

## **Antrag**

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

**Betr.: Hafenstandort Hamburg stärken – Zukünftige Positionierung als Universal- und Industriehafen und Hafentwicklungsplan überarbeiten**

### **A. Zukünftige Positionierung als Universal- und Industriehafen**

Hamburg ist ein Universalhafen. Rund 70 Prozent der Waren werden zwar in Containern umgeschlagen, aber auch flüssiges und festes Massengut sowie konventionelles Stückgut haben eine erhebliche Bedeutung. Wichtig für den Universalhafen sind die industrielle Verarbeitung der umgeschlagenen Güter, das hohe Ladungsaufkommen vor Ort (rund 20 Prozent der importierten Waren verbleiben in der Metropolregion Hamburg) und eine enge Zusammenarbeit mit wissenschaftlichen Einrichtungen, Unternehmen und dem Bereich Forschung und Entwicklung.

Während der Containerumschlag in den letzten Jahren stark schwankte, trägt der Umschlag von flüssigem und festen Massengut sowie konventionellem Stückgut zur Stabilisierung der Umschlagzahlen bei. Deshalb ist bei der Betrachtung der weiteren Entwicklung des Hafens auf die breite Streuung der Nutzungen und damit den Universalhafengedanken ein besonderes Augenmerk zu richten.

Für die zukünftige Positionierung als Universal- und Industriehafen ist die Entwicklung einer zentralen Fläche im Hafen, des Central-Terminals Steinwerder (CTS), von entscheidender Bedeutung.

Der Hafentwicklungsplan 2025, den der Senat im Oktober 2012 vorgelegt hat, weist dazu unter anderem folgende Mängel auf:

Es finden sich nur vage Angaben zur Entwicklung des Central-Terminals Steinwerder. Um die Bedeutung des Wirtschafts- und Hafenstandorts Hamburg für die Zukunft international zu sichern, ist eine substantiellere Darstellung der Entwicklung des CTS erforderlich. Die mitten im Hamburger Hafen gelegene, 125 Hektar große, zusammenhängende Fläche bietet sich dafür an, durch einen Branchenmix den Universalhafencharakter Hamburgs zu unterstreichen. Die Nähe zum Wasser und die gute Landanbindung sind ideal geeignet für eine Kombination von verschiedenen Wirtschaftszweigen (zum Beispiel Umschlag, Produktion, Leichtmontage und Logistik). Durch diese Kombination entstehen positive Synergieeffekte.

Für die Weichenstellung zum Universal- und Industriehafen muss Hamburg mit den anderen norddeutschen Bundesländern gemeinsame Anstrengungen unternehmen, Industrie an die Küste zu holen. Unternehmen, die jetzt noch in Süddeutschland angesiedelt sind, werden erkennen, dass es angesichts steigender Transportkosten sinnvoll ist, ihre Fertigungsstätten hier bei uns an der Küste anzusiedeln. Ein Standort mit Nähe zu seeschifftiefem Wasser und einem Hafen bietet großes Einsparpotenzial für Unternehmen, die einen hohen Anteil ihrer Vorleistungen von Übersee importieren und/oder ihre Fertigprodukte dorthin exportieren.

Der Hafenentwicklungsplan 2025 gibt keine substanziellen Hinweise für eine sinnvolle Kooperation und Koordination mit anderen norddeutschen Seehäfen und Bundesländern, die eine industrielle Renaissance der Küste zum Ziel hat.

Während ihrer Regierungsverantwortung hat sich die CDU für die Kooperation und Koordination mit anderen Seehäfen starkgemacht. Hervorzuheben sind hierbei das „Hafenkonzept Untereibe“ und die Initiative „Hafenentwicklungsdialog Deutsche Bucht“.

Angesichts der beschriebenen Schwächen des Hafenentwicklungsplans und der veränderten Rahmenbedingungen sollte der Hafenentwicklungsplan unter Einbindung des Parlaments, der Hafenunternehmen sowie der hafenaffinen Verbände und Institutionen überarbeitet werden. Ziel muss die Stärkung des Universalhafens sein, die auch Unternehmensansiedlungen aus den Bereichen Zukunftstechnologien, Windenergie und hier vor allem Forschung und Entwicklung sowie Innovationen mit Bedarf zur Kaikante umfassen sollte. Neben den bereits beschriebenen erforderlichen Ergänzungen müssen die im Hafenentwicklungsplan 2025 beschriebenen Flächen vor dem Hintergrund der aktualisierten Zahlen neu betrachtet und bewertet werden. Dies gilt insbesondere für das CTS. Es ist nicht sinnvoll, ein drittes Kreuzfahrtterminal am CTS zu errichten, ein Liegeplatz am Überseezentrum wäre geeigneter. Das Überseezentrum liegt günstiger und ist auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln (zum Beispiel mit der U4) besser erreichbar. Der Kronprinzkai liegt zu weit weg von der Stadt und die Kreuzfahrtgäste würden sich dort in einem industriellen Umfeld bewegen. Außerdem hätte der Bau des Kreuzfahrtterminals eine unvorteilhafte Aufteilung des CTS zur Folge. Da jedoch mit dem Bau für das „vorübergehende“ Kreuzfahrtterminal an dieser Stelle bereits begonnen wurde, ist bei den weiteren Planungen streng darauf zu achten, dass dieses Kreuzfahrtterminal zumindest kein Präjudiz für die weitere Entwicklung der Fläche darstellt und unter keinen Umständen eine industrielle oder umschlagsbezogene Entwicklung behindern darf.

Die Schaffung von Bedingungen für eine prosperierende Entwicklung des Hamburger Hafens muss höchste Priorität im politischen Handeln des Senats haben. Dem überarbeiteten Hafenentwicklungsplan kommt in diesem Zusammenhang eine wichtige Bedeutung für die Politik in der Metropolregion Hamburg zu. Dabei ist zu berücksichtigen, dass eine Überarbeitung des Hafenentwicklungsplans den Universalhafencharakter stärken und folgende Ziele erreichen soll:

- Sicherung und Stärkung des Hamburger Hafens
- Ausbau der Vielfalt des Umschlags und Weichenstellung für Industrieansiedlungen
- Hamburg als Standort für Forschung und Entwicklung sowie Innovationen stärken
- Präziseres Flächenmanagement
- Ausbau der Kooperation der norddeutschen Häfen

## **B.    Hafenentwicklungsplan überarbeiten**

Es finden sich im Hafenentwicklungsplan (HEP) keine zufriedenstellenden Ausführungen zur künftigen Hafenfinanzierung. Die Frage, in welchem Umfang und wie der Senat die erforderlichen zukünftigen Investitionen tätigen will, bleibt weitgehend unbeantwortet. Es fehlen konkrete Aussagen zu Höhe und Träger der Kosten. Auch wird die Beteiligung von privaten Partnern (Unternehmen), zum Beispiel die Terminalbeteiligung (dedicated terminals), als Mittel der Hafenfinanzierung nicht hinreichend erörtert.

Des Weiteren sollte der Senat die Warnsignale der EU-Kommission zur Hafenfinanzierung ernst nehmen. Dies betrifft vor allem die Aufgabenbestimmung für die Hamburg Port Authority (HPA). Der HPA obliegt die Entwicklung, Erweiterung und Bewirtschaftung des Hamburger Hafens. Als Anstalt des öffentlichen Rechts ist die HPA für alle hoheitlichen Aufgaben, die sie erfüllt, von der Körperschaft- und Gewerbesteuer befreit. Hoheitliche Aufgaben hat die HPA mannigfach. Sie hält zum Beispiel Straßen, Brücken und Kaianlagen in Ordnung und regelt den gesamten Hafenbetrieb. Das Problem ist allerdings, dass die HPA auch Aufgaben übernimmt, die auch von einem

privaten Wirtschaftsunternehmen ausgeübt werden könnten. Es ist ein Defizit im HEP, dass sich dort weder eine konkretisierende Beschreibung der Aufgaben der HPA in Abgrenzung zur Privatwirtschaft findet noch eine Beschreibung, wie sich die HPA weiterentwickeln soll, um noch erfolgreicher ihre Zielsetzung erreichen zu können. In Bremerhaven sind beispielsweise Reedereibeteiligungen an den verschiedenen Container-Terminals seit Jahren der Normalfall. Ähnlich wie im JadeWeserPort könnte auch im Hamburger Hafen verschiedenen Reedereien und Terminalbetreibern die Möglichkeit eingeräumt werden, den Bau bestimmter Terminalflächen als gemeinsames Joint-Venture zu realisieren und als Common-User-Terminals zu betreiben, die allen Reederei-Kunden offen stehen müssen. Die HPA sollte sich außerdem auf die Kernaufgaben – nämlich auf die Entwicklung und Bewirtschaftung hafenspezifischer Immobilien, Flächen und Infrastruktureinrichtungen – konzentrieren und darüber hinaus die Digitalisierung des Hafens und damit die Optimierung der Hafeneffizienz sowohl im ökonomischen wie ökologischen Kontext vorantreiben.

**Die Bürgerschaft möge beschließen:**

**Der Senat wird aufgefordert,**

**eine Neufassung des Hafenenwicklungsplans zu erarbeiten und dabei die folgenden Kernpunkte zu berücksichtigen:**

**I. Weiter wachsenden Umschlagszahlen gerecht werden**

Der Hafen wächst wieder kräftiger und aufgrund weiter steigender Umschlagszahlen ist der Hafenausbau zügig voranzutreiben. Die zu erwartenden Umschlagssteigerungen müssen dazu führen, dass die Anstrengungen beim Ausbau der Transportrouten, der Steigerung der Umschlag- und Lagerkapazitäten sowie bei der Optimierung des Verkehrs in hohem Maß weitergeführt werden.

Bei der Neufassung des Hafenenwicklungsplans sind folgende konkrete Punkte zu berücksichtigen:

**II. Central Terminal Steinwerder (CTS)**

1. für das Central Terminal Steinwerder (CTS) und für das Überseezentrum ist eine Finanzierung anzustreben, die so weit wie möglich auch privat getragen wird.
2. zukünftige Nutzung des CTS grundsätzlich flexibel gestalten.

Die für die zukünftige Entwicklung des Hamburger Hafens maßgeblichen Faktoren, vor allem das Wirtschaftswachstum seiner Handelspartner und die Entwicklung des Containerumschlags sprechen dafür, die zukünftige Nutzung des CTS flexibel zu gestalten.

3. Entwicklungsziele substantieller formulieren/Nutzungskonzepte vorstellen.

Im Hafenenwicklungsplan sind substantielle Entwicklungsziele für das CTS zu formulieren beziehungsweise erarbeitete Nutzungskonzepte vorzustellen, um Hamburg damit als potenziellen Ansiedlungsort für hafensabhängige Betriebe, aber auch für Industrieunternehmen, interessant zu machen.

Vor allem müssen die folgenden Ideen des internationalen Markterkundungsverfahrens, das die HPA von August 2009 bis März 2010 durchgeführt hat, deutlicher in den Hafenenwicklungsplan einfließen:

- a. Vorstellung eines Nutzungskonzepts, das auf den Bau eines modernen Multi-Purpose-Terminals für den in Hamburg nach wie vor wichtigen Umschlag von Schwergut und Projektladung abzielt,
- b. Realisierung von Flächen für Logistik und Hafendienstleistungen,
- c. Vorstellung eines Nutzungskonzepts, das Hafenumschlag und Industrie miteinander verbindet und Flächen beispielsweise an Betriebe für erneuerbare

Energien, Speichertechnologien, die Produktion und Installation von Tiefsee- und Bodenkabeln und die Verarbeitung von Verbundstoffen vorsieht,

- d. Vorstellung eines Nutzungskonzepts, das entsprechend den Marktanforderungen die Entwicklung eines modernen Terminals für den Containerschlag zum Gegenstand hat und die Feeder-Schifffahrt mehr berücksichtigt. Dieses Terminalgelände sollte so konzipiert werden, dass ein Überseecontainerfrachter und ein Feederschiff zeitgleich be- und entladen werden können. Durch die dadurch mögliche Konzentration der Umschlagabläufe können vor allem Kostenvorteile zugunsten der Transshipment-Ladung erzielt werden.

#### 4. Kreuzfahrtterminal am Kronprinzkai nur eine Interimslösung

Um sicherzustellen, dass die oben skizzierte künftige Entwicklung des Frachturnschlags für den Bereich Steinwerder möglich bleibt, darf das für den Standort Kronprinzkai vorgesehene dritte Kreuzfahrtterminal nur als Interimslösung konzipiert werden.

### **III. Umschlag von Kraftfahrzeugen**

Es sollte ein Hafengebiet entwickelt werden, in dem die Fahrzeugproduktion für den Import- und Export sowie für die Montage von umweltfreundlichen Fahrzeugen zusammengefasst wird und der gut von der Hafenbahn bedient werden kann.

### **IV. Überseezentrum**

#### 1. Langfristige Lösung für das Kreuzfahrtterminal am Überseezentrum

Eine langfristige Lösung für das dritte Kreuzfahrtterminal sollte am Überseezentrum realisiert werden.

#### 2. Dauerhaft Hafennutzung als Logistikstandort

Für das Überseezentrum sollte deshalb eine dauerhafte Hafennutzung als Logistikstandort festgeschrieben werden.

#### 3. Fortsetzung der Machbarkeitsuntersuchungen

Erste Machbarkeitsuntersuchungen der HPA, die ergeben haben, dass sich die Flächen des Überseezentrums für die Nutzung als Kreuzfahrtterminal eignen, sollen während des Interimszeitraums des Kreuzfahrtterminals am Standort Kronprinzkai fortgesetzt beziehungsweise zu einem detaillierten Planungsprozess – vor allem hinsichtlich der konkreten Kosten für Investitionsmaßnahmen auf Wasser- und Landseite sowie in die Infrastruktur – entwickelt werden.

### **V. Schiffbau und Zuliefererindustrie**

Der Schiffbau und die Zuliefererindustrie sind weiterhin von strategischer Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Hamburg.

Die Nachwirkungen der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise einerseits und die hohen Schiffbauüberkapazitäten in Asien andererseits stellen die deutschen Werften vor enorme Herausforderungen. Zukunftsfähig ist der deutsche Schiffbau im Spezialschiffbau. Deshalb wird er sich auf ausrüstungsstarke und innovative Schiffstypen fokussieren, um die Technologieführerschaft und die Chancen im Bereich der Umwelt- und Klimatechnologien zu nutzen.

Der Senat sollte im Hinblick auf den Schiffbau und die Zuliefererindustrie den folgenden Maßnahmenkatalog umsetzen:

#### 1. Industriepolitische Rahmenbedingungen

Die industriepolitischen Rahmenbedingungen müssen so gestaltet werden, dass die deutsche Schiffbau- und Zuliefererindustrie ihre Position im internationalen Wettbewerb sichern und weiter ausbauen kann.

2. Konzept „LeaderSHIP 2015“

Die Ideen des Konzepts „LeaderSHIP 2015“ müssen aufgenommen und weiterentwickelt werden.

3. Einsatz auf Bundesebene

Auf Bundesebene muss sich der Senat

- a. für den Abschluss eines Weltschiffbauabkommens der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) einsetzen, das auf die Einhaltung weltweit einheitlicher Wettbewerbsprinzipien abzielt,
- b. für eine verstärkte Berücksichtigung maritimer Projekte in der Entwicklungszusammenarbeit einsetzen,
- c. für eine Verbesserung der Standards zur Havarieprävention, insbesondere für die Küsten- und Binnenschifffahrt, einsetzen,
- d. für die Prüfung einsetzen, inwieweit einzelne Elemente der Schiffsfinanzierung beibehalten oder wirkungsvoller gestaltet werden können. Das betrifft insbesondere: das Schiffsbürgerschaftssystem der Bundesländer, die Rolle der Europäischen Investitionsbank als Finanzierer von Projekten sowie die verbesserte Nutzung der Hermes-Absicherung im bisherigen Rahmen.

## **VI. Vereinbarkeit von Ökonomie und Ökologie im Hamburger Hafen**

Die Vereinbarkeit von Ökonomie und Ökologie muss im Hafen vorangetrieben werden. Konkret bedeutet das:

### **1. Alternative Energieversorgung von Schiffen**

Die Ausstattung des Kreuzfahrtterminals Altona mit einer Landstromanlage und die Projektierung der erforderlichen Infrastruktur für die Stromversorgung der Kreuzfahrtschiffe am Terminal in der Hafencity mit „Power Barge“ muss bis spätestens Herbst 2015 umgesetzt werden.

In einem weiteren Schritt müssen neben den Kreuzfahrtschiffen auch andere Schiffe während ihrer Liegezeit mit sauberer Energie versorgt werden.

### **2. Verbesserung des Schadstoffausstoßes durch neue Antriebsformen**

Die Landstromversorgung von Schiffen kann nur eine Übergangslösung sein, bis umweltschonende Antriebsformen und Treibstoffe für die Schifffahrt technologisch ausgereift sind und wirtschaftlich eingesetzt werden können. Bei der Förderung und Erprobung von umweltschonenden Antriebstechniken sollte die öffentliche Hand prinzipiell in ihrer Vorreiterrolle einen aktiven Part einnehmen. Bei Neuanschaffungen für die HADAG-Fährflotte sind innovative, umweltschonende Antriebstechniken in jedem Fall zu bevorzugen. Aktuell erscheint der umweltfreundliche Treibstoff Flüssigerdgas (Liquefied Natural Gas) als eine effektive und zügig umsetzbare Lösung, um das Ziel einer Reduzierung der Emissionen von schädlichen Abgasen durch die Seefahrt zu realisieren. Damit dieser neue, umweltfreundliche Antriebsstoff auch effizient eingesetzt werden kann, ist die Einrichtung einer funktionierenden Versorgungsinfrastruktur erforderlich.

Die in Hamburg gegründete LNG-Plattform verfolgt das begrüßenswerte Ziel, durch den Einsatz von LNG zu einer deutlichen Reduktion von Emissionen wie SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub>, CO<sub>2</sub> und Feinstaub zu einer sauberen Schifffahrt zu gelangen.

Grundsätzlich sollten für den Hamburger Hafen fortlaufend Möglichkeiten überprüft werden, wie umweltfreundliche Schiffsantriebe auf Umweltverträglichkeit und Wirtschaftlichkeit in der Praxis getestet werden können.

### **3. Einsatz von Elektro-Autos**

Hamburg, vor allem auch der Hafen, soll zu einer Modellregion für Elektro-Autos auf Basis erneuerbarer Energien in Europa gemacht werden. Deshalb soll eine öffentliche Ladeinfrastruktur auch im Hafenbereich installiert werden. Insbesondere bei Contai-

nerumfahrten im Kurzstreckenverkehr innerhalb des Hafens ist der Einsatz von Low- und Zero-Emission-Fahrzeugen anzustreben.

## **VII. Wettbewerb und Kooperation**

Der Wettbewerb zwischen den Häfen ist grundsätzlich nützlich. Dennoch ist eine Kooperation des Hamburger Hafens mit anderen Hafenstandorten sinnvoll, um die Wettbewerbsfähigkeit zu erhöhen. Der HEP 2025 gibt dazu keinen hinreichenden strategischen Ausblick für eine in Zukunft erstrebenswerte weitreichendere Kooperation und Koordination mit anderen norddeutschen Seehäfen.

### **1. Engere Zusammenarbeit der norddeutschen Bundesländer**

Es muss im HEP ein klares Bekenntnis zu einer noch engeren Zusammenarbeit der fünf Bundesländer Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Bremen und Hamburg sowie den betroffenen Gemeinden – mit dem Ziel einer gemeinsamen Interessenvertretung gegenüber dem Bund – festgehalten werden.

Gerade im Hinblick auf die industrielle Renaissance der Küste und auf den Ausbau der Offshore-Windenergie ist eine gemeinsame Anstrengung der Nord- und Ostseehäfen notwendig, um den erforderlichen Ausbau der Hafeninfrastruktur und des notwendigen Spezial-Schiffbaus zu realisieren.

### **2. Kooperation zwischen den Hafenverwaltungen und den Marketingorganisationen**

Es muss die Kooperation zwischen den Hafenverwaltungen und den Marketingorganisationen der Häfen verstärkt und die Vermarktungsinitiative „German Ports“ forciert werden.

### **3. Möglichkeiten der Kooperation beim JadeWeserPort**

Es muss geprüft werden, inwieweit bei einem weiteren Ausbau des JadeWeserPorts eine Kooperation Hamburgs mit Niedersachsen und Bremen sinnvoll wäre.

### **4. Näheres Wettbewerbsumfeld des Hamburger Hafens im Auge behalten**

Die Anzahl der Wettbewerbshäfen des Hamburger Hafens hat zugenommen. Neben den Häfen der Nordrange gehören mittlerweile Häfen der Ostsee (zum Beispiel Danzig und Gdynia) und des Mittelmeers (zum Beispiel Genua und La Spezia) zum näheren Wettbewerbsumfeld.

Dieses Wettbewerbsumfeld sollte im Auge behalten werden. Aus diesem Grunde ist es sinnvoll, wenn der Senat die Bürgerschaft regelmäßig über die Entwicklung der Wettbewerbshäfen des Hamburger Hafens unterrichtet.

## **VIII. Maritime Technologien und Offshore-Windenergie**

### **1. Förderung der meerestechnischen Industrie und der Offshore-Windenergie**

Es muss die Entwicklung der meerestechnischen Industrie und der Offshore-Windenergie in den nächsten Jahren effektiver unterstützt werden.

### **2. Verbesserung der Vernetzung zwischen Wirtschaft und Forschung**

Die Vernetzung zwischen Industrie, Meerestechnik, Zulieferern und Forschung muss weiter verbessert werden.

## **IX. Hafenenwicklungsplan überarbeiten**

### **Der Senat wird aufgefordert,**

1. sich dafür einzusetzen, dass die bis zum Jahr 2019 auf bis zu rund 21 Millionen Euro p.a. festgeschriebene Finanzhilfe des Bundes für Investitionen in die allgemeine Hafeninfrastruktur dauerhaft verstetigt und möglichst ausgebaut wird.

2. die Gesellschaftsstruktur der heutigen HPA weiterzuentwickeln, um die notwendige Transparenz über die Aufgaben- und Finanzzuordnung für die Öffentlichkeit herzustellen und damit das Potenzial der eigenen Finanzierungskraft zu stärken.
3. der Bürgerschaft bis zum 31. Januar 2015 zu berichten.