

Aufruf zur besseren „Vernetzung“ für die Maritime Wirtschaft in Norddeutschland

Positionspapier der CDU Landesverbände

Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein

beschlossen auf der Nordkonferenz am 21. April 2016

1. „Vernetzung“ als Leitmotiv

Die norddeutschen Bundesländer sind in den Bereichen der Maritimen- und Logistikwirtschaft Wettbewerber auf hohem Niveau. Trotz dieser Ausgangslage wirtschaftlicher Konkurrenz sehen die Landesverbände der CDU in Norddeutschland die Notwendigkeit, sich über gemeinsame Ideen und Ziele im Hinblick auf die wirtschaftliche Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Norddeutschland eng auszutauschen. Das zeigt sich am Beispiel der jährlichen Tagung der verkehrspolitischen Sprecher der CDU-Fraktionen der norddeutschen Bundesländer. Deshalb haben sich heute Vertreter aus Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein zum Thema Maritime Vernetzung getroffen. Unter diesem Leitmotiv definieren die anwesenden CDU Landesverbände Grundpositionen in Bereichen, in denen der Vernetzungsgedanke eine große Rolle spielt. Ziel ist neben einer engeren politischen Kooperation zwischen den Bundesländern auch die Intensivierung der Zusammenarbeit innerhalb der maritimen Wertschöpfungskette zur Steigerung der Effizienz und die Bildung von Synergieeffekten zum Vorteil des gesamten norddeutschen Wirtschaftsraums.

2. Vernetzung der Verkehrsträger und des Hinterlandes

Eine reibungslose Güterversorgung setzt die kluge Verbindung von Verkehrsträgern voraus. Das beinhaltet eine bedarfsgerechte Vernetzung von Straßen, Seewegen und Schienen, damit die wirtschaftlichen Güter schnell und kostengünstig ankommen. Die Hinterlandanbindung der Häfen muss folglich weiter verbessert werden. Eine Verbesserung der Transportbedingungen in Verbindung mit einer lückenlosen Anbindung der Transportnetze an die norddeutschen Seehäfen senkt die Transportkosten, erhöht die Effizienz von Transporten sowie die Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen. Das trägt in hohem Maße zum vermehrten Wachstum der Volkswirtschaft bei. Aufgrund der

wachsenden Umschlagsmengen der deutschen Seehäfen von 269 Mio. Tonnen im Jahr 2010 auf prognostizierte 468 Mio. Tonnen im Jahr 2030 ist der Ausbau der Hafen-Hinterlandanbindungen entscheidend. Der Seehafenhinterlandverkehr wird bis 2030 auf ein Verkehrsaufkommen von jährlichen 441,4 Mio. Tonnen ansteigen. Aufgrund der prognostizierten Steigerung im Güterumschlag von durchschnittlich 2,8 Prozent müssen Straßenwege, Schienennetze und Wasserstraßen ausgebaut und untereinander besser verzahnt werden. Den seewärtige Zufahrten und der Binnenschifffahrt wird hierbei ein besonderer Stellenwert eingeräumt. Ein ausgeprägtes Netz an Binnenwasserstraßen ist Voraussetzung für die Anbindung der Binnenhäfen an die Seehäfen. Parallel müssen in Teilen unzureichende Schienenverbindungen verbessert werden. Diese Engpässe sollen durch das Sofortprogramm Seehafen-Hinterlandverkehr II (SHHV II) angegangen werden. Zusätzlich müssen gezielte Verkehrsinfrastrukturprojekte der Ahrensburger Liste 4.0 umgesetzt werden. Wir erwarten die rechtssichere Schaffung von Baureife für alle Abschnitte der A20 und A26 in Schleswig-Holstein, Hamburg und Niedersachsen, sowie den raschen Lückenschluss der A14 von Wismar nach Magdeburg und den Ausbau der B96. Dazu müssen die Planungskapazitäten deutlich aufgestockt werden. Mit dem durchfinanzierten Bundesverkehrswegeplan 2030 setzt die CDU-geführte Bundesregierung hier die richtigen Prioritäten. Der intermodale Verkehr bzw. die Verknüpfung von Verkehrsträgern, die sinnvoll, bedarfsgerecht und den strukturellen Gegebenheiten angepasst werden, ist unser Ziel.

3. Vernetzung der See- und Binnenhäfen

Eine bessere Vernetzung der Häfen stellt angesichts des Wettbewerbs mit den anderen europäischen Häfen einen besonderen Mehrwert dar. In Anbetracht der wachsenden Weltwirtschaft und der internationalen Arbeitsteilung sind die Häfen mehr denn je darauf angewiesen, sich auszutauschen. Ein integriertes System von See- und Binnenhäfen ist daher grundsätzlich als vorteilhaft zu betrachten. Dabei muss auf die richtige Ausstattung der Binnenschiffe und Seehäfen für eine schnelle Be- und Entladung umgestellt werden. Auf diese Weise kann die Binnenschifffahrt einen größeren Anteil am Güterverkehr einnehmen und die Seehäfen entlastet werden. Eine bessere Vernetzung sorgt für eine flexiblere Abfertigung. Voraussetzung dafür sind moderne IT-Systeme, um Entwicklungen in Echtzeit überprüfen zu können. In diesem vernetzten System ist die Bedeutung der Feederverkehre als Zubringer und Verteiler für große Containerschiffe sowie dem

interregionalen Containerverkehr zu betonen. Die Vernetzung dieser Verkehrsträger ermöglicht Synergieeffekte.

4. Vernetzung der Daten (Digitalisierung)

Die konsequente Nutzung der mit der digitalen Vernetzung verbundenen Chancen und der Ausbau entsprechender Infrastrukturen sind unverzichtbare Voraussetzungen für Wohlstand und Wachstum in Deutschland. Ein besserer Informationsfluss ermöglicht eine genauere Abstimmung der Prozesse. Intelligente digitale Vernetzung im Hafen und Logistikbereich kann den Wettbewerbsvorteil norddeutscher Häfen stärken. Gerade die Umschlagprozesse müssen deutlich intensiver mit den heutigen technischen Möglichkeiten ausgestattet werden. Die Erschließung entsprechender Netze kann die Effizienz und Qualität steigern, da sie zum Beispiel eine Umsetzung logistischer Prozesse in Echtzeit vorantreiben und durch gesteigerte Transparenz die Planbarkeit verbessern. Wichtig sind dabei u.a. die Vereinheitlichung von Datenformaten sowie die Verbesserung weiterer infrastruktureller Gegebenheiten, wie das flächendeckende Breitbandnetz, mit einer Downloadgeschwindigkeit von mindestens 50 Mbit/s bis 2018. Das Pilotprojekt „smartPORT logistics“ in Hamburg zeigt jedoch, dass in der Ausarbeitung und Umsetzung technischer Informationsanwendungen das Zusammenspiel staatlicher, wissenschaftlicher und unternehmerischer Teilhaber deutlich verbesserungsbedürftig ist. Reibungsverluste, Ineffizienzen und mangelnder Anwendungswille der Unternehmen sind für den erwünschten Vernetzungsgedanken kontraproduktiv. Die Umsetzung der digitalen Vernetzung fällt in die Zuständigkeit der Maritimen Wirtschaft (Hafenbetreiber und Hafenbetriebe), welche es dabei zu unterstützen gilt.

5. Vernetzung der Forschung und der Teilhaber in Clustern

Am Anfang verbesserter, vernetzter IT Systeme steht die Forschung. Diese muss auskömmlich gefördert werden. Die Fortführung und Weiterentwicklung der Innovativen Seehafentechnologie (ISETEC) - Initiative ist begrüßenswert. Jetzt muss der Fokus u.a. auf digitale Infrastrukturen für den Seeverkehr und die Verbindung zwischen Menschen und Technik lenken. Ziel muss es sein, weiter den Datenaustausch entlang der Logistik-Ketten zu verbessern und Transportmöglichkeiten effizienter zu verbinden. Wir müssen daran arbeiten, einen technologischen Vorsprung aufzubauen, um so die Wettbewerbsfähigkeit unserer norddeutschen Häfen gegenüber den Häfen in Antwerpen und Rotterdam zu

sichern. Forschung, Entwicklung und Innovation sind daher nachhaltig zu fördern und zu stärken. Aus Wissenschaft kann so Wirtschaft gemacht werden. Durch ein innovationsfreundliches Umfeld, durch neue Entwicklungen und deren Markteinführungen wird ein nachhaltiges Wachstum gesichert. Eine entsprechende Clusterpolitik aller norddeutschen Bundesländer ist dabei entscheidend. Die regionale Vernetzung von Unternehmen und Forschungseinrichtungen entlang der Wertschöpfungskette unterstützt ein überdurchschnittliches Wachstumspotenzial. Die Weiterentwicklung des Maritimen Clusters Norddeutschland (MCN) ist daher ein definiertes Ziel.

6. Energiepolitik für Hafenentwicklung nutzen

Für die Zukunftsentwicklung der Häfen kommt auch der Vernetzung mit der Energiepolitik eine entscheidende Bedeutung zu. Für die Landstromversorgung in Häfen können gerade in Norddeutschland die Ressourcen der Windenergie genutzt werden. Für die Nutzung von LNG ist eine leistungsfähige Hafeninfrastruktur notwendig mit einem nationalen LNG-Hafenterminal.

7. Vernetzung auf politischer und ministerialer Ebene

Trotz der Konkurrenz unter den norddeutschen Seehäfen sollten weitere Kooperationen unter den Bundesländern ausgebaut werden. Die Landesverbände der CDU in Norddeutschland sind bereit, diese Entwicklung aktiv voranzutreiben. Wegen des internationalen Konkurrenzdrucks müssen die Standort- und Wettbewerbsvorteile unserer norddeutschen Region ausgebaut und so die wirtschaftliche Position der gesamten Bundesrepublik gestärkt werden. Ein klares politisches Bekenntnis ist darüber hinaus auch auf bundesministerialer Ebene insbesondere für den grauen Schiffbau notwendig. Das fördert die Vernetzung der Schiffbaustandorte Wolgast und Bremen. Die stärkste Konkurrenz wird sich auch zukünftig weniger zwischen den norddeutschen Häfen untereinander abspielen als vielmehr zwischen den norddeutschen Häfen und den Seehäfen der Niederlande, Belgiens oder Griechenlands (teils mit chinesischen Hafenbeteiligungen). Die norddeutschen Flächenländer und Stadtstaaten können hier nur wechselseitig von einer engeren Partnerschaft profitieren. Der Schulterchluss der norddeutschen Bundesländer funktioniert bereits in vielen anderen Bereichen wie der Metropolregion Hamburg, dem Maritimen Cluster Norddeutschland mit Vertretern aus Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung der fünf norddeutschen Küstenländer oder dem

gemeinsamen Unternehmen Dataport. Diese Beispiele zeigen, dass multilaterale Verbindungen, Kooperationen und Interaktivitäten bereits bestehen und erfolgreich sind. Für die Maritime Wirtschaft und die Logistikwirtschaft ist deshalb Gleiches anzusteuern. Neben der politischen Zusammenarbeit sollte auch auf ministerialer Ebene eine engere Verknüpfung der Bundesländer angestrebt werden. Eine jährlich stattfindende Konferenz der zuständigen Landesminister und Bundesminister wäre außerdem eine zielführende Maßnahme, um die infrastrukturellen Interessen mit Nachdruck zu adressieren. Zusätzlich lassen sich durch ein regelmäßiges Arbeitsforum der Staatssekretäre aller relevanten Landesministerien bilaterale Herausforderungen, wie die Elbverschlickung, besser begegnen. Die Elbverschlickung dient als Negativbeispiel für mangelnde Vernetzung der norddeutschen Bundesländer. Langfristig gesehen, brauchen wir bei der Verbringung des Hafenschlicks in der Nordsee ökologisch verträgliche Lösungen.

8. Gemeinsame Positionen für eine bessere Vernetzung in Norddeutschland:

- Die Seehafenhinterlandanbindungen müssen durch eine bessere Vernetzung der Verkehrsträger, insbesondere dem Schienen- und Binnenwasserverkehr, ausgebaut werden.
- Die See- und Binnenhäfen müssen untereinander besser verzahnt werden, sodass die Binnenschiffe einen größeren Anteil am Weitertransport der Container übernehmen können und auf diesem Wege die Seehäfen entlastet werden.
- Die Verbesserung des Datenaustauschs entlang der Logistikketten durch bessere IT-Systeme und technische Anwendungen muss vermehrt in die Wertschöpfungskette der Maritimen Wirtschaft integriert werden, um unnötigen Verkehr zu vermeiden und Schiffsanläufe noch effizienter zu gestalten. Das steigert Effizienz und sichert dauerhaft Wettbewerbsvorteile.
- Für den nachhaltigen Erfolg der norddeutschen Häfen ist die Vernetzung der Maritimen Wirtschaft mit der Energiepolitik entscheidend.
- Das Maritime Cluster Norddeutschland muss gezielt die Teilhaber aus Wissenschaft, Wirtschaft und Verwaltung zusammenbringen und die erzielten Synergieeffekte für Forschung, Entwicklung und Innovation nutzen.
- Die Möglichkeit zur engeren Zusammenarbeit der norddeutschen Bundesländer muss genutzt werden. Das sollte auch einen regelmäßigen Austausch in einer

Staatsekretärsrunde für eine schnelle Lösungsfindung bei alltäglichen Herausforderungen umfassen.