

## **Antrag**

**der Abgeordneten Norbert Hackbusch, Stephan Jersch, Deniz Celik,  
Sabine Boeddinghaus, Martin Dolzer, Dr. Carola Ensslen, Cansu Özdemir,  
Christiane Schneider, Heike Sudmann und Mehmet Yildiz (DIE LINKE)**

### **Betr.: Gruppenfreistellung in der Containerschifffahrt abschaffen**

Im weltweiten Seetransport hat die Konzentration im Bereich der Reedereien zu einem mittlerweile rund 80-prozentigen Anteil in der Hand von drei sogenannten (Containerschiffahrts-)Allianzen geführt.

Diese Marktmacht führt zu einer schwierigen Situation gerade im Bereich der landseitigen Infrastruktur.

Das Größenwachstum bei Containerschiffen (sogenannte ULCV) scheint ungebrochen, führt bei den Reedereien nur noch zu geringen Kosteneinsparungen, bedingt land- und hafenseitig teils aber große neue Investitionen in Kaianlagen, Kräne und Hinterlandverkehrsstruktur sowie Baggerei mit all ihren auch negativen ökologischen Folgen. Ebenso resultieren daraus in logistischer Hinsicht neue Herausforderungen. Wenig betriebswirtschaftliche Gewinne für die private Hand führen in einer Zeit, wo die sogenannte Schuldenbremse Investitionen der öffentlichen Hand schwierig macht, zu immensen volkswirtschaftlichen Kosten.

Bei allen unterschiedlichen Interessen der europäischen Häfen gibt es ein objektives gemeinsames Interesse an einer Begrenzung des Größenwachstums und an ökologischen Maßnahmen in Bezug auf den Schiffsverkehr. Die wachsende Marktmacht der Reedereien bedroht also nicht nur die Kostenstrukturen der landseitigen Unternehmen in Hamburg.

In der EU gilt ähnlich wie in der BRD ein grundsätzliches Kartellverbot. Erfüllt eine Vereinbarung allerdings die Voraussetzungen einer sogenannten Gruppenfreistellungsverordnung, ist die Vereinbarung vom Kartellverbot des Artikels 101 I VERTRAG ÜBER DIE ARBEITSWEISE DER EUROPÄISCHEN UNION (AEUV) freigestellt. „Gruppen“ sind in diesem Sinne Vereinbarungen, denen gemeinsame oder vergleichbare Tatbestände zugrunde liegen und die bei einer Gesamtschau aller relevanten Interessenlagen einer typisierenden Beurteilung zugänglich sind (vergleiche Gabler Wirtschaftslexikon, <https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/gruppenfreistellungsverordnungen-32035>). So wird derzeit unter der dänischen EU-Wettbewerbskommissarin Vestergaard die Konzentration der Linienschifffahrt im Seetransportsektor behandelt und so wurden deren „Vereinbarungen, Beschlüsse und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen“ durchgewunken.

Die Europäische Kommission sammelt derzeit Informationen zur Entscheidung über eine mögliche weitere Verlängerung der auslaufenden Verordnung über den 25. April 2020 hinaus.

In diesem Rahmen hat sich die Hamburg Port Authority AöR (HPA) laut Senat in der Drs. 21/17110 gegen eine Verlängerung und somit für eine Abschaffung der Privilegien für Containerallianzen ausgesprochen.

Der Senat selbst habe sich mit dieser Thematik nicht befasst und bisher nicht verhalten. Seine Begründung: „Eine formelle Beteiligung der (Bundes-)Länder ist nicht vor-

gesehen.“ (Vergleiche Drs. 21/17110 und 17248.) Das ist angesichts der besonderen Bedeutung dieser Entscheidung für Hamburg eine Politikverweigerung.

Ebenso unklar bleibt, inwieweit sich der Senat die Entwicklung einer eigenständigen Regulierungsorganisation analog zur Federal Maritime Commission (**FMC**) in den USA angeschaut hat und welche Schlussfolgerungen er gegebenenfalls daraus zieht. Hat sich doch die FMC als fähig erwiesen, das Größenwachstum der Schiffe zu begrenzen und höhere ökologische Standards zu erreichen.

**Die Bürgerschaft fordert den Senat auf,**

1. sich die Einlassung der HPA zur Verlängerung der Gruppenfreistellung gegenüber der EU-Kommission zu eigen zu machen,
2. die Thematik mit den bundesdeutschen Küstenländern unverzüglich einvernehmlich in Richtung einer gemeinsamen Stellungnahme gegenüber der Bundesregierung zu verhandeln.
3. die Thematik mit dem Bundeswirtschafts-und/oder Bundesverkehrsministerium in diesem Sinne zu erörtern.
4. gegenüber der EU in Zusammenarbeit mit den norddeutschen Hafenstädten / Bundesländern gemeinsam gegen ein weiteres Größenwachstum in der Containerschifffahrt aufzutreten.
5. sich mit den Vorschriften der FMC in den USA auseinanderzusetzen und Schlussfolgerungen daraus zu ziehen, um das Größenwachstum der Schiffe zu begrenzen und höhere ökologische Standards in der die deutschen Küsten anlaufernden Seeschifffahrt zu erreichen.
6. der Bürgerschaft bis zum 15. Dezember 2019 zu berichten.