

Deutscher Bundestag

Verkehrsausschuss

Ausschussdrucksache

20(15)165-E

Stellungnahme

öffentl. Anhörung am 08.05.2023

75 JAHRE
ZDS

Zentralverband der deutschen
Seehafenbetriebe e.V.

05. Mai 2023

I-939-I

Hafenstandort Deutschland stärken

Stellungnahme zum Antrag der Fraktion der CDU/CSU,
anlässlich der öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses
des Deutschen Bundestages am 8. Mai 2023

ZDS Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V.

HAMBURG Am Sandtorkai 2 | D-20457 Hamburg | Tel. +49 40 366203 | Fax +49 40 366377

BERLIN Leipziger Platz 8 | D-10117 Berlin | Tel. +49 30 22012569

info@zds-seehafen.de | www.zds-seehafen.de | VR-Nr.: 6833 | Steuer-Nr.: 17/437/01093



LOGISTICS
made in Germany 

Einleitung

Der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V. ist der Wirtschafts- und Arbeitgeberverband der rund 150 am Güterumschlag beteiligten Unternehmen an mehr als 20 Hafensstandorten in Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein. Unsere Mitglieder gewährleisten den Umschlag und den Transport von Containern, von Stückgut und Projektladung, von Erz, Getreide, Kohle und Futtermitteln, von Öl und Gas, von Produkten der Automobilindustrie und des Maschinenbaus sowie von Offshore-Wind-Anlagen und anderem mehr. Der ZDS vertritt die gemeinsamen wirtschafts-, gewerbe-, sozial- und tarifpolitischen Interessen der Unternehmen und schließt für seine tarifgebundenen Mitglieder Tarifverträge für die Beschäftigten in den Häfen. Wunschgemäß geben wir nachstehend eine kurze Stellungnahme zum Antrag der Fraktion der CDU/CSU mit dem Titel „Hafensstandort Deutschland stärken“ ab (BT-Drucksache 20/5218).

Der Stellungnahme stellen wir unseren Dank voran, dass sich der Deutsche Bundestag mit den Herausforderungen der deutschen Seehäfen vertiefend auseinandersetzt. Seit langem umtreibt uns, ebenso wie – fraktionsübergreifend -- Mitglieder des Verkehrsausschusses, dass das, was die deutschen Seehäfen für die deutsche und europäische Wirtschaft leisten, als Dienstleister und Jobmotoren, zu wenig Wertschätzung und zu wenig Aufmerksamkeit erfährt. Eine intensive politische Befassung sollte sich nicht, wie es zuletzt wirkte, allein auf den Einfluss ausländischer Beteiligungen beschränken.

Wir setzen daher darauf, dass dem vorliegenden Antrag in Kürze noch weitere Anträge aus den Reihen der Fraktionen folgen, nicht nur zur maritimen Wirtschaft im Allgemeinen, sondern ganz konkret zu den deutschen Seehäfen und zur deutschen Hafenwirtschaft. Denn die deutschen Seehäfen sind die Krisenbewältiger und Garanten für die Wirtschaftskraft Deutschlands und Europas. Angesichts lange überfälliger Ertüchtigungsmaßnahmen und anhaltend ungleicher Wettbewerbsbedingungen gilt es, diesen Aspekten weit energischer Rechnung tragen, als es bisher getan wurde.

Anmerkungen zum Antrag

Der vorliegende Antrag geht darauf ein, dass die deutschen Seehäfen Wohlstand, Beschäftigung und Versorgungssicherheit in Deutschland sichern. Er verweist dabei auf die Rolle des Nord-Ostsee-Kanals und die sich verschlechternde internationale Wettbewerbssituation deutscher Häfen. Er geht auf die Rolle von Häfen als Energie- und Rohstoffdrehkreuze ein. Man müsse zudem Abhängigkeiten von anderen Staaten reduzieren. All dies sei neben der Nationalen Hafenstrategie erforderlich und müsse den geostrategischen Interessen Deutschlands und der Europäischen Union dienen.

Wir teilen die Einschätzung, dass die deutschen Seehäfen Wohlstand, Beschäftigung und Versorgungssicherheit in Deutschland sichern. Tatsächlich tun sie das auch über die deutschen Grenzen hinweg und erfüllen diese zentrale Funktion ebenso für weite Teile Mittel- und Südosteuropas. Deutsche Seehafenbetriebe gewährleisten somit Logistik für Europa.

Wir teilen ebenfalls die Einschätzung, dass das Zusammenspiel mit dem Nord-Ostsee-Kanal ein elementarer Faktor für den Erfolg der deutschen Seehäfen ist. So ermöglicht diese meistgenutzte Wasserstraße weltweit erheblich kürzere Routenführungen und reduziert zugleich in großem Umfang Emissionen gegenüber alternativen Strecken. Der Nord-Ostsee-Kanal sollte daher in gutem Bauzustand und mit effizientesten Verfahren und Kostenstrukturen ausgestattet sein. Im Moment ist er das nicht.

Zugleich greift der Blick nur auf den Nord-Ostseekanal zu kurz. Ein Hafen ist nicht ein Ort, von dem Ladung von Schiffen oder auf Schiffe gehoben wird. Ein Hafen ist ein Ort, der die Verbindung zwischen der Schifffahrt und den Landverkehrsträgern herstellt, also zwischen Schiff und Bahn, Schiff und Lkw, Schiff und Binnenschiff und gar zwischen Schiff und Lufttransport, etwa im Bereich Offshore-Wind. Ein Alleinstellungsmerkmal und Wettbewerbsvorteil deutscher Seehäfen ist der hohe Anteil des Schienengüterverkehrs an der Hinterlandlogistik; deutsche Seehäfen sind Eisenbahnhäfen. Für den Erfolg von Seehäfen sind jedoch die Schienenanbindungen und die Autobahnen genauso wichtig, wie die See- und Binnenwasserstraßen. Die Verkehrsinfrastruktur von und zu den Seehäfen mit ihrer Schnittstellenfunktion muss stets in einem Zustand sein, der Ausfällen und Einschränkungen vorbeugt. Dies ist aktuell nicht der Fall, vielmehr häufen sich akute Engpasssituationen in der kritischen öffentlichen Infrastruktur. Daher muss der Bundestag deutlich mehr Geld für das Verkehrsnetz bewilligen und dabei einen schnelleren Mittelabfluss sicherstellen.

Formuliert im Antrag ist auch, dass resiliente und effiziente Energie- und Rohstoffdrehkreuze entstehen sollten. Deutsche Seehäfen bewähren sich bereits seit langem als resiliente und effiziente Energie- und Rohstoffdrehkreuze. Es sind allerdings Energie- und Rohstoffdrehkreuze, die durch die Energiewende und die zusätzlichen Aufgaben zur Sicherstellung der Energiesicherheit massive Transformationsprozesse vollziehen müssen. Wir fordern den Bundestag dazu auf, diese Transformationsprozesse stärker als bisher zu unterstützen – finanziell wie regulatorisch. Der Bund muss deutlich mehr investieren, mehr als die 38 Mio. Euro pro Jahr, die derzeit im Hafenlastenausgleich als Beitrag für Hafeninfrastruktur im Länderfinanzausgleich hinterlegt sind. Der Bund, gemeinsam mit Ländern und Kommunen, muss zudem deutlich mehr tun, um auch eine adäquate Vorschriftenlage für die Energieträger der Zukunft zu schaffen.

Das Thema Reduzierung der Abhängigkeit von anderen Staaten sollten wir sorgfältig und differenziert betrachten. Unser Land lebt vom Außenhandel. Wenn wir unsere BMWs, unsere Windräder und unsere Wasserstoff-Technik nicht an das Ausland verkaufen und wenn wir keine Energieträger wie Öl und Wasserstoff importieren können, dann verlieren wir unseren Wohlstand. Deutschland als Export- und Importweltmeister kann nicht weniger abhängig von anderen Staaten sein. Auch sind wir von der gesamten Weltgemeinschaft abhängig, wenn es um globale Fragen wie Klimawandel oder Migration geht. Daher benötigen und fordern wir klare Vorgaben zum Umgang mit Systemrivalen, ob China, aus dem arabischen Raum oder von anderswo.

Die im Antrag in den Spiegelstrichen 14 bis 16 genannten Forderungen sind daher viel zu verengt und greifen zu kurz. Sie beziehen sich nur auf Häfen. Wir wünschen uns eine umfassende und sachliche Debatte zum Umgang mit kritischen Verkehrs-, Energie- und Lebensmittelinfrastrukturen ebenso wie wir uns für die Zeitenwende eine konsequent durchdachte, nachvollziehbare Außen- und Außenwirtschaftspolitik wünschen. Dafür sollte sich der Verkehrsausschuss einsetzen.

Nationale Hafenstrategie

Wir setzen darauf, dass die Nationale Hafenstrategie einen Beitrag zu alldem und viel mehr leisten wird. Wir erwarten, dass die Nationale Hafenstrategie mit Ehrgeiz den Hafen- und Logistikstandort Deutschland voranbringt. Wir wollen, dass Bund und Länder mit der Strategie die Seehafenwirtschaft dabei unterstützen, verlorene Marktanteile zurückzugewinnen und neue Wertschöpfung an den mehr als zwanzig Seehäfen an Nordsee und Ostsee zu schaffen. Die Politik muss die deutschen Seehafenbetriebe darin unterstützen, in Zeiten von Krisen und intensivem Wettbewerb die großen Transformationsprozesse Energiewende und Digitalisierung erfolgreich zu vollziehen.

Unser Ziel für die Nationale Hafenstrategie: Wir wollen gemeinsam mit dem Bund und den Ländern in den nächsten zehn Jahren nachhaltige internationale Markt- und Technologieführerschaft erlangen und sicherstellen. Dafür wollen wir gewährleisten wissen, dass

- deutsche Seehäfen Marktführer in der Nutzbarmachung neuer Energietechnologien sind,
- zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit, Deutschland über die effizientesten Kosten- und Leistungsstrukturen in allen Umschlagssegmenten verfügt, gerade bei den öffentlich gesteuerten Kostenelementen in den Logistikketten, die über deutsche Häfen führen,
- der marktwirtschaftliche Wettbewerb, national wie europäisch und international, fair ausgetragen wird,
- bei der Digitalisierung, Automatisierung und technischer Innovation die Rahmenbedingungen für die deutsche Hafenwirtschaft und ihre Geschäftsmodelle nicht nur den letzten Stand von Technik und Innovation, sondern auch von absehbaren Entwicklungen widerspiegeln,
- Unternehmen und ihre Beschäftigten den beständigen Wandel leben und technische Innovationen vorantreiben können, und
- Hafen-, Verkehrs- und Kommunikationsinfrastrukturen dauerhaft als Top-Prioritäten der öffentlichen Hand auf allen Ebenen gesehen werden.

Priorität für die Hafenstandorte Deutschlands

Den mehr als 20 deutschen Seehäfen und den mehr als 150 dort tätigen Hafenunternehmen kommt eine besondere Rolle für das Gemeinwohl zu, denn sie sind Dreh- und Angelpunkte der Krisenbewältigung sowie Garanten der deutschen Wirtschaftskraft. In den Krisen der vergangenen Jahre, von Brexit über Corona bis Ukraine und den aus den Krisen resultierenden Störungen der Lieferketten hat es sich bewährt, dass es entlang der deutschen Nord- und Ostseeküste eine Vielzahl von leistungsstarken und vielfältig aufgestellten Hafenstandorten und wettbewerbsfähigen Hafenunternehmen gibt. In der Ausrichtung und Vielfalt der Standorte liegt eine Stärke und die Wirtschaftskraft dieser Standorte sollten wir mit Ehrgeiz ausbauen. Damit kämen wir auch unserer Verantwortung für die Versorgung unserer europäischen Nachbarn nach. Dafür ist erforderlich, dass die Bundesregierung und der Bundestag von nun an den Unternehmen und den Hafenstandorten in Deutschland die Priorität einräumen, die ihnen wegen ihrer grundlegenden Rolle für die Wirtschaftskraft, Souveränität und Resilienz von Deutschland in Europa gebühren.