

Antrag

**der Abgeordneten Ralf Niedmers, Dr. Jens Wolf, David Erkalp, Carsten Ovens,
Dennis Thering (CDU) und Fraktion**

Betr.: Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens nicht gefährden – Deckelung des Hafengeldes beibehalten und Kostensteigerungen verhindern

Laut den Zahlen für das 1. Quartal 2015 fällt der Hamburger Hafen erstmals seit fünf Jahren im Containerumschlag hinter den Konkurrenzhäfen Antwerpen und Rotterdam auf Platz drei zurück. Von Januar bis März dieses Jahres wurden lediglich 2,3 Millionen Standardcontainer (TEU) abgefertigt, was einem Minus von 2,3 Prozent gegenüber dem Vorjahr entspricht. Die Gründe für den Einbruch des Containerumschlags im Hamburger Hafen sind vor dem Hintergrund der Sanktionen gegen Russland aufgrund der Ukraine-Krise und der allgemeinen Schwäche der russischen Wirtschaft zweifellos vielschichtig. Bereits 2012 reagierten die Hamburger Hafenverwaltung und Hafendienstleister zum einen auf die dazumal andauernde europäische Finanzkrise, von der eine ganze Reihe europäischer Länder betroffen war, und zum anderen auf die anhaltenden Restriktionen bei sogenannten Revierfahrten auf der Elbe. Mit dem Wechsel des Hafengeldsystems und den damit einhergehenden Vergünstigungen kam man der internationalen Seeschifffahrt deutlich entgegen. Die besondere Herausforderung bestand aus wirtschaftspolitischer Perspektive darin, die Weichen so zu stellen, dass die Auswirkungen der Finanzkrise sowie die Verzögerungen bei der Fahrinnenanpassung auf die Hamburger Wirtschaft zumindest abgemildert werden konnten. Die damalige Situation am Markt, die von Rückgängen bei den Containerverkehren auf der Relation Asien-Nordeuropa gekennzeichnet war, führte dazu, dass der Containerumschlag mit China (inklusive Hongkong), Hamburgs wichtigstem Handelspartner im Containerverkehr, sich 2012 deutlich abschwächte. Die heutige Situation ist ähnlich besorgniserregend. Die Hamburger Wirtschaft leidet unter den Sanktionen gegen Russland. Im 1. Quartal 2015 wurden zwischen Hamburg und russischen Häfen an der Ostsee insgesamt 109.000 TEU transportiert, was im Vergleich zum Vorjahresquartal einem Minus von 34,8 Prozent entspricht. Russland ist nach China der zweitwichtigste Handelspartner für den Hamburger Hafen. Vor dem Hintergrund der zunehmenden internationalen Herausforderungen muss der Fokus noch stärker auf dem Ausbau der Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens liegen, welche es aufgrund des zunehmenden Konkurrenzdrucks auszubauen gilt. Um zu verhindern, dass Containerschiffe von den Reedereien nach Rotterdam umgeleitet werden, müssen unverzüglich geeignete Maßnahmen unternommen werden. Eine schnellstmögliche Fahrinnenanpassung sowie eine von der Hafenwirtschaft zu Recht geforderte Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur tragen dazu bei, dass sich der Hamburger Hafen auch im Containerumschlag gegenüber den Konkurrenzhäfen behaupten kann. Der Wegfall der Kappungsgrenze für große Containerschiffe, wie ihn Rot-Grün mit Realisierung der Fahrinnenanpassung vereinbart hat, wäre eine zusätzliche Gängelung der Reeder und damit das falsche Signal in dieser wirtschaftlich angespannten Situation, in der sich der Hamburger Hafen befindet. Die Abschaffung der Deckelung des Hafengeldes würde nicht nur eine massive Kostensteigerung für die Reedereien bedeuten, auch würde der Hamburger Hafen durch den Wettbewerb mit den Bremischen Häfen sowie dem JadeWeserPort zusätzlich ins Hintertreffen geraten. Erst im Januar dieses Jahres schlugen namhafte internationale Reedereien wie die Reederei China Shipping Alarm, dass das Anlaufen des Hamburger Hafens inzwischen zu teuer

sei und dass die Konkurrenzfähigkeit des Hamburger Hafens unter den zunehmend hohen Anlaufkosten leide (vergleiche <http://www.abendblatt.de/wirtschaft/article136093120/Hamburgs-Hafen-ist-zu-teuer.html>).

Dies vorausgeschickt möge die Bürgerschaft beschließen:

Der Senat wird aufgefordert,

1. zu prüfen, inwieweit sich eine Abschaffung der Kappungsgrenze bei der Berechnung des Hafengeldes für große Containerschiffe auf die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens mit anderen Häfen der Nordrange auswirkt.
2. die Kappungsgrenze von 115.000 BRZ für große Containerschiffe in den Hafennutzungsentgelten, die die HPA erhebt, auch nach der Fahrinnenanpassung als Rabatt zunächst beizubehalten.
3. die von der HPA gewährten Vergünstigungen auf die Hafennutzungsentgelte zukünftig dahin gehend auszugeben, dass sie als Instrument intelligenter Wirtschaftsförderung die dynamischen Entwicklungen des Marktes berücksichtigen.
4. der Bürgerschaft bis zum 30. September 2015 zu berichten.