

**Stellungnahme ver.di Maritime Wirtschaft zum Antrag
der Fraktion der CDU/CSU „Hafenstandort Deutschland stärken“ im Rahmen der
öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses des Bundestages am 08.Mai 2023**

Als ver.di, Maritime Wirtschaft, begrüßen wir den Antrag der CDU/CSU zur Sicherung des Hafenstandort Deutschlands. Aus unserer Sicht gibt es zu folgenden Punkten des Antragsbegründens Diskussionsbedarf bzw. alternative Handlungsvorschläge:

Punkt 1: Ver.di Maritime Wirtschaft hat sich in der Vergangenheit nachdrücklich für eine Nationale Hafenstrategie eingesetzt und arbeitet auch in den prozessbegleitenden Arbeitsgruppen mit.

Zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen und einer zukunftsfähigen maritimen Politik in Deutschland bedarf es einer klaren, gemeinsamen Linie und eines koordinierten strategischen Handelns statt föderalem Ping-Pong. Die wirtschaftliche Konkurrenz untereinander darf nicht zur Lasten der Beschäftigten gehen. Stattdessen muss auf Bundesebene eine enge Abstimmung von Hafenentwicklungsplanungen und hafenbezogenen Infrastrukturinvestitionen (EU-Hafenpolitik, EU-Infrastrukturpolitik, abgestimmte Förderprogrammen) zwischen Bund und Ländern erfolgen.

Umso früher die Nationale Hafenstrategie fertig gestellt wird, umso schneller kann diese Koordination erfolgen. Bei der Frage, ob die Nationale Hafenstrategie bereits 2023 fertig zu stellen, müssen die beteiligten Akteure einbezogen werden. Wichtig ist es, dass die demokratischen Prozesse zur Willensbildung eingehalten und eine weitreichende politische Beteiligung durch eine Fertigstellung in 2023 nicht gefährdet wird.

Außerdem muss es das vordergründige Ziel sein, im Rahmen der Nationalen Hafenstrategie gute und valide Ergebnisse und Leitlinien zu erzielen. Wir brauchen nachhaltige und zukunftsfeste Maßnahmendokumente, deren Umsetzung durch ein strategisches Controlling gewährleistet wird. Diese Zielsetzung darf nicht durch ein zu enges zeitliches Korsett gefährdet werden.

Punkt 2: Bei den finanziellen Mitteln für den Aufbau der im nationalen Interesse liegenden Hafeninfrastrukturen, wie finanzielle Mittel für Infrastrukturenden Umschlag für flüssige Energieträger und für Offshore-Windkraft müssen die Qualifizierungs- und Weiterbildungsbedarfe durch die sich verändernden Tätigkeiten berücksichtigt werden. Der Erfolg der sozioökologischen Transformation muss daran gemessen werden, dass die Beschäftigten mitgenommen und adäquat qualifiziert werden. Dies muss unter anderem durch eine nachhaltige und verantwortungsvolle Personalpolitik sowie zukunftsfähigen, flächentarifvertraglichen Regelungen gewährleistet werden.

Punkte 3, 6-9: Der gezielte Infrastrukturausbau von der Fahrrinne bis ins Hinterland muss dazu dienen, die Stärken der einzelnen Häfen zu nutzen und die Standortvorteile der deutschen Häfen zu erhalten (z. B. Hinterlandanbindung). Es bedarf hierfür einer Aufstockung der finanziellen Mittel auf 400 Mio. Euro. Auch die Verursacher (Reeder) müssen an den Kosten für Infrastrukturausbau beteiligt werden. Andernfalls sind die hohen staatlichen Förderungen zu Lasten der Steuerzahler und des Gemeinwohls nicht zu rechtfertigen.

Für eine souveräne und zuverlässige maritime Wirtschaft in Deutschland ist aus unserer Sicht zwingend eine zuverlässige und resiliente Sicherung der seewärtigen Zufahrtswege und Hinterlandanbindung erforderlich. Wir brauchen auskömmliche Infrastrukturinvestitionen in Wasserstraßen und seeseitigen Zufahrtswegen, Hafenhinterlandinfrastruktur (Schiene, Straße, Wasserstraße, Luftfracht). Die Bereitstellung einer auskömmlichen Finanzierung zur Instandhaltung und Betrieb von Bundeswasserstraßen und Schleusen muss hierbei Berücksichtigung finden. Dementsprechend muss die Finanzierung über Bundesmittel für den Ausbau und die Modernisierung der Häfen weiterhin gewährleistet sein und ausgebaut werden. Die zur Verfügung gestellten Mittel müssen erhöht werden, um den zukünftigen Herausforderungen in der Hafenvirtschaft gewachsen zu sein und tarifgebundene Arbeitsplätze erhalten zu können.

Punkt 4: Eine Beschleunigung der Realisierungszeiträume für Infrastrukturprojekte ist zu begrüßen. Allerdings weisen wir hier auf die fehlenden Vorgaben zur Tariftreue im LNG-Gesetz hin. Bei einer vergleichbaren gesetzlichen Regelung fordern wir diese auch in Hinblick auf das für Sommer 2023 geplante Bundestariftreuegesetz. Sozial- und Lohndumping gilt es auf allen Ebenen zu vermeiden.

Punkt 10: Dies befürworten wir ausdrücklich und weisen an dieser Stelle auf die zwingende Notwendigkeit hin bei der gesamten Hafenpolitik beschäftigungssichernde Effekte zu berücksichtigen.

Angesichts der Herausforderungen durch Automatisierungs- und Digitalisierungsprozesse in der maritimen Wirtschaft bedarf es eines Dialoges zwischen Bund, Küstenländern, Hafenvirtschaft und Gewerkschaft über eine gerechte und zukunftsgerichtete Gesellschafts-, Arbeitsmarkt-, Arbeitszeit- und Tarifpolitik, um zu gewährleisten, dass die maritime Wirtschaft auch in Zukunft ihre wichtige Rolle für die exportorientierte Volkswirtschaft wahrnehmen kann und gleichzeitig ihrer herausragenden sozialpolitischen Verantwortung gerecht wird. Ziel muss es dabei sein die Beschäftigungsbilanz des technologischen Wandels positiv zu gestalten und den Menschen in den Mittelpunkt der Diskussion um den technologischen Fortschritt zu stellen. Bedingt durch den technologischen, strukturellen und demographischen Wandel unterliegt die Hafenvirtschaft beschleunigten Veränderungsprozessen. Diesen muss mit einer nachhaltigen und verantwortungsvollen Personalpolitik sowie zukunftsfähigen, flächentarifvertraglichen Regelungen gestaltend begegnet werden. Denn gerade im gewerblichen Bereich drohen Arbeitsplatzverlust, Abwertung von Tätigkeiten und Einkommensrückgang, Tariffucht oder Verlagerung von Tätigkeiten in niedrigere Tarifgebiete (u.a. Logistik). Da gewerbliche Beschäftigte zum Teil nur noch befristet eingestellt werden, wächst der allgemeine Altersdurchschnitt in der gewerblichen Belegschaft, es müssen altersgerechte Arbeitsformen geschaffen und die Gefährdung des Renten-Besitzstandes ausgeschlossen werden.

Eine Zergliederung hochwertiger Tätigkeiten und die Entfremdung von Arbeit gilt es ebenso zu vermeiden, wie die Entgrenzung von Arbeit durch nicht planbare Arbeitszeit (z.B. Arbeit auf Abruf). Um gleichzeitig Flexibilität und eine hohe Qualität zu ermöglichen sowie wettbewerbsfähig zu bleiben, bedarf es des Schutzes und eventuell Ausbau des Gesamthafenbetriebs (GHB) als sozialpartnerschaftliches Poolssystem. Auch in Krisenzeiten ein klares Bekenntnis zum GHB stattfinden. Auch in der Zukunft dürfen wir Personaldienstleistern mit schlechten Arbeitsbedingungen kein Einfallstor in die Hafenvirtschaft geben. Die Arbeit ist in vielen Bereichen zukünftig nicht mehr ortsgebunden. Auch qualifizierte IT-Berufe werden ausgelagert. Die Digitalisierung und Automatisierung der Häfen ist wichtig, um sie zukunftsfest zu

machen. Die Unterstützung bei diesen Prozessen muss zwingend an den Erhalt von Arbeit im Hafen gekoppelt werden, Remote- Arbeitsplätze müssen im Hafen bleiben.

Punkt 11: Steuerliche Wettbewerbsnachteile der deutschen Seehäfen müssen kompensiert werden und dürfen nicht zu Lasten der Lohn- und Arbeitsbedingungen der Beschäftigten gehen. Bei einer Korrektur der Wettbewerbsnachteile ist dafür Sorge zu tragen, dass eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen flankiert wird. Andernfalls sind die hohen staatlichen Förderungen zu Lasten der Steuerzahler und des Gemeinwohls nicht zu rechtfertigen.

Punkt 12: Die Maritime Wirtschaft kann und muss einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Denn Grüne Häfen und eine grüne Schifffahrt tragen zur Einhaltung der Klimaschutzziele bei und müssen hierbei entsprechend von der Politik unterstützt werden (Steuerliche Begünstigungen, Abgabenreduktion). Seehäfen sind Umschlagplätze für Energieträger und Versorgungsstelle für die Schifffahrt. Aus der zu beschleunigenden Energiewende in der Schifffahrt ergeben sich neue Anforderungen an die Rolle der Seehäfen als Energieversorger von Schiffen. Seehäfen sind aber auch Energienutzer. Sie müssen ihren Beitrag leisten, um die effizientesten und damit wettbewerbsfähigsten klima- und umweltfreundlichsten Energienutzer im Kontext der globalen Hafenwirtschaft zu werden. Die Bundesregierung muss an der Schaffung harmonisierter und hoher Umwelt- und Klimastandards auf europäischer und internationaler Ebene mitwirken und die Erarbeitungsprozesse verschiedener Regelwerke sowie die Regelwerke unter Berücksichtigung branchen- und verkehrsträgerimmanenter Unterschiede selbst aufeinander abstimmen. Wettbewerbsverzerrungen aufgrund unterschiedlicher Umweltstandards in verschiedenen Fahrtgebieten müssen vermieden werden. Außerdem muss der Zeitraum für die Energietransformation in der Schifffahrt verkürzt und ein früheres Einhalten von Klimaschutzziele gefordert und gefördert werden (Stichwort: Neue Antriebstechnologien und nachhaltige Kraftstoffe). Bei der Entwicklung der Häfen hin zu noch höherer Effizienz und Nachhaltigkeit muss der Schwerpunkt auf der multimodalen Vernetzung des Güterumschlags und einer Verlagerung auf die besonders umweltfreundlichen Verkehrsträger Wasserstraße und Schiene liegen. Zur erfolgreichen ökologischen Transformation bedarf es der Förderung von Forschung und Entwicklung für klimaneutrale und klimaresiliente Häfen, sowie bei der Anwendung von Forschungsergebnissen und neuen Technologien (z.B. Einsatz von Elekschleppern wo möglich) in den Häfen.

Punkt 13: Aus Sicht von ver.di Maritime Wirtschaft muss die Tonnagesteuer zwingend an einen Mehrwert für die Beschäftigten der relevanten Branchen und Steuerzahler*innen im Allgemeinen haben. Hierfür schlagen wir eine Kopplung an die deutsche Flagge vor. Eine Eintragung ins deutsche Register reicht nicht aus. Dies gilt insbesondere für die Tonnagesteuer, aber auch alle weiteren Förderinstrumente der Branche. Wichtig ist es, Perspektiven für das deutsche maritime Cluster zu schaffen. Die Anzahl der deutschen Seeleute sinkt nach wie vor kontinuierlich, ebenso die Zahl der im deutschen Register verzeichneten Schiffe inkl. der deutsch geflaggt. Die Stände sind alarmierend! Ein verlässlicher seewärtiger Warentransport benötigt eine verlässliche und sichere Flotte inkl. Schleppschifffahrt und hafennahe Dienstleistungen. Um die Trendwende einzuleiten, müssen alle Förderungen auch verbindlich mit der Verpflichtung zur Ausbildung und Beschäftigung von deutschen Seeleuten verbunden werden.

Punkt 14: ver.di, Maritime Wirtschaft, fordert eine „Agenda Maritime Logistik“ auf nationaler und europäischer Ebene. Spätestens seit der Corona Krise ist deutlich geworden, dass es eine Zäsur der bisherigen Entwicklung globaler Lieferketten geben muss. Sie hat die Fragilität globaler Lieferketten und die Verletzbarkeit bestehender ökonomischen Systeme deutlich erkennbar gemacht. Es bedarf einer Vielzahl von Maßnahmen, die diese Zäsur herbeiführen. Der Besatzungswechsel von Seeleuten, Landgang und medizinische Versorgungsmüssen nachhaltig und krisensicher gestaltet werden. Ein koordiniertes, verantwortungsvolles Handeln von National- und Flaggenstaaten ist hierfür unerlässlich. Zusätzliche Belastungsfaktoren und Gefährdungen für Seeleute wie das Laschen bzw. die Ladungssicherung an Bord müssen abgestellt werden.

Es müssen Voraussetzungen geschaffen werden, ein echtes „Level Playing Field“ für die maritime Wirtschaft in Europa zu errichten. Das Race-to-the-bottom im ungleichen Wettbewerb um Fördermittel muss beendet werden, um Marktverzerrung zu vermeiden und der Qualität der Dienstleistung wieder ihren gerechten Stellenwert zuzuweisen. Die Einführung von Mindestfrachtraten und die kritische Evaluierung der Gruppenfreistellungsverordnung für Reedereikonsortien sind hierfür aus Sicht der ver.di unerlässliche Schritte.

Globale Lieferketten brauchen verantwortungsvolle Unternehmen und verbindliche soziale Standards; es braucht ein Lieferkettengesetz, das alle Beschäftigten entlang der Lieferketten berücksichtigt und gute Arbeitsbedingungen zu fairen, tariflichen Löhnen sichert. Die Schifffahrtförderung muss an den Erhalt von Maritimen Know-how gekoppelt werden und damit einen gesellschaftlichen Mehrwert erzeugen.

Häfen sind systemrelevant und müssen als kritische Infrastruktur anerkannt werden.

Die Wahrung des Land-Lord-Prinzips ist hierbei selbstverständliche Voraussetzung.

Beim Aufbau neuer Lieferketten sind die ökologischen Vor- und Nachteile von Seetransport, Straße, Schiene und Binnenwasserstraßen zu berücksichtigen und dürfen nicht von Wirtschaftlichkeitserwägungen verdrängt werden.

Punkt 15 und 16: Die Öffentliche Hand ist an allen Terminals in Deutschland direkt oder mittelbar beteiligt. Deutschland ist im Wettbewerbsumfeld das einzige Land ohne Mehrheitsbeteiligung von Global Network Terminal (GNT) Unternehmen.

Ein Gegengewicht und Ausgleich zu den netzwerkorientierten Handlungsmöglichkeiten der privaten GNTs könnte für Dt. Hafenunternehmen eine Kooperation untereinander sein und eine nationale und Bundesländer übergreifende öffentliche Hafen- und Investitionspolitik.

Daher resultiert eine wachsende Bedeutung der öffentlichen Investitionspolitik. Die Unabhängigkeit der dt. Unternehmen ist gefährdet, wenn GNT sich mit Mehrheitsanteilen einkaufen.

Seehäfen kommt als Teil der kritischen Infrastruktur eine besondere Stellung zur Aufrechterhaltung einer funktionierenden exportorientierten deutschen Volkswirtschaft zu. Die Expansionsbestrebungen insbesondere chinesischer Unternehmen in den deutschen Markt wird politisch spätestens seit 2018 kritisch konnotiert. Die Folgen der Corona-Pandemie und des Ukraine Krieges haben die strategische Relevanz der Seehäfen und ihre Autonomie von ausländischen Staatsinteressen noch einmal hervorgehoben. Der Verkauf von Infrastruktur an Unternehmen aus Ländern ohne demokratische Tradition oder in Besitz von ausländischen Staatsfonds gefährdet die gesellschaftliche Mitbestimmung und ist abzulehnen. Die Haltung der EU-Kommission in dieser Frage muss eine kritische sein.