



**Dr. Valerie Wilms**  
Mitglied des Deutschen Bundestages

## **Deutsche Häfen: Von der Koordination zur Kooperation**

Die deutschen Hochseehäfen hatten nach Jahren des Booms in Folge der Finanz- und Wirtschaftskrise mit einem Rückgang der Umschlagszahlen zu kämpfen. Mit Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam (ARA-Häfen), Bremen/Bremerhaven und Hamburg liegen fünf Containerhäfen in der Nordrange auf engstem Raum zusammen. Neben der Konkurrenz zu den ausländischen Häfen setzen sich die deutschen Häfen gleichzeitig gegenseitig unter Druck: Hamburg und Bremen/Bremerhaven als Universalhäfen und zukünftig noch der Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven bieten sich auf Kosten der Steuerzahlerinnen und Steuerzahler einen ruinösen Kampf um die gleichen Kunden. Gleichzeitig werden regional bedeutsame Häfen wie Cuxhaven, Stade, Nordenham, Emden und Brunsbüttel weiter ausgebaut oder ertüchtigt. Damit besteht die Gefahr, dass ohne ein wirkliches Hafengesamtkonzept die Ressourcen in gegeneinander konkurrierende Hafenprojekte fließen und die deutsche Hafenwirtschaft insgesamt geschwächt wird.

Die Subventionierung der externen Transportkosten durch die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler muss beendet werden. Die LKW-Maut für Straßentransporte ist ein Schritt in diese Richtung, der auch auf die Seeschiffahrtstransporte übertragen werden sollte.

Die OECD hat in ihrer im Juli 2012 veröffentlichten Studie „The Competitiveness of Global Port Cities – The Case of Hamburg“ deutlich gemacht, dass der Hamburger Hafen mehr mit anderen norddeutschen Häfen kooperieren sollte.

Unter diesen Voraussetzungen müssen die Häfen der Nordrange ihre Aufgaben zunächst enger koordinieren und schließlich enger miteinander kooperieren. Bundesregierung und Küstenländer müssen deswegen die Ankündigungen der letzten Jahre zu stärkerer Kooperation in der Hafenpolitik wahr machen. Ein erster Schritt in Richtung europäischer Hafenkooperation als Grundlage der Zusammenarbeit der Nordrange-Häfen wäre unser Konzept „Von der Koordination zur Kooperation deutscher Häfen“:

Folgende Punkte sind hierbei zu berücksichtigen:

1. Der Bund und die norddeutschen Küstenländer, die Hafeninfrastruktur sowie die Zufahrten zur Verfügung stellen und finanzieren, sollen prüfen, welche Möglichkeiten für die Betreiber der Häfen zur zukünftigen Zusammenarbeit bestehen. Dabei sollen die jeweiligen Stärken der Häfen berücksichtigt und überprüft werden, ob auf bestimmte Geschäftsfelder zugunsten eines anderen Hafens verzichtet werden kann, wenn dort die vorhandenen natürlichen und infrastrukturellen Bedingungen vorteilhafter sind.

Der Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven ist wegen seiner natürlichen Lage am tiefen Wasser der zentrale deutsche Tiefwasserhafen. Weitere Vertiefungen der Flussläufe von Elbe, Unterweser und Ems würden hierdurch überflüssig werden.

Weiterhin soll geprüft werden, inwieweit gegenseitige Beteiligungen an den Infrastrukturgesellschaften, soweit sie als landeseigene Gesellschaften oder in einer durch ein Land beherrschten Gesellschaftsform bestehen, möglich sind. Durch gegenseitige Beteiligungen können die Führungsgremien mit Vertretern aller Seehäfen besetzt und die Weiterentwicklung der Häfen besser aufeinander abgestimmt werden. Der Aufbau paralleler und vergleichbarer Strukturen und Geschäftsfelder könnte hiermit verhindert werden. Dies soll auch für die Infrastruktur der geplanten bzw. bereits bestehenden Offshore-Versorgungshäfen gelten.

2. Es muss geprüft werden, inwiefern sich die Freie und Hansestadt Hamburg am Betrieb des Jade-Weser-Ports neben den Bundesländern Bremen und Niedersachsen beteiligen kann.
3. Eine deutlich engere Koordination zwischen den Häfen in Hamburg, Bremen und Niedersachsen ist notwendig. Es soll die Möglichkeit zur Kooperation unter einer Dachgesellschaft „Deutsche Bucht“ geprüft werden. Der Hafenbetrieb kann damit zwischen den einzelnen Betreibergesellschaften der Nordseehäfen koordiniert und im Sinne eines nationalen Hafenkongzeptes gesteuert werden.
4. Das Hafenkongzept umfasst die Einbeziehung des Hafenhinterlandverkehrs: Entsprechend den vorhandenen Bedingungen werden die Logistikkongzepte zur Hinterlandanbindung der einzelnen Häfen auf die jeweils nachhaltigste und nach Nutzen-Kosten-Verhältnis beste Variante ausgerichtet. Dabei wird auch der Wandel der Transportsysteme für das postfossile Zeitalter berücksichtigt.
5. Ein nach ökologischen Kriterien gestaffeltes Bonussystem der Hafengebühren soll geschaffen werden. Um die Gebühren vergleichbar zu machen, sollen die Häfen nach ökologischen Kriterien zertifiziert werden. Mit dem Bonussystem sollen die Entwicklung und die Marktchancen von ökologisch vorteilhaften Schiffstransportsystemen gefördert werden.
6. In dem Bonussystem soll die Bereitstellung eines Rücknahmesystems für alle Arten von Schiffsmüll berücksichtigt sein, bei dem besonders die einfache Anwendung für Schiffsbesatzungen im Vordergrund steht, um die Nutzung zu erleichtern. Das Gebühren- und Rücknahmesystem für Schiffsmüll soll europaweit abgestimmt sein. Besonders für die Rücknahme von Schiffsmüll und die umweltgerechte Entsorgung an Land kann nur ein einheitliches und einfach anzuwendendes System erfolgreich sein.
7. Die Vergabe von Bundesmitteln für Neuinvestitionen oder der eventuell notwendige Rück- und Umbau von Hafeninfrastrukturen soll an die Ausarbeitung eines gemeinsamen nationalen Hafenkongzeptes gekoppelt werden. Die Investitionen sollen hierbei eine Initialfunktion haben und nicht durch private oder staatlich beherrschte Betreiber vorgenommen werden können.
8. Weitere staatliche Finanzmittel sollen bevorzugt für die Weiterentwicklung von Projekten wie dem „Nullemissions-Schiff“ oder „Green-Harbour“-Kongzepten aufgewandt werden. Hierzu gehört insbesondere auch die koordinierte Zusammenarbeit bei der Entwicklung von Alternativkongzepten für die Energieversorgung von Seeschiffen in den Häfen.
9. Die Entwicklung verschiedener deutscher Häfen bezüglich ökologischer Hafenzertifizierung (PERS) werden ausdrücklich begrüßt. Außerdem begrüßen wir die Anstrengungen der deutschen Seehäfen in Bezug auf die Begrenzung von Schiffsemissionen in den Häfen.
10. Die Bundesländer sollen Maßnahmen ergreifen, um ihre Hafeninfrastruktur auf LNG (Flüssiggas) zu ertüchtigen. Sobald eine Versorgung durch LNG in den Häfen sichergestellt ist, wird LNG auch vermehrt als Schiffsantrieb angewendet werden können.
11. Bei der Aus- und Weiterbildung wird bislang schon erfolgreich kooperiert. Diese Erfolge sind Grund, zukünftig noch enger zwischen den Ausbildungsstätten der norddeutschen Länder zusammen zu arbeiten. Der steigende Bedarf an hochqualifiziertem Personal kann durch Kooperation noch besser abgedeckt werden. Im Interesse der weltweiten Sicherheit der Seeschifffahrt sollen sich deutsche Ausbildungsstätten zukünftig verstärkt für ausländische Auszubildende und Studierende öffnen, damit die deutschen Häfen einen positiven Einfluss auf weltweite Ausbildungsstandards ausüben können.

(Berlin, Juli 2012)