Staats- und Universitätsbibliothek Bremen
Staats-archiv Bremen
BREMISCHE BÜRGERSCHAFT

Kooperationsprojekt - Digitalisierung Drucksachen der Bremischen Bürgerschaft

Drucksache / Bremische Bürgerschaft, Landtag 11. Wahlperiode, 1983-84

25.04.1986 - Drucksache 11/618

Staats-und Universitätsbibliothek Bremen - Digitale Sammlungen

Visual Library

BREMISCHE BÜRGERSCHAFT
Landtag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/618

Kleine Anfrage der Fraktion der GRÜNEN vom 3. April 1986

Ausbau der Mittelweser

Wir fragen den Senat:

1. Wie hat sich seit 1970 die jährliche Gesamtverkehrsleistung der Binnenschifffahrt zwischen der Mittelweser und dem Unterwesergebiet entwickelt? (Durchgangsverkehr Weserschleuse, Berg- und Talfahrt)
   a) Gesamtverkehrsleistung
   b) nach Hauptgüterarten
   c) nach Wert der beförderten Waren
   d) Anzahl der Schiffe
2. Wie hoch war der durchschnittliche Auslastungsgrad der beladenen Binnenschiffe auf der Mittelweser?
3. Wie hat sich in den bremischen Häfen seit 1970 der jährliche Anteil des Zu- und Ablaufverkehrs der Seeverkehrsgüter von und nach nassen Plätzen mit Binnenschiffen entwickelt?
   a) insgesamt (nach Hauptgüterarten und Warenwert)
   b) für den Mittelweserbereich (nach Hauptgüterarten und Warenwert)
4. Wird sich der geplante Ausbau der Mittelweser positiv auf den Umschlag in den bremischen Häfen auswirken? Wenn ja, in welcher Höhe und für welche Seeverkehrsgüter?

Christa Bernbacher und Fraktion der GRÜNEN

D a z u

Antwort des Senats vom 25. April 1986

Zu 1 a), b) und d):

Die Zahlen sind getrennt nach Berg- und Talfahrt in der Anlage 1 zusammengestellt.

Zu 1 c):

Für die Beantwortung dieser Frage stehen amtliche oder andere Statistiken nicht zur Verfügung. Der Wert der mit Binnenschiffen beförderten Güter wird nicht ermittelt. Eine Erhebung ist unmöglich, weil der Meldepflichtige, der Binnenschiffer, den Wert der Ladung nicht kennt.

Zu 2:

Der durchschnittliche Auslastungsgrad der beladenen Binnenschiffe lag im Mittel der Jahre 1970 bis 1985 bei 81,4 %. Der niedrigste Jahreswert war 78,7 %, der höchste 84,4 %.

Zu 3 a) und b):

Für die Beantwortung dieser Fragen stehen keine amtlichen oder andere Statisti-

ken zur Verfügung, weil bei der Ermittlung der Beförderungsmengen der Binnenschiffahrt nicht nach Seeverkehrsgütern und Loco-Gütern differenziert wird.

Bezogen auf den gesamten Güterverkehr des Landes Bremen (ohne Straßengüternahverkehr) betrug der Anteil der Binnenschiffahrt 1984 14,6 %.

Im Hafenentwicklungsplan schätzte der Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr den Anteil der Binnenschiffahrt am Hinterlandverkehr der bremischen Häfen für 1974 auf 16—20 %. Diese Schätzung ist heute noch als realistisch anzusehen.

In einem vom Bundesminister für Verkehr in Auftrag gegebenem Gutachten (Planco-Gutachten) wurde für 1975 ein Binnenschiffsanteil am Hinterlandverkehr der bremischen Häfen von 1,9 Mio t, entsprechend 16 %, ermittelt.

Die wichtigsten Güterarten im bremischen Seehafenhinterlandverkehr mit Binnenschiffen sind feste und flüssige Brennstoffe, Zellulose, Holz, Papier, Futtermittel, Getreide, Eisen und Stahl. Auf sie entfallen etwa $^2/_3$ des Verkehrs.

Für 1982 schätzte der Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr, daß der Binnenschiffsumschlag in den bremischen Häfen von insgesamt 6,1 Mio t etwa 2,5 Mio t bzw. rd. 40 % Seegüter umfaßt.

Nach dem Wert der Waren ist der Anteil der Seeverkehrsgüter weitaus höher, weil der Wert je t im Seehafenhinterlandverkehr eindeutig den im Loco-Verkehr übersteigt. Dies liegt u. a. daran, daß Kies und Sand etwa die Hälfte des Loco-Verkehrs der Binnenschiffahrt mit den bremischen Häfen ausmachen.

Zu 4:

Die Anpassung der Mittelweser an die Ausbaustandards im übrigen Netz der nordwestdeutschen Wasserstraßen wird sich positiv auf den Umschlag in den bremischen Häfen auswirken.

Nach erfolgter Anpassung kann das Regelschiff der Binnenschiffahrt, das Europaschiff, voll abgeladen die Mittelweser befahren und damit seine mögliche Auslastung gegenüber heute um etwa 15 % erhöhen. Erst hierdurch können die Vorteile der Binnenschiffahrt als leistungsfähiger, energiesparender und umweltfreundlicher Verkehrsträger voll zum Tragen kommen. Dies wird sich auch in niedrigeren Transportkosten niederschlagen.

In seiner Nutzen-Kosten-Untersuchung (Stand 1985) geht der Bundesminister für Verkehr davon aus, daß im Jahr 2000 in der Hauptverkehrsrichtung auf der Mittelweser etwa 2,6 Mio t jährlich durch die Anpassungsmaßnahme begünstigt werden. Davon entfallen ca. 54 % auf den Hinterlandverkehr der Unterweserhäfen. Insbesondere die unter 3 a) genannten Güterarten sind auch diejenigen, für deren Transport die Anpassung der Mittelweser Vorteile bringen wird.

Durchgangsverkehr Bremer Weserschleuse in 1000 t

Anlage 1
Blatt 1

Art	Jahr	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
I **Bergfahrt** bel. Binnenschiffe																	
a) Gesamtverkehr		2 122	2 085	2 053	1 989	1 947	1 544	1 964	1 513	1 501	1 127	1 330	969	1 212	1 018	1 028	911
b) Hauptgüterarten																	
— Düngemittel		30	31	49	30	48	39	45	66	67	55	54	47	74	73	67	71
— Eisen/Eisenwaren/NE-Metalle		—	—	—	—	—	72	86	93	85	88	106	76	103	76	105	62
— Erz/Abbrände		32	11	7	1	74	32	44	42	9	7	23	31	38	25	64	59
— Futtermittel		—	—	—	—	—	—	77	92	79	90	124	84	131	158	163	114
— Getreide		287	205	187	162	244	202	224	184	180	96	95	66	95	41	40	24
— Holz		123	115	132	107	80	80	91	93	79	76	117	82	101	98	87	72
— Kohle		299	224	159	191	33	1	27	—	—	—	—	21	60	15	66	137
— Mineralöle/Heizöl/Treibstoffe		824	895	807	887	989	730	980	537	606	365	419	272	182	201	125	112
— Sand/Kies		90	91	157	84	74	80	86	102	81	99	90	78	108	83	82	59
— Zellst./Zellulose		111	120	156	150	122	104	134	122	132	105	144	100	200	132	134	114
d) Anzahl der Binnenschiffe																	
— Gesamtaufkommen		10 969	11 126	9 847	9 466	8 943	7 284	7 762	6 839	6 472	5 798	5 391	4 400	4 655	4 312	4 024	3 567
— beladene Schiffe		4 333	4 078	3 899	3 630	3 396	2 838	3 406	2 807	2 604	2 075	2 384	1 833	2 372	1 997	2 016	1 740

— = Zahlenwert nicht bekannt

Art	Jahr	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
II **Talfahrt** bel. Binnenschiffe																	
a) Gesamtverkehr		3 778	4 394	3 903	3 816	3 532	2 906	2 883	2 710	2 709	2 633	2 395	1 929	2 220	1 860	1 866	1 841
b) Hauptgüterarten																	
— Düngemittel		224	338	295	159	72	104	65	60	52	59	71	67	96	85	104	92
— Eisen/Eisenwaren		89	34	91	104	233	158	95	59	47	20	43	21	37	14	23	11
— Erz/Abbrände		22	23	3	—	—	—	39	41	53	39	56	88	106	142	138	171
— Erzeugnisse aus Getreide		49	55	33	39	38	43	39	53	27	14	15	11	17	8	16	26
— Getreide		150	34	101	151	101	78	106	178	97	34	55	81	45	63	187	198
— Kohle		16	20	34	10	14	8	5	—	—	—	—	6	71	2	12	5
— Mineralöle/Heizöl/Treibstoffe		49	59	27	11	7	32	17	13	10	7	7	30	47	23	10	7
— Sand/Kies		2 836	3 424	2 965	3 039	2 902	2 339	2 385	2 147	2 243	2 332	1 998	1 531	1 606	1 392	1 227	1 152
— Steine/Erden		243	233	198	158	72	70	74	60	56	40	43	37	73	67	88	97
d) Anzahl der Binnenschiffe																	
— Gesamtaufkommen		11 338	11 610	9 894	9 799	8 686	7 260	7 603	6 665	6 371	5 795	5 467	4 181	4 785	4 353	4 217	3 944
— beladene Schiffe		8 794	9 270	7 689	7 537	6 733	5 536	5 330	4 942	4 853	4 554	3 971	3 211	3 673	3 147	3 014	2 931

— = Zahlenwert nicht bekannt