

HÄFEN**H+ 12. GSK-Hafenforum: Energie, Infrastruktur und Sondervermögen**

Beim 12. GSK-Hafenforum stand das Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität im Fokus. Weitere Themenbereiche waren grüne Energien, die bayerischen Häfen und Projekte der DEGES.

Redaktion Hansa-Online – 24. September 2025



(v.l.) Joachim Zimmermann (Bayernhafen), Jannes Elfgen (HPA), Arne Gniechwitz (GSK), Steffi Wulke-Eichenberg (DEGES), Lena Bruderreck (Städtischer Hafenbetrieb Wyk auf Föhr), Niklas Baasch (GSK) (© Barthel / GSK)

Am 17. September 2025 lud die Wirtschaftskanzlei GSK Stockmann im Hafen-Klub an den Hamburger Landungsbrücken erneut zum GSK-Hafenforum ein. Im Mittelpunkt der inzwischen 12. Veranstaltung, geleitet von Arne Gniechwitz, stand das Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität und ihre Bedeutung für die Häfen, die Energiewende, Hafenkooperation und die Hinterlandanbindung.

Energietransformation in Hamburg

Diesen roten Faden nahm Jannes Elfgen, Head of Port Energy Solutions bei der Hamburg Port Authority (HPA), auf und leitete von dem gemeinsamen Veranstaltungsort des Hamburger

Authority ([HPA](#)) auf und berichtet von der europäischen Vorreiterstellung des Hamburger Hafens in Sachen energetischer Transformation und insbesondere „grüner Moleküle“, also nachhaltiger Energieträger wie grüner Wasserstoff und Wasserstoffderivate. Elfgen wies darauf hin, wie wichtig die Kooperation aller Akteure in diesem Bereich sei. „Kein Beteiligter hat alles oder kann alles“ – es komme darauf an, Kräfte zu bündeln, um eine kritische Masse zu erreichen.

Im Hamburger Hafen stehe die „Sustainable Energy Hub Initiative“ von zahlreichen hafenansässigen Energieunternehmen für diesen kooperativen Ansatz. Als Flächenbereinstellerin und Genehmigungsbehörde sieht sich die HPA hier als Möglichmacher des Wasserstoffhochlaufs. Dieser Rolle komme der Hamburger Hafen unter anderem dadurch nach, dass er zum einen den Import grüner Moleküle und zum anderen die Herstellung grüner Moleküle vor Ort priorisiere. Der Hamburger Hafen, so Elfgen, sei damit Supply- und Demand-Center in Personalunion. Ein weiterer Erfolgsfaktor ist laut Elfgen die Nutzung bestehender Infrastruktur für die Transformation; denn für die Unternehmen sei die Umstellung auf grüne Moleküle ohnehin schon ein finanzielles Wagnis. Zum Glück gingen hier einige Unternehmen und die öffentliche Hand zusammen voran.

Bayerische Häfen im Fokus

Joachim Zimmermann, CEO der Bayernhafen, stellte dem in erster Linie norddeutschem Publikum die Hafenwirtschaft des Freistaats vor. Insgesamt 24 Binnenhäfen gibt es in Bayern – damit ist es das Bundesland mit den meisten Häfen. Bayernhafen feiert, als Zusammenschluss aus sechs bayerischen Häfen, dieses Jahr ihr 100-jähriges Bestehen: Sie wurde 1925 noch als bayerische Landeshafenverwaltung gegründet, im Jahr 2005 dann aber in eine private Rechtsform überführt. Es blieb beim Alleineigentum des Freistaats Bayern an der Gesellschaft.

Neben der Geschäftsführung der Bayernhafen ist Joachim Zimmermann auch Vorstandsvorsitzender des Bundesverbandes öffentlicher Binnenhäfen (BÖB). Auch aus diesem Amt heraus kennt er die Vor- und Nachteile der verschiedenen Organisationsformen öffentlicher Hafenunternehmen in Deutschland. Nach seiner Erfahrung sind „Kooperationen immer dann erfolgreich, wenn sie vor allem kaufmännisch motiviert sind“. Dabei zeichnen sich auch die sechs Häfen der Bayernhafen jeweils durch individuelle Geschäftsmodelle aus.

Am Standort in Nürnberg gebe es ein kraftvolles Industriezentrum; hier könne sich der öffentliche Hafen auf seine Stellung als Landlord konzentrieren. Dagegen gestalte sich die Lage an dem eher agrarisch geprägten Standort in Passau so, dass die Bayernhafen sich dort auch teilweise für den Umschlag verantwortlich zeichnet. Kaufmännisch sinnvoll sei es diese Häfen unter einem Dach zu führen, weil sich Synergien heben lassen. So spannt über die sechs Standorte Hafenbahngleise von insgesamt 120 km; damit ist die Bayernhafen

nach der DB InfraGO AG das zweitgrößte Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Bayern.

Dennoch ergebe die öffentliche Ausschreibung vieler kleiner Aufträge zum Bau oder zur Instandhaltung von Gleisen wirtschaftlich keinen Sinn, weil die wenigen Bauunternehmen auf diesem Markt eher größere Aufträge anstreben. Deswegen hat Bayernhafen ein eigenes Team für Ingenieursleistungen und für Gleisbauarbeiten. So sei man bestens aufgestellt, um zeitnah und effizient Störungen im Gleisnetz zu beheben. Ein Mehr an Einheitlichkeit wünscht sich Zimmermann in der Zusammenarbeit mit den Behörden. Nach seiner Wahrnehmung arbeiteten lokale Genehmigungsbehörden zu vergleichbaren Genehmigungsfällen in den Standorten der bayernhafen sehr unterschiedlich und handhabten Gesetze und Vorschriften entsprechend.

DEGES-Projekte und Wyk auf Föhr

Zurück in den Norden ging es mit dem Referat von Steffi Wolke-Eichenberg. Als Bereichsleiterin der DEGES (Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH) für Projekte in Schleswig-Holstein und Bremen stellte sie die wichtigsten Vorhaben vor, die von der DEGES gemanagt werden. Die DEGES wird vom Bund und zwölf Bundesländern als Gesellschafter getragen und ist verantwortlich für die Planung und die Realisierung komplexer Verkehrsinfrastrukturvorhaben. Das Gesamtvolumen ihrer Vorhaben belief sich im letzten Jahr auf 57 Mrd. €. Neben Arbeiten an der Rader Hochbrücke und der A20 ist ein herausragendes Projekt der DEGES gerade die Fehmarnsundquerung: Zusammen mit der DB InfraGO AG betreibt die DEGES die Vorbereitung für den 2,2 km langen Absenktunnel. Diese Vorbereitung ist ein wesentlicher Projektbaustein auf der deutschen Seite für den von der Fehmarn A/S zu bauenden Fehmarn-Belt-Tunnel.

Lena Bruderreck, ebenfalls Bauingenieurin, erklärte in ihrem darauffolgenden Vortrag die Systemrelevanz von Inselhäfen. „Ohne den Hafen geht auf Föhr nichts“, machte die Werkleiterin des Städtischen Hafenbetriebs Wyk auf Föhr deutlich. Föhr ist nämlich die größte und bevölkerungsreichste deutsche Insel ohne Straßen- oder Bahnanbindung. Die Wyker Dampfschiffreederei Föhr-Amrum befördert jährlich rund 1, 2 Mio. Personen und rund 260.000 Autos und Lkw. In enger Absprache mit dem Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz (LKN) lege man im Hafenbereich einen besonderen Fokus auf den Hochwasserschutz.

Nicht nur für den Küstenschutz, sondern auch für den Tourismus übernimmt der Städtische Hafenbetrieb eine Reihe von Aufgaben. Im Alltagsgeschäft ist hier beispielhaft das Management der vielen Strandkörbe zu nennen. Das bedeutendste touristische Projekt im Hafengebiet war in den letzten Jahren der Bau der neuen Mittelbrücke. Im August 2021 eröffnet, reicht die Seebrücke vom Strand aus 150 m ins Wattenmeer hinein. Dieses Großprojekt auf der Insel konnte der Städtische Hafenbetrieb unter Einhaltung des Budgets

von 10 Mio. €, finanziert vor allem aus Landesmitteln, umsetzen. Die Mittelbrücke wurde von den Touristinnen und Touristen bestens angenommen und bietet einen besonderen Blick auf Insel und Wattenmeer.

Ausgestaltung des Sondervermögens

Im abschließenden Referat der beiden GSK-Anwälte Arne Gniechwitz und Niklas Baasch ging es um die konkrete Ausgestaltung des [Sondervermögens Infrastruktur und Klimaneutralität](#) und das von der Bundesregierung geplante Vergabebesleunigungsgesetz. Im ersten Teil des Vortrags stellte Gastgeber Gniechwitz zwei Gesetze zur Umsetzung des Sondervermögens vor: das „Gesetz zur Errichtung eines Sondervermögens Infrastruktur und Klimaneutralität“ (SVIKG) und das „Gesetz zur Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen von Ländern und Kommunen“ (LuKIFG).

Er merkte an, dass aus seiner Sicht die Bedeutung der Häfen in der Verteilung der Gelder aus dem Sondervermögen nicht hinreichend Berücksichtigung finde. Die Länder erhalten aus dem Sondervermögen 100 Mrd. €, weitere 100 Mrd. € werden in den KTF überführt und die restlichen 300 Mrd. € stehen dem Bund zu. Investitionen in den Hafenbereich müssen also aus den 100 Mrd. € für die Länder finanziert werden, die nach der grundgesetzlichen Kompetenzverteilung für Häfen zuständig sind.

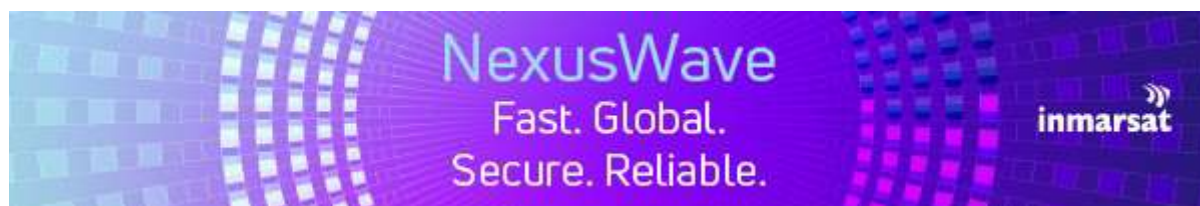
Wenn der Bund Lasten auf die Länder verteilt, richtet sich der von jedem Bundesland zu tragende Anteil nach dem sog. Königsteiner Schlüssel. Dieser Mechanismus passe aber für die Verteilung von Mitteln für Infrastrukturinvestitionen nicht. Denn vor allem die Küstenländer nehmen mit ihren Häfen Aufgaben von bundesweiter Bedeutung wahr; schließlich profitiert die gesamte Volkswirtschaft von starken Häfen. Aber Stand jetzt würde z.B. das Land Bremen nur etwa 900 Mio. € aus dem Sondervermögen erhalten – angesichts der hohen Kosten von Projekten im Hafenbereich – die auch in Bremen mit anderen Infrastrukturprojekten um Finanzierungsmittel im Wettbewerb stehen – wären diese Mittel demnach schnell aufgezehrt. Vor diesem Hintergrund stellte der Referent das Thesenpapier des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) vor. Ein Vorschlag aus diesem Papier ist es, auch Mittel des Sondervermögens, die dem Bund (300 Mrd. €) und dem Klima- und Transaktionsfonds zugeordnet sind, für den Hafenbereich zu mobilisieren.

Im zweiten Teil des GSK-Referats widmete sich Niklas Baasch dann dem von der Bundesregierung geplanten Vergabebesleunigungsgesetz. Damit das Geld auch zügig dort ankommt, wo es gebraucht wird, plante bereits die Ampel-Regierung ein weitreichendes Update; die letzte Reform des Vergaberechts liegt nämlich fast zehn Jahre zurück. Zwar seien viele der geplanten Schritte zur Beschleunigung und Digitalisierung zu begrüßen, aber ; wirklich der angekündigte große Wurf wird, bleibe abzuwarten, so die Einschätzung von Niklas Baasch. Vor allem die geplanten Änderungen im vergaberechtlichen Rechtsschutz

wurden zwischen den Veranstaltungsteilnehmerinnen und -teilnehmern diskutiert.

Die Veranstaltungsreihe soll auch künftig fortgesetzt werden. Zum Abschluss kündigte Gniechwitz bereits das 13. GSK-Hafenforum für den März 2026 an.

Hafenforum



Verwandte Themen



H+ „Wesertag 2025“: Investitionsagenda für Bremen und Niedersachsen

Unter dem Leitmotiv "Investitionen in bremischen und niedersächsischen Seehäfen – Kooperation von öffentlicher und privater Hand" haben der Wirtschaftsverband Weser der Weserbund am Dienstag den "Wesertag 2025" in Bremen ausgerichtet. Häfen als F at der Exportnation Zu den Rednern zählten Bremens Bürgermeister und Finanzsenator Björn