

Antrag der Fraktion der CDU**Nationale Hafenstrategie vorantreiben – Entwicklung der Seehäfen stärker koordinieren – Unterstützung des Bundes an neue Entwicklungen und Erfordernisse anpassen**

Die deutschen Seehäfen sind für die Anbindung der außenhandelsorientierten deutschen Volkswirtschaft an die internationalen Märkte von großer Bedeutung. Ihr Nutzen verteilt sich auf alle Bundesländer. Gerade in der Covid-19-Pandemie, aber auch in der aktuellen Energiekrise hat sich gezeigt, welche Bedeutung die Häfen für die Industrie, die Lieferketten und die Versorgung der Bevölkerung haben: Sie sind systemrelevant. Dabei stehen die deutschen Seehäfen – auch ohne diese Krisen – vor enormen Herausforderungen, um ihre Leistungsfähigkeit und internationale Wettbewerbsfähigkeit auch in Zukunft sicherzustellen. Dabei geht es mit Blick auf die bremischen Häfen vor allem um

- die Sicherung der Universalhafenfunktion, insbesondere durch die erstmalig 2011 planfestgestellte Fahrrinnenanpassung der Außenweser;
- die bedarfsgerechte Weiterentwicklung der Hafeninfra- und -suprastruktur, insbesondere durch die Erneuerung der Kaje und die Vertiefung der Liegebecken im Bereich der Containerterminals I bis IIIa, den Neubau des Mittelbaus des Columbusbahnhofs, einen Ersatzneubau für die Drehbrücke über den Verbindungshafen, den Neubau der Nordmole, den Bau von Landstromanlagen für Seeschiffe sowie die Errichtung einer schwerlastfähigen Kaje an der Westseite des Fischereihafens II;
- die Optimierung der inneren Verkehrserschließung des Überseehafens, insbesondere durch die Neugestaltung des Eisenbahnterminals, die Schaffung kreuzungsfreier Bahnübergänge sowie eines leistungsfähigen allgemeinen Pre-Gates in Autobahnnähe;
- den Ausbau der Hafenhinterlandanbindungen, insbesondere durch den Ausbau der Bahninfrastruktur gemäß dem Projekt „Optimiertes Alpha-E mit Bremen“ und den Weiterbau der Autobahn 20;
- die Weiterentwicklung zu einem „Smart Port“, insbesondere durch eine weitere Geräte- und Prozessautomatisierung beim Hafenumschlag, die Schaffung eines zentralen „Data Hub“ zur digitalen Vernetzung zwischen allen am Hafen und im Hinterland Beteiligten;
- die Positionierung als Drehscheibe für die Energiewende, beispielsweise durch den Ausbau zu einem Hub für Umschlag, Lagerung und Verteilung von Wasserstoff und dessen Derivaten sowie von verflüssigtem CO₂ im Rahmen der Carbon Capture Use (CCU)/Carbon Capture Storage (CCS)-Technologie;
- und schließlich um den laufenden Unterhalt und die Sanierung abgängiger Hafenbauwerke und -anlagen.

Für die Angelegenheiten der Häfen und damit auch deren Finanzierung sind nach der Kompetenzordnung des Grundgesetzes die Länder zuständig. Im Falle der Freien Hansestadt Bremen sind die Kompetenzen zwischen dem Land

sowie den Stadtgemeinde Bremen und Bremerhaven aufgeteilt. Im Vergleich zu den Niederlanden und Belgien mit den wichtigsten Wettbewerbshäfen Rotterdam und Antwerpen-Brügge, die Hafenspolitik als nationale Aufgabe begreifen, entstehen so Wettbewerbsnachteile. Zwar fördert der Bund einzelne Hafenprojekte (zum Beispiel im Bereich der Digitalisierung oder beim Bau von Landstromanlagen) und leistet seit 2005 an die Küstenländer einen festen Beitrag für die Unterhaltung und Erneuerung von Seehäfen von insgesamt rund 38,3 Millionen Euro jährlich, davon rund 10,7 Millionen Euro an die Freie Hansestadt Bremen. Dies entsprach seinerzeit einem Anteil von 10,0 Prozent der von den Küstenländern ermittelten Nettohafenlasten (Differenz zwischen den hafenabhängigen Ausgaben und Einnahmen). Grundlage dafür bildet das „Gesetz über Finanzhilfen des Bundes nach Artikel 104a Absatz 4 des Grundgesetzes an die Länder Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen sowie Schleswig-Holstein für Seehäfen“, das als Teil des Solidarpaktfortführungsgesetzes am 20. Dezember 2001 vom Deutschen Bundestag beschlossen wurde. Die Berücksichtigung der Seehafenlasten im föderalen Finanzausgleich der Bundesrepublik Deutschland reicht dabei zurück bis ins Jahr 1950 und knüpft an eine entsprechende Regelung des Finanzausgleichsgesetzes aus dem Jahr 1923 an. Eine aktive nationale Politik zur Unterstützung und strategischen Koordinierung der Hafenspolitiken und -investitionen der Bundesländer existiert in Deutschland jedoch nach wie vor nicht.

Im Jahr 1999 einigten sich die Wirtschafts- und Verkehrsminister des Bundes und der Länder auf die Schaffung einer gemeinsamen Plattform zur deutschen Seehafenpolitik. Aus dieser Initiative ging schließlich das erste Nationale Hafenkonzept der Bundesregierung für die See- und Binnenhäfen aus dem Jahr 2009 hervor, das 2016 fortgeschrieben wurde. Eine abschließende Beurteilung steht noch aus; aus Sicht der Antragsteller sind die Ergebnisse aber noch nicht zufriedenstellend. Insbesondere stockt die Realisierung prioritärer Vorhaben wie der Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen. Es gibt noch Synergiepotenziale zwischen den Hafenmanagementgesellschaften, etwa beim gemeinsamen Betrieb der Baggereiflotte, gemeinsamen Ausschreibungen, einem gemeinsamen Sedimentmanagement oder gemeinsamen Projekten im Bereich Klimaschutz. Bei der Kooperation der beiden größten, mindestens zur Hälfte im öffentlichen Besitz befindlichen Terminalbetreiber an den Hafenstandorten Bremen/Bremerhaven und Hamburg, die angesichts der Marktkonzentration der Linienreedereien notwendig wäre, gibt es bislang keinerlei Fortschritte. Planungs- und Bauprozesse dauern noch immer viel zu lang; bei der Digitalisierung und Automatisierung haben die deutschen Seehäfen und insbesondere die bremischen Häfen einen großen Nachholbedarf.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat am 22. Juni 2022 den offiziellen Startschuss für die Entwicklung der im Koalitionsvertrag vereinbarten Nationalen Hafenstrategie gegeben, die nun gemeinsam mit den Ländern, Verbänden und Gewerkschaften erarbeitet und im Jahr 2024 von der Bundesregierung beschlossen werden soll. In diesem Prozess bedarf es eines grundsätzlich neuen Ansatzes, um den Hafenstandort Deutschland nachhaltig zu stärken und wettbewerbsfähig zu machen. Es muss geprüft werden, inwieweit dem Bund dabei eine stärker koordinierende Funktion zuteilwerden sollte. Auch die Beteiligung des Bundes an den Seehafenlasten der Küstenländer muss einer Neubewertung unterzogen und an aktuelle Entwicklungen angepasst werden. Die Nettohafenlasten schwanken aufgrund einer Vielzahl von Faktoren stark zwischen einzelnen Haushaltsjahren. Allerdings zeichnet sich im Hinblick auf die bremischen Häfen ein klarer Trend ab: Die Deckungsquote des Bundes an den Nettohafenlasten (hier näherungsweise gemessen anhand der Differenz zwischen den Gesamtausgaben und den Gesamteinnahmen im Produktplan 81 Häfen abzüglich der Finanzhilfen des Bundes) ist seit ihrer Einführung deutlich gesunken: Von durchschnittlich 14,7 Prozent im Fünf-Jahres-Zeitraum 2005 bis 2009 auf durchschnittlich 10,7 Prozent im Fünf-Jahres-Zeitraum 2018 bis 2022.

Aus diesen Zahlen wird deutlich: Um den Finanzierungsanteil des Bundes wieder auf das ursprüngliche Niveau zu bringen, müssten die Finanzhilfen des Bundes um knapp 40,0 Prozent angehoben werden. Sie lägen dann mit insgesamt 52,8 Millionen Euro per annum – davon 14,8 Millionen Euro per annum an die Freie Hansestadt Bremen – immer noch deutlich unter der im Rahmen des alten Länderfinanzausgleichs bis zum 31. Dezember 2004 erfolgten Hafenlastenabgeltung in Höhe von insgesamt 153,4 Millionen Euro per annum – davon 46,0 Millionen Euro per annum an die Freie Hansestadt Bremen. In Anbetracht dessen sowie der steigenden volkswirtschaftlichen Bedeutung der Häfen, unter anderem im Rahmen der Energiewende, der dadurch ausgelösten zusätzlichen Investitionsbedarfe und der hohen Inflation am aktuellen Rand, scheint daher eine Verdoppelung der Bundeshilfen als Verhandlungsposition der Freien Hansestadt Bremen im Verbund mit den norddeutschen Küstenländern angemessen und angezeigt. Eine funktionsfähige Hafeninfrastruktur liegt im ureigensten Interesse des Bundes und aller Bundesländer.

Die Bürgerschaft (Landtag) möge beschließen:

1. Die Bürgerschaft (Landtag) fordert den Senat auf, sich auf Bundesebene aktiv in den laufenden Prozess zur Erstellung einer neuen Nationalen Hafenstrategie einzubringen und sich in diesem Zusammenhang dafür einzusetzen, dass darin folgende Punkte Berücksichtigung finden und diese mit konkreten Maßnahmen, Zeitschienen, Zuständigkeiten, Prioritäten und Finanzierungen hinterlegt werden:
 - a) Aufeinander abgestimmter Erhalt und Ausbau der hafenbezogenen Infrastruktur (einschließlich Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur),
 - b) Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen,
 - c) Ausbau der Seehäfen zu Drehscheiben für die Energiewende,
 - d) Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsprozessen,
 - e) Nutzung der Produktivitätspotenziale, die sich aus der Digitalisierung und Automatisierung von Umschlagsprozessen sowie von Innovationen im Hafenbereich ergeben,
 - f) Fachkräftesicherung, insbesondere durch Ausbildung und Qualifizierung der Hafenbeschäftigung im Hinblick auf veränderte Arbeitsprozesse,
 - g) gemeinsames Marketing.
2. Die Bürgerschaft (Landtag) fordert den Senat auf, in diesem Zusammenhang eine stärker koordinierende Rolle des Bundes in der Hafenpolitik zu prüfen.
3. Die Bürgerschaft (Landtag) fordert den Senat auf, sich gemeinsam mit den anderen Küstenländern für eine Änderung des Gesetzes über Finanzhilfen des Bundes nach Artikel 104a Absatz 4 des Grundgesetzes an die Länder Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen sowie Schleswig-Holstein für Seehäfen einzusetzen mit dem Ziel, diese auf insgesamt 76 692 000 Millionen Euro per annum zu verdoppeln.

Susanne Grobien, Thorsten Raschen, Jens Eckhoff,
Heiko Strohmann und Fraktion der CDU