



BESCHLUSS DES LANDESAUSSCHUSSES AM 04.12.2018

Hamburgs Hafen wieder in die Offensive bringen – mehr als 150.000 Arbeitsplätze sichern – 10 Punkte für die Zukunft Hamburgs

Der Hamburger Hafen ist das wirtschaftliche Herz unserer Stadt – und das seit Jahrhunderten. Bis heute prägt er maßgeblich unsere Identität als weltoffene Stadt und Tor zur Welt. Im Gegensatz zu den meisten Hafenstädten liegt unser Hafen in der Mitte der Stadt, sichtbar und immer präsent für alle Hamburger und Besucher unserer Stadt.

Allein in Hamburg hängen mehr als 150.000 Arbeitsplätze vom Hafen ab, deutschlandweit sind es sogar 270.000 Arbeitsplätze. Umso schlimmer ist es, dass SPD und Grüne in Hamburg konzeptionslos mit dem Hafen umgehen. Damit schaden sie dem Standort sowie der Zukunft Hamburgs und der Metropolregion. Die Häfen Europas befinden sich in einem harten Wettbewerb untereinander. Wir können nicht mehr als selbstverständlich annehmen, dass der Hamburger Hafen auch in Zukunft zu einem der führenden Häfen in der Welt gehört, sondern brauchen eine Strategie zur Entwicklung des Hafens, so dass auch zukünftige Generationen von ihm profitieren können. Im Gegensatz zum rot-grünen Senat wollen wir keinen reinen Museumshafen, der nur noch Touristenziel ist. Die CDU Hamburg will die zentrale Rolle des Hafens auch für die Zukunft als Motor der Region mitten im Herzen Hamburgs sichern. Diese Rolle muss bei allen Planungen, auch der von Wohnraum z.B. am Grasbrook, berücksichtigt werden.

Wettbewerber sind im Aufwind. Der Hamburger Hafen fällt seit Jahren weit zurück.

Die aktuellen Umschlagszahlen des Hamburger Hafens unterstreichen erneut, dass der rot-grüne Hamburger Senat seiner Verantwortung in Sachen Hafenwirtschaft keineswegs gerecht wird. Während alle Wettbewerbshäfen ein deutliches, z.T. sogar ein zweistelliges Plus im Güterumschlag verbuchen, verringerte sich dieser in Hamburg im ersten Halbjahr 2018 um 4,9 Prozent auf nur noch 66,5 Millionen Tonnen. Dabei rutschte der wichtige Containerumschlag im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 2,7 Prozent auf 4,3 Millionen Standardcontainer (TEU).

Der Hamburger Hafen ist inzwischen der einzige unter den zehn größten Häfen Europas, welcher immer noch unter dem Niveau von 2007 liegt, also vor der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise. Heute wird in Antwerpen und Rotterdam jeweils ein Viertel mehr umgeschlagen als 2007, Hamburg liegt mit weitem Rückstand auf dem dritten Platz. Die Warenströme haben neue Wege gefunden, das Wachstum findet längst woanders statt. Die Verantwortung hierfür liegt im Fehlen

einer Hafenstrategie des rot-grünen Senats in Hamburg. Der Verweis auf externe Faktoren überzeugt nicht, denn diese treffen alle anderen Wettbewerber auch.

Noch vor zehn Jahren war Hamburg der mit Abstand wichtigste Ausgangshafen für Schiffe in die Ostsee, dem sogenannten Feederverkehr. Innerhalb eines Jahrzehnts ist der Feederverkehr von einem Drittel auf zehn Prozent des Volumens eingebrochen. Der marode Zustand des Nord-Ostsee-Kanals, mit knapp 30.000 Schiffen pro Jahr die meistgenutzte künstliche Wasserstraße der Welt, hat dazu einiges beigetragen. Umso wichtiger ist es, dass die CDU-geführte Bundesregierung die für die Sanierung der Schleusen und den Ausbau des Kanals notwendigen finanziellen Mittel bereitgestellt hat.

Rot-grüne Konzeptlosigkeit sorgt für langanhaltende Negativentwicklung.

Ganz anders sieht es mit den Hausaufgaben des rot-grünen Senats aus. Das Fehlen einer zeitgemäßen Hafenstrategie trägt einen entscheidenden Teil zum Ladungsverlust in Hamburg bei. Ebenso wie zu Hamburgs geschwächter Rolle im sich immer weiter zuspitzenden internationalen Wettbewerb mit den europäischen Konkurrenzhäfen Rotterdam und Antwerpen. Gleichzeitig wird der Hafen immer teurer und unattraktiver für neue Ladungen. Die Mieten für Hafengrundstücke und Kaimauern sind in Hamburg so hoch wie in keinem der Wettbewerbshäfen in Europa. Während der Containerumschlag sinkt, steigen die Mieteinnahmen der Hamburg Port Authority (HPA) deutlich. Das passt nicht zusammen und zeigt das Dilemma. Zudem erweist sich die ausschließliche Ausrichtung auf Container als Fehler. Andere europäische Häfen haben sich bei anderen Gütern mittlerweile deutlich besser positioniert und profitieren von dieser Ausrichtung. Der Hamburger Hafen muss diversifizieren und sich auch für andere Güter aufstellen.

Die rot-grüne Konzeptlosigkeit ist der Hauptgrund für die langanhaltende Negativentwicklung des Hafens gegen den Trend der Wettbewerber in der Nordrange. Die im Jahre 2012 getroffenen Prognosen, auf deren Grundlage ein Hafenentwicklungsplan erstellt wurde, entsprechen nicht mehr der realen Lage und den aktuellen Entwicklungen. Als logische Konsequenz müssen Maßnahmen und Planungen den veränderten Bedingungen angepasst werden, damit sich der Hafen endlich wieder positiv entwickelt. Der Wirtschaftssenator muss endlich auch wieder den Hafen in den Fokus der Hamburger Wirtschaftspolitik rücken. Er ist als Wirtschaftssenator immer auch Hafensenator und sollte diese Rolle ernst nehmen. Er ist die politische Stimme des Hafens, er ist der Hafenkoordinator und muss konkrete Lösungen erarbeiten.

Die CDU Hamburg hat beschlossen:

Die CDU Hamburg fordert eine neue Hafenstrategie. Hierzu muss der Senat eine breite strategische Diskussion unter Einbeziehung von Beschäftigten, Hafenbetrieben und deren Organisationen, Kunden des Hafens sowie allen weiteren relevanten Akteuren durchführen. Das hieraus hervorgehende Konzept zur zukünftigen Hafenentwicklung muss mindestens die folgenden Punkte umfassen:

a) Hafenflächen:

Die Flächen im Hamburger Hafengebiet müssen ausschließlich dem Zwecke der Hafennutzung oder aber der gewerblichen Nutzung mit hoher Wertschöpfung vorbehalten werden. Die CDU Hamburg fordert eine strukturierte Flächenentwicklungsstrategie mit dem Ziel der Flächeneffizienzsteigerung.

Hamburg muss sich auch zukünftig im Wettbewerb um die Ansiedlung großer internationaler Logistikunternehmen attraktiv positionieren und harte Standortvorteile schaffen. Eine Flächenentwicklungsstrategie setzt dennoch voraus, dass die Flächenausweisung einen für den Hafen nutzenmaximierenden Effekt hat. Auch Logistikunternehmen sind zukünftig vornehmlich an qualifizierten Standorten in Hamburg außerhalb des reinen Hafengebiets, gleichwohl in strategischer Nähe zum Hafengebiet anzusiedeln.

Im Rahmen dieser Flächenstrategie müssen auch ausreichend Flächen für Industrieunternehmen, die für den Umschlag ein- und ausgehender Waren auf eine Lage am see-schifftiefen Wasser angewiesen sind, angeboten werden. Wir wollen die Vorteile, die sich für den Industriestandort Hamburg durch seinen Hafen bieten, wieder zielgerichtet nutzen.

Darüber hinaus muss ein langfristiger Plan geschaffen werden, welche Flächen in Zukunft benötigt werden und wo der Hafen wachsen kann. Die bereits ausgewiesenen Hafenerweiterungsflächen müssen dauerhaft gesichert bleiben und konsequent entwickelt werden. Nicht genutzte Hafenflächen sind mit Priorität Hafennutzungen und im zweiten Schritt den zuvor beschriebenen Nutzungen zuzuführen.

Andere Nutzungen bergen die Gefahr von Einschränkungen des Hafen- oder Wirtschaftsbetriebes. Ein gutes Beispiel für Flächeneffizienzsteigerung könnte die Kreuzfahrtschiffahrt sein, die sich in den vergangenen Jahren hervorragend entwickelt hat und inzwischen eine wichtige Rolle im Hamburger Hafen und der Hamburger Wirtschaft spielt. Die Ansiedlung des neuen Kreuzfahrtterminals auf Steinwerder („Cruise Center Steinwerder“) sehen wir kritisch. Wir sprechen uns deshalb dafür aus, mittel- und langfristig eine Verlagerung auf den Grasbrook oder einen anderen Standort im östlichen Hafenbereich, der wesentlich besser als Steinwerder an die Innenstadt ange-

bunden ist, zu prüfen. Die Fläche auf Steinwerder kann danach für den Güterumschlag oder die Industrie genutzt werden.

b) Digitaler Hafen:

Eine neue Hafenstrategie muss die Chancen der digitalen Transformation vollumfänglich beinhalten. Der Hamburger Hafen muss auf die weltweiten Veränderungen bei Transport und Logistik und auf neue Geschäftsmodelle vorbereitet werden. Es ist nicht mehr hinnehmbar, dass die digitale Infrastruktur im Hafen nach wie vor nicht dem heutigen Standard entspricht. 5G-Testfelder sind zwar zu begrüßen, ersetzen kurzfristig aber nicht die fehlenden Glasfaserleitungen für die Betriebe im Hafen. Grundsätzlich müssen auch ideologische Scheuklappen abgelegt werden. Wirtschaft und Wissenschaft müssen Hand in Hand arbeiten und gemeinsam erforschen, testen und schließlich umsetzen, wie beispielsweise die Verkehrslenkung durch Sensoren und Cloud-Dienste optimiert werden kann, Drohnen zu Wasser, zu Land und in der Luft in der Logistik oder in der Wartung eingesetzt werden können oder wie digitale Plattformen Logistikketten und Verwaltungsprozesse vereinfachen können. Es gilt, dabei auch neue Technologien wie Blockchain, 3D-Druck und Künstliche Intelligenz frühzeitig zu integrieren, um den Hamburger Hafen gleichzeitig zum Heimathafen für digitale Innovationen auszubauen. Daten der städtischen Hafenbetriebe, die nicht im Wettbewerb stehen, sollten möglichst umfangreich öffentlich zugänglich sein, um die Entwicklung neuer Geschäftsmodelle zu fördern.

c) Landseitige Verkehrsinfrastrukturprojekte:

- a. Köhlbrandquerung: Da die Köhlbrandquerung für Hamburg einen der bedeutendsten Transportwege ausmacht und die Lebenszeit der derzeit bestehenden Köhlbrandbrücke auf 2030 begrenzt ist, muss bereits jetzt eine Entscheidung hinsichtlich einer Folgelösung getroffen werden. Die CDU Hamburg spricht sich hierbei trotz höherer Investitionen für den Bau eines Tunnels aus. Gegenüber einer Brücke bietet die Tunnellösung eine Reihe klarer Vorteile: Eine deutlich längere Lebenszeit, geringere Instandhaltungskosten und ein durchgängiger Verkehrsfluss (wasser- sowie straßenseitig). Der Senat sollte daher auf den Bau eines Tunnels hinwirken und auf Bundesebene eine finanzielle Unterstützung einfordern.
- b. Hafenuferspange: Wesentlicher Zweck der geplanten Hafenuferspange ist es, die Verbindung zwischen der westlich durch Hamburg verlaufenden A7 und der im Osten liegenden A1 zu verbessern. Die Planungen zu diesem vor allem für Logistik und Wirtschaft bedeutsamen Infrastrukturprojekt laufen bereits seit vielen Jahren. Der Senat muss nun endlich dafür Sorge tragen, dass die Ost-

West-Verbindung durch die Stadt neu strukturiert und das Projekt „A26-Ost“ zügig umgesetzt wird. Das entlastet auch innerstädtische Straßen vom Schwerlastverkehr.

- c. Bahn im Hafen: Die Hafenbahn der HPA funktioniert. Optimierungsfähig sind jedoch die ersten drei Kilometer unter Kontrolle der Deutschen Bahn. Wir verstehen die Bedeutung des Personenverkehrs. Wollen wir aber wirklich in immer größerem Umfang Fracht von der Straße auf die Schiene verlagern, darf der Güterverkehr nicht immer nur zurücktreten. Dabei ist der Hamburger Hafen der größte Kunde der Güterbahn in Deutschland. Deshalb fordern wir von der Deutschen Bahn und vom Bund als Gesellschafter der Deutschen Bahn verstärkte Anstrengungen zur Erhöhung der Bahneffizienz. Neben anderen Maßnahmen, wie die Schaffung weiterer Ausweichgleise und Investitionen in die Infrastruktur, soll dabei das European Train Control System verstärkt eingeführt werden, weil hierdurch das Ziel größerer Effizienz erreicht werden kann.
- d. Schienenhinterlandanbindung: Nachdem der Bund die „Y-Trasse“ aufgegeben und sich im Einvernehmen mit den betroffenen Ländern dafür entschieden hat, stattdessen die vorhandenen Eisenbahnstrecken zur Anbindung der Seehäfen in der Trassenvariante „Optimiertes Alpha-E + Bremen“ auszubauen, fordern wir, die Planungen auch für die Abschnitte zur Anbindung des Hamburger Hafens nunmehr zügig voranzutreiben und umzusetzen. Weiterhin sollten die vom Bund jüngst erhöhten ETCS-Fördermöglichkeiten genutzt werden, um das Zugsteuerungssystem in diesen Bereichen intelligenter auszurüsten und so mehr Schienenfahrzeuge auf gleicher Strecke zu ermöglichen.

d) Fahrrinnenanpassung und Kreislaufbaggerei:

Die Fahrrinnenanpassung ist zweifelsohne eines der aktuell wichtigsten Infrastrukturprojekte für die Hamburger Hafenwirtschaft. Die klagebedingte Verzögerung zeigt bereits gravierende wirtschaftliche Folgen. Umso wichtiger ist es, dass die Fahrrinnenanpassung nun schnellstmöglich umgesetzt wird. Um solchen Verzögerungen zukünftig vorzubeugen, sieht die CDU Hamburg den Senat in der Pflicht, alle Optimierungsoptionen im Zusammenhang mit der Umsetzung der Fahrrinnenanpassung herauszuarbeiten und auf künftige Projekte zu adaptieren. Das Verbandsklagerecht in seiner jetzigen Form ist auf den Prüfstand zu stellen. Ferner sollte in regelmäßigen Abständen überprüft werden, ob weitere Strombaumaßnahmen erforderlich werden.

Die horrenden Kosten für die Unterhaltung der Wassertiefen im Hafengebiet müssen gesenkt werden. Deshalb setzt sich die CDU Hamburg für die Anschaffung eines ersten städtischen Saugbaggers ein. Sofern es aufgrund positiver Erfahrungen mit dem ersten

Bagger zur Anschaffung weiterer städtischer Baggerschiffe käme, würde dies langfristig eine erhebliche Einsparung an Kosten ermöglichen. Diese eingesparten Kosten, welche derzeit aufgrund der Beauftragung privater Unternehmen entstehen, würden die dafür auf den ersten Blick recht hohe Investition rechtfertigen und für eine schnelle Refinanzierung sorgen. Vorhandene Kapazitäten sind dabei im Rahmen der norddeutschen Kooperation auch anderen Häfen anzubieten und die Gründung eines gemeinsamen Unternehmens hierfür ist zu prüfen. Die Sedimente selbst sollten möglichst in die Ausschließliche Wirtschaftszone weit vor der Norddeutschen Küste verbracht werden, nur so kann die unsinnige Kreislaufbaggerei durchbrochen werden.

e) Landstrom:

Die Nutzung von Landstrom sollte zur Verringerung der Umweltbelastung, die durch bordseitige Generatoren entsteht, weiter vorangetrieben werden. Die CDU/CSU-Bundestagsfraktion hat hierzu bereits die Förderung umweltfreundlicher Bordstromversorgung und mobiler Landstromeinheiten im Bundeshaushalt eingebracht und jüngst noch einmal erhöht. Hamburg schöpft sein Potenzial hier allerdings noch nicht aus: Die bestehende Anlage am Cruise Center Altona wurde im vergangenen Jahr an nur neun Tagen genutzt. Die bereits von Rot-Grün beschlossene Errichtung einer zweiten Anlage am neuen Terminal in der HafenCity ist daher bisher wenig zielführend. Vielmehr sollte sich der Senat gemeinsam mit den Regierungen der anderen norddeutschen Küstenländer auf Bundesebene dem Ziel der Union anschließen, die Preise für Landstrom wettbewerbsfähig zu machen. Dazu gehört die Belastung des Landstroms mit öffentlichen Abgaben und Umlagen (z.B. EEG Umlage) zu verringern,. Außerdem sollte die HPA prüfen, ob niedrigere Liegegebühren bei Landstromnutzung eingeführt werden können, ohne dabei die übrigen Liegegebühren noch weiter zu erhöhen.

Bisher wird die Nutzung von Landstrom durch den Umstand behindert, dass keine einheitliche Technik zur Verfügung steht. Wir fordern den Senat deshalb auf, gemeinsam mit den Regierungen der anderen norddeutschen Küstenländer, der HPA sowie den Verbänden der Hafengewirtschaft, der Reeder und der Werften eine technische Normung der Schnittstellen (Stecker, Stromspannung und -frequenz, Sicherheitsanforderungen) an Anlagen zur Versorgung von Schiffen mit Landstrom in den zuständigen nationalen und internationalen Normungsorganisationen voranzutreiben.

f) Flüssigerdgas (LNG) und weitere Alternativen:

Die CDU Hamburg sieht eine geeignete Übergangslösung in der Nutzung von LNG als eine geeignete und umweltfreundliche Alternative zum Schiffsantrieb mit Marinediesel. In Zusammenarbeit mit den anderen norddeutschen Küstenländern sollte ein Bepankungskonzept entwickelt werden, welches das geplante norddeutsche LNG-

Terminal einbezieht. Im Rahmen des Entscheidungsprozesses um den Terminalstandort spricht sich die CDU Hamburg für Brunsbüttel aus. Ferner müssen auch auf Hamburger Gebiet ausreichend Voraussetzungen für die LNG-Betankung geschaffen werden. Bedauerlicherweise ist LNG nicht für alle Schiffe geeignet. Weitere Verfahren wie Gas-to-Liquids (GtL) stehen zur Verfügung, Hybridantriebe oder sogar reine Zero-Emission-Schiffe sind beim Schiffsneubau bereits ein großes Thema, genauso wie intensive Fortbildungen für Kapitäne zum energiereduzierten Fahren, um nur einige Beispiele zu nennen.

g) Hafenfinanzierung:

Der Senat steht in der Pflicht, die Finanzierung der Hafeninfrastruktur und der HPA abzusichern. Weitere Kreditaufnahmen drängen die HPA in die Handlungsunfähigkeit und müssen verhindert werden. Die CDU Hamburg fordert eine auskömmliche Finanzierung des Hafenbetriebs und der Hafeninfrastruktur. Die HPA muss sich weiter auf dem Weg zu einem effizienten Dienstleister fortentwickeln und darf dabei ihre Kernaufgaben zum Erhalt und zur Modernisierung der Hafeninfrastruktur nicht aus den Augen verlieren.

Nachdem nunmehr alle Schiffe der HPA, des Landesbetriebs Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG), der Polizei und der Feuerwehr unter dem Dach der Flotte Hamburg erfolgreich gemanagt werden, muss jetzt im nächsten Schritt auch der Schiffsbestand der HADAG in die Flotte Hamburg überführt werden. Einheitliche Disposition, Instandsetzung und Neubeschaffung werden zu weiterer Synergie und Effizienz führen.

h) Terminalbeteiligungen:

Die CDU Hamburg befürwortet eine Beteiligung am operativen Terminalgeschäft seitens privater Investoren mit dem Ziel, Containerumschlag zu generieren. Der Senat wird aufgefordert, seine ordnungspolitische Verpflichtung gegenüber den Grundsätzen des Marktes zu kontrollieren und zielgerichtet wahrzunehmen. Unter Berücksichtigung kluger Rahmenbedingungen, z.B. Minderheitsbeteiligungen, sollten private Beteiligungen grundsätzlich nicht ausgeschlossen werden. Auch ausländische Investoren sind willkommen.

i) Hafenkooperationen und Hafenausrichtung:

Die CDU Hamburg spricht sich für eine verstärkte Kooperation der norddeutschen Häfen aus. Einige essentielle Strategien und Konzepte sollten gemeinsam erarbeitet und verfolgt werden. Beispiele hierfür wurden bereits in den Bereichen des Sedimentmanagements, aber bei der Nutzung des Alternativ-Kraftstoffs LNG genannt. Eine geeignete Plattform zur verstärkten Kooperation ist das Deutsche Maritime Zentrum (DMZ), eine

parlamentarische Initiative der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, deren Ausbau der Hamburger Senat im Interesse der maritimen Wirtschaft fördern sollte.

Der Hamburger Hafen muss sich von dem Gedanken verabschieden, dass der Containerumschlag der maßgebliche Treiber der künftigen Entwicklungen sein wird. Für eine erfolgreiche Zukunft sollte sich der Hafen deshalb wieder stärker in Richtung eines Universalhafens entwickeln. Deshalb sollten der Schwergutumschlag und der Umschlag hochwertiger Technologieprodukte verknüpft mit vor- und nachgelagerten Logistikdienstleistungen sowie der Bearbeitung von Ein- und Ausfuhrsgütern („Verlängerung der Wertschöpfungskette“) stärker in den Blick rücken und der Hafen als Hub für strategisch wichtige Wachstumsbranchen entwickelt werden. Auch der Umschlag von Massengut kann möglicherweise einen Zukunftsmarkt mit nicht nur unerheblichen Potentialen darstellen. Zur Rückgewinnung des Feederverkehrs sollte auch die Beteiligung Hamburgs, ohne unternehmerische Führung, an einer Feederreederei zur strategischen Positionierung in diesem Bereich geprüft werden. Als Aktionär der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) sollte sich der Senat dafür einsetzen, die Beteiligung an weiteren auswärtigen Terminals zu prüfen.

j) Steuerliche Nachteile abschaffen:

Das derzeitige Erhebungsverfahren der Einfuhrumsatzsteuer belastet importierende Unternehmen und ihre Dienstleister im gesamten Bundesgebiet und bedeutet einen gravierenden Wettbewerbsnachteil für den Hamburger Hafen gegenüber Standorten in anderen EU-Mitgliedsstaaten. Deshalb ist das Erhebungsverfahren möglichst schnell so zu optimieren, dass eine Verrechnung im Rahmen der Umsatzsteuererklärung ermöglicht wird.

Weiterer Weg:

CDU-Bürgerschaftsfraktion, CDU-Bundestagsfraktion