

## **Antrag**

**der Abgeordneten Prof. Dr. Götz Wiese, Dennis Thering, Dr. Anke Frieling,  
Richard Seelmaecker, David Erkalp (CDU) und Fraktion**

### **Betr.: Welthafen Hamburg – Flächennutzungs- und -entwicklungsplan**

Die Flächenproduktivität des Hamburger Hafens ist unzureichend, im internationalen Maßstab fällt der Umschlag des Hamburger Hafens nicht nur gegenüber Rotterdam und Antwerpen, sondern auch gegenüber anderen Häfen immer weiter zurück. Hier zeigen sich die Grenzen des Angebots des Hamburger Hafens: Mit der Fokussierung auf den Containerhafen wurden andere Bereiche maritimer Wertschöpfung nicht hinreichend ausgebaut.

Hamburgs Hafen muss – auch und gerade angesichts des historischen Transformationsprozesses in der maritimen Wirtschaft – für neue Aktivitäten und Geschäftsmodelle geöffnet werden.

Dabei geht es um eine Zukunftsstrategie für den Hamburger Hafen: Es geht darum, auch in Zukunft Ladung und Wertschöpfung nach Hamburg zu holen. Dafür ist die Welthafenstadt Hamburg im Grunde bestens gerüstet: Mit dem Weltruf des Hafens, mit der Leistungsfähigkeit der deutschen Wirtschaft und mit der Kreativität der Unternehmerinnen und Unternehmer besteht großes Potenzial, das zuletzt nicht gehoben wurde. Wirtschaft, Hafenverwaltung und Politik müssen künftig viel stärker auf neue hafennahe Industrien, maritime Logistik, neue Energie, maritime Wissenschaft und Neuansiedlungen in diesen Bereichen setzen. Erforderlich ist auch eine Neuausrichtung der Clusterpolitik und der Hinterlandstrategie des Hamburger Hafens.

Grundlage der Zukunftsstrategie für den Hamburger Hafen ist ein neuer Flächennutzungs- und Entwicklungsplan. Der Hafen stellt noch immer das größte zusammenhängende Industriegebiet Deutschlands dar. Ziel muss es sein, die Produktivität auf allen Flächen des Hamburger Hafens zu stärken und damit Wohlstand und Arbeitsplätze in Hamburg insgesamt zukunftssicher zu gestalten (siehe dazu auch bereits die Eckpunkte eines Hafenenwicklungsplans 2040, Drs. 22/953).

Ein Flächennutzungs- und Entwicklungsplan für den Welthafen Hamburg muss auf vier Leistungsgebiete ausgerichtet sein:

1. Östlicher Hafen: Cluster „Zukunft maritime Wertschöpfung“
2. Westlicher Hafen: Containerumschlag einschließlich neuer Terminal-Modelle
3. Hinterland: Gesamtverkehrskonzept für den Hafen in der Metropolregion
4. „Wissenschaftshafen“: Hamburg als internationaler maritimer Hochschulleuchtturm

In allen vier Leistungsgebieten folgt der zu erstellende Flächennutzungs- und Entwicklungsplan der Leitlinie, dass der Hafen ohne Einschränkung als Industriegebiet erhalten bleibt, die vorhandenen Flächen künftig indes effizienter genutzt werden und neue Unternehmen angesiedelt werden. Ausdrücklich wird im gesamten Hafengebiet keine Wohnbebauung zugelassen. Dies gilt auch für den Kleinen Grasbrook. In allen Leistungsgebieten muss in die erforderliche industrielle Infrastruktur – von der intakten Kaimauer bis zur vollständigen Digitalisierung – investiert werden.

Die nachstehende Planung in allen vier Leistungsgebieten muss auch im Doppelhaushalt 2021/2022 und in der langfristigen Finanzplanung der Freien und Hansestadt ihre Entsprechung finden.

### **1. Östlicher Hafen: Cluster „Zukunft maritime Wertschöpfung“**

Östlich einer vom Alten Elbtunnel aus nach Süden verlängerten Linie wird der Hafen auf die Industriebereiche der Zukunft ausgerichtet. Dieses – in enger Kooperation mit der Hafenvirtschaft festzulegende – stadtnahe Gebiet, das insgesamt gut und schnell erreichbar, wasserseitig indes nur mit kleineren Schiffen zugänglich ist, wird für zukunftsstarke Industrien geöffnet (Cluster „Zukunft maritime Wertschöpfung“): Logistik und Supply-Chain-Management, neue Energien, 3D-Druck, andere Formen der Veredelung von Waren sowie neue Industrien, Start-ups und Dienstleistungen im Bereich maritimer Wirtschaft sind hier denkbar. Hamburgs Hafen öffnet sich damit weit für eine nachfrageorientierte, international wettbewerbsfähige hafennahe Nutzung hin zu mehr Wertschöpfung und Beschäftigung. Gerade auch der Mittelstand behält damit im Hafen seinen Platz. Flächen bleiben für die Wertschöpfung der Zukunft, die sich über die kommenden Jahre entwickeln sollen, reserviert. So bleibt Hamburg ein Wirtschaftsstandort von internationaler Bedeutung.

In diesem neuen maritimen Cluster müssen auch Forschung und angewandte Wissenschaft eine zentrale Rolle spielen (siehe unten Ziffer 4.). Dies zieht auch Forschungs- und Entwicklungsbereiche von Wirtschaftsunternehmen in den Hamburger Hafen.

Im Hafengebiet östlich des Alten Elbtunnels können kleinere Schiffe auf die reduzierte Wassertiefe ausgerichtet werden.

### **2. Westlicher Hafen: Containerumschlag und neue Terminal-Modelle**

Zwischen Köhlfleet und Altem Elbtunnel (mit dem Schwerpunkt aller vorhandenen Terminalflächen sowie der Flächenreserven westlich des Köhlbrands) wird der westliche Hafen als Container-Hafen auf Weltniveau gestärkt und dauerhaft gesichert. Die Flächenproduktivität des Containerumschlags wird auf zusätzliche Ladung ausgerichtet, indem zusätzliche Dienste und Routen Hamburg anlaufen und flankierende Dienstleistungen mit zusätzlicher Wertschöpfung angeboten werden können. Zu diesem Zweck werden operative Beteiligungen ausländischer Reedereien an Terminals im Wege der Pacht oder der gesellschaftsrechtlichen Beteiligung an Tochtergesellschaften auf Zeit zugelassen. Damit – und mit der Wertschöpfung im östlichen Hafen (siehe oben Ziffer 1.) – werden für ausländische Anbieter Anreize gesetzt, Ladung in Hamburg zu löschen und hier weiter verarbeiten oder in andere Gebiete verbringen zu lassen (dazu auch Ziffer 3.). Ein Verkauf von Hafengebieten wird indes ausgeschlossen. Der Drehkreis Parkhafen muss endlich verwirklicht werden.

Hafenerweiterungsflächen, insbesondere Moorburg, müssen als solche erhalten bleiben. Diese Flächen ermöglichen auch die Ansiedlung von Wasserstofftanks und -anlagen und von Flüssiggaslagern und können so einen wichtigen Beitrag zur Wertschöpfung im Bereich Energiewende leisten.

Im Containerhafen wird ein modernes und nachhaltiges Sedimentmanagement installiert, sodass Frachter den Hafen anlaufen und an den Kaimauern sicher abgefertigt werden können.

### **3. Hinterland: Gesamtverkehrskonzept für den Hafen in der Metropolregion**

Die Einbindung des gesamten Hafengebiets in ein Gesamtverkehrskonzept für die Metropolregion wird deutlich optimiert. Waren müssen noch schneller das Hamburger Stadtgebiet verlassen können, soweit sie nicht im östlichen Hafengebiet (siehe oben) oder im Umland weiterverarbeitet werden. Dazu gehört eine weitere Automatisierung des schienengebundenen Containertransports. In Harburg soll ein Schienenverkehrsterminal entstehen. Dies stärkt den größten Eisenbahnhafen Europas. Das Schienensystem rund um Hamburg muss die Veränderungen der Verkehrsströme der kommenden Jahrzehnte antizipieren. Über die umweltfreundliche Hinterlandanbindung per Bahn, die einen Wettbewerbsvorteil gegenüber Rotterdam und Antwerpen darstellt, müssen zudem auch andere Verkehrswege – von der A 20 über die Hafenpassage und den Bahntransport im Osten bis zum Nord-Ostsee-Kanal und zur Anbindung an

den Fehmarnbelt-Tunnel – optimal entwickelt werden. Hinzu kommt die Aufgabe für die Hamburger Politik, die Planung und Finanzierung des Köhlbrandtunnels mit dem Bund sicherzustellen und die Köhlbrandbrücke bis zur Fertigstellung des Tunnels leistungsfähig in Betrieb zu halten.

In das Gesamtkonzept muss auch die Errichtung eines zentralen Zollabfertigungsgebäudes (Border One Stop Shop) eingefügt werden (siehe auch Drs. 22/1452).

#### **4. „Wissenschaftshafen“: Hamburg als internationaler maritimer Hochschulleuchtturm**

Im östlichen Hafen und für ganz Hamburg muss dem Konzept eines „Wissenschaftshafens“ Priorität eingeräumt werden. Auch hierfür müssen Flächen sowohl innenstadtnah als auch dezentral vorgehalten werden.

Inhaltlich geht es dabei um viele verschiedene Bereiche, die zum Cluster „Zukunft maritime Wertschöpfung“ gehören, von den beispielhaft genannten Kombinationen „Maritime Wirtschaft und Ingenieurwesen“, „Logistik und Neue Energie“ und „Industrielle Produktion und Wasserstoff“ bis hin zu allen erst noch entstehenden Formen zukünftiger maritimer Wirtschaft, die hier entwickelt werden. Hamburgs Cluster „Zukunft maritime Wertschöpfung“ (siehe oben Ziffer 1.) muss im Bereich der Grundlagenforschung und der angewandten Wissenschaften seine Entsprechung finden. Damit wird zwischen bestehenden und geplanten Einrichtungen nördlich der Elbe (zum Beispiel Universität Hamburg, Science City, HAW) und im Süden der Stadt (zum Beispiel TU Harburg und Fraunhofer Center für Maritime Logistik und Dienstleistungen) und in Ergänzung zu anderen Einrichtungen (zum Beispiel Kühne Logistics University) eine Umgebung geschaffen, die die Bereiche Hafen, Maritime Logistik, Schifffahrt und Schiffbau und die damit zusammenhängenden Industrien auch auf wissenschaftlichem Gebiet stärkt. Auf diese Weise siedeln nicht nur Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler, sondern auch neue Industrien und Arbeitsplätze nach Hamburg um.

**Die Bürgerschaft möge daher beschließen:**

**Der Senat wird aufgefordert,**

1. einen Hafenflächennutzungs- und entwicklungsplan nach Maßgabe der vorstehenden konzeptionellen Überlegungen vorzulegen;
2. die mit dem Hafenflächennutzungs- und Entwicklungsplan verbundenen Kosten und Investitionen im Haushaltsentwurf 2021/2022 abzubilden und
3. der Bürgerschaft bis zum 31. Dezember 2020 Bericht zu erstatten.