

Kiel, 02.06.2006

**Landtag  
aktuell**

**Es gilt das gesprochene Wort!  
Sperrfrist: Redebeginn**

**TOP 24, Entwicklung der Ostseehäfen (Drucksache 16/772)**

**Thomas Rother:**

## **Hafeninvestitionen sind zukunftsfähige Investitionen**

Die schleswig-holsteinischen Häfen sind durch die EU-Osterweiterung Logistikkette des Ostseeraums mit neuen Perspektiven geworden, so Thomas Rother. Damit besteht die Chance, zusätzliche Impulse für Wachstum und Beschäftigung auszulösen. Die verkehrliche Anbindung der Häfen ist Grundlage für den Güterfluss und damit stetig zu optimieren. Rother sieht positiv, dass das Land Hafeninvestitionen aus den verschiedenen Programmen gefördert hat. Er kritisiert die hohe Förderquote und auch die Fördersumme in Mecklenburg-Vorpommern, die zu einem Fördergefälle führt. Durch die Zusammenarbeit in Schleswig-Holstein und in Richtung Hamburg werden sinnvolle Logistikketten aufgebaut. Rother's Fazit: Die schleswig-holsteinischen Ostseehäfen sind gut aufgestellt.

### Die Rede im Wortlaut:

Im Zuge der Aufgabenkritik werden wir uns ja auch über Sinn und Unsinn von Berichtsunterlagen in diesem Landtag unterhalten. Ich meine, dieser Bericht zur Entwicklung der Ostseehäfen ist ein sehr sinnvoller Bericht, weil er uns über eine Situationsanalyse hinaus wichtige Hinweise für politische Entscheidungen gibt. Ich möchte den Bearbeitern im Wirtschaftsministerium an dieser Stelle ganz herzlich für die Erarbeitung dieses knappen und dennoch inhaltsreichen Papiers danken, zumal ich weiß, wie hoch die Arbeitsbelastung gegenwärtig im Ministerium ist – das Thema spielte ja auch

bei der Ostseeparlamentarierkonferenz in der vergangenen Woche eine bedeutende Rolle.

Doch nun zu den einzelnen Punkten.

### **1. Bedeutung**

Die überwiegend positive Umschlagsentwicklung der drei großen schleswig-holsteinischen Ostseehäfen unterstreicht eindrucksvoll die **Rolle der Häfen als Logistikkreuzscheibe des Ostseeraums**. Insbesondere der Lübecker Hafen mit derzeit über 27 Millionen Tonnen Jahresumschlag ist nicht nur der größte deutsche Ostseehafen, sondern auch der größte Fährhafen Europas und der größte deutsche Containerhafen an der Ostsee. Prognosen sagen voraus, dass der Hafenumschlag bis 2015 auf bis zu 40 Millionen Tonnen ansteigen wird. Für das Anlegen von Kreuzfahrtschiffen sollen neue Möglichkeiten geschaffen werden. Rund 400 Firmen mit gut 7.000 Beschäftigten profitieren vom Lübecker Hafen.

Auch für den Hafen Kiel ergeben sich nach Umschlagsrückgängen neue Perspektiven – vor allem nicht nur im Güter-, sondern insbesondere im Personenverkehr. Und wir alle schauen ja auch gerne mal aus dem Fenster auf die beeindruckenden **Kreuzfahrtschiffe**, die den Kieler Hafen besuchen. Rund 5.000 Menschen leben hier vom Hafetrieb. Und ich hoffe, dass die Einschätzung der Landesregierung im Bericht in Bezug auf die Fährverbindung ab Hirtshals zutrifft und dies keine nennenswerten Auswirkungen auf unsere Ostseehäfen – insbesondere Kiel - hervorruft.

Für den **Hafen Puttgarden** können laut Bericht zur Zeit keine seriösen Prognosen abgegeben werden. Aber das Thema „Puttgarden“ wird uns ja nach Vorliegen der Beantwortung der Großen Anfrage der Grünen zur festen Querung des Fehmarn-Belt erneut und ausführlich beschäftigen, zumal die Landesregierung derzeit von einer Gesamtbeschäftigungswirkung des Hafens von 1.500 Arbeitsplätzen ausgeht.

Festzuhalten ist, dass durch die EU-Osterweiterung – und dazu kann man auch ruhig Finnland zählen – eine große Chance entstanden ist, **zusätzliche Impulse für Wachstum und Beschäftigung** auszulösen. Die führende Rolle im Bereich der Logistik gilt es für unsere Häfen zu behaupten und auszubauen.

## 2. Europäisches Recht

Das sogenannte Port Package II zur Liberalisierung des Marktzugangs für Hafendienstleister hätte für die Hafenbetreiber und die Hafenarbeiter sehr viel mehr Nachteile als Vorteile mit sich gebracht und ist zu recht gescheitert. Dennoch bleibt die EU-Kommission der Ansicht, hier etwas ändern zu wollen, so dass wir uns in absehbarer Zeit wieder mit diesem Thema werden auseinandersetzen müssen. Die Grundsätze unseres gemeinsamen Beschlusses vom Dezember letzten Jahres sollten wir dann aktualisieren.

Neben den die Schifffahrt insbesondere zur Vermeidung von Havarien betreffenden **Sicherheitsrichtlinien** gilt für die Häfen eine spezielle Richtlinie, die wir mit dem Hafenanlagensicherheitsgesetz bereits umgesetzt haben. Zu diesem Gesetz liegt uns ja noch ein Antrag der FDP-Fraktion – jetzt in der Ausschussberatung - vor, der eine andere Zuständigkeitsregelung und die Aufhebung eines Gebührentatbestandes fordert. Nach einem von Innen- und Rechtsausschuss durchgeführten Ortstermin – mein Dank geht in diesem Zusammenhang an den Ausschussvorsitzenden, den Kollegen Kalinka – im Kieler Hafen und auf der Aida Blue – allerdings ohne Kreuzfahrt – ist festzustellen, dass die Zuständigkeit im Innenministerium sachgerecht und auch datenschutzgerecht angesiedelt ist und dass die Gebühr von cirka 3.000 € alle fünf Jahre für jede Hafenanlage für den Sicherheitsplan erträglich für die Hafenbetreiber ist. Eine gute Gelegenheit, den Antrag jetzt zurückzuziehen!

Daneben wird in einem Grünbuch über die Meerespolitik EU-seitig eine gemeinsame Meerespolitik für Nutzung und Schutz der europäischen Meere erarbeitet. Es wäre gut, wenn auch die **Frage der landseitigen Stromversorgung** von Schiffen in Häfen da-

bei eine Rolle spielen könnte. Die Abgasemissionen gefährden beispielweise in Travemünde den Status als Luftkurort und der Lärm der Motoren nervt Anwohnerinnen und Anwohner in allen stadtnahen Häfen.

### **3. Unternehmensform**

Eine zunehmend wichtige Rolle für die Hafенbetreiber spielen die organisatorischen und rechtlichen Rahmenbedingungen.

In **Lübeck** steht für die Lübecker Hafengesellschaft, die dort 95 % des Umschlaggeschäfts abwickelt, die Suche nach einem strategischen Partner an. Ursächlich dafür ist das anstehende hohe Investitionsvolumen, um den Prognosen zur Umschlagentwicklung auch gerecht werden zu können. Die kritische Haushaltslage der Hansestadt Lübeck, der die Anlagen gehören, macht eine Eigenfinanzierung kaum machbar.

In **Kiel** wird hingegen - neben einer etwas irritierenden Personalentscheidung - zur Zeit der Verzicht auf das operative Geschäft der Seehafen Kiel zugunsten eines privaten Betreibers geprüft. Auch wenn die Landesregierung das natürlich nicht kommentieren sollte, darf das die Landespolitik schon.

Beide Städte sind aufgefordert, bei ihren Prüfungen nicht nur die Förderfähigkeit des Baus von Anlagen, sondern auch **nachhaltige soziale, arbeitsmarktpolitische, ökologische und finanzielle Aspekte** weit mehr als ordnungspolitische Gesichtspunkte im Auge zu behalten, sonst wird für die Vorhaben keine Akzeptanz in der Öffentlichkeit zu finden sein. Schließlich handelt es sich dabei um den Umgang mit öffentlichem Eigentum!

### **4. Verkehrsanbindung**

Die **verkehrliche Anbindung der Häfen ist Grundlage für den Güterfluss** und damit stetig zu optimieren. Erhebungen über die einzelnen Verkehrsträger zeigen, dass die

Binnenschifffahrt stagniert, der Anteil der Eisenbahn sinkt und der des LKW im Modal Split steigt. Trotz aller beschriebenen Straßenbaumaßnahmen ist dies angesichts der Prognosen zur Umschlagentwicklung nicht ausreichend. Insbesondere die Bahn ist nicht nur in Lübeck in die Pflicht zu nehmen, und nicht nur der Nord-Ostseekanal ist auszubauen, sondern auch der Elbe-Lübeck-Kanal. Sonst würden mangelhafte Hinterlandverbindungen die Ausbaupläne gefährden und die Straßen weiter verstopft werden.

## 5. Zukunftsfähigkeit

Hafeninvestitionen sind – wie die Umschlag-, Passagier- und Beschäftigtenzahlen zeigen – sinnvolle Investitionen. Daher ist es gut und richtig, dass das Land diese Maßnahmen aus den verschiedenen Programmen gefördert hat. Zu kritisieren aber bleibt die hohe Förderquote in Mecklenburg-Vorpommern und auch die Fördersumme. Von beidem kann man hier nur träumen. Ein Fördergefälle in Richtung Nordseehäfen existiert hingegen nicht. Die Landesregierung hat unsere volle Rückendeckung, wenn in Verhandlungen mit der EU und dem Bund versucht wird, künftig eine **Annäherung der Förderbedingungen** und eine genauere Bestimmung der zu fördernden Projekte zu erreichen. Denn wir sind mittlerweile nicht mehr bei einem sinnvollen Ausgleich des Wettbewerbsrückstands für ostdeutsche Häfen, sondern schon teilweise beim Ausbau von Doppelinfrastrukturen, was die Staatskassen unsinniger Weise belastet.

## 6. Zusammenarbeit

Da tut es gut zu hören, dass sich zumindest die Zusammenarbeit in Schleswig-Holstein und in Richtung Hamburg verbessert. Damit entstehen bei weitem noch keine monopolartigen Strukturen, sondern es werden **sinnvolle Logistikketten** aufgebaut. Außerdem gibt es schon jetzt in den Häfen mehrere Anlagenbetreiber – in Lübeck zum Beispiel haben wir drei davon. Und wenn man sich die Lage der Kaiflächen dort anschaut, wünschte ich mir eigentlich ein Mehr an staatlicher Lenkung, da **der Wettbewerb dort zeitweilig zu gegenseitiger Blockade geführt** hat.

## **7. Perspektiven**

Verschiedene Studien belegen, dass der Schiffsverkehr auf der Ostsee weiter zunehmen wird. Die schleswig-holsteinischen Ostseehäfen sind gut aufgestellt, um von dieser Entwicklung zu profitieren. Von einer festen Querung des Fehmarn-Belts – die wir wollen - ist allerdings nicht nur Puttgarden, sondern es sind auch alle anderen Ostseehäfen betroffen. Das ist rechtzeitig in alle Planungen mit einzubeziehen. Um die Weichen für die Zukunft richtig zu stellen, ist der Bericht eine gute Grundlage, die im Wirtschaftsausschuss und mitberatend im Europaausschuss abschließend beraten werden sollte.