

Deutscher Bundestag

Ausschussdrucksache
20(15)245-D

vom 04.04.2023

zur öff. Anhörung 08.04.2024

ZDS

Zentralverband der deutschen
Seehafenbetriebe e.V.

Am Sandtorkai 2
D-20457 Hamburg

Tel.: +49 40 366203
Fax: +49 40 366377

info@zds-seehaefen.de
www.zds-seehaefen.de

04.04.2024

Nationale Hafenstrategie

Stellungnahme des Zentralverbandes der deutschen Seehafenbetriebe e.V. anlässlich der öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages am 8. April 2024

Grundsätzlich begrüßt der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) die Nationale Hafenstrategie. Mit ihr misst der Bund den Häfen eine strategische Bedeutung für die Zukunftsfähigkeit Deutschlands bei und will ihrer Wettbewerbsfähigkeit und Transformation gemeinsam mit den sechzehn Bundesländern dauerhaft Priorität einräumen. Problematisch und widersprüchlich ist, dass einer Umsetzung der Hafenstrategie bisher in weiten Teilen die finanzielle Unterlegung fehlt.

Der ZDS appelliert an die Bundespolitik, die Hafenstrategie jetzt auch zeitnah zu realisieren und dafür bei der Aufstellung des Bundeshaushalts für 2025 entsprechende Mittel vorzusehen und die Priorisierung ebenso in der Ausgestaltung von Wirtschaftsprogrammen zu verankern.

Der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V. ist der Bundesverband der rund 140 am Güterumschlag und der Passagierabfertigung in den Seehäfen beteiligten Betriebe in Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein. Der ZDS vertritt die gemeinsamen wirtschafts-, gewerbe-, sozial- und tarifpolitischen Interessen der Unternehmen und schließt für seine tarifgebundenen Mitglieder Tarifverträge zur Hafenarbeit.

Bereits im Vorfeld der 12. Nationalen Maritimen Konferenz in Rostock im Jahr 2021 hat sich der ZDS in der Nachfolge der Nationalen Hafenkonzepte von 2009 und 2015 für eine Nationale Hafenstrategie eingesetzt, mit dem Ziel, in den kommenden Jahren eine nachhaltige Markt- und Technologieführerschaft deutscher See- und Binnenhäfen anzustreben bzw. diese auszubauen. Der ZDS hat den Prozess zur Ausarbeitung der Nationalen Hafenstrategie aktiv und konstruktiv unterstützt.

Aus Sicht des ZDS ging es darum, die wirksamsten Handlungspfade zu bestimmen und zügig zu beschreiten. Eine Nationale Hafenstrategie sollte der Hafenvielfalt an Nordsee, Ostsee und im Binnenland gerecht werden und für alle relevanten Akteuren ein möglichst einheitliches, gemeinsames Zielbild schaffen. Leit motive der Nationalen Hafenstrategie sollten Wettbewerb und soziale Marktwirtschaft als Treiber für Nachhaltigkeit, Effizienz und Innovation

sein. Die Nationale Hafenstrategie sollte dabei im Zeichen der 17 Nachhaltigkeitsziele stehen, deren Erreichung sich die Mitgliedsstaaten der Vereinten Nationen bis spätestens 2033 vorgenommen haben und die neben dem Klimaschutz unter anderem auch Wirtschaftswachstum, Industrie, Innovation, Infrastruktur und Arbeit umfassen.

Schlüssel aus Sicht des ZDS ist, dass der Bund und alle sechzehn Länder dem Erfolg der deutschen Häfen als Bindeglied zwischen Land und Wasser sowie als wertbildender Wirtschaftszweig für die Versorgung und die Exportfähigkeit Deutschlands verlässlich und langfristig höchste Aufmerksamkeit widmen.

Ziele richtig

Der ZDS begrüßt die vorgelegte Nationale Hafenstrategie, weil sie die richtige Grundhaltung formuliert und die richtigen strategischen Ziele setzt. Denn auf Seite 7 heißt es:

„Der bedarfsgerechte Ausbau der Häfen am Standort Deutschland muss auf nationaler und europäischer Ebene die notwendige Aufmerksamkeit erhalten. **Der Bund und die 16 Länder räumen dem Erfolg der Häfen am Standort Deutschland dauerhaft höchste Priorität ein.**“

Ebenso definiert und priorisiert die Strategie die richtigen Zielsetzungen:

1. **Wettbewerbsfähigkeit:** Nutzen steigern, Kosten senken, Rahmenbedingungen vereinheitlichen – Deutschland hat die effizientesten Kosten- und Leistungsstrukturen in allen Umschlagsegmenten.
2. **Knotenpunkt der Energiewende:** Transformation der Energie- und Rohstoffimporte unterstützen, Energieverbrauch reduzieren, Nachhaltigkeit steigern, umweltfreundliche Verkehrsverlagerung fördern – in der weltweiten Hafenwirtschaft sind die deutschen Häfen die klima- und umweltfreundlichsten.
3. **Digitale Transformation:** Infrastruktur, Rechtsrahmen – die Rahmenbedingungen für die deutsche Hafenwirtschaft und ihre Geschäftsmodelle spiegeln den neuesten Stand von Technik und Innovation wider.
4. **Ausbildung und Beschäftigung:** Arbeitskräftepool erweitern, Häfen als zukunftsfähige Arbeitsorte positionieren, Nachwuchsförderung, Qualifizierung – die Unternehmen und ihre Beschäftigten leben den ständigen Wandel und treiben technische Innovationen voran.
5. **Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur:** Finanzierung sichern, Umsetzung beschleunigen – Verkehrs- und Kommunikationsinfrastrukturen haben höchste Priorität.

Diese Grundhaltung und die formulierten Ziele markieren eine Abkehr von der politischen Vernachlässigung der deutschen Häfen über die vergangenen Jahrzehnte – sofern auch entschlossenes Handeln folgt.

Der Maßnahmenteil der Hafenstrategie enthält dazu wichtige und zielführende Ansätze, exemplarisch:

- Bund und Länder sollen so schnell es geht Möglichkeiten zur Weiterentwicklung des Erhebungsverfahrens der **Einfuhrumsatzsteuer** ausschöpfen. Dabei darf es nicht bei

einer bloßen Erörterung bleiben, sondern das weitere Vorgehen muss konkret mit Konzepten, Gesetzesentwürfen und Pflichtenheften vereinbart werden.

- Der Bund soll auf EU-Ebene für eine einheitliche EU-weite Auslegung der **Tonnagesteuer** für die Schifffahrt eintreten, um endlich wettbewerbsverzerrende Wirkungen zum Schaden von Landbetrieben abzustellen. Die Tonnagesteuer ist auf den reinen Schiffstransport zu beschränken.
- Der Bund soll bei der EU-Kommission für eine Vereinfachung des **EU-Beihilferechts** zur Schaffung von Fördermöglichkeiten für Hafeninfrastruktur anstreben.
- Bund und Länder sollen für energiewende- und verkehrswenderelevante Unternehmen **Flächen** bevorraten.
- Bund und Länder sollen **Großraum- und Schwerlasttransporte** erleichtern.
- Bund und Länder sollen **Bildung- und Ausbildungssysteme** und insbesondere **ma-co**, die maritime kompetenzzentrum GmbH, die von den Sozialpartnern getragen wird, stärken.
- Bund und Länder sollen **Substanzerhalt, Optimierung sowie den bedarfsgerechten Aus- und Neubau der wasserstraßen-, straßen- und schienenseitigen Hinterlandverbindungen** sowie der seewärtigen Zufahrten zu den Seehäfen zur Gewährleistung einer zuverlässigen und resilienten Anbindung der Häfen unter Berücksichtigung der Auswirkungen zukünftiger Klimaveränderungen sicherstellen.

Finanzierungszusagen fehlen

Bei aller Zustimmung zur strategischen Ausrichtung ist die Nationale Hafenstrategie für die Hafenwirtschaft in Deutschland jedoch auch eine große Enttäuschung: In der Hafenstrategie fehlen verlässliche Zusagen für Investitionen in den Erhalt, den Ausbau und die Transformation von Häfen und Verkehrsinfrastrukturen.

Häfen sind die wichtigsten Umschlagpunkte für Güter in Deutschland und damit für die europäische Wirtschaft und die Versorgung der Menschen hierzulande unverzichtbar. Deshalb muss in den nächsten Jahren konsequent in den Erhalt und Ausbau der Hafeninfrastruktur sowie der anschließenden Verkehrsinfrastruktur investiert werden. Es ist richtig, dass Bund und Länder dies jetzt auch über die Hafenstrategie als ihre **gemeinsame Verantwortung** anerkennen. Von Seiten des Bundes müssen auf diese Erkenntnis verlässliche Zusagen zur Seehäfenfinanzierung folgen – für alle Häfen. Wenn es aktuell heißt, „erst der Plan, dann das Geld“, dann ist festzuhalten, dass die Bemühungen der letzten zwei Jahre unter der Federführung des Bundes darauf abzielten, einen unmittelbar umsetzbaren Plan zu entwickeln. Die Frage der Finanzierung von Hafeninfrastrukturen stand seit Beginn des Konsultationsprozesses im Raum.

Als Maßnahme der Nationalen Hafenstrategie ist vorgesehen, ein Konzept für die **Finanzierung von Hafeninfrastrukturen** zur Erfüllung nationaler Aufgaben zu erarbeiten. Der ZDS weiß um die verfassungsrechtlichen Hürden, aber der Verband weiß auch, dass mit den aktuell im Bundeshaushalt vorgesehenen 38 Mio. Euro nicht viel bewegt werden kann und dass es viele Bereiche politischen Handelns gibt, in denen Bund und Länder diese Hürden genommen haben. Das Gelingen der Energiewende, die Versorgungssicherheit des Landes und die Verteidigungsfähigkeit bieten neben der Wirtschaftsförderung für Regionen und das

gesamte Wirtschaftsgebiet starke, rechtlich belastbare Gründe für eine Beteiligung des Bundes an den Kosten von Hafeninfrastruktur.

Im Maßnahmenteil der Hafenstrategie ist beispielsweise zu bedauern, dass der Vorschlag für ein Förderprogramm zur Erreichung der Klimaneutralität bei **Hafenfahrzeugen** die Ressortabstimmung nicht überstanden hat. Dabei steht das Verhältnis zwischen weitreichenden **Förderinstrumenten** für Reedereien und jenen für die Hafenwirtschaft in einem krassen Missverhältnis. Für den ZDS ist es nicht nachvollziehbar, warum ein Teil der maritimen Wirtschaft mit milliardenschweren Subventionen des Bundes unterstützt wird und ein anderer Teil, dessen Wertschöpfung fast vollständig in Deutschland stattfindet, auf zweistellige Millionenbeträge reduziert wird. Wir appellieren an den Bund, hier im Interesse einer wirksamen Hafenstrategie nachzubessern.

Abschließend ist festzustellen, dass der Umsetzungsprozess der Nationalen Hafenstrategie noch ungeklärt ist. Der ZDS baut darauf, dass die nächsten Schritte nun kurzfristig eingeleitet werden und bietet dazu auch weiterhin seine fachliche Expertise und tatkräftige Unterstützung an.

Ihr Ansprechpartner beim ZDS: Daniel Hosseus (+49 40 88 365 78 77)