

# ZENTRALVERBAND DEUTSCHER SCHIFFSMAKLER E.V.

Zentralverband Deutscher Schiffsmakler e.V.  
Schopensteht 15 - 20095 Hamburg

Telefon (040) 32 60 82  
Telefax (040) 33 19 95  
E-Mail info@schiffsmakler.de  
Internet www.zvds.de

Deutscher Bundestag  
Verkehrsausschuss - Sekretariat -  
Platz der Republik 1  
1011 Berlin

Nur per E-Mail:  
verkehrsausschuss@bundestag.de

Schopensteht 15 – 20095 Hamburg

4. Mai 2023

Lobbyregister des  
Deutschen Bundestages: R004386

**Deutscher Bundestag**  
Verkehrsausschuss  
  
Ausschussdrucksache  
**20(15)165-C**  
  
Stellungnahme  
  
öffentl. Anhörung am 08.05.2023

## **Öffentliche Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages zum Antrag „Hafenstandort Deutschland stärken“ - BT-Drucksache 20/5218**

hier: Stellungnahme des Zentralverbands Deutscher Schiffsmakler e.V.

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Einladung zur Anhörung sowie für die Möglichkeit, zum Antrag Stellung nehmen zu können. Erlauben Sie uns nach Durchsicht der Unterlagen von dieser Möglichkeit wie folgt Gebrauch zu machen.

Grundsätzlich begrüßen wir die mit dem Entwurf verfolgten Ziele. Allerdings haben sich einige Punkte mittlerweile durch Zeitablauf erledigt. Beispielsweise wird es noch in diesem Jahr eine Nationale Hafenstrategie geben. Wir teilen aber die Ansicht der Antragsteller, dass die Formulierung einer solchen Strategie wesentlich für die zukünftige Ausrichtung der Hafenpolitik ist.

Ausdrücklich geteilt wird von uns die Forderung, die seeseitige Erreichbarkeit der Häfen sicherzustellen. Zudem begrüßen wir die Forderung, wichtige Straßenprojekte, wie die A 20 (inklusive der Elbquerung), die A 26 Ost und die zukünftige Querung des Köhlbrands voranzutreiben. Diese Projekte wurden bislang in anderen Gesetzesentwürfen sowie in den dazu gehörenden Debatten nicht angemessen berücksichtigt und sollten aufgrund ihres überragenden Interesses für die deutschen Hafenstandorte zeitnah realisiert werden.

Wir möchten die Gelegenheit auch nutzen, um unsere Enttäuschung darüber zum Ausdruck zu bringen, dass die Wasserstraßen - anders als die Schiene oder die Straße - nicht im Fokus der Bundesregierung zu stehen scheinen, obwohl dies mit Blick auf die Bedeutung der Schifffahrt, der Häfen und der Wasserstraßen unter anderem für die Versorgung der Bevölkerung mit Kohle, Öl sowie Ölderivaten, Getreide und auch mit LNG der Fall sein sollte. Dies manifestierte sich zuletzt recht eindrücklich im Entwurf für das Genehmigungsbeschleunigungsgesetz, das eine weitere Ungleichbehandlung der Verkehrsträger zulasten der Wasserstraßen beinhaltet. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass es sich bei dem Schiff schon heute, gemessen am Transportvolumen, um das umweltfreundlichste Transportmittel handelt, kann dies nicht politisch gewollt sein.

Um dem entgegenzutreten könnte eine Vorschrift in das Bundeswasserstraßenausbaugesetz aufgenommen werden, die für den Bau bzw. für Änderungen von Vorhaben an Bundeswasserstraßen generell ein überragendes öffentliches Interesse festschreibt, sofern sie entweder fest disponiert sind oder ein vordringlicher Bedarf bereits festgestellt wurde. Dies könnte zu einer Beschleunigung der dringend benötigten Ausbau- und Erhaltungsmaßnahmen bei den Wasserstraßen führen.

Es sollte allen Beteiligten klar sei, dass der bedarfsgerechte Ausbau der Infrastruktur und ihr Erhalt neben der Produktivität der Umschlagsbetriebe wesentlich für die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Hafenstandorte ist. Die Ankündigung von Kurzarbeit in den Bremischen Häfen ist ein erstes Warnzeichen dafür, was passiert, wenn lang geplante Infrastrukturprojekte immer wieder verzögert werden. Viele Reedereien sind nicht mehr bereit, auf die Beendigung der langjährigen Planungs- und Genehmigungsverfahren mit den dazu gehörigen ständigen politischen Debatten zu warten, sondern tätigen ihre Investitionen an den Hafenstandorten, die schnell handeln und weniger diskutieren.

Ausdrücklich unterstützen möchten wir das Ansinnen der Verfasser, eine europaweit einheitliche Anwendung der Tonnagesteuer zu ermöglichen. Denn anders als in den Niederlanden oder auch in Dänemark ist in Deutschland die Anwendung der Tonnagesteuer auf sog. *Offshore Supply Vessels* nicht möglich, wenn diese aus einem deutschen Hafen in die deutsche Ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ) reisen, da dies nicht als Seereisetag im Sinne des deutschen Gesetzes gilt. Dagegen fällt die Reise eines Schiffes, das aus einem niederländischen Hafen in die niederländische AWZ fährt unter das niederländische Tonnagesteuerregime. Gleiches gilt auch in Dänemark. Dieser Wettbewerbsnachteil sollte zeitnah durch die Änderung des nationalen Regimes zur Tonnagesteuer beseitigt werden.

Sollte in diesem Zusammenhang von anderer Stelle vorgetragen werden, dass Reedereien möglicherweise Terminalbeteiligungen in anderen europäischen Ländern unter das nationale Tonnagesteuerregime an ihrem Stammsitz ziehen könnten, möchten wir vorsorglich darauf hinweisen, dass hierfür bislang keinerlei schriftliche Belege vorgelegt wurden. Bis heute wurde kein Gesetz, keine Durchführungsbestimmung oder sonstige Auslegungshilfe einer nationalen Steuerbehörde oder einer sonstigen Verwaltungseinrichtung vorgelegt, aus der sich ergibt, dass dies tatsächlich möglich ist bzw. auch tatsächlich passiert. Aus unserer Sicht sollte die Debatte zu diesem Punkt erst dann fortgesetzt werden, wenn ein solcher Beleg vorgelegt werden konnte, und zwar auf der Basis der vorgelegten Fakten.

Ansonsten gilt es festzuhalten, dass für die Wettbewerbsfähigkeit eines Hafens neben seiner seewärtigen Erreichbarkeit und seiner Hinterlandanbindung auch die Produktivität der dort ansässigen Umschlagsbetriebe von entscheidender Bedeutung ist. In den letzten Jahren war zu beobachten, dass andere Hafenstandorte in der EU aufgrund der höheren Produktivität der dortigen Umschlagsbetriebe Marktanteile zu lasten der deutschen Häfen gewinnen konnten. Die Umschlagsbetriebe sollten daher ermutigt und ggf. dabei unterstützt werden, dem Markt auch in den Bereichen „Kosten“ und „Produktivität“ wettbewerbsfähige Angebote machen zu können.

Für Rückfragen stehen wir gern zur Verfügung.

Mit freundlichem Gruß

ZENTRALVERBAND  
DEUTSCHER SCHIFFSMAKLER E.V.



Dr. Alexander Geisler  
Geschäftsführer