



Der ehemalige Bundesaußen- und -justizminister Heiko Maas (links) ist seit Anfang des Jahres Partner bei GSK Stockmann

Fotos: Marcus Barthel

# Häfen und Wasserstraßen als Erfolgsfaktoren der deutschen Wirtschaft

**GSK-HAFENFORUM** Zum achten Mal fand im September das GSK-Hafenforum statt, bei dem die Rahmenbedingungen für den Verkehrsträger Wasser aus Wirtschaftswachstum, Warenströmen, Infrastruktur, Logistik, Wettbewerb, Finanzierung und Recht beleuchtet worden sind. Die Veranstaltung hat das Ziel, die Bedeutung von Häfen und Wasserstraßen für die deutsche Wirtschaft hervorzuheben und ist ein Forum für den direkten Austausch von Entscheidungsträgern aus den Bereichen Infrastruktur, Logistik, Energie und Verwaltung.

Ende September begrüßte Dr. Arne Gniechwitz, Rechtsanwalt und Partner bei der Wirtschaftskanzlei GSK Stockmann, Ausrichter des Hafenforums, die Vertreter aus der öffentlichen Hafenwirtschaft zur achten Ausgabe der Veranstaltungsreihe im Hafen-Klub Hamburg. Ziel des halbjährlich durchgeführten Hafenforums ist es, aktuelle Themen der Entwicklung der See- und Binnenhäfen, der Wasserstraßen, des Infrastrukturausbaus, der Energieversorgung und der Logistik zu diskutieren.

Den Auftakt der Veranstaltung setzte Uwe Bakosch, Geschäftsführer der Finnlines Deutschland GmbH. Er sprach über die Zukunftsanforderungen, die Reedereien und Hafenwirtschaft in den nächsten Jahren gemeinsam zu meistern haben. Die Segelschiffahrt gehöre der Vergangenheit an, aber ihre Emissionsfreiheit müsse Leitfaden einer modernen Flotte sein. Wege zur Einsparung gebe es genug: So könne es bereits einen erheblichen

Effekt haben, wenn Schiffe nur zwei bis drei Knoten langsamer fahren. Ein weiterer Weg zu mehr Nachhaltigkeit bestehe auch darin, durch eine „V-Perforation“ der Schiffe deren Gleitfähigkeit zu steigern und damit gleichzeitig den Verbrauch zu senken. Dies setze Finnlines bei seinen Schiffsneubauten um.

Holger Banik, CEO der Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG und der JadeWeserPorts Realisierungs GmbH & Co. KG, erläuterte in seinem Beitrag „Zeitenwende, Deutschlandgeschwindigkeit und Meer: Die niedersächsischen Häfen“ die Vielzahl der Hafenausbauprojekte in Niedersachsen rund um das Thema Versorgungssicherheit und Energiewende. Er verwies auf das erste deutsche LNG Terminal in Wilhelmshaven, das von Mai bis Dezember 2022 in Rekordgeschwindigkeit genehmigt, errichtet und in Betrieb genommen wurde. Bis Ende des Jahres 2023 stellt Niedersachsen Ports nun den neuen Anleger für verflüssigte Gase

in Stade Bützfleht fertig. Seit dem ersten Rammschlag im Januar 2023 entsteht hier ein ganz neuer Hafen für den Umschlag von LNG und später für grüne Gase, so Banik. Weiter gehe es in Wilhelmshaven, wo ebenfalls weitere Anleger für den Gasumschlag in Planung seien. „Deutschlandgeschwindigkeit allerdings“, so Holger Banik, „ist nur da möglich, wo Politik, Verwaltung und privater Sektor in einem Kraftakt zusammenarbeiten.“ Wichtig sei ihm, dass bei allem Engagement für den Umschlag von LNG und Gas nicht der Ausbau der Häfen für den Umschlag von Windkraftanlagen aus dem Fokus geraten dürfe. Niedersachsen Ports hat einen Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau des Seehafens Cuxhaven um mehrere Liegeplätze für den entsprechenden Umschlag in der Schublade, man könne nach Ausschreibung in wenigen Monaten anfangen zu bauen, es scheitere allein daran, dass die nötigen Investitionsmittel der NPorts nicht zur Verfügung stehen.

Der Fokus der Veranstaltung richtete sich anschließend auf die Binnenhäfen. Zunächst erläuterte Markus Bangen, Vorstandsvorsitzender der Duisburg Hafen AG, weshalb er den weltweit größten Binnenhafen als „Motor der Transformation“ ansehe. Dies hänge zuerst mit der Bedeutung des Hafens in seiner Region und darüber hinaus zusammen. Der Hafen am Schwerindustriestandort gehört zu zwei Dritteln dem Land Nordrhein-Westfalen und zu einem Drittel der Stadt Duisburg und schaffe insgesamt 52 000 Arbeitsplätze. Bei sechs der insgesamt zehn Terminals sind die „duisport“ Gesellschafterin. Um unabhängig strategische Ziele verfolgen zu können, habe die Duisburger Hafen AG an jedem Terminal mindestens eine Sperrminorität. Darüber hinaus bestehe an den Terminals der Duisburg Hafen AG eine durchmischte Beteiligungsstruktur mit unterschiedlichen Gesellschaftern; Wettbewerb – so Markus Bangen – belebe schließlich das Geschäft.

Ausgehend von einer guten Anbindung an die nahegelegenen Märkte habe die Duisburger Hafen AG ein weitreichendes internationales Netzwerk geknüpft. Der Anspruch des Hafens müsse es sein, in den weltweiten Lieferketten präsent zu sein. Beispiele seien hier die Beteiligungen in Triest, Antwerpen und Istanbul.

Mit seiner Tradition als Umschlagplatz der Kohle- und Chemieindustrie steht der Hafen seit langer Zeit im Zentrum von Strukturwandel und Energiewende. Sinnbildlich für den Wandel der Region ist die „Kohleinsel“: Während hier von 1908 bis ins Jahr 2020 in großem Maße Kohle umgeschlagen wurde, ist sie nunmehr seit 2023 als „Duisburg Gateway“ Deutschlands erstes klimaneutrales Terminal. Es hebe sich, laut Markus Bangen, dadurch von anderen Terminals ab, dass es aufgrund großflächiger PV-Anlagen und dem Einsatz von Wasserstoff-Brennzellen sogar in energetischer Hinsicht autark sei. Größtes Hemmnis der Wende hin zu erneuerbaren Energieträgern sei die Knappheit an grünem Wasserstoff und die hohen Kosten bei der Beschaffung der verfügbaren Wasserstoffarten.

Hofburg&Prater? Container & Logistik!“ – war der Titel des Vortrags von Frau Magister Doris Pulker-Rohrhofer, Geschäftsführerin des Hafens Wien. Der Hafen Wien drehe sich um die Zahl „drei“: drei Hafenbecken (Freudenau, Albern, Lobau), Trimodalität (jeweils ein Drittel), drei TEN-T-Korridore, ca. 3 Mio. qm Fläche und ca. 3 Mio. t an Güterumschlag. Vom Nordwesten Europas bis zum Südosten des Kontinents reiche das Netzwerk bis in die Türkei. Die Strecke Wien-Hamburg wird mit 20 Zügen in der Woche befahren und ist damit die wichtigste Route des Wiener Hafens. Doch der Hafen Wien sei nicht nur

Logistik, Umschlag und Gewerbebereich. Wie alle Häfen hat er auch seine ganz eigenen Besonderheiten. Der Hafen Wien hat sich nicht nur als Standort der österreichischen Filmindustrie etabliert. Seine Leistungsfähigkeit in den Bereichen Nachhaltigkeit und Sicherheit habe auch dazu geführt, dass der Wiener Gesundheitsverbund – der Zusammenschluss aller städtischen Wiener Krankenhäuser und Pflegeheime – dem Hafen die Lagerung von Arzneimitteln und Medizinprodukten anvertraut habe.

Die Veranstaltung schlossen die Rechtsanwälte Dr. Arne Gniechwitz und der ehemalige Bundesaußenminister und Bundesjustizminister Heiko Maas. Gegenstand ihres Referats war die neue Foreign Subsidies Regulation (FSR) der Europäischen Union. Maas ordnete FSR in ihr Gesamtumfeld ein: Ihrem Selbstverständnis nach sei die Europäische Kommission stets die Hüterin eines freien Zugangs zum Binnenmarkt gewesen. Mit der FSR habe man nunmehr aber eine vernünftige Regulierung, die eine Ungleichheit zwischen Akteuren aus dem EU-Inland und solchen aus dem EU-Ausland abbauen möchte. Unternehmen aus EU-Drittstaaten konnten sich nämlich zuvor – unterstützt durch Mittel ihres Heimatstaats – in EU-Unternehmen einkaufen oder erfolgreich an Vergabeverfahren teilnehmen; hingegen werde eine ausufernde Subventionierung heimischer Unternehmen auf dem EU-Binnenmarkt durch das europäische Beihilfenrecht streng reguliert. Dr. Arne Gniechwitz zeigte die neuen – seit dem 12. Oktober 2023 geltenden – Anmeldepflichten auf, die dafür sorgen sollen, dass für alle in einem Binnenmarkt tätigen Unternehmen die gleichen Wettbewerbsbedingungen gelten. Mit der FSR sei eine Regulierung entstanden, die sich aus bekannten Elementen des Beihilfen-, Vergabe- und Kartellrechts zusammensetze und ebenso dem Schutz europäischer Interessen wie dem Wettbewerb auf dem Binnenmarkt diene.

Das neunte GSK-Hafenforum wird im März 2024 stattfinden.



Uwe Bakosch, Geschäftsführer der Finnlines Deutschland GmbH