

## Positionen des ZDS zur Bundestagswahl 2025

Digitalisierung,

Energiewende und Zeitenwende

– deutsche Seehäfen als Ermöglicher von  
zukunftssicherer Wirtschaft und Gesellschaft

Das Wichtigste in Kürze:

- Die Seehäfen sind **Infrastrukturen von überragendem gesamtdeutschem Interesse.**
- Funktionierende Seehäfen sind unverzichtbar für **Handel und Industrie, Energiewende und Zeitenwende.**
- Die **Nationale Hafenstrategie** muss mutig umgesetzt und ausfinanziert werden.
- Seehafenbetriebe bieten **gute Arbeitsplätze in sich wandelnden Arbeitswelten**
- **Hafenbetriebe konkurrieren global mit internationalen Umschlag- und Logistikkonzernen.**

Unsere Kernforderungen:

- **Erhöhung der Seehafenfinanzierung des Bundes auf 500 Mio. €/Jahr** zur Unterstützung des Sanierungsbedarfs.
- Essenzielle **Beteiligung des Bundes an den Investitionskosten** für neue Anlagen für die **Energiewende** (Windenergie, Wasserstoffimport).
- Bedarfsgerechter **Ausbau der Verkehrsinfrastruktur des Bundes** (vor allem der Bahn) für einen effizienten, klimafreundlichen Transport.
- **Wandel der Arbeitswelt** durch Qualifizierung der Beschäftigten und Modernisierung der Infra- und Suprastruktur der Ausbildungsstätten gestalten.

## Die Zukunft des Standortes Deutschland entscheidet sich in den Seehäfen

Die deutschen Seehäfen sind elementarer Teil der europäischen Volkswirtschaft. **Für die Exportnation Deutschland sind sie die Plattform für ihren weltweiten Erfolg.** Durch den Umschlag von Gütern kann unsere Industrie produzieren und exportieren, können die Menschen Produkte in den Geschäften kaufen. Die deutschen Seehäfen ermöglichen den Erfolg unserer Wirtschaft, sie schaffen und sichern Wohlstand.

**Häfen waren nicht einfach da. Sie sind das Ergebnis mutiger Entscheidungen, die teilweise vor hunderten von Jahren getroffen wurden.** Häfen sind gelebte Nachhaltigkeit. Wie im Verfassungsrecht vorgesehen muss der Bund sie als nationale Aufgabe und als Infrastruktur von strategischem Interesse begreifen und diesem Auftrag gemeinsam mit den Ländern und Kommunen gerecht werden. Nur mit einer auskömmlichen, funktionierenden staatlichen Infrastruktur kann die private Seehafenwirtschaft zum Erfolg des Standortes Deutschland beitragen.

**Die Nationale Hafenstrategie setzt dafür die richtigen Schwerpunkte. In der neuen Legislaturperiode muss deren Umsetzung höchste Priorität haben.** Insbesondere die Frage der Ausfinanzierung muss schnell geklärt und langfristig gesichert werden. Das garantiert Planungssicherheit für alle Beteiligten und schafft Vertrauen für weitere Ansiedlungen und Investitionen.

Der ZDS setzt sich für die **Beibehaltung des maritimen Koordinators der Bundesregierung** ein. In der neuen Legislaturperiode sollte der Tourismusbereich wieder abgetrennt werden und die Aufgabe **als Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium** angesiedelt werden.

## Finanzierung der Seehäfen sicherstellen

Jetzt müssen die notwendigen Weichen gestellt werden, um die Erfolgsgeschichte Hafen auch in den kommenden Jahrzehnten fortzuschreiben. Um die Infrastruktur in den Seehäfen zukunftsfest aufzustellen, erwartet der ZDS **einen jährlichen Beitrag des Bundes von mindestens 500 Mio. Euro.** Versorgungssicherheit, Energiewende und Zeitenwende sowie die Stärkung des gesamten Wirtschaftsgebietes machen das erforderlich.

Wir fordern:

- Einsatz der Erlöse aus Versteigerungen für Flächen der Offshore-Windenergie für entsprechende Umschlagskapazitäten
- Einsatz der Erlöse aus dem Emissionshandel der Schifffahrt für Häfen und Wasserstraßen
- Neuordnung der Anwendung des Beihilferechts auf die maritime Wirtschaft

## Infrastrukturen für Verkehr und Kommunikation ertüchtigen

Die deutsche Hafenwirtschaft ist äußerst leistungsstark. Dazu trägt insbesondere der hohe Anteil der Eisenbahn am Verkehr zwischen den deutschen Seehäfen und den Wirtschaftszentren im Binnenland bei, der bei bis zu 80 Prozent liegt und ein Alleinstellungsmerkmal im europäischen Wettbewerb ist. Um diesen Vorteil zu erhalten, sind folgende Prioritäten notwendig:

Im Bereich des **Schienengüterverkehrs** fordern wir:

- **Trassenpreise** absenken und konkurrenzfähig zur Straße gestalten
- Das **Sanierungsprogramm** für das deutsche Schienennetz **zügig umsetzen und ausfinanzieren**
- Auf den Umleitungsstrecken den **Güterverkehr**, entsprechend den Verlagerungsmöglichkeiten, priorisieren
- **Kompensation des entstehenden Mehraufwands** für die Eisenbahnverkehrsunternehmen, um die Preise stabil zu halten
- **Schnelle Umsetzung notwendiger Ausbauten**, etwa für 740-Meter-Güterzüge, mindestens Viergleisigkeit auf überlasteten Magistralen und Lückenschlüsse bei der Elektrifizierung

Im Bereich des **Straßenverkehrs** fordern wir:

- Potentiale der Autobahn GmbH für Sanierungen und notwendige Neubauten konsequenter nutzen
- **Weiterbau der Autobahnen A20 und A26**, die für die Hafenhinterlandverkehre von besonderer Bedeutung sind, zügig voranbringen

Im Bereich der **Wasserstraßen** fordern wir:

- **Schnelle Anpassungen der Fahrwasser** von Außen- und Unterweser, Elbe und Ems,
- Sicherstellung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Nord-Ostsee-Kanals (NOK) und aller Bundeswasserstraßen an Nordsee und Ostsee
- Zügige Umsetzung des **Gesamtkonzepts Elbe**

Bei **allen Verkehrsträgern** gilt:

- **Planung- und Genehmigungsverfahren** beschleunigen
- **Großraum- und Schwertransporte** vereinfachen und entbürokratisieren

Im Bereich der **Telekommunikation** fordern wir:

- Konsequenter **Ausbau des 5G- und des Glasfaser-Netzes** und die Breitbandabdeckung der Deutschen Bucht als elementare Voraussetzungen für weitere Schritte bei Digitalisierung und Automatisierung

## Energiewende in den und mit den Häfen unterstützen

Die Versorgung mit erneuerbaren Energien wird entscheidend sein, nicht nur für das Erreichen der Klimaziele, sondern auch für die Standortbedingungen der Industrie. Als Umschlagplätze für Energieträger für die gesamte deutsche Wirtschaft nehmen Häfen eine Schlüsselrolle ein. Zudem sind Häfen Versorgungsstellen für die Schifffahrt. Daraus ergeben sich neue Anforderungen an die Rolle als Energieversorger. Schließlich müssen Seehäfen auch ihre eigene Energiewende gestalten. Für eine erfolgreiche Energiewende und die Gewährleistung der Versorgungssicherheit fordert der ZDS:

- Schaffung geeigneter **Hafenflächen** für den Umschlag von Komponenten für die (Offshore-)Windenergie
- **Förderung** der Weiterentwicklung der Häfen zu Energiehäfen
- Zügiger **Ausbau des Wasserstoffpipelinennetzes** ausgehend von den norddeutschen Imphohäfen
- Beschleunigte **Planungs-, Genehmigungs- und Vergabeverfahren** bei der Hafententwicklung
- Schaffung eines **Förderprogramms für Hafenfahrzeuge** mit alternativen Antrieben

## Außenpolitik und Gefahrenabwehr in der Zeitenwende

Als Dienstleister für die Exportnation Deutschland sind Häfen von Entwicklungen in der internationalen Politik und dem Welthandel besonders betroffen. Der Außenhandel profitiert von:

- Einem **klaren Bekenntnis zu regelbasiertem Freihandel und offenen Märkten** sowie gegen Protektionismus
- Klaren politische Vorgaben und zügige Verfahren im Umgang mit schwierigen Partnern bzw. systemischen Rivalen

Die Zeitenwende ist auch in den deutschen Seehäfen angekommen. Unter den Stichworten „Military Mobility“ oder „Military Schengen“ sind sie Teil der Transportkorridore innerhalb der NATO, die es resilient zu machen gilt. Folgende Punkte sind aus Sicht des ZDS relevant:

- **Verlässliche politische Ziele und bedarfsgerechte Finanzierung** für die notwendige Ertüchtigung der Hafen- und Verkehrsinfrastruktur
- **Unterstützung bei der Erfüllung gesteigerter Sicherheitsstandards und bei der Gefahrenabwehr** von Terrorismus und Drogenschmuggel sowie Schutz vor Spionage, insbesondere Drohnenüberflügen und Cyber-Attacken

## Investitionen in Automatisierung und Digitalisierung fördern

Deutsche Seehäfen sind marktführend in der Nutzung von Automatisierungs- und Digitalisierungstechnologie zur Optimierung der logistischen und betrieblichen Abläufe sowie des Arbeits- und Gesundheitsschutzes. Die Seehafenbetriebe haben gemeinsam mit ihren Belegschaften im Rahmen der Sozialpartnerschaft frühzeitig die Automatisierung und Digitalisierung u. a. auch durch tarifliche Ausgestaltung vorangetrieben. **Zielsetzung für die nächste Bundesregierung muss sein, den volkswirtschaftlichen Nutzen der Digitalisierung zu maximieren und den beständigen Wandel zu unterstützen.** Aus Sicht des ZDS sollte der Gesetzgeber:

- die notwendige Sicherheit der kritischen Infrastruktur gewährleisten
- das etablierte Förderprogramm Innovative Hafentechnologien (IHATEC) fortführen
- Aus- und Weiterbildungssysteme kontinuierlich anpassen sowie Forschung fördern und Wissenstransfer gewährleisten
- den Rechtsrahmen in relevanten Bereichen beständig an die technischen Entwicklungen anpassen, dabei Versuche und Prototypen frühzeitig auch mit Ausnahmen und Übergangslösungen pragmatisch ermöglichen
- Innovationsanreize schaffen und Hemmnisse ausräumen
- die internationale Markterschließung von Unternehmen durch Abkommen und Delegationsreisen flankieren
- staatliche Aufgabenträger auskömmlich personell ausstatten

In bestimmten Bereichen sollte die Politik eine passive Rolle spielen. Sie sollte beispielsweise nur in Ausnahmefällen in den Dialog zwischen den Sozialpartnern eingreifen. Ebenso sollte Politik die Vernetzung und Zusammenarbeit zwischen privaten Unternehmen diesen selbst überlassen. Aufgabe der öffentlichen Hand ist es vor allem, fortschrittsorientierte Rahmenbedingungen für die Digitalisierung zu schaffen.

## Den demographischen Wandel stemmen

– den Wandel der Arbeitswelt gestalten

**Um der kritischen Systemrelevanz der Häfen gerecht zu werden, erwartet die Hafenvirtschaft eine Förderung bei der Transformation der Arbeitswelt.** Gute Verdienstmöglichkeiten und interessante Betätigungsfelder im High-Tech-Umfeld Hafen helfen dabei, Arbeits- und Facharbeitskräfte, insbesondere IT-Spezialistinnen- und Spezialisten, Ingenieurinnen und Ingenieure sowie Kaufleute, zu gewinnen. Die Politik kann den Wandel in der Arbeitswelt im Hafen wie folgt unterstützen:

- Ausbildung, Weiterbildung und Qualifizierung von Arbeitskräften fördern
- Modernisierung der Infra- und Suprastruktur der Ausbildungsstätten in den Unternehmen sowie des ma-co

## Fairen Wettbewerb international, europäisch und in Deutschland gewährleisten

Der Wettbewerb in der Hafenwirtschaft findet zwischen Unternehmen innerhalb eines Hafens, zwischen verschiedenen Terminalbetrieben an unterschiedlichen Hafenstandorten oder auch im Wettbewerb ganzer Häfen und sogar Hafenregionen wie der Nordrange mit den Häfen des Mittelmeeres statt. **Hafenbetriebe konkurrieren global mit internationalen Umschlag- und Logistikkonzernen.**

In Zeiten von Diskussionen über Protektionismus und Grenzkontrollen verweisen wir Seehäfen auf die Vorteile des freien internationalen Handels, des vereinten Europas, des freien Personen- und Warenverkehrs und der dringenden Notwendigkeit als EU im globalen Kontext geeint aufzutreten.

Als deutsche Hafenwirtschaft erwarten wir, dass sich die Bundesregierung für ein selbstbewusstes und differenziertes Auftreten der Europäischen Union einsetzt, die neue Märkte erschließt und für faire Bedingungen im Wettbewerb innerhalb der Union und mit Drittstaaten eintritt.

Um einen fairen Wettbewerb zu gewährleisten haben wir folgende Forderungen:

- **Reform der wettbewerbsrechtlichen Sonderstellung der Linienschifffahrt**, um deren übermäßige Marktmacht zu begrenzen
- **Einseitige Subventionierung der Reedereien durch die aktuelle Ausgestaltung der Tonnagesteuer beenden** und durch ein faires System der Unterstützung für den gesamten maritimen Sektor ersetzen.
- **Reform zur Vereinfachung der Einfuhrumsatzsteuer**

---

*Der **Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e. V. (ZDS)** ist der Bundesverband der rund 140 am Seegüterumschlag in den Häfen 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 für die Hafendarbeiter.*

### **Ansprechpartner:**

*L. Daniel Hosseus, Hauptgeschäftsführer: [daniel.hosseus@zds-seehaefen.de](mailto:daniel.hosseus@zds-seehaefen.de)*

*Andreas L. Schlüter, Vertreter Berlin: [andreas.schlueter@zds-seehaefen.de](mailto:andreas.schlueter@zds-seehaefen.de)*