

Deutscher Bundestag

Verkehrsausschuss

Ausschussdrucksache

20(15)165-A

Stellungnahme

öffentl. Anhörung am 08.05.2023



Schriftliche Stellungnahme zum Antrag der Fraktion der CDU/CSU: „Hafenstandort Deutschland stärken“ im Rahmen der öffentlichen Anhörung im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages, 8. Mai 2023.

Malte Siegert, Vorsitzender des NABU Landesverbandes Hamburg

Fundamentale Veränderung der Rahmenbedingungen

Häfen und Schifffahrt befinden sich einem gewaltigen Transformationsprozess. Gründe dafür gibt es viele: die Folgen der COVID19-Pandemie, die Veränderung der geopolitischen Lage, die strategische Anpassung von Abhängigkeiten. Profiteure der Pandemie waren die Reedereien, die ihre gewaltigen Gewinne vor allem in Beteiligungen in den Mittelmeerhäfen in Nordafrika und Südeuropa investieren. Auch die Terminalbetreiber sichern sich Anteile. Zudem endet Chinas Seidenstraße in Piräus. Hinzu kommt, dass zusätzliche neue landseitige Verbindungen- von u. a. von Piräus über den Balkan Richtung Ungarn sowie mehrere Alpentunnel- die Gewichte zum Mittelmeer verschieben. Es ist deswegen davon auszugehen, dass zukünftig bereits dort mehr Container auf die Schiene gehen sowie auf mittelgroße Schiffe gefeetert (16 000 TEU) werden. Perspektivisch werden kleinere Schiffe mit geringerem Tiefgang Richtung Nordrange, aber auch weiter als Direktanläufe Richtung Ostsee fahren. Denn unrentabel wäre für die Reeder, Großschiffe teilbeladen um die Iberische Halbinsel zu umschiffen.

Häfen als Hubs der Energiewende

Hinzu kommt der Ukraine-Krieg. Die aus unterschiedlichen Quellen gespeiste „Zeitenwende“ erfordert für die deutschen Häfen ein fundamentales und vor allem schnelles Umdenken. Das BMWK muss gegenwärtig neben dem Klimaschutz die Versorgungssicherheit in das Zentrum der Wirtschaftspolitik stellen. Deswegen wird prinzipiell begrüßt, dass industriell genutzte Hafenareale potentiell große Beiträge zur energetischen Transformation leisten können. Bereits auf der Auftaktkonferenz zur Nationalen Hafenstrategie des BMDV Ende Juni 2022 in Berlin wurde deutlich, welche Funktion den deutschen Seehäfen in Bezug auf die energetische Versorgung zukommt, bzw. zukommen soll. Einerseits soll über Importe von fossilem LNG, zukünftig ebenfalls von grünem Wasserstoff und Derivaten wie Ammoniak oder Methanol, die dauerhafte Unabhängigkeit von russischem Gas und Öl gewährleistet werden. Andererseits soll Deutschland bei der Energieversorgung hinsichtlich der Quellen (Südamerika, Afrika) von grünem H2 oder Derivaten diverser werden. Ziel ist, die deutschen Seehäfen sowohl zu Hubs für Importe (fossiles Flüssiggas / LNG als Brücke, grüner Wasserstoff / H2), als auch Produktionsstätten für grünen Wasserstoff oder dessen Umwandlung in unterschiedliche Derivate zu entwickeln (z. B. Brunsbüttel: LNG, Ammoniak, Hamburg: Ammoniak, Wilhelmshaven: H2

etc.). Hier kollidieren jedoch bereits im Stadium der Erstellung der Strategie völlig überholte Hafentwicklungspläne (u. a. Bremen und Hamburg) oder strategische Erwägungen der Häfen mit den aktuellen neuen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie geopolitischen Herausforderungen. Dazu gehören unter anderem unterschiedliche Flächennutzungsbegehrlichkeiten der maritimen Wirtschaft oder der Verkehrsinfrastrukturplanung mit denen des übergeordneten Ziels eines von der Versorgungssicherheit getriebenen „überragenden öffentlichen Interesses“. So soll beispielsweise in Hamburg die über 20 Jahre alte „Hafenquerspange“, die A 26 Ost, über ein Areal (Hohe Schaar) gebaut werden, das für eine großflächige, klimaneutrale Wasserstoffwirtschaftsentwicklung nach Einschätzung von Wasserstofffachleuten unentbehrlich ist und die maximale Ausschöpfung der Möglichkeiten deutlich reduzieren würde. Angesichts erheblicher Veränderungen der Rahmenbedingungen müssen entsprechend Hafenplanungen im Zusammenspiel dringend überprüft, ggf. sogar dann in Frage gestellt werden, wenn der Bund selbst finanziert.

Zielkonflikte gemeinsam lösen

Der Zielkonflikt der energetischen Transformation und der Notwendigkeiten mit Blick auf die Versorgungssicherheit darf nach Auffassung der Umweltverbände nach 150 Jahren Industrialisierung und Globalisierung nicht erneut allein auf Naturflächen ausgetragen werden. Für die energetische Transformation müssen mögliche bestehende Flächen klug entwickelt und überalterte Planungen beendet werden. Der Klimawandel wird einen massiven Einfluss vor allem Deichschutz und Deichsicherheit haben. Durch weitere rechtliche ökologische Erfordernisse (FFH, WRRL, MSRL, BioDiv-Strategie) werden Hafenwirtschaft und Hafenverwaltungen zudem gezwungen, zukünftig die Geschäftsmodelle der Häfen deutlich stärker im Einklang mit Natur und Umwelt zu organisieren, als das in der Vergangenheit der Fall war. Das betrifft Fragen des Bedarfs bei der wasserseitigen Zugänglichkeit oder das zwischen Bund und Ländern nach wie vor kaum abgestimmte Sedimentmanagement. Dass es beispielsweise im Bereich der Nordsee Bund und Länder nach Jahren noch immer nicht geschafft haben, ein ökologisch wie ökonomisch abgestimmtes und gemeinsames Sedimentmanagement zu organisieren, zeigt auf eindrückliche Weise den Mangel an wirkungsvollem Handeln der verantwortlichen Akteure auf allen Ebenen. Steigende Sedimentmengen sind die Folge stetiger Vertiefungen im Bereich der Ästuar- und Flussläufe, die erhebliche negative Entwicklungen für die Gewässerqualität (u. a. Sauerstoffmangel, Trübung) und die Lebensräume in oder an den Gewässern (u. a. Sedimenterosionen in den Uferbereichen mit Verlust von Flachwasserzonen und Auwäldern) mit sich bringen. Sie wären in Teilen vermeidbar, würden die Hafenstandorte stärker zusammenarbeiten.

Angesichts eines Netto-Null-Ziels in 2050 ist auch der durch föderale Begehrlichkeiten ausgelöste Hang, eine von Konkurrenz getriebene Mehrfachinfrastruktur an unterschiedlichen Standorten zu ermöglichen, vor allem im Sinne der Sustainable Development Goals zu hinterfragen. Zu deren Umsetzung hat sich Deutschland völkerrechtlich verpflichtet.

Häfen durch Hafenkooperation nachhaltig entwickeln

Im Rahmen der Beteiligung an der „Nationalen Hafenstrategie“ waren die Umweltverbände WWF, NABU und BUND eingeladen, die vom BMDV versendeten Leitlinien zu kommentieren. Dabei fand der Vorschlag für einen Ansatz, die Häfen zu verantwortungsvollen ökologischen Akteuren zu machen, kaum Berücksichtigung. Aus Sicht der Umweltverbände und mit Blick auf deren gewünschte Mitarbeit an einer Neuausrichtung der nationalen Hafenpolitik, die den Hafenstandort Deutschland tatsächlich nachhaltig stärken würde, ist es jedoch unabdinglich, dass sich auch ökologische Aspekte in einer

„Nationalen Hafenstrategie“ stärker wiederfinden, als dass das beim „Nationalen Hafenkonzept“ der Fall gewesen ist.

In diesem Zusammenhang ist eine ideologiefreie Diskussion über eine deutlich engere Zusammenarbeit der Verwaltungen vor allem der großen deutschen Seehäfen Bremerhaven, Wilhelmshaven und Hamburg überfällig. Doch auch in der Ostsee müssen die Aktivitäten der deutschen Häfen gut abgestimmt sein, um auch mit Blick auf Klima- und Umweltfragen vermeidbare Belastungen zu minimieren. Weil die föderalen Interessen einer nachhaltigen Hafenpolitik widerstreben, muss der Bund eine stärkere Führungsrolle übernehmen und sein finanzielles Engagement, das von den Hafenstandorten mit Verweis auf deren nationale Bedeutung eingefordert wird, deutlich stärker an Gegenleistungen knüpfen. Dass das finanzielle Engagement des Bundes für die den deutschen Seehäfen zugeschriebene Rolle (Versorgungssicherheit, energetische Transformation, Import von 90 Prozent der Waren) seit Jahren völlig unzureichend ist und die Föderalstaaten notwendige Investitionen in die Basisinfrastruktur (Kaikanten etc.) nicht selbst stemmen können, liegt auf der Hand. Dass jedoch auch Steuergelder für vermeidbare Mehrfachinfrastrukturen in die Hafenstandorte fließen, ist ebenso richtig. Das Engagement des Bundes muss deswegen darauf abzielen, unnötigen ökonomischen Ressourcenverbrauch aufgrund föderaler Ansprüche ebenso zu unterbinden, wie negative ökologische Wirkungen durch Flächenverbrauch oder inkonsistentes Sedimentmanagement.

Deswegen muss der Bund dafür Sorge tragen, dass die Schlagkraft der schwächeren deutschen Seehäfen gegenüber den westlichen Häfen der Nordsee- vor allem Antwerpen und Rotterdam durch eine gemeinsame Hafenstrategie gestärkt wird. Dieses Ziel, das als übergeordnetes Leitbild einen rechtlichen und formalen Rahmen schaffen müsste, ist in den Leitlinien nicht als entsprechende Idee zu erkennen, sondern taucht nur als untergeordneter Aspekt auf. Vorab muss zudem verbindlich geklärt werden, welche inhaltliche Festlegung die Akteure aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Umweltverbänden mit dem Begriff „Hafenkooperation“ verbinden. Während die föderale Position offenbar ist, dass die internationale Vermarktung der Deutschen Seehäfen unter anderem über „Hamburg Hafen Marketing“ HHM bereits eine ausreichende Kooperation sei, geht Teilen der Hafen- und Seewirtschaft sowie den Umweltverbänden diese Form der Kooperation nicht weit genug. Das Modell eines „Deutsche Bucht Hafens“ als Holding mit starker Beteiligung des Bundes, unter dessen Dach die Seehäfen der Föderalstaaten mit Blick auf die westliche Konkurrenz eine tatsächlich koordinierte und vor allem nachhaltige Hafenpolitik entwickeln, muss dringend diskutiert werden.

Denn offenbar ist, dass die deutschen Seehäfen weiterhin mehr gegen- als miteinander arbeiten und vor allem ihre individuellen Stärken entwickeln und Schwächen beseitigen möchten, statt durch einen zentralen Ansatz die Deutsche Bucht als einen bedeutenden Hafenstandort gemeinsamen zu organisieren. Ein Deutsche-Bucht-Standort könnte mit einem Umschlagsvolumen von rund 16 Millionen TEU Europas größter Seehafen sein und ein Gegenmodell zu Antwerpen-Seebrücke sowie Rotterdam bilden. Privatwirtschaftlichen Akteure als Kunden der Häfen- zu denen Terminalbetreiber ebenso zählen wie u. a. Logistiker- sehen darin nicht notwendiger Weise Nachteile. Denn starke Häfen mit heterogener Zusammensetzung können gegenüber der immer homogener werdenden Schifffahrt, bei denen wenige Reedereien den Markt dominieren und selbst eine traditionelle Arbeitsteilung durch massive Zukäufe zu verändern versuchen, besser gegenhalten.

Weil eine konsistente Hafenpolitik mit einem gesamtdeutschen Interesse bereits zuvor an den Föderalstaaten und einer mangelnden Steuerung durch den Bund gescheitert ist, fällt es schwer zu glauben, dass angesichts unterschiedlicher Ebenen und Zuständigkeiten (zu denen bei den Seehäfen auch noch die der IMO dazukommt) auch noch eine Verzahnung mit Europa organisiert werden könnte. Hafenpolitik europäisch zu denken, scheint mit Blick auf die geopolitischen Veränderungen jedoch dringend geboten.

Planungsbeschleunigung

Eine Beschleunigung der Planung und Umsetzung von Infrastrukturvorhaben in deutschen Häfen und auch anderswo scheitert gegenwärtig nicht an Klagen von Umweltverbänden, sondern vor allem an fehlendem Personal in den Planungs- und Fachbehörden. Zahlreiche Personalstellen der Länder, aber auch bei der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes oder beim BSH bleiben gegenwärtig unbesetzt. Insofern ist es angesichts des dauerhaften personellen Mangels notwendig, bei Vorhaben (Neubau und Erhalt) der Versorgung und des Verkehrs grundsätzlich zu priorisieren. Straßen, Bahn und Wasserstraßen sowie Leitungsinfrastruktur weiterhin parallel zu planen, wird Prozesse nicht beschleunigen. Allein die finanzielle und personelle Konzentration auf das Wesentliche kann dazu beitragen, Prozesse tatsächlich zu beschleunigen. Die Installation des (wenn auch ökologisch fragwürdigen) LNG-Terminals in Wilhelmshaven in ungekannter Geschwindigkeit zeigt, dass eine Planung zielgerichtet und aus der Not beschleunigt werden kann. Grundsätzlich bleibt Planung angesichts der beschriebenen Engpässe begrenzt und ist eben nicht beliebig skalierbar. Zudem muss auch mit Blick auf das in Montreal vereinbarte 30-Prozent-Ziel- die Entwicklung grüner Infrastruktur als Ausgleich für den Verlust von Lebensräumen und Arten integral mitgeplant werden.

Häfen zu verantwortungsvollen ökologischen Akteuren machen

- Im Sinne der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie (DNS), der sich Bund und Länder verpflichtet fühlen [ressortbericht-nachhaltigkeit.pdf \(bmvi.de\)](https://www.bmvi.de/Redaktion/DE/Downloads/0/ressortbericht-nachhaltigkeit.pdf?__blob=publicationFile)
- Die Konkurrenz deutscher Seehäfen darf nicht mehr, wie bisher, im angrenzenden Föderalstaat liegen, sondern allenfalls in den Niederlanden oder Belgien.
- Mit Blick auf den sorgsamsten Umgang mit Flächen arbeiten die Hafenstandorte für die besten gemeinsamen Lösungen.
- Der Verkehrsinfrastrukturbedarf sowie die Flächenplanung werden mit anderen politischen Zielen in Einklang gebracht. Dazu gehören die WRRL, die FFH Richtlinie, die Nationale Biodiversitätsstrategie ebenso, wie die Ziele der Verkehrs- und Mobilitätswende, der Neuausrichtung des BVWP wie im Koalitionsvertrag der Ampel beschriebenen (Priorisierung der Bahn, Erhalt vor Neubau, Überprüfung von Fernstraßenvorhaben).
- Im Sinne der Port-City-Relation Luftschadstoffbelastung aus Schifffahrt und Häfen wirkungsvoll verringern (Landstrom Kreuz- und Handelsschifffahrt, Abgastechnologie für Behördenschiffe sowie vornehmlich in Häfen operierenden Schiffen wie Schleppern, Fahrgastschiffen, lokalen Fähren etc., Verlagerung von Straßengüterverkehr innerhalb des Hafens auf die Wasserstraße. Aber auch NRMM, Terminal-Operation mit Ausbau Slot-Management etc.).

**Malte Siegert, NABU Landesverband Hamburg, Klaus-Groth-Str. 21, 20535 Hamburg,
siegert@nabu-hamburg.de**