



Bericht

der Landesregierung

Norddeutsche Nordsee-Hafenkooperation

Antrag der Abgeordneten des SSW
(Drucksache 16/1325)

Bericht und Beschlussempfehlung des Wirtschaftsausschusses
(Drucksache 16/1788)

Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr

1. Vorbemerkung

Die Häfen in Schleswig-Holstein, Hamburg, Niedersachsen und Bremen stehen in Konkurrenz zu den ausländischen Häfen der Nordrange, sehen sich aber auch untereinander in einem marktwirtschaftlich ausgerichteten Wettbewerb.

Der Landtag hat in seiner 78. Sitzung am 31.01.2008 dem Antrag der Abgeordneten des SSW (Drucksache 16/1325) in der vom Wirtschaftsausschuss empfohlenen Fassung (Drucksache 16/1788) zugestimmt.

Die Landesregierung wurde aufgefordert, ihre Arbeit für eine verbesserte Kooperation der norddeutschen Nordsee-Häfen fortzusetzen und dem Landtag bis Ende 2008 über den Stand der Zusammenarbeit zu berichten.

2. Entwicklung der Hafenkooperation und der Bemühungen hierzu

Die Landesregierung steht einer Hafenkooperation grundsätzlich positiv gegenüber. Sie steht deshalb mit dem Bund und den anderen Küstenländern im Austausch über gemeinsam zu verfolgende Ziele. So hat die Landesregierung den Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung frühzeitig mit Informationen ausgestattet, die zu einer verbesserten Hinterlandanbindung der Häfen beitragen und im Nationalen Hafenkonzept berücksichtigt werden sollen, das der Bund derzeit als politisch-strategisches Grundsatzpapier entwickelt. Ausdrückliches Ziel dieses Konzepts ist, den bestehenden Wettbewerb um Kooperation und Vernetzung zu ergänzen und durch die Zusammenarbeit aller Akteure in der Hafenwirtschaft die Wettbewerbsfähigkeit der Häfen zu verbessern, Beschäftigung zu sichern und Arbeitsplätze zu schaffen sowie Umwelt und Klima besser zu schützen. Diese Ansätze finden die Unterstützung der Landesregierung.

Die Küstenländer kooperieren in verschiedenen Gremien wie der Konferenz der Wirtschafts- und Verkehrsminister und –senatoren der Küstenländer und pflegen einen bilateralen Meinungsaustausch zu Fragen der Wirtschafts- und Verkehrspolitik, die auch Hafenspolitik und Hafenwirtschaft betreffen.

So hat das Land Schleswig-Holstein im Jahr 2007 ein Netzwerk Logistik aufgebaut, das aus regionalen und landesweiten Logistikinitiativen besteht und mit der Hambur-

ger Logistikkonzepte kooperiert. An dem Projekt „Überregionale Logistikplattform“ sind darüber hinaus Niedersachsen und Mecklenburg-Vorpommern beteiligt. Vor dem Hintergrund eines stetig steigenden Güterverkehrsaufkommens, das zu einem erheblichen Teil über die auch im Jahr 2008 noch erfreulich wachsenden norddeutschen Häfen abgewickelt wird, verfolgen solche Projekte die Stärkung nicht nur der einzelnen Standorte in Norddeutschland, sondern aller beteiligten Länder als Logistikstandort Norddeutschland.

Die Konferenz der Wirtschafts- und Verkehrsminister/-senatoren der norddeutschen Küstenländer hat sich am 29.09.08 nicht nur für die weitere Zusammenarbeit auf diesem Gebiet ausgesprochen, sondern darüber hinaus auch Einvernehmen über wichtige norddeutsche Verkehrsprojekte erzielt. Das dynamische Wachstum und entsprechende Prognosen zur weiteren Entwicklung der Umschlagszahlen in den norddeutschen Seehäfen erfordern unverändert eine zeit- und bedarfsgerechte Bereitstellung zusätzlicher Hinterlandinfrastrukturanbindungen. Die Konferenz hat deshalb beschlossen, ihre Vorschläge zu den Infrastrukturbedarfen in die Verhandlungen der 6. Maritimen Konferenz sowie als gemeinsam getragene Maßnahmen in die Vorbereitungen zur Fortschreibung der Bundesverkehrswegeplanung 2003 einzubringen. Damit kooperieren die Küstenländer auf politischer Ebene, um den norddeutschen Häfen das Wachstum zu ermöglichen, das ihnen die Seeverkehrsprognose 2025 vom April 2007 und noch neuere Studien vorhersagen. Leistungsfähige Hinterlandanbindungen tragen dazu bei, Ladung schnell zu und vor allem aus den Häfen heraus zu bewegen und so die knappen Lagerflächen in den Häfen nicht länger als nötig zu belegen.

Schleswig-Holstein hat mit Hamburg weiterhin vereinbart, eine gemeinsame Strategie der beiden Wirtschaftsressorts zu entwickeln. Im Oktober 2008 wurden bei einem Treffen der Hausleitungen auch Kooperationsmöglichkeiten der Häfen diskutiert. Konkret vereinbart wurde eine Mitarbeit am gemeinsamen „Hafenkonzept Tideelbe“. Dieses soll unter Einbeziehung auch des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr des Landes Niedersachsen unter Federführung der Hamburg Port Authority gemeinsam mit der Hafengesellschaft Brunsbüttel und der Niedersachsenports GmbH & Co KG entwickelt werden, um für die Unterelbehäfen Brunsbüttel, Cuxhaven, Glückstadt, Hamburg und Stade/Bützfleth Kooperationsperspektiven zu erarbeiten.

Weiter gibt es Signale, dass die Option, Massengüter zukünftig verstärkt in Brunsbüttel umzuschlagen, von Hamburg derzeit weniger skeptisch beurteilt wird als in der Vergangenheit. Über konkrete Realisierungschancen einer Verlagerung von Massengutumschlag nach Brunsbüttel kann in diesem Bericht noch nicht Stellung genommen werden. Der Elbehafen in Brunsbüttel ist mit seinem Schwerpunkt auf Umschlag für die in Brunsbüttel ansässige Industrie in einer anderen Ausgangslage als Hamburg: Der Hafen Hamburg weist ein relativ geringes Umschlagaufkommen an Gütern auf, die in der Region verarbeitet oder verbraucht werden, und hat deshalb eine Drehkreuzfunktion für die dort umgeschlagene Fracht, die zu einem wesentlichen Teil aus Containern besteht. Dem gegenüber erfolgt im Elbehafen Brunsbüttel in erster Linie Gefahrgutumschlag von Gas und Öl sowie Kohleumschlag. Dieser Geschäftszweig soll im Zuge der Neuansiedlung weiterer Kohlekraftwerke ausgebaut werden. Planungen der Hafengesellschaft Brunsbüttel zur Erweiterung dienen dazu, diese Entwicklung zu ermöglichen. Ob daneben nennenswerte Kapazitäten für eine Entlastung des Hamburger Hafens verbleiben, wird von der tatsächlichen Entwicklung der Industrieansiedlungen in Brunsbüttel und ihrer Umschlagsvolumina abhängen. Die Kooperation des Elbehafens mit der Norddeutschen Affinerie hat sich als Glücksfall für Brunsbüttel und die HGB erwiesen und in den Jahren 2007 und 2008 zu einem erheblichen Wachstum im Elbehafen geführt. Ähnliche Impulse setzen eine Erweiterung der Kapazität des Elbehafens und eine Optimierung der verfügbaren Landflächen voraus.

Ungeachtet der dargestellten Ansätze und Initiativen hat die Landesregierung kaum Möglichkeiten, auf eine Kooperation der Hafenbetriebe selbst hinzuwirken. Die landeseigenen Häfen (Husum, Tönning, Friedrichstadt, Büsum, Friedrichskoog und Glückstadt) spielen in der globalen Warenwirtschaft keine Rolle und können aufgrund ihrer regionalen Ausrichtung nicht dazu beitragen, die Bedeutung der Nordseehäfen im Sinne einer „Elberange“ gegenüber den konkurrierenden Häfen der Nordrange zu stärken. Die für eine Kooperation interessanten Häfen in Brunsbüttel werden nicht nur in privater Organisationsform betrieben, sondern befinden sich vollständig im Eigentum eines privaten Gesellschafters, so dass das Land keine beherrschende Stellung hat. Auch der Außenhafen Glückstadt als Partner des Hafenkonzepts Elbe wird privat betrieben. Es bleibt somit vorrangige Aufgabe der Hafen- und Terminalbetreiber, selbst Kooperationen dort zu vereinbaren, wo dies zum gemeinsamen wirtschaftli-

chen Vorteil gereicht. Solche Gespräche werden auch aktuell geführt, z.B. um auf der Elbe Container-Shuttle-Verkehre zwischen den Häfen zu organisieren.

Die Stärke des Seehafenstandorts Deutschland ist das Ergebnis einer nachfrageorientierten Entwicklung der einzelnen Häfen, die bislang individuell sehr flexibel auf die Erfordernisse ihrer Kunden eingehen. In der Vergangenheit hat die dynamisch wachsende Nachfrage nach Hafendienstleistungen dazu geführt, dass die deutschen Häfen nicht in einem Verdrängungswettbewerb stehen. Dies zeigt sich am Beispiel Lübeck: Trotz Streiks bei der LHG konnte der Umschlag im Jahr 2007 bei den städtischen Terminals um rund 10 % gesteigert werden; Kunden, die kurzfristig auf den Kieler Hafen ausgewichen waren, kehrten nach Lübeck zurück. Auch wenn das Jahr 2008 von einem nicht mehr ganz so schnellen Wachstum geprägt war, weisen Prognosen weiter große Wachstumschancen für die norddeutschen Häfen aus.

Die Landesregierung sieht Erfolgchancen für Kooperationen des Hafens Hamburg zum Beispiel mit den schleswig-holsteinischen Ostseehäfen. Knapp die Hälfte der in Hamburg umgeschlagenen Container ist für die Ostseeregion bestimmt bzw. stammt von dort. Kooperationen mit z.B. Kiel oder Lübeck könnten dazu führen, dass Feederschiffe nicht erst durch den Nord-Ostsee-Kanal in den Hamburger Hafen fahren müssen. Wenn für sie die Passage durch den NOK und die Weiterfahrt nach Hamburg entfielen, würde gleichzeitig der Hamburger Hafen von Feederschiffsverkehren entlastet. Dies wäre angesichts der hohen Dichte und Frequenz der Feederdienste ein wichtiger Erfolg. Jedes Feederschiff lief im Jahr 2007 in Hamburg durchschnittlich 3,8 Liegeplätze an. Dies belastet die Effizienz des Hafenbetriebs ebenso wie die Kalkulation dieser Reeder. Wirtschaftlicher wäre es, die knappen Liegeplätze den Großcontainerschiffen vorzubehalten. Sinnvoll ist deshalb, Feederschiffe nach Möglichkeit gar nicht erst nach Hamburg zu schicken. Bei einer Kooperation mit anderen Häfen könnte dann auch die weitere Sortierung von Containern aus dem Hamburger Hafengebiet heraus verlagert werden, was wiederum Umfuhren im Hamburger Hafen vermeidet und so Umschlagskapazität schafft. Im Ergebnis könnten der Hamburger und die kooperierenden schleswig-holsteinischen Häfen zum beiderseitigen Nutzen kooperieren. Die Vorteile müssen jedoch gegen die mit dem kombinierten Verkehr (Schiff – Bahn – Schiff) einhergehenden zusätzlichen Kosten abgewogen werden.

Die Lübecker Hafen-Gesellschaft LHG hat bereits Pläne für eine Kooperation mit dem benachbarten Container Terminal Lübeck (CTL). Dieses ist ein Tochter der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) und verfügt über leistungsfähige Gleisanlagen. Durch einen Zusammenschluss der Hafensflächen könnte das Containergeschäft mit dem Ostseeraum ausgeweitet werden.

Auch der Seehafen Kiel hat bereits Interesse bekundet, über eine „Landbrücke“ Container per Bahn von Hamburg nach Kiel zu bringen. Freie Kapazitäten im Schienengüterverkehr auf der Strecke Kiel – Hamburg würden danach durch einer Verlagerung der Güter auf Kiel von und nach Skandinavien, Russland und ins Baltikum freie Kapazitäten an den Terminals in Hamburg schaffen. Ein schnellerer Umlauf von Feeder-schiffen im Ostseeraum würde eine Verbesserung in der Containerlogistik mit sich bringen.

Neben diesen Planungen für Kooperationen zwischen den Häfen und Terminals bestehen weiter Kooperationen auf institutioneller Ebene. Neben der Mitgliedschaft der Hafengesellschaft Brunsbüttel, der Lübecker Hafen-Gesellschaft und des Seehafens Kiel im Hafen Hamburg Marketing e.V. und dem Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe ist nunmehr auch der Gesamtverband Schleswig-holsteinischer Häfen e.V. zu nennen. Dieser hat sich im Februar 2008 konstituiert und zählt neben den kommunalen und privaten Häfen auch den Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz zu seinen Mitgliedern – und somit auch das Land Schleswig-Holstein. Zweck des Vereins ist es u.a., gemeinsame Interessen der schleswig-holsteinischen Häfen wahrzunehmen und gegenüber Dritten zu vertreten.

Wenig Erfolg versprochen Überlegungen zu einer Hafenkooperation zwischen Schleswig-Holstein und Dänemark. Für Hafenkooperationen mit dänischen Häfen könnten sich vorrangig im Nordseebereich der Hafen Brunsbüttel sowie die landeseigenen Häfen Husum und Büsum sowie in der Ostsee der Hafen Flensburg anbieten. Von den Hafenträgern selbst werden jedoch keine bemerkenswerten Kooperationspotentiale gesehen.

Brunsbüttel befindet sich in einer Konkurrenzsituation zu Esbjerg. In Sache Windkraft herrscht eine Trennung: Vestas verschifft über den Hafen Esbjerg und Repower über deutsche Häfen. Allerdings drohen dem Hafen Esbjerg durch die Vestas-Aktivitäten

zukünftig eventuell Kapazitätsengpässe, wenn kein Infrastrukturausbau stattfindet. Dann könnte Brunsbüttel theoretisch einen Teil des Umschlags übernehmen. Zwischen den Westküstenhäfen Schleswig-Holsteins, namentlich Husum und Büsum, und Esbjerg findet kein nennenswerter Warenaustausch statt. Die Warenströme finden eher über die Ostseehäfen statt. Ein Potential für die Zusammenarbeit der Häfen wird nicht gesehen.

Zwischen Flensburg (und Rendsburg) und den dänischen Häfen Apenrade, Kolding und Fredericia finden seit vielen Jahren eine Zusammenarbeit und Absprachen statt. So wird auf die Nachbarhäfen verwiesen, wenn einzelne Häfen aus Tiefgangsbeschränkungen oder anderen Gründen nicht geeignet sind, die Ladung umzuschlagen. Verträge bestehen aber nicht und sind auch nicht geplant. Das Kooperationspotential im Handelshafenbereich scheint damit ausgeschöpft zu sein. Grundsätzlich besteht ein Konkurrenzverhältnis zwischen den Häfen. Eine künstliche Aufteilung zwischen den Häfen bzw. eine Spezialisierung der Häfen ist nicht denkbar. Ziel bleibt ein Ausbau des Flensburger Hafens.

Fazit: Die Kooperationsmöglichkeiten zwischen Häfen in Schleswig-Holstein und Süddänemark sind sehr begrenzt. In Einzelfällen könnten sich Ansatzpunkte bieten, eine umfassende Zusammenarbeit ist hingegen nicht vorstellbar. Für die Traditionsschifffahrt und Sportboothäfen könnten sich eher Kooperationsansätze finden lassen.

Auch wenn dieser Bericht die Kooperation der Nordsee-Häfen zum Gegenstand hat, soll abschließend auf einen neuen Kooperationsgedanken der Ostsee-Häfen hingewiesen werden: Die in der Baltic Ports Organization zusammengeschlossenen Häfen, zu denen auch Lübeck gehört, haben sich auf der 11. Generalversammlung der BPO darauf verständigt, künftig auf einheitliche Standards und eine einheitliche Technologie zu setzen. Auch wenn die Entwicklung innovativer Seehafentechnologien zunächst mit Kosten verbunden ist, bieten sie die Chance der Kostensenkung, wenn sich einheitliche Standards durchsetzen. Im Beispielsfall der Versorgung von Schiffen mit Landstrom – die europaweit erste Anlage ging im August in Lübeck in Betrieb – kann dies zu einer Entlastung nicht nur der Reeder, sondern auch der Umwelt führen.

3. Ausblick

Die Landesregierung befürwortet Kooperationen der in unternehmerischer Eigenverantwortung agierenden Hafenwirtschaftsunternehmen. Die Landesregierung begrüßt es deshalb, wenn der Bund mit seinem angekündigten Nationalen Hafenkonzept einen politisch-strategischen Rahmen schafft, in dem durch freiwillige Kooperation und Vernetzung die Wettbewerbsfähigkeit der Häfen verbessert, Beschäftigung gesichert und ausgebaut sowie Umwelt und Klima besser geschützt werden können. Während eine staatlich gelenkte Standortpolitik und Warenlenkung nicht geeignet wäre, flexibel auf die sich verändernden Bedürfnisse der Reeder zu reagieren, sieht die Landesregierung jedoch Chancen für Kooperationen, die die Nordrange in den Ostseeraum verlängern. Für solche Kooperationen setzt sich die Regierung des Landes Schleswig-Holstein weiterhin aktiv ein und unterstützt die beteiligten Unternehmen politisch. Daneben richten sich kurzfristig Erwartungen auf die Ergebnisse der Gespräche zum Hafenkonzept Unterelbe.