

Antrag

**der Abgeordneten Dietrich Wersich, Olaf Ohlsen, Hjalmar Stemmann,
Karin Prien, Andreas C. Wankum, Christoph Ahlhaus (CDU) und Fraktion**

Betr.: Hafenstandort Hamburg stärken – Infrastruktur jetzt verbessern

Der Hamburger Hafen ist das wirtschaftliche Herz der Hansestadt und der größte deutsche Hafen. Er hat eine herausragende Bedeutung für die logistische Infrastruktur in ganz Deutschland. Die Wertschöpfung unseres Hafens betrug 2012 rund 19,5 Milliarden Euro und es wurden 791 Millionen Euro Steuern erwirtschaftet. Bundesweit hängen rund 260.000 Arbeitsplätze vom Hamburger Hafen ab, in der Metropolregion Hamburg sind es etwa 150.000. Die Bedeutung unseres Hafens geht also weit über Norddeutschland hinaus.

Hamburg weist im Vergleich zu anderen Hafenstandorten wegen seiner Lage als eines der wichtigsten Umschlag- und Warenverteilzentren weltweit erhebliche Vorteile auf: In Hamburg ist nicht nur der Umschlag von Seeschiff zu Seeschiff möglich, sondern auch vom Seeschiff auf Bahn, Lkw, Binnenschiff und Flugzeug. Hamburg ist außerdem Europas größter Eisenbahnhafen. Rund ein Drittel des Umschlags wird von der Bahn weitertransportiert. Und Hamburg verfügt über ein hohes örtliches Frachtaufkommen: Rund 20 Prozent der importierten Waren verbleiben in der Metropolregion.

Der Hafenumschlag war zu Beginn des letzten Jahrzehnts über eine Reihe von Jahren zweistellig gewachsen, 2008/2009 dann aber wegen der weltwirtschaftlichen Probleme kurzfristig rückläufig. Auf eine Erholungsphase 2010/2011 folgte ab 2012 aufgrund der Rezession in vielen Ländern Europas dann wieder eine schwächere Entwicklung.

Der Senat machte die Umschlagprognose des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) in Höhe von 25 Millionen umgeschlagenen Standardcontainern (TEU) im Jahre 2025 zur Grundlage seiner Planungen. Diese Prognose erwies sich als viel zu optimistisch und sie wurde in einem neuen Gutachten vom Dezember 2013 auf 15,4 Millionen TEU reduziert. Dies zeigt, dass Prognosen mit langen Zeithorizonten in der Regel mit überproportional wachsenden Unsicherheiten behaftet sind. Sie müssen regelmäßig an sich verändernde ökonomische Realitäten angepasst werden.

Diese neue Prognose bietet für Hamburg den Vorteil, dass es möglich sein wird, die heute schon nahe an ihren Kapazitätsgrenzen operierenden Verkehrsanbindungen Schiene und Straße in den kommenden Jahren so zu ertüchtigen, dass sie keinen Engpassfaktor für die Güterströme mehr darstellen. Es wäre deshalb ein großer Fehler, die im Hafenentwicklungsplan (HEP) beschriebenen notwendigen Investitionen in Schiene und Straße nicht zeitnah anzugehen. Die heutige Infrastruktur kann die Warenmengen bei einem Umschlag von 16 Millionen TEU nicht mehr bewältigen.

Eine Darstellung der Kapazitäten der Hafenhinterlandinfrastruktur fehlt im HEP völlig. Das ist eine ganz erhebliche Schwachstelle. Zudem fehlt eine mittel- bis langfristige Verkehrsinfrastrukturplanung, die – auch angesichts der eingeschränkten finanziellen Möglichkeiten des Bundes – für den Straßenneubau Prioritäten setzen muss. Besonders wichtig ist hier die längst überfällige Verbindung zwischen A 7 und A 1 (Hafenquerspange) und deren Finanzierung.

Hamburg befindet sich in einem sich verschärfenden internationalen Wettbewerb, denn die klassischen Konkurrenzhäfen Rotterdam und Antwerpen bauen ihre Kapazitäten erheblich aus und im Fahrtgebiet Ostsee ist zukünftig mit steigendem Wettbewerb durch den Hafen in Danzig zu rechnen. Zwischen Danzig und China verkehrt seit 2010 eine direkte Linie. Deren Ladung wurde bisher in den Nordrange-Häfen gelöscht und dann per Feederschiff oder auf der Schiene nach Osteuropa weitertransportiert. Es ist das ureigenste Interesse Hamburgs, weiter die bisherige Bedeutung als Container-Hub und wichtigster Transshipment-Hafen im Europa-Fernost-Verkehr beizubehalten.

Dafür braucht der Hamburger Hafen den Erhalt seiner Drehkreuzfunktion. Aufgrund seiner Lage ist für unseren Hafen die Qualität der Verkehrssysteme deshalb von entscheidender Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit. Um diese Qualität zu erhalten und zu stärken sind folgende Maßnahmen notwendig:

- Die Fahrinnenanpassung der Elbe muss so bald wie möglich erfolgen, damit der Hafen auch für die größer werdenden Schiffe gut erreichbar bleibt.
- Die Fahrinnenanpassung muss an die heutigen Bedürfnisse der Schifffahrt mit Tiefgängen von bis zu 16,5 m angepasst werden.
- Der Hafen selber muss auf die größer werdenden Containerschiffe ausgerichtet werden.
- Die Schienenanbindung muss in alle Richtungen leistungsfähig bleiben und ausgebaut werden.
- Für die Zu- und Abfahrten von Lkws werden die Hafenuferspanne zwischen A 1 und A 7, die Köhlbrandquerung, die Weiterführung der Küstenautobahn A 20 und die Anbindung an die A 26 benötigt.

Die Qualität der Verkehrssysteme ist von ganz entscheidender Bedeutung für die Bewältigung der Güterströme von der Kaikante bis ins Hinterland. Das ist einer der entscheidenden Wettbewerbsfaktoren für unseren Hafen. Aufgabe der Politik ist es, zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Hafens, der vielen Tausend Arbeitsplätze und der dort erwirtschafteten Steuereinnahmen nach dem Verbrauch der 1 Milliarde Euro, die die Stadt durch den Verkauf von HHLA-Anteilen erwirtschaftet hat, die Finanzierung der Infrastruktur sowie der notwendigen Investitionen zur Weiterentwicklung des Hafens sicherzustellen. Dafür sind pro Jahr mindestens 150 Millionen Euro aus dem städtischen Haushalt erforderlich. Zudem muss Hamburg beim Bund darauf drängen, dass diese für die gesamte deutsche Volkswirtschaft bedeutsamen Investitionen auch mit einer entsprechend hohen Priorisierung in den Bundesverkehrswegeplan 2015 aufgenommen werden.

Der Hafen wächst wieder kräftiger, die Umschlagszahlen steigen weiter. Deshalb müssen die Anstrengungen beim Ausbau der Transportrouten und bei der Optimierung des Verkehrs weiter intensiviert werden.

Die Bürgerschaft möge beschließen:

I.

Der Senat wird aufgefordert,

1. kurzfristig eine realistische Analyse der bestehenden wasser- und landseitigen Kapazitätsrestriktionen, die eine Vollausslastung der Terminalkapazitäten nicht zulassen, zu erstellen, sowie darauf aufbauend
2. ein Prioritätenkonzept zur Beseitigung dieser kritischen Kapazitätsengpässe in der hafenrelevanten norddeutschen Verkehrsinfrastruktur zu entwickeln, damit der Hamburger Hafen auch langfristig ein effizientes Drehkreuz bleibt und als Universalhafen mit moderner Industrieansiedlung Impulse für die norddeutsche Wirtschaftsregion geben kann.
3. der Bürgerschaft die Analyse und das Prioritätenkonzept bis zum 30. April 2015 vorzulegen.

II.

Der Senat wird aufgefordert,

die Wettbewerbsfähigkeit des Hafens zu sichern und zu stärken und durch folgende Maßnahmen die verkehrliche Anbindung des Hafens zu verbessern:

1. Bestmögliche seewärtige Erreichbarkeit

Von überlebenswichtiger Bedeutung für den Hamburger Hafen sind die Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe sowie die Ertüchtigung des Nord-Ostsee-Kanals. Gemeinsam mit dem Bund muss deshalb die bedarfsgerechte Fahrrinnenanpassung vorangetrieben werden. Die vonseiten des Bundes für dieses Vorhaben vorgesehenen 300 Millionen Euro müssen nach der Baufreigabe der Fahrrinnenanpassung unverzüglich bereitgestellt werden.

Trotz der erfreulichen Nachricht, dass der Haushaltsausschuss des Bundestages einstimmig 485 Millionen Euro für eine neue Schleuse am Nord-Ostsee-Kanal genehmigt hat, muss sich der Senat gegenüber dem Bund im Hinblick auf den Nord-Ostsee-Kanal weiterhin für die Umsetzung des folgenden Maßnahmenkatalogs einsetzen:

- Nationaler Aktionsplan NOK

Statt kurzfristiger Notmaßnahmen bedarf es eines nationalen Aktionsplans für den Nord-Ostsee-Kanal. Damit dieser Aktionsplan der Schifffahrt eine verlässliche Perspektive bietet, müssen die einzelnen erforderlichen Sanierungsschritte sehr exakt geplant und zeitlich sowie finanziell eindeutig beschrieben werden.

Aufgabe der Bundesregierung, der norddeutschen Bundesländer sowie der wichtigsten Akteure der maritimen Wirtschaft ist es, gemeinsam ein Maßnahmenpaket zum Erhalt und Ausbau des Kanals auszuarbeiten. Alle im Rahmen dieses Aktionsplans getroffenen Entscheidungen über konkrete Maßnahmen sollen zwischen den Ländern und dem Bund vertraglich fixiert werden.

- Finanzmittel des Bundes

Die erforderlichen Finanzmittel in der derzeit geschätzten Höhe von 1,5 Milliarden Euro für die Gesamtmaßnahme muss der Bund in den erforderlichen Teillosen zeitgerecht bereitstellen.

- Transparentes Verfahren

Das Verfahren zur Aufstellung und Umsetzung des nationalen Aktionsplans muss transparent gestaltet werden. In dieses Verfahren sollen möglichst alle Betroffenen einbezogen werden.

- Ausreichendes Personal

Der reibungslose Betrieb muss durch ausreichend Personal während der gesamten Bau- und Sanierungszeit sichergestellt sein. Es wird Fachpersonal (zum Beispiel Ingenieure) benötigt, das die Umsetzung aller Bauvorhaben gewährleistet. Es darf nicht dazu kommen, dass Haushaltsmittel nicht abgerufen werden können, weil die Bauvorhaben wegen fehlendem Fachpersonal nicht realisiert werden können.

- Ausreichende Planungskapazitäten

Für das Gesamtprojekt müssen in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung ausreichende Planungskapazitäten bereitgestellt werden.

2. Hafeninfrasturktur und Hinterlandanbindungen verbessern

Der Senat muss die Entwicklung der Hafeninfrasturktur vorantreiben und sich beim Bund für eine Verbesserung der Hinterlandanbindungen Hamburgs einsetzen. Dieses sollte in enger Abstimmung mit den anderen – vor allem norddeutschen – Bundesländern erfolgen. Dabei müssen vorrangig folgende Projekte realisiert werden:

- **Westerweiterung und Drehkreis am Parkhafen:**

Der Westerweiterung des Hafens kommt besondere Bedeutung zu. Die dadurch entstehenden zusätzlichen zwei Großschiffs Liegeplätze sowie der Feederliegeplatz würden für den Hamburger Hafen im Hinblick auf die größer werdenden Containerschiffe der Zukunft neue Perspektiven eröffnen und die Wettbewerbsfähigkeit des Hafens erhalten. Da sich der Baubeginn für die Westerweiterung wegen umweltrechtlichem Prüfungsbedarfs weiter verschieben wird, ist zumindest die zeitnahe Erweiterung des Drehkreises am Parkhafen auf einen Durchmesser von 600 m kurzfristig dringend erforderlich, damit die großen Schiffe ohne erheblichen Zeitverlust besser rangieren können.

- **Straße:**

- a. Weiträumige Anbindung und Umfahrungen Hamburgs (insbesondere A 20, Ausbau der A 21 mit Anschluss an die A 24, mögliche Fortführung zur A 25 und weiter an die A 39).
- b. Hamburg muss sich beim Bund intensiv für den Bau der A 26 von der Landesgrenze bis an die A 7 und ihre Fortführung bis zur A 1 (A26-Ost beziehungsweise Hafenuferspange) einsetzen.
- c. Eine Querung des Köhlbrandes ergänzend zur Hafenuferspange ist aus verkehrlicher Sicht auch in Zukunft unverzichtbar.

Die bestehende Köhlbrandbrücke wird voraussichtlich aufgrund ihres Bauzustandes nur noch rund 20 – 30 Jahre in Betrieb bleiben können. Es kommt hinzu, dass sie zu niedrig ist für die Durchfahrt der neuen Generation von Containerschiffen. Die 18.000-TEU-Containerschiffe werden mit ihren Aufbauten nicht mehr unter der Brücke hindurchkommen. Der Container-Terminal Altenwerder ist für diese Schiffe abgeschnitten. Der Hafen braucht deshalb eine zukunftsfähige Lösung für die Köhlbrandquerung. Statt sich nur auf die Realisierung einer „Neuen Köhlbrandbrücke“ zu beschränken, sollte ein „Köhlbrandtunnel“ als gleichberechtigte Option untersucht werden. Es ist davon auszugehen, dass die Tunnelösung aufgrund der gestiegenen Anforderungen an eine neue Köhlbrandbrücke (zum Beispiel Zunahme der Brückenhöhe von 53 auf 72 Meter) im Vergleich zur Brückenlösung kosteneffizienter ist, als bisher angenommen. Darüber hinaus wäre die Schiffsgrößenentwicklung in der Zukunft kein Problem mehr.

Im Hinblick auf die Realisierung des Projekts Köhlbrandquerung ist es sinnvoll, dass Hamburg auf den Bund zugeht und eine Vorfinanzierungsvereinbarung für dieses Vorhaben mit dem Bund abklärt.

- d. Die Erweiterung der A 7 von sechs auf acht Fahrstreifen und die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße müssen weiter vorangetrieben werden.
- e. Bei den erforderlichen Infrastrukturprojekten, die noch nicht durchfinanziert sind, sollten neue Wege der Finanzierung einbezogen werden (zum Beispiel Projektfinanzierung, Leasingfinanzierung sowie Bürgeranleihen).

Das PublicPrivatePartnership-Modell wird beim Straßenbau bereits realisiert. An dem PPP-Vorhaben „Autobahn A 1“ zeigt sich der Vorteil von PPP: Hier erbringt der private Partner (Konzessionsnehmer) im Auftrag der Bundesrepublik Deutschland (Konzessionsgeber) den Ausbau und Erhalt des Autobahnabschnitts zwischen Buchholzer Dreieck und Bremer Kreuz. Zur Refinanzierung der Kosten erhält das Konsortium während der 30-jährigen Vertragslaufzeit monatlich einen Teil der auf der Strecke anfallenden Lkw-Maut. Am Ende der Vertragslaufzeit geht der Streckenabschnitt wieder auf die öffentliche Hand über.

- **Schiene:**

Verbesserungen im Schienenknoten Hamburg, vor allem die Realisierung des zentralen Projekts, dem Ausbau der Eisenbahninfrastruktur im Korridor Hamburg/Bremen – Hannover; des Weiteren die Entwicklung der Schiene Richtung Lübeck/Travemünde, deutsch-polnischer, deutsch-tschechischer und deutsch-

österreichischer Grenze sowie eine angemessene Anbindung der geplanten festen Querung des Fehmarnbelt.

- Binnenschifffahrt und Wasserstraße:

Der Hamburger Hafen ist nicht nur der größte Seehafen, sondern auch der drittgrößte Binnenhafen Deutschlands und der Weitertransport von Gütern auf dem Wasserweg gehört zu seinen Stärken.

Binnenschiffe eignen sich hervorragend für den Transport von Massengütern und Projektladungen und sie sind wegen ihrer großen Kapazitäten äußerst wirtschaftlich. Von allen Verkehrsmitteln bieten Binnenschiffe beim Containerverkehr die größten Zuwachspotenziale.

Die Optimierung der Infrastruktur für die Binnenschifffahrt entlang der Mittel- und Oberelbe Richtung Magdeburg, Aken, Riesa, Dresden bis nach Tschechien und entlang der Unterelbe Richtung Glückstadt, Brunsbüttel und Cuxhaven sowie auf dem Elbe-Seitenkanal muss vorangetrieben und der Ausbau der Umschlagsanlagen für Binnenschiffe forciert werden. Für die Fahrrinne der Mittel- und Oberelbe muss auf der ganzen Strecke unterhalb von Dresden eine Fahrrintentiefe von circa 1,60 m bei Niedrigwasser und oberhalb von Dresden von 1,50 m bei Niedrigwasser realisiert werden.

In der Vergangenheit haben die verschiedenen Nutzungsansprüche an der Elbe zu Auseinandersetzungen zwischen den beteiligten Akteuren geführt. Damit die unterschiedlichen Erwartungen an die künftige Entwicklung des Flusssystems Elbe bei Zusammenführung aller Interessen in Einklang gebracht werden können, muss die Umsetzung des von Bund und Ländern ausgearbeiteten Gesamtkonzepts Elbe vorangetrieben werden.

Des Weiteren muss sich der Senat auf Bundesebene für eine Verbesserung der Standards zur Havarieprävention, insbesondere für die Küsten- und Binnenschifffahrt, einsetzen.

3. Optimierung des Verkehrs und der Abfertigung durch elektronische Leitsysteme

Ein optimaler Wirtschaftsverkehr hängt heute nicht nur von einer hoch entwickelten Straßeninfrastruktur ab, sondern im wachsenden Maße von der Optimierung durch elektronische Leitsysteme und die computergestützte Abwicklung von transportbegleitenden Informationen.

Auch der Hamburger Hafen trägt durch das Verkehrsleitsystem DIVA (Dynamische Informationen zum Verkehrsaufkommen im Hafen) dazu bei. Hinzu kommt das Port River Information System (PRISE), durch das der Zu- und Ablauf von Großcontainerschiffen effizienter gesteuert wird.

Als langfristiges Ziel sieht der Senat mit der Initiative smartPORT logistics die Einführung einer verkehrsübergreifenden Leitzentrale (Port Traffic Center) vor. Diese Maßnahme sollte nicht als langfristiges Ziel gesehen werden. Vielmehr sollte der Senat diese Maßnahme im Hafenentwicklungsplan wegen des hohen Verkehrsaufkommens im Hafen als prioritär behandeln.

4. Wettbewerb und Kooperation

Wettbewerb zwischen den Häfen ist gut und sinnvoll. Dennoch ist eine Kooperation des Hamburger Hafens mit anderen Hafenstandorten und der Stadt Hamburg mit den umliegenden Bundesländern vor allem in Hinblick auf verkehrliche Erfordernisse wichtig, um die Wettbewerbsfähigkeit zu erhöhen. Der Hafenentwicklungsplan bis 2025 gibt hier keinen hinreichenden strategischen Ausblick für eine in Zukunft erstrebenswerte weitreichendere Kooperation und Koordination mit anderen norddeutschen Seehäfen und den norddeutschen Landesregierungen. In der Zeit ihrer Regierungsverantwortung hat sich die CDU für eine solche Kooperation und Koordination mit anderen Seehäfen starkgemacht. Hervorzuheben sind hierbei das „Hafenkonzept Unterelbe“ und die Initiative „Hafenentwicklungsdialog Deutsche Bucht“.

Es muss deshalb ein deutliches Bekenntnis zu einer noch engeren Zusammenarbeit der fünf Bundesländer Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Bremen und Hamburg und der betroffenen Gemeinden geben. Das Ziel muss eine gemeinsame Interessenvertretung gegenüber dem Bund vor allem bei Fragen der Verkehrsinfrastruktur sein.

Vor diesem Hintergrund sollten die folgenden Punkte im Hinblick auf Logistik und Verkehr die Leitlinie für eine norddeutsche Hafenkooperation bilden:

- Die norddeutschen Häfen sollen voneinander profitieren, indem sie den Austausch von Waren und Dienstleistungen im Bereich Logistik im Sinne der Reedereien beziehungsweise Kunden untereinander fördern. Um ihre Konkurrenzfähigkeit auf nationaler und europäischer Ebene zu sichern, sollten Norddeutschlands Häfen sich durch Abstimmungsprozesse mit ihren jeweils spezifischen Funktionen gezielt ergänzen.
- Als maritime Wirtschaftsstandorte vertreten die norddeutschen Bundesländer bei Verkehrsprojekten dieselben oder ähnliche Forderungen. Die Kooperation soll dazu beitragen, diese Positionen noch besser aufeinander abzustimmen und dadurch die Wirksamkeit der Forderungen, zum Beispiel gegenüber dem Bund oder der EU, zu erhöhen.
- Alle Hafenstädte stehen in den Handlungsfeldern Verkehrs- und Flächenmanagement vor ähnlichen Herausforderungen. Ein Austausch von Erfahrungen, erfolgreichen Maßnahmen, gelungenen Vorgehensweisen und innovativen Lösungswegen soll dazu beitragen, gemeinsam bessere Lösungen zu entwickeln und zugleich Kosten für die Aufgabenerledigung einzusparen.
- Für die Gestaltung der Zusammenarbeit zwischen den norddeutschen Hafenstädten sollten gemeinsame Sitzungen – regelmäßig und nach Bedarf – der politischen Entscheidungsträger stattfinden. Ein Koordinierungskreis sollte die Kooperationsprojekte steuern. Zusätzlich sollte die Bundesregierung über ihren maritimen Koordinator gegebenenfalls als Moderator fungieren. Darüber hinaus sind alle hafenrelevanten Gruppen aus Politik, maritimer Wirtschaft, Anwohnern sowie Experten aus der Wissenschaft ebenfalls in angemessener Form zu beteiligen.

Weiterhin muss die Kooperation der Hafenstandorte dazu führen, dass ein noch effizienteres Netz logistischer Knotenpunkte ertüchtigt wird. Kleinere Binnenhäfen sollten als Inland-Hubs zu Kooperationspartnern des Hamburger Hafens entwickelt werden.