinter den Anteilen der Bahn oder des LKW und bewegt sich im einstelligen Prozentbereich. Die Gründe für die nicht ausreichende Nutzung der Binnenschifffahrt sind vielfältig und allgemein bekannt. Einige dieser Faktoren sind weitestgehend vorgegeben und nur bedingt beeinflussbar, wie beispielsweise die geographischen Bedingungen der Binnenwasserstraßen. Auch die Tatsache, dass sich ein Transport mit einem Binnenschiff oft als so genannter gebrochener Transport darstellt, wird auch zukünftig Bestand haben. Darüber hinaus gibt es noch weitere Faktoren, die keiner kurzfristigen Veränderung bzw. direkter Beeinflussung unterliegen.

Ein Faktor, der allerdings beeinflussbar ist und der zwingend verbessert werden muss, ist die Vermarktung des Verkehrsträgers Binnenschifffahrt. Hier ist ein dringender Bedarf erkennbar, den Verkehrsträger Binnenschiff einer langfristigen Verbesserung der Betrachtung in der Öffentlichkeit zuzuführen. Die immer noch weit verbreitete Wahrnehmung sieht das Binnenschiff weiterhin als ein altmodisches, langsames und unflexibles Verkehrsmittel, der den modernen Marktanforderungen nicht gewachsen ist. In der Konsequenz werden die Binnenschifffahrtsunternehmen im Vergleich zur Straße und Schiene vielfach nicht ausreichend ernst genommen. Deshalb gilt es den öffentlichen Blick mehr auf das Binnenschiff als umweltfreundli-

ches Verkehrsmittel zu lenken, ohne dessen verstärkte Beteiligung am Modal Split die Verkehrsprobleme auf den deutschen Straßen in naher Zukunft nicht zu lösen sein werden.

Für die Zukunft haben nun deutschen Binnenschifffahrtsunternehmen eine Chance, die sich stärker als flexible innovative Unternehmen begreifen und individuelle auf die Kundenbedürfnisse zugeschnittene, attraktive Transport- und Logistikkonzepte zu entwickeln, umsetzen sowie letztendlich auch werbewirksam zu vermarkten. Es bedarf dafür einer zielgerichteten und übergreifenden Marketingstrategie, die genau die Interessen vertritt, die alle Akteure gemeinsam haben, nämlich die Binnenschifffahrt als leistungsfähige Alternative zu präsentieren und dies in der Praxis unter Beweis zu stellen.

9. Schlussbetrachtung

Nach Abschluss der im Jahr 2007 begonnenen Ausbaumaßnahmen im Bereich der Mittelweser und der Neugestaltung der Schleusenanlagen in Dörverden und Minden werden die bremischen Häfen über eine für die Passage von Großmotorgüterschiffen sowie von Schiffseinheiten mit bis zu 139 m Länge geeignete, leistungsfähige Anbindung auf der Binnenwasserstraße verfügen. Damit verbunden sind sowohl aus verkehrspolitischer wie ökologischer Perspektive Chancen, die es optimal zu nutzen gilt.

Vor diesem Hintergrund hat die bremenports GmbH & Co. KG im Auftrag des Senators für Wirtschaft und Häfen den vorliegenden Masterplan erarbeitet. Das Konzept setzt auf die seit einigen Jahren im Sinne der bremischen Hafentwicklungsplanung erstellten Masterpläne auf, weicht aber in der Systematik insoweit von diesen ab, als dass hier erstmals kein räumlich klar abgegrenztes Hafenareal im Mittelpunkt der Betrachtung steht, sondern der Verkehrsträger Binnenschifffahrt im Ganzen.

Ziel dieses „Masterplans Binnenschifffahrt“ ist es, neben einer umfassenden Analyse des Bestandes sowie einer Darstellung der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen aufzuzeigen, an welchen Stellen bzw. durch welche Maßnahmen künftig die Nutzbarkeit der Binnenschifffahrt innerhalb der bremischen Häfen gesteigert werden kann. Der Masterplan ist damit als Baustein der strategischen bremischen Hafentwicklungsplanung zu werten.

Im Rahmen der Bearbeitung dieses Masterplans wurden sämtliche Hafenareale der bremischen Häfen unter dem Gesichtspunkt ihrer aktuellen Nutzung durch die Binnenschifffahrt sowie deren jeweiliger Perspektive analysiert. Dabei ließ sich feststellen, dass die Binnenschifffahrt in den bremischen Häfen mit einem Gesamtumschlag von über sechs Mio. t in 2007 als hoch leistungsfähiger Verkehrsträger präsent ist, jedoch bislang nur sehr eingeschränkt in seiner Leistungskraft wahrgenommen wird. Ursächlich hierfür ist die deutlich stärkere Präsenz des Seeverkehrs, der durch stetig neue Umschlagrekorde sowie hohe investive Maßnahmen traditionell eine besondere Aufmerksamkeit genießt.

Dazu kommt, dass die Binnenschifffahrt als Verkehrsträger im bremischen Seehafenhinterland neben den deutlich sicht- und spürbareren Straßen- und Schienentransporten praktisch geräuschlos und ohne größere Wechselwirkungen zum öffentlichen Verkehr erfolgt.

Im Zuge der vorliegenden Arbeit konnten insgesamt 12 Handlungsoptionen zur Optimierung der Binnenschifffahrt in den bremischen Häfen identifiziert werden, wobei das Spektrum von Infrastrukturmaßnahmen über die Reaktivierung des Schiffsumschlags an momentan ungenutzten Kajenanlagen bis hin zur Erschließung neuer Märkte für Binnenschiffsaktivitäten reicht.

Eine Option wird beispielsweise in der Schaffung einer ergänzenden Terminalfläche am Gewerbepark Hansalinie gesehen. Dazu sollte zunächst eine gezielte Befragung der im Areal ansässigen Unternehmen durchgeführt werden, wobei auch potenzielle Neukunden zu berücksichtigen sind. Weitere landseitige Infrastrukturmaßnahmen betreffen die Einrichtung des kombinierten Shortsea-Binnenschiff-Liegeplatzes im rückwärtigen Bereich der Stromkaje sowie einen möglichen Kajenneubau an der Lune in Bremerhaven.

Neben diesen Infrastrukturbezogenen Anpassungsnotwendigkeiten konnten darüber hinaus weitere Maßnahmen identifiziert werden, die in ihrer Wirkung den Binnenschifffahrtsstandort stärken, aber nicht unmittelbar durch Bremen beeinflussbar sind. Hierzu zählen die Beispiele des Ro-Ro-Transports von PKW-Neufahrzeugen zwischen dem Weserhafen Hemelingen und Bremerhaven sowie die Einbeziehung der Binnenschifffahrt in den Wachstumsmarkt Entsorgungslogistik. Bremen sollte in diesem Zusammenhang alle Möglichkeiten zur Intensivierung privater Tätigkeit und Initiative ausschöpfen.

Die besten Zukunftsaussichten für die Binnenschifffahrt werden entsprechend der durchgeführten Analysen im Hinterlandtransport von Containern gesehen. Hierzu wird neben der zunehmenden Auslastung der Containerumschlagkapazitäten vor allem die absehbare Flächenknappheit in den etablierten Hubs beitragen.

Die Hafenanlagen in Bremen-Stadt können so durch die Übernahme von Funktionen wie die Lagerung von leeren oder weniger zeitsensiblen Containern deutlich aufgewertet werden.

Im Massengutbereich sind vor allem die Kohletransporte ausbaufähig, denn es kann erwartet werden, dass die in Planung befindlichen neuen Kohlekraftwerke in Deutschland überwiegend mit Importkohle befeuert werden. Beispiele wie die der Windanlagenhersteller haben zudem aufgezeigt, dass die Binnenschifffahrt auch in Nischenmärkten mit enormem Potenzial aktiv werden kann.

Alle in diesem Masterplan entwickelten Handlungsoptionen bzw. Maßnahmen auf einen Blick:

Optimale Nutzung bestehender Hafeninfrastruktur

- Revitalisierung existierender Umschlagkapazitäten
- Innovative Nutzungsansätze für den Ölhafen
- Vertiefung des Industriebhafens Bremen

Erschließung neuer Geschäftsfelder

- Integration des Binnenschiffs in die Automobillogistik
- Einsatz des Binnenschiffs im Cluster Windenergie
- Bau eines kombinierten Shortsea-Binnenschiffs-Terminals
- Bereitstellung neuer Umschlagkapazitäten

Langfristige Bedarfsplanung der Verkehrsträgers Binnenschifffahrt

- Einsatz selbstentladender Binnenschiffe
- Dreilagiger Containertransport
- Aufbau eines Binnenterminal-Netzwerkes
- Aufwertung des Verkehrsträgers Binnenschifffahrt
- Integration von Binnenterminals in die Logistikkonzepte der Seehäfen
- Implementierung eines zielgerichteten Marketings

Impressum

Herausgeber / Redaktion:

bremenports GmbH & Co. KG

Bremerhaven

Im Auftrag des Senators

für Wirtschaft und Häfen

der Freien Hansestadt Bremen

November 2008

