

Antrag

**der Abgeordneten Prof. Dr. Götz T. Wiese, Dennis Thering,
David Erkalp, Dr. Anke Frieling, Stephan Gamm, Sandro Kappe, Thilo Kleibauer
(CDU) und Fraktion**

Betr.: Hafententwicklungsplan 2040

Unser Hafen in Hamburg ist der drittgrößte Containerhafen in Europa und steht auf Platz 19 der größten Containerhäfen der Welt. Aber die Entwicklung ist keine gute: Seit den 1960er-Jahren war der Hafen Hamburg beständig auf Platz 2 der größten Hafen Europas hinter Rotterdam. 2016 fiel er auf Platz 3 hinter Antwerpen zurück. Nicht erst seitdem schwächelt das Wachstum des Hafens. Die Herausforderungen nehmen zu.

Angesichts dieser Herausforderungen braucht der Hafen einen Hafententwicklungsplan 2040.

I.

Zur Ausgangslage: Im Jahr 2019 kam es zu einem Containerumschlag von etwa 9,3 Millionen TEU (Twenty-foot Equivalent Unit). China ist mit über 2,6 Millionen TEU der mit Abstand wichtigste Handelspartner im Hafen. Die USA sind mit vier neuen Transatlantikdiensten von Platz 18 der wichtigsten Handelspartner des Hamburger Hafens auf Platz 2 vorgerückt. Auf den Plätzen 3 und 4 folgen Singapur und Russland mit einem jährlichen Containerumschlag von etwa 400.000 TEU.

Die Hafenwirtschaft füllt Hamburgs Steuerkasse jährlich um etwa 800 Millionen Euro an, die ungekürzt in Hamburg verbleiben. Bei einem Gesamtvolumen von 12,5 Milliarden Euro jährlicher Steuereinnahmen ist dies von erheblichem Gewicht. Insbesondere zu jetzigen Zeiten: Zwar ist der Containerumschlag im 1. Quartal 2020 um etwa 6,5 Prozent eingebrochen. Damit ist die Branche aber weit weniger getroffen als etwa die Luftfahrt, das Tourismus- und Gastronomiegewerbe oder der Einzelhandel. Die Bedeutung des Hafens für das laufende Steuerjahr steigt also weiter. Nicht zuletzt ist der Hafen Garant für über 150.000 Arbeitsplätze in der gesamten Metropolregion.

Erfreulicherweise ist der Container-Hinterlandverkehr im 1. Quartal 2020 mit einem Rückgang von nur 4 Prozent vergleichsweise stabil geblieben. Im Jahr 2019 entfielen knapp 37 Prozent der insgesamt 9,3 Millionen umgeschlagenen TEU auf den Hinterlandverkehr; das verdeutlicht die Bedeutung für die Warenversorgung. Mit der Hinterlandanbindung können die Metropolregion und auch das restliche Bundesgebiet mit Waren per Schiene, Straße und Binnenschifffahrt versorgt werden. Dabei verteilte sich der Transport bei diesem sogenannten Modal-Split zu etwa 51 Prozent auf den Lkw-Verkehr, 46 Prozent auf die Bahn und zu knapp 3 Prozent auf die Binnenschifffahrt. Täglich erreichen oder verlassen mehr als 200 Güterzüge Europas größten Eisenbahnhafen.

Der Hafen ist – wie andere Wirtschaftssektoren auch – von der Pandemie betroffen und die Auswirkungen lassen sich zwar in den Quartalszahlen schon erahnen, das volle Ausmaß ist aber noch nicht festzustellen. Dieser globale Ausnahmezustand kann für den Hafen allerdings auch eine Chance sein. Durch die Verwundbarkeit der globalen Lieferketten könnte die Produktion auf lokaler Ebene an Bedeutung gewinnen, was vor allem zu einem Anstieg der Binnenschifffahrt führen würde. Nicht auszuschließen

ist auch, dass einige Waren nunmehr aus mehreren internationalen Standorten bezogen werden und sich infolge dieser Diversifikation neue Handelsrouten ergeben.

Weitere Weichenstellungen bringen – bei richtigem Umgang – Chancen und Wachstumsmöglichkeiten für den Hafen. So hat das Bundesverwaltungsgericht nach rund 18 Jahren die letzte Klage der Umweltverbände gegen die sogenannte Elbvertiefung abgewiesen. Die Umweltauflagen wurden berücksichtigt. Damit kann die Fahrrinnenanpassung endlich fertiggestellt werden, im Sommer 2021 sollen die Arbeiten planmäßig fertiggestellt sein. Die Verbreiterung der Elbe auf 270 Meter (Fertigstellung bereits Anfang 2021) und die Begegnungsbox bei Wedel steigern die wirtschaftliche Attraktivität des Hafens Hamburg erheblich.

Gleiches gilt für die Neue Bahnbrücke Kattwyk. Diese soll nach mehr als zehn Jahren Planungs- und Bauzeit Ende 2020 eröffnet werden und mit einer Bahn- und einer Straßenbrücke vor allem die Anbindung an das Containerterminal Altenwerder verbessern und den Hinterlandverkehr für die Zukunft ausbauen.

Die zweite Querung der Süderelbe, die Köhlbrandbrücke, ist baufällig und muss erneuert werden. Erfreulich ist, dass sich der rot-grüne Senat auf Vorschlag der Hafenwirtschaft und der CDU nunmehr auch für die Tunnellösung ausspricht, da diese für durchfahrende Schiffe kein Hindernis darstellt. Die Erreichbarkeit für das Containerterminal Altenwerder würde dadurch stark verbessert. Aber auch andere Lösungsmöglichkeiten sollten in diesem Zusammenhang bearbeitet werden.

II.

Weiterhin bestehen jedoch gewaltige Herausforderungen für den Hafen der Zukunft. Die Neue Seidenstraße verlagert den Handel mit China teilweise auf die Schiene, Hamburg wird dabei zulasten von Duisburg übergangen.

Auch die Klimaziele, vor allem die angestrebte Klimaneutralität in Deutschland, sind für den Hafen und seine Wirtschaft eine große Herausforderung. Die Umstellung des Schiffsantriebs auf Flüssigerdgas, Wasserstoff und Landstrom muss noch effektiver, günstiger und an den Schnittstellen für alle kompatibel gestaltet werden.

Es gilt, den Hafen nicht allein zu lassen, sondern alles daran zu setzen, dass die Unternehmen ihre Kraft nutzen und ausbauen können, um einerseits die Pandemie und alle ihre Folgen zu überstehen und andererseits weitreichende Marktänderungen infolge globalen Wandels zu kompensieren und die Herausforderungen der Zukunft anzunehmen. Es gilt, vom alten Prinzip „Hafen finanziert Hafen“ abzurücken und die Strukturen, Märkte und Unternehmen für die Zukunft zu stärken und zu unterstützen, sodass eine nachhaltige Konversion des Hafens der Zukunft im Schulterschluss mit den Hafenunternehmen und nicht gegen ihren Widerstand vorangetrieben wird.

Wir müssen den Hafen wieder denken als das, was er ist: Kernstück und Motor der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit, der Beschäftigung und des Wohlstands in der Freien und Hansestadt Hamburg.

III.

Der Koalitionsvertrag zeigt in weiten Teilen ein anderes Verständnis. Der Hafen und seine Wirtschaft und damit Tradition, Wohlstand und Wachstum werden in fast allen Belangen hintangestellt. Bis auf wenige unausweichliche Ausnahmen – etwa die Fertigstellung der Elbvertiefung oder die geplante Klimaneutralität bis zum Jahr 2040 – ist der Koalitionsvertrag in Bezug auf den Hafen und seine Wirtschaft detailverliebt, nimmt sich aber der großen Herausforderungen nicht im Sinne des Hafens an.

Es wird über die Erhöhung von Hafengeldern für Großcontainerschiffe (Aufhebung der Kappung) gesprochen. Dabei ist es kein Geheimnis, dass die Stadt durch die HPA bereits jetzt für Kaimauern, Umschläge und die Flächennutzung von den Hafenunternehmen wettbewerbsschädigend hohe Gebühren und Mieten verlangt. So sind nach Angaben des UVHH die Kosten für Anlegerflächen rund zehnmal so hoch wie in den Konkurrenzhäfen Rotterdam und Antwerpen. Die Mieten liegen beim Zwei- bis Dreifachen und führen pro umgeschlagenen Container zu Nettogewinneinbußen von etwa fünf Euro. Bei einem durchschnittlichen Containerschiff mit einer Ladung von 12.000

bis 16.000 TEU sind das 60.000 bis 80.000 Euro Unterschied allein in der Mietenhöhe für Anlegerflächen.

Der Koalitionsvertrag spricht stattdessen über Nutzungsänderungen von potenziellen Hafentflächen hin zu Wohnraumflächen, etwa in Moorburg oder auf dem Kleinen Grasbrook, wo sogenannte Smart-Mobility-Stadtteile entstehen sollen (Seite 38). Das alles passt zu Bestrebungen interessierter Kreise, den Gesamtwarenumsatz im Hafen bewusst und künstlich herunterzurechnen, um die Bedeutung des Hafens in der Öffentlichkeit zu schmälern und stattdessen die Erweiterung von Wohnraumflächen zulasten von (potenziellen) Hafentflächen zu rechtfertigen. Dahin gehend liest sich auch die Äußerung im Koalitionsvertrag, man wolle eine Querung des Köhlbrands für Radverkehr prüfen (Seite 48) – Individualverkehr mit dem Fahrrad im Hafengebiet ergibt nur Sinn, wenn auf lange Sicht eine Abkehr von der Hafentwirtschaft geplant ist.

Zwar plant der Senat kleinere Verbesserungen wie die Zusammenlegung und Konzentration der veterinär- und lebensmittelrechtlichen Einfuhrkontrollen, der Pflanzengesundheitskontrolle und der Zollkontrollen an einem Standort im Hafen, die die CDU schon seit Jahren fordert (Drs. 21/16211) und der Senat nun über „BOSS“ (Border One Stop Shop) realisieren will. Insgesamt aber ist das zu wenig.

Die beschriebenen Standortnachteile des Hafens Hamburg haben nichts mit Corona zu tun, sondern waren schon vor Ausbreitung der Pandemie große Herausforderungen für die Hafentwirtschaft. Der Koalitionsvertrag greift hier zu kurz.

Probleme im internationalen Wettbewerb kommen hinzu. Zwar wurde die Einfuhrumsatzsteuer (EUST) durch das Zweite Corona-Steuerhilfegesetz vom 29. Juni 2020 im Sinne der Logistik- und Hafentunternehmen geändert. Bislang mussten die Unternehmen die EUST zunächst voll auf alle Waren entrichten und erhielten sie im Zuge der Vorsteueranmeldung erst Monate später zurück. Die Fälligkeit der EUST ist durch das Gesetz jetzt um mehrere Wochen verschoben worden, aber Verrechnungsmöglichkeiten, die von Anfang an die vor allem derzeit so wichtige Liquidität beim Unternehmen rechtmäßig belassen, finden sich immer noch nicht. Auch eine nach wie vor im Ausland genutzte Besonderheit bei der Tonnage-Steuer stellt einen Nachteil für den Wettbewerbsstandort Hamburg dar: Seit 1996 können einige Reeder die im Vergleich zu den normalen Steuersätzen äußerst günstige und eigentlich nur für Schiffe gedachte Tonnage-Steuer auch auf andere Bereiche anwenden. Die Häfen Rotterdam und Antwerpen machen davon Gebrauch und senken so die Kosten für die dortigen reedereieigenen Terminal-Unternehmen. Dies alles wurde und wird durch die aufsichtführende EU-Kommission gebilligt und im März sogar um weitere vier Jahre verlängert.

IV.

Selbst die Maßnahmen des Senats als Reaktion auf die coronabedingten Probleme im maritimen Bereich fielen bisher bescheiden aus. Abseits der Möglichkeit für Unternehmen, bei Erfüllung der Voraussetzungen auf die städtischen Finanzhilfen (Hamburger Corona Soforthilfe; Hamburg-Kredit Liquidität) zurückzugreifen, ist ansonsten nur vorgesehen, die Hafengelder bis Jahresende auf Antrag zu stunden und die für 2020 vorgesehene Mieterhöhungen in 2021 zu verschieben. Das aber ist nicht genug.

Es gilt, die Hafentwirtschaft insgesamt proaktiv zu unterstützen. Die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens ist auch in der Zukunft nach Corona von entscheidender Bedeutung – für Beschäftigte und Unternehmen gleichermaßen.

Statt konkrete Lösungen anzugehen, verstrickt sich der Senat in Personalquerelen, wie die grundlose und für alle Beteiligten überraschende Freistellung des im Hafen hoch angesehenen technischen Geschäftsführers. Die um den Verkehrszweig erleichterte Behörde für Wirtschaft und Innovation sollte gerade jetzt ihrem Zuschnitt gerecht werden und einem der stärksten Wirtschaftszweige Hamburgs – der Hafentwirtschaft und dem Handel – den Rücken stärken und lösungsorientiert den Diskurs suchen. Die zuständige Behörde muss zudem ein Konzept vorlegen, wie sie die ihr nach dem sogenannten HPA-Gesetz obliegende Rechts-, Fach- und Dienstaufsicht besser wahrnehmen will.

V.

Hamburg braucht einen Hafententwicklungsplan 2040.

Als Stadt, die am, vom und mit dem Hafen lebt, wollen wir den Hafen stärken! Wir fordern ein klares Bekenntnis des Senats zum Hafen und seinen Akteuren. Der Senat muss allen Bestrebungen eine Absage erteilen, den Hafen als Auslaufmodell zu diskreditieren.

Der Hafen bleibt Handelszentrum, Innovationsmotor und Industriestandort. Im Hafen darf es auch künftig Emissionen geben – natürlich unter Einhaltung der Gesetze bezüglich Umwelt und Gesundheit. Wir wollen die Industrie im Hamburger Hafen stärken. Dazu gehört auch: Wir wollen keine neuen Wohnflächen im alten Hafengebiet ausweisen.

Im Sinne der Hafenvirtschaft wollen wir den Hafenunternehmen entgegenkommen und Kosten senken. Dies schließt lokale Gebühren ein.

Die öffentliche Infrastruktur einschließlich der Hafenbahn muss wie auch im übrigen Stadtgebiet wieder vollständig aus dem Haushalt finanziert werden. Senat und Hafenvverwaltung müssen unverzüglich ein langfristig tragfähiges Konzept der Unterhaltungsbaggerung und der Unterbringung des anfallenden Baggerguts vorlegen.

Die Infrastruktur im Hafen muss fortlaufend modernisiert und, wo erforderlich, zeitnah saniert werden. Die Hinterlandanbindung – und das umschließt auch den Köhlbrandtunnel, die Neue Bahnbrücke Kattwyk sowie die Hafentpassage A26-Ost – muss zügig und ohne weitere Verzögerungen ausgebaut und weiter verbessert werden. Wir wollen den Hafentabtransport und den gewöhnlichen Stadtverkehr entflechten. Gleiches gilt für die Ertüchtigung des Nord-Ostsee-Kanals und die Bundesstraßen und -autobahnen im Norden.

Wir wollen Hamburg zu einem veritablen maritimen Forschungsstandort ausbauen, um für den Hafen der Zukunft die neuesten Forschungsergebnisse direkt vor Ort entwickeln zu können. Als größter deutscher Hafentadt obliegt uns die Verantwortung, hier in Hamburg alternative Antriebsmöglichkeiten zu erforschen und marktgängig zu entwickeln, die Digitalisierung der maritimen Wirtschaft zu forcieren und Marktführer für innovative Technologien und Dienstleistungen rund um Wasser und Welle zu werden. Hierzu zählt auch die Ansiedlung von Wasserstofftechnologien im Hafent- und Industriegebiet Hamburg.

Eine „Single-Window“-Abfertigung würde eine deutliche Attraktivitätssteigerung des Hamburger Hafens im internationalen Wettbewerb herbeiführen. Organisatorisch sollte ein Behördenzentrum im Hafen die zeitnahe und effiziente Abwicklung der Waren bei Ein- und Ausfuhr ermöglichen.

Im Sinne des Hamburger Hafens unterstützen wir alle Bestrebungen auf Bundesebene, mithilfe derer die ohnehin rückerstattungspflichtige Einfuhrumsatzsteuer für Durchgangswarenverkehr bei den Unternehmen belassen wird. Auf europäischer Ebene muss die unrechtmäßige Tonnage-Steuerregelung in den Häfen Antwerpen und Rotterdam beseitigt werden.

Die Bürgerschaft möge beschließen:

Der Senat wird ersucht,

1. einen Hafententwicklungsplan 2040 vorzulegen, mit dem die Zukunft des Hamburger Hafens gestaltet und die Innovationskraft und Investitionssicherheit im maritimen Cluster gestärkt werden, und darin unter anderem mit konkreten Einzelmaßnahmen vorzusehen,
 - a) Gebühren, Mieten und Kosten für die Hafentwirtschaft dergestalt zu senken oder zu modifizieren, dass der Wettbewerbsnachteil gegenüber anderen Häfen Europas verringert wird,
 - b) die Infrastruktur im Hafen fortlaufend zu sanieren und zu modernisieren und dabei Infrastrukturprojekte (Verkehrswege, Digitalisierung, Wasserstoff et cetera) im Hafengebiet und im Hinterland aktiv zu befördern und im Sinne des Hafens umzusetzen,

- c) ein Konzept für die Unterhaltungsbaggerungen und die Baggergutunterbringung vorzulegen, damit die von der HPA ihren Mietern vertraglich geschuldeten Tiefgänge auch vor den Kaimauern dauerhaft und ganzjährig garantiert werden können,
 - d) den Hafen für die Binnenschifffahrt attraktiver zu gestalten,
 - e) Hamburg als Forschungs- und Innovationsstandort für die Erforschung und Verbesserung neuer Antriebe, des Schiffverkehrs und des Handels der Zukunft auszubauen,
 - f) die Hafenverwaltung organisatorisch zu stärken,
 - g) im Bundesrat weiter für flexible Regelungen des Teils der Einfuhrumsatzsteuer, der rückerstattet wird, einzutreten und
 - h) auf europäischer Ebene gegen die übervorteilende Praxis der Häfen Antwerpen und Rotterdam bei der Tonnage-Steuer vorzugehen, und
2. der Bürgerschaft bis zum 1. Dezember 2020 zu berichten.