# 14. GSK Hafenforum: „Zwischen Effizienz und Resilienz“

Die Hamburger Wirtschaftskanzlei GSK Stockmann hat erneut zum „Hafenforum“ in den Hamburger Hafen-Klub eingeladen. Gastgeber Arne Gniechwitz begrüßte rund 100 Teilnehmer.

Redaktion Hansa-Online – 9. Oktober 2026



*v.l.: Friedrich Stuhrmann, Hanna Stelzel, Arne Gniechwitz, Marina Basso Michael, Guido Kaschel, Jenny Mehlitz (© GSK Stockmann)*

Erste Referentin des Tages war Hanna Stelzel. Sie ist Director Containers beim Port of Rotterdam, dem Hafen mit dem größten Containerumschlag in Europa. Sie machte ihren Standpunkt deutlich, dass es zu kurz greife, die Bedeutung der Container für die Häfen nur anhand ihrer Stückzahl zu beurteilen. Es lohne sich ein Blick in die Container. In der Bevölkerung gingen viele Menschen davon aus, dass Unternehmen Container überwiegend für den Transport von Konsumgütern nutzten.

Dies entspreche jedoch nicht der tatsächlichen Verteilung: Konsumgüter machten im Hafen von Rotterdam lediglich einen Anteil von maximal 7% aus. Lebensmittel befänden sich in 24% der importierten Container; bei den exportierten Containern liege der Anteil der Lebensmittel sogar bei 41,3%. Wichtig sei auch zu verstehen, dass die bedeutenden europäischen Häfen Universalhäfen seien, die Massengüter, Stückgüter und Energieträger in verschiedenen Formen umschlagen.

Schließlich seien die Häfen zugleich Industrie- und Energiecluster und erfüllten damit eine Vielzahl unterschiedlicher Funktionen. Ferner formulierte sie die Anforderungen an die Resilienz der Häfen: Zu einer resilienten Hafeninfrastruktur gehörten unter anderem eine sichere Versorgung, ausreichend Raum für Verteidigungszwecke und die Gewährleistung eines sicheren Hafenbetriebs. Denn die Häfen seien als eine Art „Weltspiegel“ zu verstehen. Globale Entwicklungen wie die Klimaerwärmung, Krisen oder niedrige Wasserstände würden sich unmittelbar auf die Hafenwirtschaft auswirken.

Als zweiter Sprecher folgte Guido Kaschel, Bereichsleiter der Lübeck Port Authority. Im Mittelpunkt seines Vortrags standen der Lübecker Hafen, dessen organisatorische Veränderung sowie die weiteren Entwicklungsvorhaben. Die Hansestadt Lübeck überführt aktuell die Lübeck Port Authority aus der Stadtverwaltung in einen Eigenbetrieb. Ziel sei es, mit dieser Organisationsänderung die Ziele des Hafenentwicklungsplans der Hansestadt an der Ostsee besser umsetzen zu können. Dies sei auch deswegen wichtig, weil der Lübecker Hafen als Kernnetzhafen auf dem Scandinavian-Mediterranean Corridor des transeuropäischen Verkehrsnetzes eine wichtige Funktion einnehme. Für den europäischen Waren- und Güterverkehr besitze der Hafen damit eine große Bedeutung.

Marina Basso Michael war dritte Referentin des Tages. Sie ist als Regionaldirektorin Europa beim Hafen Hamburg Marketing tätig. In ihrem Baltic Briefing berichtete sie über die Hafenstrategie, die die Europäische Union verabschiedet hat. Dabei betonte sie, dass sich die sicherheitspolitische Bedeutung der Häfen in den vergangenen Jahren verändert und erweitert habe. Dies gelte besonders für den Ostseeraum. Insbesondere die russische Schattenflotte, Spionage sowie Drohnenflüge bedrohten die Sicherheit. Die zunehmende Nutzung von Infrastruktur für sogenannte Dual-Use-Zwecke erhöhe den Schutzbedarf von Kaianlagen.

Jenny Mehlitz und Arne Gniechwitz hielten den vierten Vortrag. Im Mittelpunkt standen aktuelle Entwicklungen im Vergabe- und Beihilfenrecht mit Bedeutung für die Häfen. Jenny Mehlitz erläuterte das Vergabebeschleunigungsgesetz, das am 1. Juli in Kraft getreten ist. Ziel des Gesetzes sei es, Vergabeverfahren zu vereinfachen und zu beschleunigen und dadurch bestehende Anforderungen zu reduzieren. Im Anschluss gab Jenny Mehlitz einen Ausblick auf den Entwurf einer EU-Verordnung vom 9. September 2026. Dabei hob sie die aus ihrer Sicht positiven Auswirkungen des geplanten Regelungswerks hervor und würdigte den Entwurf als einen wichtigen und begrüßenswerten Schritt zur Vereinfachung und Fortentwicklung des Vergaberechts. Die entsprechenden Regelungen sollen nach den Ausführungen im Vortrag in den Jahren 2030/2031 zur Anwendung kommen.

Im beihilfenrechtlichen Teil erläuterte Arne Gniechwitz die aktuellen Entwicklungen des Beihilfenrechts anhand der Entscheidung der Europäischen Kommission zur Finanzierung der Hafeninfrastruktur des ersten deutschen LNG-Terminals vom 5. Juni 2026 (SA.103322). Hier

habe der landeseigene Hafenbetreiber Niedersachsen Ports die Leistungsfähigkeit öffentlicher Unternehmen mit einer Bauzeit von nur 194 Tagen eindrucksvoll unter Beweis gestellt. Dies sei ein wichtiger Beitrag zur Inbetriebnahme des Terminals Ende 2022 gewesen.

Dass erst die Entscheidung der Kommission vier Jahre später die Finanzierung vollständig abgesichert habe, sei zu verschmerzen gewesen. Denn – so Arne Gniechwitz – das Land Niedersachsen und NPorts hätten von Anfang an auf die Genehmigungsfähigkeit der Beihilfe und die Arbeit der Kommission vertrauen dürfen. Arne Gniechwitz sagte, er freue sich noch heute über die Bewertung der britischen BBC, die in ihrer Berichterstattung hervorhob, dass die deutschen Behörden „authorities slashed away at red tape to enable completion in under 200 days“.

Den Abschluss der Veranstaltung markierte Friedrich Stuhrmann, Chief Commercial Officer der Hamburg Port Authority. Er befasste sich mit Hafenentwicklungen im Spannungsfeld von Dual-Use-Anforderungen. Zu Beginn stellte er die Frage, was man unter dem Begriff „Dual Use“ konkret verstehe und welche Bedeutung dieses Konzept für die Entwicklung und Nutzung von Hafeninfrastruktur besitze. Er erläuterte, dass Infrastruktur parallel für wirtschaftliche Zwecke und für weitere, insbesondere sicherheits- und verteidigungspolitische Anforderungen nutzbar sein müsse. Der Hamburger Hafen als Deutschlands größter Seehafen nehme dabei eine zentrale Funktion für nationale und internationale Warenströme ein. Vor diesem Hintergrund hob Friedrich Stuhrmann die Notwendigkeit eines Paradigmenwechsels hervor: Ein Gegensatz zwischen Effizienz und Resilienz dürfe die zukünftige Entwicklung von Häfen nicht prägen. Vielmehr müsse es darum gehen, Effizienz und Resilienz miteinander zu verbinden und die Hafeninfrastruktur so auszurichten, dass sie sowohl leistungsfähig als auch widerstandsfähig gegenüber zukünftigen Herausforderungen bleibe.

GSK Hafenforum