

Antrag

**der Abgeordneten André Trepoll, Ralf Niedmers, Michael Westenberger,
Carsten Ovens, Thilo Kleibauer (CDU) und Fraktion**

Haushaltsplan-Entwurf 2019/2020

Einzelplan 7 Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

**Betr.: Hafenwirtschaft aus der Krise holen und über 150.000 Arbeitsplätze
sichern – Hamburg braucht endlich neuen Hafenentwicklungsplan!**

Der Hamburger Hafen ist seit Jahrhunderten das wirtschaftliche Herz unserer Stadt. Bis heute trägt er erheblich zur Identität als weltoffene Stadt und Tor zu Europa sowie der Welt bei. Allein in Hamburg hängen noch immer 150.000 Arbeitsplätze vom Hafen ab, deutschlandweit sind es sogar 270.000 Arbeitsplätze.

Die Veröffentlichung der aktuellen Umschlagszahlen des Hamburger Hafens zeigt jedoch, dass der rot-grüne Hamburger Senat seiner Verantwortung gegenüber der Hafenwirtschaft keineswegs gerecht wird. Während alle Konkurrenzhäfen ein deutliches 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).

Vertreter der Hamburger Hafenwirtschaft zeigten sich bereits zum wiederholten Male fassungslos über die offenkundige Planlosigkeit des rot-grünen Senats. Das Fehlen eines zeitgemäßen Konzepts trage einen entscheidenden Teil zum stärker werdenden 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 aber immer teurer. Mieten für Hafengrundstücke und Kaimauern sind in Hamburg so hoch wie in keinem der europäischen Wettbewerbshäfen. Während der Containerumschlag sinkt, steigen die Mieteinnahmen der Hafenverwaltung deutlich an. Das passt nicht zusammen und schadet dem Standort weiter.

Die im Jahre 2012 getroffenen Prognosen, auf deren Grundlage ein Hafenentwicklungsplan erstellt wurde, entsprechen nicht mehr der realen Lage des Hamburger Hafens sowie den aktuellen Entwicklungen. Damit sich der Hafen endlich wieder positiv entwickelt, sieht es die CDU-Bürgerschaftsfraktion als logische Konsequenz, dass die bisherigen Maßnahmen und Planungen den veränderten Bedingungen unverzüglich angepasst werden müssen. Es ist daher zwingend erforderlich, schleunigst einen neuen Hafenentwicklungsplan zu erarbeiten. Dieser muss insbesondere die aktuellen Entwicklungen und Tendenzen berücksichtigen und darauf mit entsprechenden Maßnahmen reagieren. Hierbei müssen zielgerichtete Strategien entwickelt werden, die auf die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens abzielen und das Bestehen einer stabilen Hafenwirtschaft langfristig sichern.

Die Bürgerschaft möge beschließen:

Der Senat wird ersucht,

1. eine neue, zeitgemäße Hafenstrategie mit dem Ziel einer positiven Entwicklung der Hamburger Hafenwirtschaft zu erarbeiten und dabei eine breite strategische Diskussion unter Einbeziehung von Beschäftigten, Hafenbetrieben und deren Organisationen, Kunden des Hafens sowie allen weiteren relevanten Akteuren durchzuführen. Das daraus resultierende Konzept zur zukünftigen Hafenentwicklung muss mindestens die folgenden Punkte umfassen:
 - i. Hafenflächen:

Flächen im Hamburger Hafengebiet müssen ausschließlich dem Zwecke der Hafennutzung oder gewerblicher Nutzung mit hoher Wertschöpfung vorbehalten werden. Es ist eine strukturierte Flächenentwicklungsstrategie mit dem Ziel der Flächeneffizienzsteigerung zu erstellen;
 - ii. 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;
 - iii. Landseitige Verkehrsinfrastrukturprojekte:

Die landseitige Erreichbarkeit des Hamburger Hafens muss auch in Zukunft gesichert und Transportwege weiter ausgebaut werden. Wichtige Projekte/Themen sind unter anderem die Köhlbrandquerung, die Hafenquerspange, die Hafenbahn und die Schienenhinterlandanbindung;
 - iv. Fahrrinnenanpassung:

Ziel ist die rasche Umsetzung des Projektes. Ferner müssen alle Optimierungsoptionen im Zusammenhang mit der Umsetzung herausgearbeitet werden und auf künftige Projekte adaptiert werden;
 - v. Kreislaufbaggerei:

Senkung der horrenden Kosten für die Unterhaltung der Wassertiefen sowie Erarbeitung eines zukunftssicheren Sedimentmanagements;
 - vi. Landstrom:

Damit die Nutzung weiter vorangetrieben werden kann, braucht Hamburg ein Landstromkonzept. Ferner muss die Auslastung der bestehenden Anlage am Cruise Center Altona deutlich verbessert werden.
 - vii. Flüssigerdgas (LNG) und weitere Alternativen:

LNG ist übergangsweise eine geeignete und umweltfreundliche Alternative zum Schiffsantrieb mit Marinediesel. In Zusammenarbeit mit den anderen norddeutschen Küstenländern sollte ein Betankungskonzept entwickelt werden, welches das geplante norddeutsche LNG-Terminal einbezieht. Weitere Alternativen wie etwa Gas-to-Liquids (GTL), Nachrüstungen zur Abgasnachbehandlung, Hybridantriebe oder Zero-Emission-Schiffe sollten entsprechende Berücksichtigung finden;
 - viii. Hafenfinanzierung:

Hafenbetrieb und Hafeninfrastruktur brauchen eine auskömmliche Finanzierung. 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;

ix. Terminalbeteiligungen:

Minderheitsbeteiligungen am operativen Terminalgeschäft seitens privater Investoren mit dem Ziel, Containerumschlag langfristig zu generieren, sind bei Vorliegen geeigneter Rahmenbedingungen anzustreben.

Dabei muss der Senat seine ordnungspolitische Verpflichtung gegenüber den Grundsätzen des Marktes kontrolliert und zielgerichtet wahrnehmen;

x. Hafenkooperationen und Hafenausrichtung:

Eine verstärkte Kooperation der norddeutschen Häfen ist anzustreben, um essentielle Strategien und Konzepte gemeinsam zu erarbeiten und zu verfolgen (z.B. Sedimentmanagement oder die Nutzung des Alternativ-Kraftstoffs LNG);

xi. Steuerliche Nachteile abschaffen:

Das Erhebungsverfahren der Einfuhrumsatzsteuer ist so zu optimieren, dass eine Verrechnung im Rahmen der Umsatzsteuererklärung ermöglicht wird und Wettbewerbsnachteile aufgehoben werden. Hierfür muss sich der Senat aktiv auf Bundesebene einsetzen;

2. der Bürgerschaft bis zum 31. März 2019 zu berichten.