

## **Antrag**

**der Abgeordneten Michael Kruse, Anna-Elisabeth von Treuenfels-Frowein,  
Daniel Oetzel, Dr. Kurt Duwe, Jens Meyer (FDP) und Fraktion**

Haushaltsplan-Entwurf 2019/2020

Einzelplan 7

### **Betr.: Der Hafen der Zukunft**

Der Hamburger Hafen ist als Universalhafen mit moderner Industrieansiedlung ein wichtiger Standortfaktor für die Metropolregion und das Hafenhinterland. Zudem ist er der größte deutsche Seehafen und trägt mit einer Wertschöpfung von 21,8 Milliarden Euro sowie einem jährlichen Steueraufkommen von rund 900 Millionen Euro entscheidend zum Wohlstand der Stadt Hamburg bei. Ein großer Teil der Waren wird in Containern umgeschlagen, aber auch flüssiges und festes Massengut gewinnen immer mehr an Bedeutung. Bundesweit hängen rund 261.000 Arbeitsplätze vom Hamburger Hafen ab, in der Metropolregion Hamburg sind es mehr als 156.000.

Rückläufige Containerumschlagzahlen belasten die Situation im Hafen, der Gesamtumschlag ist in den ersten drei Quartalen des Jahres 2018 erneut gesunken. Ladung wandert weiter ab. Dagegen wächst der Containerumschlag in Konkurrenzhäfen wie Rotterdam und Antwerpen weiter an. Die Hamburger Politik muss deshalb die Investitionen in den Hafen verstärken, um die Rahmenbedingungen und damit die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens langfristig zu verbessern.

Für die Zukunft des Hafens als effizientes Drehkreuz müssen die Weichen jetzt richtig gestellt werden. Die langanhaltende Schifffahrtskrise, die Finanzlage der HPA, die Kostensteigerungen bei den Infrastrukturprojekten, die erst begonnenen Planungen einer Breitbandversorgung im Hafen, die fehlende Digitalisierungsstrategie sowie die ungelösten Probleme der Wassertiefenhaltung und die fehlenden Flächen im Hafen sind schwere Nachteile im Standortwettbewerb mit den übrigen Häfen der Nordrange. Der Baubeginn der Fahrrinnenanpassung der Elbe im Jahr 2019 ist zwar ein wichtiger Schritt zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens. Jeder Tag ohne Elbvertiefung wirft den Hamburger Hafen weiter zurück. Trotzdem müssen darüber hinaus weitere Wachstumsimpulse gesetzt werden, um die Zukunftsfähigkeit des Hafens sicherzustellen. Diese Infrastrukturmaßnahme allein reicht nicht aus, um den Hafen zukunftsfähig zu machen. Umso wichtiger ist es daher, dass der Senat alle notwendigen Schritte unternimmt, um die Rahmenbedingungen für Hamburgs Hafen zu verbessern.

### **I. Auskömmliche Hafensfinanzierung**

Über Jahre hinweg hat Rot-Grün die Hafensfinanzierung vernachlässigt. Im aktuellen Haushaltsplan sind 103 Millionen Euro jährlich für Investitionen in den Hafen ab 2019 bereitgestellt. Hinzu kommen weitere 24 Millionen Euro von Bundeseite. Die bisherigen Mittel reichen nicht aus, um die zu finanzierenden Infrastrukturprojekte im Hafen auch zu realisieren. Seit Jahren sind die Investitionen in den Hamburger Hafen rückläufig, und dies obwohl sich der Hafen weiter in einer anhaltend schwierigen Lage befindet. Die steigenden Verluste der HPA bei sinkender Leistung gegenüber den Kunden machen den Bedarf einer HPA-Strukturreform deutlich. Allein im Jahr 2017

hat die HPA einen Verlust von 74 Millionen Euro ausgewiesen. In 2016 waren es bereits 53 Millionen Euro. Es muss sichergestellt werden, dass mehr investive Mittel in den Hafen fließen, zumal die Zuschüsse bisher auch zum Stopfen von Haushaltslöchern verwendet wurden.

Die zahlreichen Infrastrukturprojekte der HPA brauchen einen verlässlichen Finanzrahmen. Mit dem 3. Planergänzungsbeschluss für die der Fahrrinnenanpassung können die Baumaßnahmen zwar in 2019 beginnen. Schon jetzt ist aber klar, dass die Elbvertiefung weit teurer wird, als es die anfänglichen Planungen darstellten. Im aktuellen Haushaltsplan werden zusätzliche Kosten in einer Größenordnung von 30 Prozent eingeräumt. Notwendig ist daher, dass die Finanzierung dieses wichtigen Projektes und eine zeitnahe Umsetzung sichergestellt werden. In diesem Zusammenhang sind auch Überlegungen für Planungsbeschleunigungen bei zukünftigen Großprojekten vorzunehmen. Die Überarbeitung der Wasserrahmenrichtlinie auf EU-Ebene ist dafür ein guter Anlass und sollte vom Senat dahingehend unterstützt werden, dass Planungsprozesse deutlich schneller ablaufen können.

Zu dem Vorhaben Steinwerder Süd gibt es bereits Irritationen. Bisher sind Kaimauern und deren Finanzierung in dem Konzept des Senats für die Fläche nicht mit eingeplant. Stattdessen soll die Fläche zur Wasserseite mit einer Uferböschung abschließen. Damit wird der Eindruck vom Senat erweckt, dass die Herstellung der Kaimauern dem künftigen Nutzer übertragen werden soll.

Die Hafeninfrastruktur ist städtische Aufgabe. Bei der Köhlbrandquerung gibt es Diskussionen darüber, ob eine Brücke oder ein Tunnel gebaut werden sollte. Der Senat zögert die Entscheidung heraus, weil er insbesondere noch nicht weiß, ob und in welchem Rahmen sich der Bund beteiligen wird. Im Ergebnis sollte die Entscheidung über die Köhlbrandquerung ausschließlich nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten erfolgen. Die Köhlbrandquerung muss die verkehrlichen Bedarfe der Zukunft bestmöglich abbilden. Der Fokus sollte bei der Stärkung dieses wichtigen Infrastrukturprojektes des Hafens auf automatisierten Wirtschaftsverkehren liegen.

Im Rahmen der aktuellen Diskussionen muss auch ein Zukunftskonzept für das Container Terminal Altenwerder (CTA) erstellt werden, das durch die Köhlbrandbrücke für große Schiffe nicht mehr erreichbar ist.

Um die Wettbewerbsfähigkeit des Hafens zu erhalten, müssen Terminalbeteiligungen, sogenannte Dedicated Terminals, geprüft werden. Dabei darf es nicht wieder zu Verstimmungen zwischen Hafenwirtschaft und dem Senat kommen. Ziel muss es sein, dauerhaft Ladung an den Standort Hamburg zu binden und ein Mengenwachstum zu generieren. Dabei müssen alle Reederei-Allianzen im Hinblick auf mögliche Beteiligungen an Terminals berücksichtigt werden. Die Ausbaupotenziale für Großschiffe sind zu heben und in ein entsprechendes Beteiligungskonzept einzuplanen. Im Ergebnis muss die Infrastruktur des Hamburger Hafens auch in der Zukunft finanziert werden können.

### **Die Bürgerschaft möge beschließen:**

#### Infrastruktur der Zukunft

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

1. einen neuen Hafenentwicklungsplan zu erarbeiten, der Perspektiven für den Hafen aufzeigt und langfristige Planungssicherheit bietet sowie
2. eine auskömmliche Finanzierung der Hafeninfrastruktur sicherzustellen und in diesem Rahmen
  - a. eine realistische mittelfristige Finanzplanung für die Projekte der Allgemeinen Hafeninfrastruktur vorzulegen,
  - b. bei der Aufstellung des HPA-Haushalts den Inflationsausgleich zu beachten und die Planwerte in den Haushaltsplänen regelmäßig entsprechend anzupassen,

- c. die zukünftige Finanzierungsstruktur der HPA nach HPA Next zu klären und transparent darzustellen,
- d. die weitere Finanzierung und zeitnahe Umsetzung der Fahrrinnenanpassung sicherzustellen,
- e. einen Plan für den Central Terminal Steinwerder (CTS) dergestalt umzusetzen, dass die Entwicklung der Fläche konkretisiert wird und dafür entsprechende Mittel im HPA-Haushalt vorzusehen; dieser sollte die bisher vorgestellten Planungen aktualisieren, die Finanzierung der Kaikanten, den Realisierungszeitraum und ein konkretes Ansiedlungskonzept für Industrie mit Umschlag beinhalten,
- f. die Finanzierung und Realisierung der Köhlbrandquerung ausschließlich an wirtschaftlichen Kriterien auszurichten,
- g. die Bindung von Ladung an den Hamburger Hafen über geeignete Beteiligung weiterer Linienreedereien an den Container-Terminals auszubauen und dabei alle Reederei-Allianzen zu berücksichtigen,
- h. die Wassertiefeninstandhaltung mit dem Bund zu koordinieren und die Kreislaufbaggerei zu beenden, das Prüfverfahren zur Verbringung von Sedimenten in die Ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ) zu beschleunigen und die Vereinbarung mit Schleswig-Holstein zur Verbringung von Sedimenten zu verlängern; zudem ist eine Baggerschiffplanung mit dem Bund eng abzustimmen und darauf aufbauend die Anschaffung eines eigenen Baggerschiffs zu prüfen,
- i. sich dafür einzusetzen, dass Hafensfinanzierung ein integraler Bestandteil der maritimen Strategie der Bundesregierung wird,
- j. die Schaffung eigener Planungsgesellschaften zur Planung großer Infrastrukturprojekte zu prüfen,
- k. Rechtssicherheit für die Betriebe auf dem Kleinen Grasbrook herzustellen, indem die Vereinbarung aus dem Letter of Intent endlich rechtsverbindlich umgesetzt wird,
- l. sich für die Überarbeitung der Wasserrahmenrichtlinie einzusetzen um damit zu einer Beschleunigung von Planfeststellungsbeschlüssen zu kommen; dafür sollte sich der Senat auch für die Wiedereinführung der Präklusion im Verbandsklagerecht einsetzen,
- m. eine schnelle Realisierung des Drehkreises für Großschiffe vorzunehmen und
- n. Maßnahmen zur weiteren umweltfreundlichen Versorgung von Schiffen – etwa durch eine weitere Landstromanlage für Kreuzfahrtschiffe in Steinwerder – zu prüfen.

## **II. Die HPA endlich verschlanken und einer Aufgabenkritik unterziehen**

Als Anstalt des öffentlichen Rechts hat die HPA zahlreiche hoheitliche Aufgaben. Sie hält zum Beispiel Straßen, Brücken und Kaianlagen in Ordnung und regelt den gesamten Hafenbetrieb. Problematisch ist aber, dass die HPA auch Aufgaben übernimmt, die ebenso von privaten Unternehmen ausgeübt werden könnten. Aufgabenbereiche und Organisationsstruktur der HPA sollten daher einer kritischen Prüfung unterzogen werden. Entscheidend ist, dass sich die HPA auf ihre Kernaufgaben konzentriert. Dazu gehört die Hafenentwicklung, Entwicklung und Unterhaltung der Infrastruktur, die Sicherheit im Hafen und der Hochwasserschutz. Dazu sollten nicht die Sanierung des Alten Elbtunnels oder der Betrieb von Kreuzfahrterminals gehören. Das weitgefächerte Aufgabenspektrum der HPA führt dazu, dass Ressourcen zur Planung und Umsetzung an anderer Stelle fehlen. Dies verursacht nicht nur längere Umsetzungsphasen, sondern auch Kostensteigerungen in Millionenhöhe. Daher sollten gerade Maßnahmen wie die Instandsetzung des Alten Elbtunnels zukünftig nicht mehr aus dem HPA-Haushalt finanziert werden. Auch nach der beihilfenrechtlich notwendig gewordenen Aufteilung in einen Bereich public und einen Bereich commer-

cial hat sich daran nichts geändert. Die Aufteilung dient dem nachvollziehen von Forderungen der Europäischen Union.

**Die Bürgerschaft möge daher beschließen:**

Hafenverwaltung der Zukunft

**Der Senat wird aufgefordert,**

1. die bei Einrichtung der HPA im Jahr 2006 aufgegebenen Aufgaben- und Organisationskritik bis zum Juli 2019 vorzunehmen, im Rahmen dessen Potenziale für den Abbau von Doppelzuständigkeiten zu heben und die Verlagerung des Bereichs Straßenbau von der HPA zum Verkehrsbereich der BWVI zu prüfen,
2. die Kosteneinsparung aus der Umsetzung der Aufgaben- und Organisationskritik zu nutzen, um mehr Mittel gezielt für den Ausbau der Hafeninfrastruktur einzusetzen,
3. das im Jahr 2016 eingerichtete professionelles Kostencontrolling regelmäßig zu überprüfen und gegebenenfalls notwendige Anpassungen vorzunehmen,
4. grundsätzlich zu hinterfragen, welche Aufgaben der HPA, die nicht Teil der öffentlichen Aufgaben sind, privatisiert werden können,
5. die bisher fehlende Transparenz über die Organisationsstruktur und die Mittelverwendung der HPA herzustellen sowie
6. eine Übersicht über die Erträge und Aufwendungen der HPA in eine entsprechende Anlage der Haushaltspläne 2019/2020 einzubeziehen und auch in zukünftigen Haushaltsplänen wieder vorzulegen.

Der Digitale Hafen

**Der Senat wird aufgefordert,**

7. den vollständigen Breitbandausbau für alle Unternehmen im Hafen im ersten Halbjahr 2019 sicherzustellen,
8. ein Entwicklungskonzept für Hochtechnologie im Hamburger Hafen zu erarbeiten und in diesem Zusammenhang Projekte wie den Hyperloop ergebnisoffen zu prüfen und
9. bei dem Ansiedlungskonzept für Steinwerder Süd in besonderem Maße auf den Einsatz von Hochtechnologie zu achten.