

Hafenpolitik als nationale Aufgabe verstehen – Norddeutsche Seehäfen fit für die Zukunft machen!

Resolution der hafenpolitischen Sprecher der CDU-Landtagsfraktionen von Hamburg,
Bremen, Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern

Deutschlands Wohlstand beruht mit einer Exportquote von über 50 Prozent auf seiner außenhandelsorientierten Wirtschaft. Für deren Anbindung an die internationalen Märkte, das Funktionieren weltweiter Lieferketten und die Versorgung der Bevölkerung mit lebenswichtigen Produkten sind die norddeutschen Seehäfen systemrelevant. Die Covid-19-Pandemie, aber auch die jüngste Energiekrise haben diese Bedeutung eindrucksvoll unter Beweis gestellt. Die norddeutschen Seehäfen bieten eine wichtige Infrastruktur für den Import, die Lagerung und den Transport von LNG und spielen damit eine zentrale Rolle bei der Gewährleistung einer sicheren Energieversorgung der Bundesrepublik. Gleichzeitig stehen die Häfen vor enormen Herausforderungen, etwa im Hinblick auf die Modernisierung der Hafeninfr- und -suprastruktur, bereits beschlossene bzw. durchgeführte Fahrinnenanpassungen und das damit zusammenhängende Schlickmanagement, die Schaffung und Sicherstellung leistungsfähiger Verkehrsanbindungen in die Zielgebiete im Hinterland, die Digitalisierung und Automatisierung der Terminals und Logistikprozesse, die dafür notwendige Qualifizierung der Beschäftigten sowie den Ausbau der Häfen zu Drehscheiben für die Umsetzung der Energiewende.

Deutschland braucht eine verstärkte Kooperation zwischen den Hafenstandorten, Hafenmanagementgesellschaften und Umschlagsbetrieben, aber auch zwischen Bund und Ländern, gerade wenn es um die Dauer von Planungs- und Genehmigungsverfahren und die Finanzierung von Infrastrukturprojekten geht. Wenngleich sich der Nutzen der Seehäfen auf alle Bundesländer verteilt, stemmen die Küstenländer die hohen und angesichts der geschilderten Herausforderungen stark steigenden Kosten für Investitionen und Unterhaltungsmaßnahmen in großen Teilen allein. Die Rolle des Bundes bei Ausbau und der Unterhaltung der seewärtigen Zufahrten sowie beim Ausbau der Hafenhinterlandanbindungen wird von uns ausdrücklich anerkannt. Fakt ist aber auch, dass bei vielen Projekten die Geschwindigkeit zu wünschen übrig lässt und dass der Hafenlastenausgleich des Bundes an die Küstenländer inzwischen ein Niveau erreicht hat, das bestenfalls als symbolisch zu bezeichnen ist.

Betrag der Hafenlastenausgleich bis zum Jahr 2004 – damals noch innerhalb des Systems des Länderfinanzausgleichs – rd. 153,5 Mio. Euro p.a. für alle Küstenländer, wurde der Betrag im Zuge des Solidarpakts II ab dem Jahr 2005 auf einen festen, ausschließlich vom Bund zu finanzierenden Betrag von rd. 38,8 Mio. Euro p.a. gesenkt.¹ Aufgrund der Inflation ist dieser Betrag heute (in damaligen Preisen) nur noch rd. 27,7 Mio. Euro wert. Er entspricht zudem nur 0,01 Prozent des Bundeshaushalts (ohne Sondervermögen) bzw. 0,1 Prozent des Haushalts für das Bundesministerium für Digitales und Verkehr im laufenden Jahr. Dies wird der Bedeutung der Seehäfen für die deutsche Volkswirtschaft und eine sichere Energieversorgung in keiner Weise gerecht.

Während beispielsweise in den Niederlanden und Belgien die Entwicklung der Häfen von Rotterdam und Antwerpen als nationale Aufgabe begriffen und Investitionsprojekte „generalstabsmäßig“ geplant und umgesetzt werden, ist dies in Deutschland nicht der Fall. Es existiert keine aktive, nationale Politik zur Unterstützung und strategischen Koordinierung der Hafenspolitiken und -investitionen der Bundesländer. Ein volkswirtschaftliches Optimum kann mit dieser Struktur nur schwer erreicht werden. Der Verlust von Marktanteilen der deutschen Seehäfen beim Gesamt-, Container- und Automobilumschlag gegenüber den Westhäfen in den letzten zehn Jahren ist u.a. eine Folge dieses Zustands. Die von der Bundesregierung für das Jahr 2024 angekündigte Nationale Hafenstrategie, die derzeit gemeinsam mit den relevanten Stakeholdern erarbeitet wird, muss diese Sachverhalte aufgreifen. Notwendig sind neue strategische Überlegungen und Lösungsansätze.

Vor diesem Hintergrund fordern die hafenspolitischen Sprecher der CDU-Fraktionen der fünf norddeutschen Länder:

1. Nationales Engagement für Seehäfen verstärken, Investitionsstau in den Häfen abbauen

Der Bund muss eine deutlich aktivere Rolle in der Hafenspolitik übernehmen. Dies beginnt bei der Erhöhung der Finanzhilfen für Seehäfen: Dafür sollte der bis zum Jahr 2004 geltende, fachlich hergeleitete und gerichtlich bestätigte Betrag von 154,459 Mio. Euro p.a. als Ausgangsbasis dienen und um die seitdem erfolgte Kostensteigerung für Ingenieurbauwerke im Tiefbau/Straßenbau (+ 116,6 Prozent) erhöht werden. Der so ermittelte Betrag von rd. 333 Mio. Euro reicht jedoch angesichts des hohen Investitionsstaus, den wir über alle norddeutschen Seehäfen auf 5 Mrd. Euro schätzen, sowie der vielfältigen, zusätzlichen Aufgaben für die gesamte Volkswirtschaft und zum Gelingen der Energiewende noch nicht aus. Verhandlungsziel

¹ Gesetz über Finanzhilfen des Bundes nach Artikel 104a Abs. 4 des Grundgesetzes an die Länder Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen sowie Schleswig-Holstein für Seehäfen vom 20. Dezember 2001 (BGBl. I S. 3955, 3962), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 14. August 2017 (BGBl. I S. 3122).

der Küstenländer gegenüber dem Bund sollten daher ein Betrag von mind. 500 Mio. Euro p.a. und eine regelmäßige Überprüfung und ggf. Anpassung dieses Betrags sein. Wir unterstützen entsprechende Verhandlungsinitiativen der Landesregierungen der Küstenländer.

Die Länder müssen diese zusätzlichen Finanzmittel nutzen, um den Investitionsstau in den Häfen abzubauen, ihre Hafenanlagen und – wo vorhanden – Hafeneisenbahnen zu sanieren und zu modernisieren und um neue Großinvestitionen stemmen zu können. Beispiele dafür sind der Ausbau des Energiehafens Hamburg und die Westerweiterung des Waltershofer Hafens, die Erneuerung der Containerkaje und der Bau eines Energiewendehafens in Bremerhaven, der Ausbau der Offshore-Liegeplätze 5 bis 7 in Cuxhaven, die Schienenanbindung des Hafens und Industriegebiets Brunsbüttel und der Häfen Kiel und Lübeck sowie der Ausbau der Seehäfen Wismar, Stralsund, Mukran und des Energiehafens Rostock.

Diese öffentliche Investitionsoffensive muss flankiert werden durch Investitionen der Terminalbetreiber in ihre Suprastruktur mit hohem Automatisierungsgrad und klimafreundlichen Antrieben, um die Umschlagsproduktivität zu erhöhen und die Häfen klimaneutral aufzustellen. Mit Bundesmitteln geförderte, i.d.R. von Forschungseinrichtungen entwickelte digitale Testfelder, Melde-, Dienstleistungs- und Robotiksysteme in den Häfen müssen unter frühzeitiger Beteiligung der Terminalbetreiber in der Breite implementiert werden, statt sie nach Auslaufen der Förderung in der Schublade verschwinden zu lassen. Die vollautomatisierten Terminals Altenwerder in Hamburg und Maasvlakte II in Rotterdam bieten dafür geeignete Blaupausen. Der „Smart Port“ ist unser Zielbild. Die Beschäftigten wollen wir auf diesem Weg einbinden und mitnehmen. Unter dem Strich führen die Produktivitäts- und Umschlagszuwächse durch Digitalisierungsmaßnahmen zu einem Plus bei der hafeninduzierten Beschäftigung.

2. Ausbau der Verkehrs- und Energiewendinfrastruktur beschleunigen

Der Bund ist gefordert, die für die Hafenhinterlandanbindung erforderlichen, prioritären Verkehrsprojekte in Norddeutschland im Bundesverkehrswegeplan zügig umzusetzen. Dies betrifft neben der Fahrrinnenanpassung der Außen- und Unterweser (Nord) und den Ausbau der Binnenhäfen und -wasserstraßen insbesondere den Ausbau der Schienenverkehrsknoten Hamburg und Bremen, einschließlich des dritten Gleises zwischen Bremen-Oslebshausen und Bremen-Burg, der Bahnverbindung zwischen Hannover und Hamburg bzw. Bremen, dem Ausbau der A7, dem Neubau der Hafenpassage (A26-Ost) und der Köhlbrandquerung in Hamburg, den Ringschluss der A281 in Bremen, den Aus- und Weiterbau der A14 und der A21 bis Kiel, den Bau der festen Fehmarnbeltquerung und der Ausbau der B5 in Schleswig-Holstein sowie den Ausbau der B96n in Mecklenburg-Vorpommern. Ein besonderes Anliegen ist uns der Weiterbau der „Küstenautobahn“ A20 mit Elbquerung westlich von Hamburg zur besseren Vernetzung unserer

Hafenstandorte in Ost-West-Richtung. Blockadeversuchen in unseren Ländern gegen diese wichtigen Verkehrsvorhaben treten wir entgegen.

Wir erwarten vom Bund, dass er alle Möglichkeiten der Planungs- und Baubeschleunigung bei diesen Vorhaben nutzt und insbesondere den Bau neuer Hafenanlagen für die Energiewende durch eine Rechtsprivilegierung im materiellen Recht fördert. Dazu zählen der Aufbau und Unterhalt von Hafeninfrastrukturen für (i) den Import von Wasserstoff und seinen Derivaten, (ii) den Bedarf der Industrie bei der industriellen Fertigung und Ertüchtigung (Repowering) von Windenergieanlagen, (iii) den Umschlag von abgeschiedenem CO₂ aus der Industrie, das sich prozessbedingt auch in Zukunft nicht vermeiden, jedoch durch die CCU/CCS-Technologie aus der Atmosphäre fernhalten bzw. industriell nutzen lässt und (iv) Umschlagsprozesse im Rahmen der Kreislaufwirtschaft.

Die Geschwindigkeit bei der Realisierung der fünf schwimmenden und später ortsfesten LNG-Terminals an der deutschen Küste muss zum Leitbild einer neuen Deutschland-Geschwindigkeit werden. Dafür müssen die Planungs- und Genehmigungsverfahren komplett digitalisiert, Einspruchsfristen verkürzt, Umweltverträglichkeitsprüfungen gestrafft, das Verbandsklagerecht auf Umweltbelange beschränkt, Klagegründe, die nicht bereits im Verwaltungsverfahren geltend gemacht wurden, ausgeschlossen, der Instanzenweg verkürzt und die sog. Legalplanung (Beschluss von Infrastrukturvorhaben durch den Gesetzgeber statt durch Verwaltungsakt) ausgeweitet werden.

3. Nord-Ostsee-Kanal: Bund ist in der Verantwortung für Sanierung und Ausbau

Der Nord-Ostsee-Kanal (NOK) ist die am meisten befahrene künstliche Wasserstraße der Welt und als Teil internationaler Transportketten wichtige Infrastruktur auch für die Seehäfen. Der NOK leidet seit Jahren unter chronischer Unterfinanzierung. Der Ausbau der Oststrecke kommt zeitlich stark verzögert; durch die aktuellen Sanierungen der Böschungen und entsprechenden Einschränkungen für die Schifffahrt bei gleichzeitiger Erhöhung der Gebühren verliert der Kanal an Wettbewerbsfähigkeit, so dass Reeder stärker als bisher die Reise um Skagen in Betracht ziehen. Der Bund ist aufgefordert, die entsprechenden Mittel zum Ausbau und der Sanierung des NOK bereitzustellen.

4. Koordination und Kooperation zwischen den Hafenstandorten ausbauen

Die branchen- und länderübergreifende Vernetzung, Koordination und Kooperation der Hafenstandorte muss im Sinne des Gesamtsystems intensiviert werden.

- Zwischen den **Hafenmanagementgesellschaften** müssen alle denkbaren Synergiepotenziale gehoben werden. Dies betrifft etwa die Bereiche Digitalisierung von

Hafenprozessen mit untereinander kompatiblen Systemen und gemeinsamen Schnittstellen, den Datenaustausch, die Gefahrenabwehr und Cybersicherheit deutscher Häfen als zentraler Bestandteil kritischer Infrastruktur, gemeinsame Ausschreibungen und Projekte, gemeinsame Nutzung von Spezialgerät, die Weiterbildung des Personals, das gemeinsame Hafenmarketing im Ausland und das Voneinanderlernen anhand von „Best Practice“-Beispielen.

- **Auf politischer Ebene** gilt es insbesondere, die hafenpolitischen Interessen der Länder gegenüber dem Bund sowie die nationalen Interessen gegenüber der Europäischen Union zu bündeln, nachhaltige Lösungen für die Schlickproblematik und ein wirksames Sedimentmanagement zu entwickeln und bei der Bemessung der Hafengebühren die richtige Balance zwischen Wettbewerbsfähigkeit und einem möglichst hohen Kostendeckungsgrad zu finden. Jeder Hafenstandort hat sein eigenes, gewachsenes Profil, seine jeweiligen Stärken und Entwicklungsperspektiven, die es bestmöglich zu fördern gilt. Bei den Entwicklungsperspektiven besteht jedoch eine wechselseitige Abhängigkeit: Beispielsweise werden neben Cuxhaven dringend weitere Umschlagsmöglichkeiten für Offshore-Windenergieanlagen in der Nordsee benötigt, um die massiv erhöhten Ausbauziele der Bundesregierung zu verwirklichen. Gleichzeitig muss ein hoher Auslastungsgrad eines solchen Terminals sichergestellt sein, was gegen den Aufbau von Parallelstrukturen spricht. Deswegen sollte die Investitionsplanung bei öffentlich finanzierten Großprojekten untereinander koordiniert werden.
- Die beiden größten, mindestens zur Hälfte im öffentlichen Besitz befindlichen **Terminalbetreiber** an den Hafenstandorten Bremen/Bremerhaven und Hamburg sollten eine stärkere Kooperation prüfen, um der Marktkonzentration der Linienreedereien etwas entgegenzusetzen zu können. Vielversprechend wäre in diesem Zusammenhang ein flexibler Personaleinsatz zwischen den Standorten, um Auftragsspitzen oder Krankheitswellen auch ohne den verstärkten Einsatz externer Personaldienstleister besser abfedern zu können. Die Arbeitnehmer sollten im Gegenzug für die erhöhte Flexibilität von einer langfristigen Beschäftigungssicherung profitieren. Synergiepotenziale ergeben sich darüber hinaus durch eine mögliche Reduzierung verwaltungsbedingter Fixkosten, gemeinsame Ausschreibungen, gemeinsame IT-Systeme, ein gemeinsames Marketing, gemeinsam geplante Weiterbildungsmaßnahmen für die Beschäftigten u.v.m. Die Senate in beiden Stadtstaaten sollten als bedeutende Anteilseigner Fortschritte in diesem Prozess und eine strikte Sachorientierung einfordern.

Im Rahmen der Nationalen Hafenstrategie und darüber hinaus sollte sich der Bund als Moderator und aktiver Akteur in Prozesse wie die vorgenannten einbringen. Dabei sollte er – auch in Anbetracht seines in Zukunft verstärkten finanziellen Engagements – auf klare

Zuständigkeiten, verlässliche Absprachen, effiziente Prozesse und nachprüfbare Fortschritte in der von den Ländern zu verantwortenden Hafenpolitik drängen. Dazu gehört für uns auch eine uneingeschränkte Geltung und Durchsetzung des Universalhafenprinzips. Widmungsrechtliche und sonstige Konstruktionen mit dem Ziel, den Umschlag rechtlich zulässiger Güter aus ideologischen Gründen über die Häfen zu verbieten, sind Rosinenpickerei, führen zu einem Flickenteppich und Rechtsunsicherheit und sind damit letztlich ein Wettbewerbsnachteil. Diese Kompetenzüberschreitung sollte der Bund in Zukunft nicht mehr tolerieren.

5. Auf zentrale Ladunglenkung verzichten, steuerliche Wettbewerbsfähigkeit verbessern

In der gleichen Überzeugung, mit der wir für eine verstärkte Koordination und Kooperation zwischen den deutschen Hafenstandorten eintreten, lehnen wir eine zentrale Ladunglenkung strikt ab. Dies kann der Markt viel besser entscheiden als die Politik. Jeder Hafen hat sein spezifisches Profil, das sich aus der Historie, der Lage, der regionalen und überregionalen Infrastruktur, gewachsenen Kundenbeziehungen, der Tiefe der Marktdurchdringung u.v.m. ergibt. Hier ist eine verbesserte Arbeitsteilung möglich. Wichtig ist, dass die Gesamtheit der deutschen Seehäfen nicht weiter Marktanteile an die Westhäfen (und teilweise an die osteuropäischen und Adria Häfen) verliert. Hierfür sind neben der seewärtigen Erreichbarkeit logistische, administrative, kostenmäßige und servicebezogene Faktoren entscheidend. Dieses „Gesamtpaket“ wird im Wesentlichen vor Ort geschnürt und lässt sich nicht zentral planen.

Im Hinblick auf die steuerliche Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen gilt dies jedoch nicht: Hier ist der Bund gefordert. Um auf diesem Feld endlich Wettbewerbsgleichheit mit den Westhäfen herzustellen, drängen wir auf eine schnelle, endgültige Reform der Einfuhrumsatzsteuer hin zu einem Verrechnungsmodell.

Bremen, 27. März 2023

Prof. Dr. Götz Wiese MdHB

Fachsprecher für Wirtschaft und Innovation

CDU-Bürgerschaftsfraktion Hamburg

Hartmut Moorkamp MdL

Vorsitzender des Arbeitskreises „Häfen und Schifffahrt“

CDU-Fraktion im Niedersächsischen Landtag

Wolfgang Waldmüller MdL

Fraktionssprecher für Wirtschafts-, Arbeitsmarkt-, Tourismus- und Sportpolitik

CDU-Fraktion im Landtag Mecklenburg-Vorpommern

Susanne Grobien MdBB

Fraktionssprecherin für Häfen und Wissenschaft

CDU-Bürgerschaftsfraktion Bremen

Rasmus Vöge MdL

Sprecher für Mittelstand, Handwerk, Maritime Wirtschaft, Wehrtechnik und Bundeswehr

CDU-Fraktion im Schleswig-Holsteinischen Landtag