



Redigiertes Wortprotokoll der 43. Sitzung

Verkehrsausschuss

Berlin, den 8. Mai 2023, 15:00 Uhr
10557 Berlin, Konrad-Adenauer-Straße 1
Paul-Löbe-Haus, 4 700

Vorsitz: Udo Schiefner, MdB

Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

Einzigiger Tagesordnungspunkt

Seite 4

Antrag der Fraktion der CDU/CSU

Hafenstandort Deutschland stärken

BT-Drucksache 20/5218

Federführend:

Verkehrsausschuss

Mitberatend:

Auswärtiger Ausschuss

Wirtschaftsausschuss

Berichterstatter:

Abg. Susanne Menge [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]

Anlage

Seite 26

Stellungnahmen der Sachverständigen, Interessen-
vertreter und sonstigen Auskunftspersonen

**Mitglieder des Ausschusses**

	Ordentliche Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
SPD	Berghahn, Jürgen Cademartori Dujisin, Isabel Kröber, Martin Martin, Dorothee Plobner, Jan Schiefner, Udo Schmidt, Uwe Schreider, Christian Stein, Mathias Troff-Schaffarzyk, Anja	Arlt, Johannes Hakverdi, Metin Hostert, Jasmina Mansoori, Kaweh Müller (Chemnitz), Detlef Rhie, Ye-One Rimkus, Andreas Rützel, Bernd Schmid, Dr. Nils Stüwe, Ruppert
CDU/CSU	BareiB, Thomas Donth, Michael Englhardt-Kopf, Martina Geissler, Dr. Jonas Müller, Florian PloB, Dr. Christoph Rehbaum, Henning Schreiner, Felix Simon, Björn	Bernstein, Melanie Ferlemann, Enak Koeppen, Jens Lange, Ulrich Mack, Klaus Obner, Florian Schnieder, Patrick Tebroke, Dr. Hermann-Josef Uhl, Markus
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Gastel, Matthias Gelbhaar, Stefan Menge, Susanne Michaelsen, Swantje Henrike Slawik, Nyke	Benner, Lukas Eckert, Leon Janecek, Dieter Liebert, Anja Nestle, Dr. Ingrid
FDP	Abel, Valentin Lenders, Jürgen Reuther, Bernd Sauter, Christian	Funke-Kaiser, Maximilian Herbst, Torsten Konrad, Carina Kruse, Michael
AfD	Bochmann, René Brandes, Dirk Spaniel, Dr. Dirk Wiehle, Wolfgang	Ehrhorn, Thomas Holm, Leif-Erik Kraft, Dr. Rainer Moncsek, Mike
DIE LINKE.	Lutze, Thomas Riexinger, Bernd	Gürpinar, Ates Latendorf, Ina



Liste der Sachverständigen, Interessenvertreter und sonstigen Auskunftspersonen

Gunther Bonz

Federation of European Private Port Operators FEPORT, Präsident
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der SPD)

Dr. Alexander Geisler

Zentralverband Deutscher Schiffsmakler e. V. (ZVDS), Geschäftsführer; DIHLA-DAKOSY
Interessengemeinschaft Hamburger Linienagenten GmbH, Geschäftsführer
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der FDP)

Daniel Hosseus, M.A.

Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e. V. (ZDS), Hauptgeschäftsführer
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der CDU/CSU)

Jens B. Knudsen

Initiative Kiel-Canal e. V., Vorsitzender
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der CDU/CSU)

Jörn Schepull

EUROGATE Container Terminal Bremerhaven GmbH, stellv. Betriebsratsvorsitzender
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion DIE LINKE.)

Maya Schwiegershausen-Güth

Bundesgeschäftsstelle ver.di, Bundesfachgruppenleiterin Maritime Wirtschaft
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der SPD)

Malte Siegert

Naturschutzbund Deutschland Landesverband Hamburg e. V. (NABU Hamburg),
1. Vorsitzender
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Carsten Strähle

Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e. V. (BÖB), Präsidiumsmitglied; Hafen Stuttgart
GmbH, Geschäftsführer
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP)



Einzigiger Tagesordnungspunkt

Antrag der Fraktion der CDU/CSU

Hafenstandort Deutschland stärken

BT-Drucksache 20/5218

Vorsitzender: Liebe Kolleginnen und Kollegen, meine Damen und Herren, ich begrüße Sie ganz herzlich zur 43. Sitzung des Verkehrsausschusses, einer öffentlichen Anhörung zu dem Antrag der Fraktion der CDU/CSU „Hafenstandort Deutschland stärken“, Bundestags-Drucksache 20/5218! Zu unserer Anhörung darf ich besonders herzlich die Sachverständigen begrüßen: Herrn Gunther Bonz, Präsident der Federation of European Private Port Operators FEPORT; Herrn Dr. Alexander Geisler, Geschäftsführer des Zentralverbands Deutscher Schiffsmakler e. V. (ZVDS) und der Interessengemeinschaft Hamburger Linienagenten (DIHLA). Herr Dr. Geisler ist uns per Videokonferenz zugeschaltet. Ich begrüße ferner Herrn Daniel Hosseus, Hauptgeschäftsführer des Zentralverbands der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS); Herrn Jens Broder Knudsen, Vorsitzender der Initiative Kiel-Canal. Auch Herr Knudsen ist uns per Videokonferenz zugeschaltet. Dann begrüße ich hier im Saal Herrn Jörn Schepull, stellvertretender Betriebsratsvorsitzender der EUROGATE Container Terminal Bremerhaven; Frau Maya Schwiengershausen-Güth, Bundesfachgruppenleiterin Maritime Wirtschaft bei ver.di; Herrn Malte Siegert, 1. Vorsitzender des Naturschutzbundes Deutschland (NABU), Landesverband Hamburg und Herrn Carsten Strähle, Präsidiumsmitglied beim Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) sowie Geschäftsführer des Hafens Stuttgart. Auch Herr Strähle ist uns per Videokonferenz zugeschaltet. Allen Sachverständigen: Herzlich willkommen! Ich möchte denjenigen Sachverständigen, die schriftliche Stellungnahmen eingereicht haben, dafür herzlich danken! Diese wurden als Ausschussdrucksache 20(15)165 verteilt und sind auf der Internetseite des Bundestages abrufbar.

Die Anhörung soll nach folgendem Verfahren ablaufen: Die Anhörung gliedert sich in zwei Frage- und Antwortrunden. In jeder Fragerunde können die Ausschussmitglieder bis zu zwei Sachverständige befragen. Sofern Sie eine bzw. einen Sachverständigen befragen, erhält diese Person acht Minuten Antwortzeit. Befragen Sie zwei Sachver-

stän-

dige, erhält jede bzw. jeder vier Minuten Antwortzeit. Wie viele Fragen und ggf. Unterfragen Sie stellen, ist dabei unerheblich. Ich bitte Sie, eine Redezeit von maximal drei Minuten für Ihren Beitrag einzuhalten. Nach der Fragerunde schließt sich die Antwortrunde der Sachverständigen an. Ich bitte die Sachverständigen, sich die an sie gerichteten Fragen der Abgeordneten zu notieren und diese in der Antwortrunde dann en bloc zu beantworten. Die Redezeit Ihres Antwortbeitrags ist auf vier Minuten je Fragenkomplex begrenzt. Bei mehreren Fragenkomplexen addieren sich die Zeiten entsprechend. Ihre Redezeit sage ich Ihnen vor Ihrem Beitrag auch noch einmal an. Zu Ihrer Orientierung wird die verbleibende Redezeit unten links auf dem Monitor in der Saalmitte angezeigt. Für die per Videokonferenz zugeschalteten Sachverständigen wird die verbleibende Redezeit während ihres Beitrages in der Kachel des Sitzungssaals angezeigt. Wir haben einen Zeitrahmen bis etwa 17.00 Uhr. Wie üblich wird ein Wortprotokoll von der Anhörung erstellt und im Internet veröffentlicht. Diese Anhörung wird live vom Parlamentsfernsehen übertragen und steht anschließend in der Mediathek des Bundestages zum Abruf bereit. Soweit zu den Formalien.

Dann steigen wir nun in die erste Fragerunde ein. Die beginnt mit der Fraktion der SPD. Herr Abg. Schmidt, Sie haben das Wort!

Abg. **Uwe Schmidt** (SPD): Herr Vorsitzender, vielen Dank für Ihre Ausführungen und auch für die Erklärung der Regularien! Es wird Sie nicht wundern, meine Fragen richte ich an die beiden Sachverständigen, die wir als SPD-Fraktion benannt haben: an Frau Maya Schwiengershausen-Güth und an Herrn Gunther Bonz von FEPORT. Ich würde mit Herrn Bonz anfangen wollen, weil ich glaube, dass sich die Fragen darauf aufbauen werden.

Sie haben für die Anhörung eine Stellungnahme vorgelegt. Wieso haben aus Ihrer Sicht eigentlich Rotterdam und Antwerpen erhebliche Kostenvorteile? Und ich glaube, das kann man fast für alle ZARA-Häfen sagen, im Vergleich zu den deutschen Seehäfen. Liegt das ausschließlich an den steuerlichen Privilegien, die auch auf Terminaldienstleistungen mittlerweile von einigen Großreedereien an ihren Beteiligungen nicht erhoben werden? Wie lassen sich eigentlich die Arbeitnehmerstrukturen und das Lohngefüge auch auf die deutschen Seehäfen übertragen?



Da würde ich dann meine zweite Frage an die Kollegin Schwiegershausen-Güth richten. Wie lassen sich die Arbeitsbedingungen der Hafenbeschäftigten im Anschluss verbessern? Und inwieweit können Poollösungen nach dem Vorbild des Gesetzes über die Gesamthafenbetriebe von 1950 sein? Wie können die Ausbildung und Qualifizierung von Arbeitskräften gefördert werden? Wie können die hohen Sicherheits- und Qualitätsstandards in den deutschen Häfen wie bisher ohne Abstriche gehalten werden? Und welche Auswirkungen hat das auf die Beschäftigung in den europäischen Häfen?

Vorsitzender: Danke! Dann hat jetzt für die CDU/CSU-Fraktion Kollege Ferlemann das Wort.

Abg. **Enak Ferlemann** (CDU/CSU): Sehr geschätzter Herr Vorsitzender, liebe Kolleginnen und Kollegen! Vielen Dank an die Sachverständigen für die guten Ausführungen, die wir schon schriftlich bekommen haben. Ich stelle meine Fragen an Herrn Hosseus.

Herr Hosseus, der Aufwand in den deutschen Seehäfen für die Sanierung der Hafenanlagen, vor allem der Kaikanten, aber auch der Ausbau der Hafeninfrastruktur, gerade für die Häfen, die für die Energiewende zusätzlich gebraucht werden, ziehen natürlich die Frage nach sich, wer das finanzieren soll. Nach unserer Auffassung sind die Bundesländer damit haushaltsmäßig völlig überfordert. Deswegen die Frage, ob nicht hier der Bund deutlich höher einsteigen muss. Sie haben in Ihrer Stellungnahme gesagt, dass die bisherigen 38 Millionen Euro Hafenanlagen um Längen nicht reichen. Und da eben auch das Thema der Kompetenzverteilung zwischen Bund und Ländern. Muss sich das nicht ändern, also brauchen wir deutlich mehr Mittel für den Ausbau der Häfen? Und die zweite Frage, auch verbunden mit der Nationalen Hafenstrategie, die wir seitens des Bundes neu machen wollen: Was wären Ihre drei prioritären Stellschrauben für die Verbesserung der Rahmenbedingungen zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen? Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann gebe ich Kollegin Menge das Wort für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Abg. **Susanne Menge** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender! Danke auch

an Sie für die schriftlichen Ausführungen, die Sie uns geschickt haben. Ich habe drei Fragen. Die erste richtet sich an Herrn Siegert und an Herrn Bonz. Welcher Flächenbedarf für neue Terminals zur Abladung von grünem Wasserstoff und anderen Energieträgern, unter anderem Ammoniak und Methanol, sind mittel- und langfristig an den Hafenstandorten zu erwarten und abzudecken?

Die zweite Frage an Herrn Siegert und Frau Schwiegershausen-Güth: Wie lässt sich der dafür erforderliche Flächenbedarf für die neuen Terminals in den Seehäfen mittel- und langfristig abdecken? Und welche Anpassungen bestehender Hafenenwicklungspläne sind nötig, damit die Häfen tatsächlich die Funktion als Hubs der Energiewende erfüllen können? Die letzte Frage in dieser Runde an Herrn Siegert und Herrn Schepull.

Vorsitzender: Darf ich Sie ganz kurz unterbrechen? Sie dürfen an zwei Sachverständige so viele Fragen stellen, wie Sie möchten.

Abg. **Susanne Menge** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Deshalb habe ich gerade nachgefragt. Okay.

Vorsitzender: Das hatte ich missverstanden. Ich hatte Sie so verstanden, als hätten wir die Regelung, nur zwei Fragen zu stellen. Nein, an zwei Sachverständige können Sie auch zehn Fragen stellen.

Abg. **Susanne Menge** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut, Herr Siegert und Frau Schwiegershausen-Güth. Soll ich die erste Frage noch mal wiederholen, weil Frau Schwiegershausen-Güth sie nicht mitgeschrieben hat? Die erste Frage lautete: Welcher Flächenbedarf für neue Terminals zur Anlandung von grünem Wasserstoff und anderen Energieträgern sind mittel- und langfristig an den Hafenstandorten zu erwarten bzw. abzudecken?

Die zweite Frage hatte ich gestellt. Die dritte lautet: Welche Flächenkonkurrenz sehen Sie zu anderen Nutzungen? Wie lassen sich diese Konkurrenzen auflösen? Könnten Sie dies am Beispiel des Hafens Hamburg und dem Konflikt mit der Verkehrsplanung, Stichwort „Hafenquerspanne“, verdeutlichen? Wie lässt sich der Flächenbedarf für neue Energieterminals ohne neue Inanspruchnahme von Flächen vor allem mit Flächenrecycling abdecken? Danke!

Vorsitzender: Danke! Dann hat jetzt für die AfD-Fraktion Kollege Bochmann das Wort.



Abg. **René Bochmann** (AfD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Recht herzlichen Dank an die Sachverständigen, die heute hier unsere Fragen beantworteten. Meine erste Frage richtet sich an Herrn Jens Knudsen. Wir sind genau Ihrer Meinung, dass die Haushaltsmittel für die See- und Binnenschifffahrt erheblich erhöht werden müssen. Wir sehen die Elbvertiefung und ihre Folgen für den Zulauf der Schiffe in den NOK und auch den Hafen Brunsbüttel, gerade unter dem Gesichtspunkt der Wegnahme der Mole 3. Ein 24/7-Einlaufen von tiefgehenden Schiffen mit 8 bis 9,5 Meter Tiefgang ist oft nicht mehr möglich. Wie stehen Sie dazu, dass in Zukunft sämtliche Schiffe, also nicht nur die jetzigen Langsamläufer, den NOK mit nur 12 km/h, anstatt wie bisher mit 15 km/h passieren sollen? Sind das nicht zusätzliche Belastungen für die Lotsenbrüderschaft NOK I, mit längeren Fahrzeiten auf der Weststrecke? Sind aus Ihrer Sicht die Böschungsrutschungen der Grund dafür oder gibt es andere Probleme, zum Beispiel fehlendes Personal bei den Instandsetzungen?

Die zweite Frage richtet sich an Herrn Carsten Strähle. Sehen Sie nach wie vor die wiederkehrenden Konflikte zwischen den See- und Binnenhäfen und der Deutschen Bahn AG hinsichtlich unzureichender Hafenhinterlandanbindung seitens der Bahn? Sehen Sie auch die Notwendigkeit, das Gesamtkonzept Elbe viel schneller umzusetzen? Von den insgesamt 280 geplanten Einzelmaßnahmen befinden sich gerade einmal 55 im Bau. Eine Beschleunigung wäre erforderlich, um die Reedereien und Chartervermieter dazu zu bringen, den dringend auf der Elbe benötigten Schiffsraum einzusetzen und somit die dortigen Binnenhäfen zu stärken. Sind Sie auch der Meinung, dass die Planungen und Planfeststellungsverfahren für Hafenerweiterung, Bau von neuen Terminals, Bau neuer Schleusen und Wehre viel zu lange dauern und somit die Wirtschaftszweige ausbremsen? Vielen Dank!

Vorsitzender: Danke! Dann hat Kollege Reuther für die FDP-Fraktion das Wort.

Abg. **Bernd Reuther** (FDP): Guten Tag! Vielen Dank an alle Sachverständigen, dass Sie sich hier heute zu Verfügung stellen. Ich hätte in dieser ersten Runde zwei Fragen an Herrn Alexander Geisler und zwar dahingehend, was aus seiner Sicht der Hauptgrund für die fehlende Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Häfen ist. Kollege Schmidt

hat es gerade auch schon angesprochen: Liegt es da nur an der Infrastruktur? Und wie kann der Bund neben dem Ausbau der Infrastruktur noch helfen? Gibt es da von Ihrer Seite aus konkrete Vorschläge? Vielen Dank!

Vorsitzender: Danke! Und für Fraktion DIE LINKE. gebe ich das Wort an Kollegen Riexinger.

Abg. **Bernd Riexinger** (DIE LINKE.): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Und vielen Dank, dass Sie alle da sind und für die Stellungnahmen, die wir bereits bekommen haben. Im Großen und Ganzen begrüßen wir auch den Antrag der CDU/CSU, weil er doch aufzeigt, welche Investitionserfordernisse insbesondere zum Erhalt überhaupt und zum Ausbau der Häfen bestehen. Die Union schafft es leider aus unserer Sicht immer wieder, Anträge zu stellen, in denen die Beschäftigten wenig Stellenwert haben, außer der Frage der Verhinderung von pauschalen Stellenstreichungen. Aber ich nehme an, dass dazu ein bisschen mehr zu sagen ist. Daher meine zwei Fragen an Herrn Jörn Schepull. Erstens: Was wäre aus Ihrer Sicht beim Thema „Beschäftigung und Ausbildung“ wichtig? Was ist dort aus Ihrer Sicht als Gewerkschafter und Betriebsrat zu tun? Und die zweite Frage dreht sich um die Hinterlandanbindung. Welche Bedeutung haben die Hinterlandanbindungen insbesondere für ostdeutsche Häfen? Wie ist es darum bestellt?

Vorsitzender: Vielen Dank! Wir können nun in die Antwortrunde einsteigen und gehen alphabetisch vor. Zunächst gebe ich Herrn Bonz die Gelegenheit zu antworten. Sie haben maximal vier Minuten Zeit.

Gunther Bonz (FEPORT): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Zunächst eine Vorbemerkung: Ich bin durch das Thema weder finanziell noch in sonstiger Weise begünstigt. Die Funktion, die ich wahrnehme, übe ich ehrenamtlich, also unentgeltlich, aus.

Zu der Frage von Herrn Schmidt: Die Kostennachteile der deutschen Seehäfen gegenüber insbesondere ihren Konkurrenten in den ZARA-Häfen, in den Niederlanden und in Belgien, sind vielfältig. Es ist nicht nur die Tonnagesteuer, also die Erweiterung der Tonnagesteuer auf reedereieigene Terminals. Es ist auch das Thema der Einfuhrumsatzsteuer, das mit dem Antrag angesprochen worden ist. Es gibt Spediteure, die keinen einzigen Container oder kein einziges Stückgut mehr über einen



deutschen Seehäfen importieren, wegen der Einfuhrumsatzsteuer. Das wird für deutsche Destinationen ausschließlich über Rotterdam, Antwerpen oder Amsterdam gesteuert. Daneben gibt es aber noch weitere Unterschiede.

Das Eine sind die Arbeitskosten und das Zweite sind die regionalen oder sogenannten Hafenkosten. Bei den Hafenkosten sind in den deutschen Häfen höhere Mieten und Pachten fällig. Zumal in Deutschland das System besteht, dass die Terminalbetreiber die Kaimauer von der Port Authority anmieten. In Hamburg geschieht das zu Vollkosten über einen Abschreibungs- und Finanzierungszeitraum von 55 Jahren, in Bremerhaven über einen längeren Zeitraum, dort allerdings nur zu 20 Prozent. In Rotterdam werden die Kaianlagen den Terminals gar nicht vermietet, sondern sie sind staatliche Hochwasserschutzanlagen, die zu 100 Prozent vom Nationalstaat getragen werden. Man kann sich vorstellen, dass ein Meter Kaimauer für ein großes Schiff ungefähr zwischen 100.000 bis 120.000 Euro kostet und für einen Schiffsliegeplatz 400 Meter erforderlich sind. Dann wissen Sie, dass wir über Millionenbeträge, auch was die jährliche Miete angeht, reden. Da haben andere Häfen durch ein anderes System – absolut EU-konform, Hochwasserschutz ist keine Beihilfe – gegenüber den deutschen Seehäfen bzw. den Terminalunternehmen erhebliche Kostenvorteile, weil das vom Nationalstaat getragen wird. Auch die Refinanzierung der Schiffsanläufe mit dem Hafengeld läuft etwas anders als bei den deutschen Seehäfen. Das wäre ein weiteres intensives Thema.

Das dritte große Thema sind die Arbeitskosten. Zum Beispiel haben die Terminalunternehmen in Antwerpen keine eigenen Mitarbeiter, sondern da gibt es einen staatlichen Labour-Pool, eine staatliche Beschäftigungsgesellschaft, die die Mitarbeiter an die Terminalunternehmen auf Anforderung ausleiht bzw. zur Verfügung stellt, entsprechend den abgestimmten Schichtplänen. Und vereinfacht ausgedrückt werden den Terminalunternehmen nicht die Bruttopersonalkosten in Rechnung gestellt, sondern nur die Nettokosten. Die Differenz zu den Bruttokosten, also Sozialabgaben, übernimmt der Staat. Auch das ist EU-konform, wenn man es konstruktiv richtig aufstellt. In Belgien sind die Bruttokosten sehr hoch, noch höher

als in Deutschland die Bruttopersonalkosten. Daher bestünde bei voller Weitergabe dieser Kosten an die Terminals bzw. die Kunden das Problem, dass die handling charges für das Be- und Entladen so hoch wären, dass die Schiffe den Hafen Antwerpen nicht oder nur noch in geringerem Umfang anlaufen würden und deswegen gingen Arbeitsplätze verloren. Dieses System der Bruttolohnsubventionierung ist also praktisch eine arbeitsunterstützende Maßnahme des Staates – beihilfekonform.

Auf die Frage von Frau Menge zum Flächenbedarf möchte ich antworten, dass in vielen europäischen Häfen entsprechende Anlagen für Methanol oder Ammoniak bereits vorhanden sind. Das Problem des Flächenbedarfs ist erst einmal eine Frage der Abstandsflächen, die nach dem Emissionschutzrecht einzuhalten sind. Man kann im Grunde genommen sagen, erst ab einer Größe von 400 mal 600 Meter, also ein Liegeplatz mit Begleitung plus 600 Meter Flächentiefe für die Lagerung und den Abtransport, rechnet sich ein Ammoniakterminal. Vorher nicht! Also 400 mal 600 Meter ist eine ungefähre Faustformel.

Vorsitzender: Danke! Dann hat Herr Dr. Geisler das Wort. Sie haben maximal acht Minuten Zeit.

Dr. Alexander Geisler (ZVDS): Vielen Dank! Ich glaube nicht, dass nur die Frage der Infrastruktur oder die Situation, in der wir uns jetzt befinden, entscheidend ist für die Frage, wie die Wettbewerbsfähigkeit von Häfen aussieht. Wir haben gerade, insbesondere im letzten Jahr, die Situation gehabt, dass wir Ladungsabwanderungen an Häfen sahen, weil die Produktivität dort höher war, sprich die Liegezeiten der Schiffe kürzer waren und mehr Umschlag generiert werden konnte. Ich möchte daran erinnern, dass es besonders die US-Häfen waren, die immer als unproduktiv galten, und die in den letzten zwei Jahren massiv zugelegt haben – und das mitten in der Krise. Was ist dort anders gemacht worden? Man hat einen echten 24/7-Ansatz verfolgt, und zwar nicht nur in den Häfen. Den Ansatz gab es bis dahin nicht, anders als bei uns. 24/7 wurde in den Häfen gelebt, aber bei uns wird das im Hinterland nicht gelebt. Sprich Lkw-Fahrer, die vielleicht die Infrastruktur nutzen und mit Containern ins Hinterland fahren, stehen im Zweifel bei VW am Wochenende mit ihren Containern vor geschlossenen Lagerhallen. Das ist schwierig und läuft in anderen Bereichen



besser, insbesondere in internationalen, erfolgreichen Häfen. Wichtig wäre also ein 24/7-Ansatz auch im Hinterland. Die Nationale Hafenstrategie bietet meines Erachtens dafür einen guten Ansatz, über eine gerechtere Verteilung von Infrastruktur zu sprechen.

Was wir brauchen, ist eine Straffung von Verwaltung. Wir haben eine Vielzahl von zuständigen Verwaltungen auf Bundes- und Länderebene. Allein wenn man auf die Elbe schaut, wie viele Verwaltungseinheiten damit zu tun haben, den An- und Ablauf eines Schiffes zu organisieren. Hier wäre eine Straffung sehr wünschenswert. Wir haben Digitalisierungsprojekte, die leider immer regelmäßig daran scheitern, weil man sich nicht darüber einigen kann, wer welchen Hut aufhat oder wer welche Daten zuliefert, gerade von der Verwaltungsseite. Hier wäre eine Straffung im Interesse einer schnelleren Entscheidungsfindung sinnvoll. Das gilt aber auch auf der Länderebene. Insbesondere im Hamburger Hafen haben wir verschiedenste Entscheidungsträger neben der Hafenbehörde, neben dem Hafenskapitän, z. B. die Behörde für Umwelt, die darüber entscheidet, wie viel Ballastwasser eines Schiffes abgelassen werden kann. Und das soll am Wochenende stattfinden. Aber in der Behörde ist niemand da. Das sind solche Geschichten, die uns wahnsinnig viele Schwierigkeiten bereiten. Dazu kommt, dass der Bund regelmäßig für die Umsetzung von IMO-Vorgaben zuständig ist, zum Beispiel für die Entsorgung von Waschwasseranlagen. Aber solche Anlagen sind dann in den Ländern, die sachlich dafür zuständig sind, gar nicht vorhanden. Und hier haben wir erhebliche Kommunikationsprobleme zwischen den zuständigen Behörden der Bundes- und Länderebene. Wir wünschen uns da einen stärkeren Austausch, damit man auch internationale Vorgaben besser erfüllen kann. Dann auch ein Bekenntnis zum Beispiel zur Nutzung der englischen Sprache. Die ist die Lingua franca in der Schifffahrt. Aber oftmals scheitert deren Anwendung in den Hafenabläufen, um eine Beschleunigung zu erreichen. Denn viele Einheiten der Verwaltung weigern sich, auf Englisch zu kommunizieren, sei es der Zoll bei der Warenbeschreibung oder sei es die Wasserschutzpolizei bei der Kommunikation auf See. Es wäre sinnvoll, das umzusetzen.

Was uns geradezu mit Sorge erfüllt, ist die Frage

des Schutzes der Hafenbetriebe vor heranrückender Wohnbebauung. Wir sehen immer mehr, dass hier Konkurrenzen auftreten, weil nämlich die Lage an den Häfen oder am Wasser die Begehrlichkeit für neue Millionärsquartiere weckt. Hier wäre es sinnvoll, Hafenbetriebe zu schützen, insbesondere um diesen 24/7-Gedanken wirklich leben zu können. Es nützt uns nichts, teure Wohnlagen am Hafенrand zu haben, wenn dann die Hafenbetriebe wegen Licht, Lärm oder großen Emissionen nicht mehr 24/7 arbeiten können, sondern Einschränkungen hinnehmen müssen. Das bitte ich im Sinne eines Querschnittendenkens auch bei anderen Fragestellungen zu berücksichtigen.

Kurz: zur Tonnagesteuer möchte ich nur anmerken, dass wir dieses Thema des Öfteren schon diskutiert haben und auch die Frage, inwieweit Terminalbeteiligungen am Stammsitz von Reedereien darunter gezogen werden können. Bislang haben wir keine Durchführungsverordnung, kein Gesetz oder keine sonstigen Auslegungshilfen dazu gefunden, wo das drin steht. Ich glaube, es wäre sinnvoll, solch eine Diskussion auf der Grundlage der schriftlichen Bestätigung zu führen. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann gebe ich jetzt das Wort Herrn Hosseus.

Daniel Hosseus (ZDS): Vielen Dank, Herr Vorsitzender, für die Möglichkeit, hier unsere Position als Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe einbringen zu können. Kurz als Hintergrund: Der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe vertritt 150 Hafенunternehmen an 20 Seehafenstandorten an Nord- und Ostsee. Das ist eine Zahl, die viele nicht kennen. Die meisten denken an Hamburg, Bremerhaven oder Rostock, aber es sind tatsächlich 20 Seehafenstandorte an Nord- und Ostsee, die in unseren Beritt fallen und die hier Gegenstand der Beratungen hinsichtlich der Küste sind. Sie sind in allen Ladungssegmenten tätig, nicht nur im Containerbereich, sondern auch im Autoumschlag und im Massengutumschlag von Kohle, Getreide, Erzen oder Ölen. Das gehört alles dazu. Vielleicht auch noch eine Sache vorweg: Die wirtschaftliche Lage der deutschen Hafенwirtschaft ist aktuell mehr als schwierig. Wir haben im Jahr 2022 weniger Ladung umgeschlagen als 2021. Der Gesamtumschlag sank auf 279 Millionen Tonnen; 2021 waren es 289 Millionen Tonnen. Und auch das laufende Jahr beginnt



sehr schlecht. In Bremen lag der Containerumschlag im Februar 2023 etwa 20 Prozent unter dem Vorjahreswert, im Stückgutbereich um etwa 25 Prozent darunter. Ähnliche Zahlen lassen sich auch für Hamburg präsentieren. Da braut sich etwas zusammen. Die Lage ist mehr als schwierig. Es wird ein herausforderndes Jahr. Das eigentliche Problem ist noch viel gravierender. Wir verlieren massiv Marktanteile gegenüber Rotterdam und Antwerpen. Diese Dinge sollten Sie bitte in Ihren Beratungen zur Hafenwirtschaft miteinbeziehen.

Die Frage war: Wie geht es weiter mit dem Ausbau der Infrastruktur? Welche Rolle spielt der Bund? Wir sehen viele der Aufgaben, die wir in den Häfen erledigen, als nationale Aufgaben an. Ich mache das zum Beispiel an der Energiewende fest. Das, was dort in den Häfen passieren muss, damit die Energiewende klappt, ist eine nationale Aufgabe. Das, was wir vor den Küsten beispielsweise mit Offshore-Wind machen, dient dazu, die Energiewende in ganz Deutschland, auch in Süddeutschland, in Bayern und in Baden-Württemberg, hinzukriegen. Wenn wir in den nächsten 10 bis 15 Jahren vor den deutschen Küsten Offshore-Wind verzehnfachen wollen, muss massiv investiert werden. Das, was da investiert werden muss, übersteigt die Fähigkeiten der Unternehmen allemal und auch die der Bundesländer. Wenn ich dann noch darauf schaue, wie klein der direkte Beitrag des Bundes für die Hafeninfrastruktur tatsächlich ist, nämlich 38 Millionen Euro, Millionen, nicht Milliarden, pro Jahr, ist das, wenn wir die Kosten betrachten – Herr Bonz hat eben zu den Kaimauern ausgeführt –, ein wirklich winziger Betrag. Dieser Betrag muss mindestens verzehnfacht werden. Die Bundesländer fordern 400 Millionen Euro und wir als ZDS unterstützen diese Forderung ausdrücklich.

Sie fragten auch nach den drei prioritären Stell-schrauben zur Verbesserung der Rahmenbedingungen. Es fällt schwer, sich auf drei Prioritäten zu begrenzen. Man kann ganz groß ansetzen oder man kann es relativ konkret machen. Ich möchte es einmal an drei konkreten Prioritäten festmachen. Sorgen Sie beim Wettbewerb wenigstens dafür, dass endlich – Herr Bonz sagte es schon – die Direktverrechnung bei der Einfuhrumsatzsteuer eingeführt wird, dass endlich dieser Nachteil, den Rotterdam beispielsweise gnadenlos ausweidet, abgestellt wird. Sorgen Sie bei der Energiewende

dafür, dass es endlich ein passgenaues Förderprogramm für die Umrüstung von Hafengeräten und Hafengeräten gibt. Sorgen Sie bitte dafür, dass der Bund stärker in die Seehäfen – Stichwort Hafentlasten, Stichworte Offshore und Wasserstoff – und in die Wege von und zu den Häfen investiert – Stichwort Schienengüterverkehr, Stichwort Seewasserstraßen. Vor allem, bitte sorgen Sie dafür, dass Sie und die Kollegen häufiger die Bedeutung der maritimen Logistik, der Seehäfen und der Hafenunternehmen beraten und konkrete starke Maßnahmen für die deutsche Hafenwirtschaft beschließen. Vielen Dank!

Vorsitzender: Danke! Dann hat jetzt Herr Knudsen die Möglichkeit zu antworten. Sie haben maximal vier Minuten Zeit.

Jens B. Knudsen (Kiel-Canal): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, vielen Dank! Ich beantworte die Frage zum Thema „Einlaufsituation Brunsbütteler Schleusen“. Es ist richtig, über viele Monate war die Schifffahrt dort gefordert, die Tiefgänge genau zu planen, gerade im Linienverkehr, und das Tide-Einlauffenster in Brunsbüttel so abzustimmen, dass man mit größeren Tiefgängen genau die Hochwassersituation erreicht. Das ist natürlich für Containerliniendienste eine große Herausforderung, wenn sie im Ostseeraum schon das Fenster genau bestimmen müssen und dann hoffen, dass sie eine planbare Passage durch den Nord-Ostsee-Kanal bekommen. Das hat zu sehr großen Problemen geführt. Meines Wissens sind aber gegenwärtig in diesem Bereich keine weiteren Störungen vorhanden. Das Problem liegt an der Versandung und dem morphologischen Nachlauf an der Elbe, der sich meines Wissens auch nicht verschlechtert. Nichtsdestotrotz ist es hier aufgrund des Personals und vor allem der technischen Ausstattung des WSA-NOK zu erheblichen Problemen gekommen. Das schließt an die zweite Frage an, und zwar nach der Geschwindigkeitsreduzierung auf dem Nord-Ostsee-Kanal. Vorweg möchte ich sagen, dass die Geschwindigkeitsreduzierung am Nord-Ostsee-Kanal alternativlos war, um größere Schäden vom Kanal abzuwenden. Aufgrund größerer Tonnage – sagen die einen –, aufgrund fehlenden Personals und der adäquaten technischen Ausstattung – das sagen andere – sind Blasen unter den Servicewegen im Kanal entstanden. Daher wurden Servicewege gesperrt und die Schifffahrt



ist angehalten, ab 1. Juli eine Höchstgeschwindigkeit von 12 km/h, anstatt wie ursprünglich zum Teil 15 km/h zu fahren. Das bedeutet, wir brauchen bei langsameren Schiffen und gleicher Schiffsanzahl mehr Lotsen und Kanalsteuerer, was zu erheblichen Kostensteigerungen im Kanal führt. Und dankenswerterweise hat sich ja der Bundesverkehrsminister dazu entschieden, die Befahrensabgaben erst einmal ab 1. Juli um 50 Prozent zu senken, aber leider nur für drei Jahre. Wie es dann weitergeht, müssen wir sehen. Die Reparaturfertigstellung dieser Auswaschung ist ungewiss und auch unwahrscheinlich, weil das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Nord-Ostsee-Kanal nicht das ausreichende Personal hat, hier aktiv zu werden. Man guckt sich dieses Jahr meines Wissens zwei Baustellen an, um überhaupt erst einmal zu sehen, wie man mit dem Thema umgeht. Das zeigt aber auch, dass wir hier im Nord-Ostsee-Kanal eine Personalsituation mit einer massiven Unterbesetzung in den operativen Bereichen zur Sicherstellung des Status quo des Nord-Ostsee-Kanals haben. Deshalb kämpfen wir natürlich dafür, dass der Plan zur weiteren Personalreduzierung in den nächsten Jahren im Bundeshaushalt ausgesetzt wird, um hier eher Personal in den wichtigen Stellenbereichen aufzustocken, als jedes Jahr um 1,5 Prozent abzubauen. Des Weiteren brauchen die Leiter der Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter mehr Handlungsspielraum in der eigenen Personalbewirtschaftung. Ich glaube, daran wird im Hintergrund schon gearbeitet. Das geht in die Richtung. Aber gerade bei der Organisation der eigenen Stellen sind die Leiter der Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter mit dem Finger am Puls und können am besten beurteilen, wie sie den Know-how-Transfer anpassen und sicherstellen. Sie sehen auch auf lange Sicht, wo an welcher Stelle welches Personal notwendig ist. Und letzter Punkt: Wir brauchen auch eine Strukturanpassung innerhalb der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt. Nach dem Weggang des ehemaligen Präsidenten, der sehr „küstennahe“ Entscheidungen treffen konnte, müssen wir sicherstellen, dass wir auch in Zukunft Entscheidungskompetenzen an der Küste behalten. Und deswegen werbe ich dafür, dass analog zur Abteilung S der GDWS, die in Binnenschifffahrt und Seeschifffahrt unterteilt ist, diese Unterteilung auch im Bereich der Abteilung W „Wasser-

straßen“ vorgenommen wird, damit es nicht zu einer Wettbewerbssituation zwischen dem Binnen- und dem Küstenbereich kommt.

Vorsitzender: Danke! Dann hat jetzt Herr Schepull für maximal acht Minuten das Wort.

Jörn Schepull (EUROGATE): Vielen Dank, Herr Riexinger, für Ihre Frage. Wie kann man Beschäftigung und Ausbildung am Hafenstandort Deutschland sichern? Zur Stärkung der Hafenstandorte in Deutschland gehört, dass Transformationsprozesse, Energiewende und Digitalisierung zu Veränderungen der vorhandenen Berufszweige führen. Durch die Qualität der Ausbildung zum Hafenfacharbeiter oder Fachkraft für Hafenlogistik können Hafenbeschäftigte flexibel in allen Tätigkeiten im Hafen eingesetzt werden: im Umschlag und Transport von Containern, seegerechtes Lascen und Verpacken von Containern, Stückgutstauen, Verladung von Pkw, Land- und Baumaschinen, Erz, Getreide, Kohle, Öl und Gas, Offshore-Windanlagen für den Transport nach Übersee oder zur Verladung für Offshore-Windparks in Nord- und Ostsee und noch vieles mehr. All diese Tätigkeiten führen sie auf See- und Binnenschiffen durch. Dafür werden die Hafendarbeiterinnen und Hafendarbeiter bei der „ma-co“, dem „Maritimen Kompetenz-Centrum“, geschult und qualifiziert. Ganz besonders möchte ich die Flexibilität der Personalreserve des GHB erwähnen, die in Hamburg und in den bremischen Häfen zum Einsatz kommen. Sie sind dafür da, um Personalspitzen an umschlagstarken Tagen abzudecken. Die Kolleginnen und Kollegen sind ebenfalls hoch qualifizierte Hafendarbeiter und werden nach dem gleichen Tariflohn zwischen ZDS und ver.di bezahlt. Auf den Hafen- und Logistikstandort Deutschland kommen in den nächsten Jahren große und wichtige Herausforderungen durch Transformationen und Digitalisierung zu. Es werden neue Berufszweige entstehen und vorhandene Arbeitsplätze werden sich verändern. Es müssen Bildungsmaßnahmen entwickelt werden, um vorhandene Fachkräfte auf neue Gegebenheiten zu schulen. Neue Ausbildungsberufe müssen entwickelt und unterstützt werden. Veränderungen in der Hafendarbeit durch die Digitalisierung müssen im Interesse der Beschäftigten eng begleitet werden. Aus- und Weiterbildung sind notwendig, um zukunftsfähige Beschäftigungen in deutschen Hafenbetrieben zu sichern und neue zu schaffen. Es



darf nicht der Fall sein, dass sich die tariflichen Standards im Hafen zwischen dem Zentralverband der deutschen Seehäfen und der Gewerkschaft ver.di negativ gegen die Beschäftigten entwickeln. Es gibt das Forschungsprojekt IHATEC Portskill 4.0. Wir hoffen auf die Fortführung dieses Projekts. Des Weiteren muss es Projekte zur Ausbildung, Weiterbildung und Qualifizierung geben, im kaufmännischen, wie im logistischen Bereich. Das Change-Management bei IHATEC-Projekten sollte mehr in den Vordergrund gestellt werden, damit die Ausbildungsinhalte im Berufsbild angepasst werden und der Beruf Hafentarbeiter zukunftsfähig bleibt. Der Wandel der Häfen kann nur mit ausgebildeten Beschäftigten gestaltet werden.

Ihre zweite Frage: Welche Bedeutung haben die Hinterlandanbindungen für die deutschen Ostseehäfen? Die deutschen Ostseehäfen sind für die Hinterlandanbindungen gut gelegen, da Deutschland über das beste Anbindungsnetz in Europa verfügt. Ökologisch würde es Sinn machen, diese Anbindungen verstärkt zu nutzen, um statt der Straße auf die Bahn und auf die Binnenschifffahrt zu setzen. Der Binnenschifffahrtsverkehr ist einer der ökologischsten Transportmittel, die es im Transportgewerbe gibt. Wenn es möglich ist, Elektro- oder Wasserstoffmotoren in Lkw zu verbauen, ist es auch möglich, sie in Binnenschiffe zu packen. Grundlage auf dem Weg zur Umsetzung der Klimaziele ist eine zukunftsweisende Erhaltung der Wasserstraßeninfrastruktur. Das ostdeutsche Hinterland würde von einer Verbesserung der Infrastruktur enorm profitieren. Logistikzentren, kombiniert mit Bahn-, Autobahnanbindung und Binnenhäfen, würden die Autobahnen und das Bahnnetz erheblich entlasten. Auf der Binnenwasserstraße werden in Deutschland überwiegend Schütt- und Flüssiggüter transportiert, nur ein kleiner Teil Container und Schwergüter. Für rollende Ladungen, wie Autos, Land- oder Baumaschinen, gibt es in den alten Bundesländern gerade mal fünf Terminals, in den neuen Bundesländern einen. Eines der größten Containerschiffe auf dem Rhein ersetzt voll beladen bis zu 500 Lkw. Kais müssen saniert und Brücken erhöht werden. Und es muss für genügend Tiefgang gesorgt werden, damit nicht nur zwei, sondern vier Container in der Höhe auf Binnenschiffen gestapelt werden können. Schleusen müssen auch für die neuen Volumen fit gemacht werden. In

den alten Bundesländern gibt es 52 Inlandsterminals, die sich mit seeseitiger Ladung beschäftigen könnten, in den neuen Bundesländern gerade mal zwölf. Da haben die Niederlande und Belgien uns etwas voraus. Sie haben intakte Binnenwasserstraßen mit Extra-Ladeterminals in den Häfen Antwerpen und Rotterdam. Der Duisburger Hafen, der größte Binnenhafen Europas, und die Rheinhäfen haben eine gut funktionierende Binnenstraße nach Rotterdam und Antwerpen. Mir ist nicht bekannt, dass von deutschen Seehäfen in der Nord- oder Ostsee der Duisburger Häfen angelaufen und regelmäßig Ware ausgetauscht wird. Dafür ist die Kapazität der Binnenschiffe zu gering und kostenintensiv. Da ist der Verkehr über Bahn und Autobahn kostengünstiger. Genau da liegt für die Binnenschifffahrt die Chance des Ausbaus der Kapazität mit umweltfreundlichen Antrieben.

Vorsitzender: Danke! Dann hat jetzt Frau Schwiengershausen-Güth das Wort. Sie haben maximal acht Minuten Zeit.

Maya Schwiengershausen-Güth (ver.di): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Ich freue mich, heute hier bei dieser Premiere zu sein, dass wir das Thema „Hafenpolitik“ mal im Verkehrsausschuss beraten. Das zeigt tatsächlich, wie wichtig das ganze Thema ist. Und wir haben gerade in der Branche während der Corona-Pandemie gezeigt, wie wichtig es ist, dass Lieferketten aufrechterhalten werden. Wir haben danach alle miteinander festgestellt, wir brauchen eine andere Herangehensweise, eine andere Politik in Bezug auf Resilienz. Das ist dann ins Stocken geraten. Umso mehr freue ich mich, dass wir hier sitzen und genau zu den Themen sprechen können. Wenn ich auf den Hafen und auf die Branche gucke, dann gucke ich auf ungefähr 25.000 direkt Beschäftigte. Aber ich gucke auf mehrere Millionen Beschäftigte, die in nachgelagerten Industrien daran hängen. Da weichen die Zahlen ab. Ich habe die ganze Studie gelesen. Da ging es um zwei Millionen, andere reden von fünf, sechs Millionen. Fakt ist aber, es sind nicht nur die Kolleginnen und Kollegen, die an Bord von Schiffen Ladungen verladen, Schiffe fahren und tatsächlich im Hafen den Umschlag machen, sondern auch die, die die Ladung weitertransportieren und die nachgelagerten Industrien, die maßgeblich davon profitieren, dass wir eine zuverlässige und effiziente Hafenumschlagstätigkeit haben. Herr Schepull hat gerade schon darauf



hingewiesen, was auf die Beschäftigten zukommt. Wir haben massiven Strukturwandel in den deutschen Seehäfen und die Qualifikationen der Beschäftigten werden sich verändern müssen. Wir gehen weg von manuellen Umschlagstätigkeiten, hin zu steuernden Tätigkeiten. Und es wird genau die große Herausforderung sein, die aktuell Beschäftigten mitzunehmen, um sie in diesem Prozess nicht zu verlieren. Jetzt brauchen wir uns nichts vormachen: Nicht jeder lässt sich zu jedem neuen Profil qualifizieren. Das werden wir nicht schaffen. Aber auch für diese Personen ist es unserer aller Verantwortung, eine geeignete Perspektive zu finden. Wie kriegen wir das hin? Wir fordern die Einrichtung eines Qualifizierungsfonds. Wir sehen darin eine Möglichkeit, tatsächlich sowohl betriebliche Qualifizierungsmaßnahmen zu unterstützen, als auch die berufliche Anschlussfähigkeit der Beschäftigten für neue Berufsbilder in den Hafeneinzelbetrieben zu sichern, aber auch alternative Beschäftigungsmöglichkeiten in der Region. Dafür braucht es aber auch die Erarbeitung eines gemeinsamen Anforderungsprofils und von Qualifizierungsstandards für die Arbeit der Zukunft in den Häfen. Wenn wir nicht wissen, wo wir hingehen, ist es schwierig, die Leute mitzunehmen. Auch die Kollegen in den Häfen wollen wissen: Habe ich eine Perspektive nachher, wenn ich mich verändere? Und das ist wiederum eine gemeinsame Aufgabe. Wir sind zusammen mit der ma-co maritimes kompetenzentrum GmbH, dem gemeinsamen Bildungsträger des Zentralverbands der deutschen Seehäfen und ver.di, einen Schritt gegangen mit dem Portskill-Projekt im Rahmen des IHATEC-Programms, Innovative Hafentechnologien, des Verkehrsministeriums. Dafür sind wir auch dankbar. Das kann aber nicht der letzte Schritt gewesen sein. Da braucht es Anschlussmöglichkeiten und weitere Projekte. Ich hatte heute Morgen eine Vorstandssitzung zu dem Thema. Aber da müssen wir auf Augenhöhe miteinander verhandeln. Da wird es entsprechende politische Unterstützung brauchen, Stichwort Qualifizierungsfonds.

Die erste Frage zielte aber auch noch auf das Thema „GHB-Gesetz“. Welche Rolle haben die Gesamthafenbetriebe in der ganzen Gemengelage? Die Gesamthafenbetriebe sind einzigartige Personaldienstleister in der Branche. Was macht sie so einzigartig? Es findet kein Wettbewerb auf Tarifniveau statt, sondern sie haben den gleichen Tarif

wie die originären Beschäftigten in den Hafeneinzelbetrieben. Die Gesamthafenbetriebe können unserer Meinung nach der Transformationsmotor der Branche sein. Das heißt, man muss die Gesamthafenbetriebe nicht nur weiterhin nutzen, um Spitzen abzudecken, sondern die müssen wir unbedingt in diesem ganzen Transformationsprozess mitnehmen. Auch hier müssen Beschäftigte entsprechend qualifiziert werden. Warum denkt man das ganze System nicht auch noch weiter und bildet hierüber weitere Qualifikationen aus? Momentan sind Gesamthafenbetriebe spezialisiert auf gewerbliche Beschäftigte. Gewerbliche Beschäftigte, wie eingangs erwähnt, sind aber eben genau solche Berufsbilder, die in Zukunft wahrscheinlich weniger werden. Wir wollen einen Gesamthafenbetrieb, der auch zukunftsfest und leistungsfähig ist. Da kann man über Finanzierungsmöglichkeiten reden. Wir sehen durchaus die Wettbewerbssituation, die es in den deutschen Seehäfen mit Richtung Antwerpen gibt. Aber andere Länder in Europa haben durchaus Lösungsmöglichkeiten gefunden, die im Endeffekt aber dazu führen, dass die Kollegen bei uns unter Preisdruck kommen. Was wir nicht wollen, ist, dass der Wettbewerb auf dem Rücken der Kollegen ausgetragen wird. Das heißt, wir brauchen faire Wettbewerbsbedingungen, ein faires level playing field und dafür muss man entsprechende Maßnahmen ergreifen. Andere Länder machen es vor, dass es gehen kann. Und unserer Meinung nach sind wir einfach nicht mutig genug. Wir warten immer, dass die EU-Kommission ja oder nein sagt. Aber ich finde, wenn wir es ehrlich mit einer resilienten maritimen Wirtschaft meinen – wir erkennen die Leistungen dieser Branche für eine erfolgreiche Volkswirtschaft an –, dann müssen wir entsprechend, finde ich, auch mutiger sein, was die Hafenpolitik betrifft.

Die zweite Frage war zum Hafenentwicklungsplan und zum Flächenbedarf für die Energiewende in den Häfen. Auch wir sehen nicht nur die soziale Bedeutung der Seehäfen, sondern auch die ökologische. Häfen müssen sich verändern. Einige Häfen gehen voran, aber das wird nicht das Ende sein können. Häfen müssen grüne Häfen werden. Häfen müssen auch Umschlagort für alternative Kraftstoffe oder auch Derivate werden. Dafür brauchen wir aber nicht nur die geeigneten Flächen. Und ja, es ist so, da stehen wir in Konkurrenz zu anderen Interessen im Hafen. Wohnen im Hafen



ist schick. Das finden viele. Und dann stellt man fest, dass es auf einmal laut ist. Genau das ist das Problem. Dann kommt es zur Umwidmung von Flächen. Dem stellen wir uns auch entgegen. Hafenumschlag müssen vorgehalten werden und Hafenumschlag muss dort auch möglich sein. Aber die Sorge, die uns umtreibt, ist: Wer schlägt nachher die Energie um? Wer kümmert sich dann darum? Wir brauchen auch da wieder aus Gewerkschaftsperspektive entsprechende Beschäftigte, die dazu fähig sind, das zu tun. Wir müssen also auch Hafentarbeiter nicht nur qualifizieren, zukünftig vielleicht den Kran nicht mehr nur aus der Kanzel, sondern remote vom Joystick zu steuern, sondern wir müssen auch gucken, wie können sie entsprechende neue Energieträger umladen. Wir müssen sie auch dafür qualifizieren und mitnehmen. Da kommt viel auf uns zu. Es läuft aus unserer Sicht auf eine Grundsatzentscheidung hinaus, die wir zum Thema „Wie gehen wir mit Hafeninfrastuktur um?“ treffen müssen. Wie gehen wir um mit der Bedeutung von Seehäfen und entsprechender Hinterlandanbindung und allem, was dazu gehört? Der Seehafen kann nur so erfolgreich sein, wie die zugehörige Hinterlandinfrastruktur leistungsfähig ist, aber auch die seewärtigen Zufahrtswege. Wenn ich jetzt Diskussionen zum Thema „Beschaffenheit von Binnenwasserstraßen“ höre, wie lange da auch Antragsverfahren dauern, stellt sich unsererseits schon manchmal die Frage, ob es das überhaupt wert ist. Wenn ich sehe, wie lange über die Köhlbrandbrücke diskutiert wird, was man da jetzt macht. Ehrlicherweise kann man es dann irgendwann auch sein lassen, weil dann fährt das Schiff da nicht mehr hin. So lange warten Reeder nicht. Da müssen wir deutlich schneller werden, müssen deutlich effektiver werden und auch kohärenter denken und aufhören mit diesem föderalen Ping-Pong. Ich habe nichts gegen Föderalismus als solchen. Darum geht es mir gar nicht. Aber es braucht eine gemeinsame Politik aus einem Guss und die muss alle Träger mitdenken. Das beginnt dabei, dass wir entsprechende Lotsen brauchen. Und dann bin ich der Meinung, die haben gefälligst deutsch zu sprechen, tatsächlich, in unseren Seewegen. Wir brauchen Schlepper und die brauchen auch eine deutsche Flagge, damit wir Zugriffsrechte haben und das vernünftig funktionieren kann. Wir müssen aber auch in den Seehäfen die Ladung um-

schlagen können. Dann muss es danach aufs Binnenschiff gehen können und nicht das Problem bestehen, dass die Infrastruktur marode ist oder die Schleuse nicht funktioniert. Wir brauchen entsprechende Schienen. Wenn das alles nicht geht, dann geht es auf die Straße. Auch das muss funktionieren, natürlich. Danke!

Vorsitzender: Danke! Dann darf ich das Wort Herrn Siegert geben, der maximal vier Minuten Zeit hat.

Malte Siegert (NABU): Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender! Vielen Dank für die Möglichkeit, hier im Namen des NABU vorzutragen. Wenn gesagt wird, die energetische Transformation sei nationale Aufgabe, dann teile ich erst einmal in vielerlei Hinsicht die Sicht der Vorredner. Da muss natürlich insgesamt deutlich mehr passieren und da hilft die föderalstaatliche Kleinstaaterei, die wir haben, nicht wirklich weiter. Wir müssen stärker eine Situation schaffen, in der kooperiert wird, damit wir auch beim Thema „Flächeninanspruchnahme“ zum Beispiel verhindern, dass Mehrfachinfrastruktur in den unterschiedlichen Bundesländern entsteht, die nachher überproportional ist, mehr in Anspruch nimmt und vor allem auch sehr viel Geld kostet. Was brauchen wir für die Wasserstoffentwicklung in den Häfen, die ja eine nationale Aufgabe sein soll? Nicht nur das Thema „Terminals“. Wir müssen daran denken, wir brauchen eine Fläche für Cracker, für Elektrolyseure und Lagerflächen. Und wir brauchen noch die jeweiligen Sicherheitsabstände, denn das sind ja auch toxische oder hochexplosive Güter, die gelagert werden. Wenn man das in einem Hafensstandort wie Hamburg macht, mitten in der Stadt, muss das natürlich auch sicher sein. Insofern kann natürlich der Hafen nicht wachsen, er muss sich verändern oder die Häfen müssen sich verändern. Sie müssen sich aber auch miteinander absprechen und nicht jeder der großen Seehäfen auf der Nordseite, in Bremerhaven, Wilhelmshaven oder Hamburg, kann es machen, wie er es will. Das heißt, man muss gucken, wie man die Bedarfe anpasst. Und wenn man jetzt sieht, Hamburg hat einen Hafenentwicklungsplan, den hat man 2019 auf den Weg gebracht. Der soll jetzt im Sommer in der Hamburgischen Bürgerschaft verabschiedet werden. Der ist aber alt! Wir haben seit letztem Jahr einen Krieg, eine veränderte Situation. Ver-



sorgungssicherheit und energetische Transformation treten als Themen jetzt ganz stark in den Vordergrund. Das heißt, da muss man sich verändern und kann nicht mit alten Plänen kommen. In Bremen sieht das übrigens ähnlich aus. Insofern ist es wesentlich, dass man auch von der nationalen Perspektive über die Nationale Hafenstrategie das zusammenbindet und dass der Bund an der Stelle stärker in den Lead geht. Dann muss er aber auch mehr finanzieren. Dann reichen diese 38 Millionen Euro für die gesamte Hafenfinanzierung nicht aus. Wenn es die Bedeutung hat, muss es auch richtig nach vorne gehen.

Zum Thema „Anpassung der Infrastruktur“: Das bebildere ich jetzt mal am Hamburger Beispiel. Wir haben in der Mitte des Hafens eine große Fläche, die Hohe Schaar, die wird jetzt frei, weil Shell mit seinen fossilen Energieträgern weggeht. Eigentlich soll darüber die A26 ausgebaut werden. Wenn Sie das machen, eine Autobahn mitten in den Hafen bauen, entwerten Sie einen Großteil dieser Hafenfläche für die energetische Transformation. Wenn Sie der Wasserstoffwirtschaft sagen: „Ja, da kann man noch was machen.“ Aber die Chancen, die Hamburg an der Stelle hat, die sind dann dahin. Insofern muss man sich bei diesem Zielkonflikt entscheiden. Was wollen wir haben? Man muss auch noch einmal alte Projekte überdenken, anfassen und überlegen: Wie gehen wir mit dem Zielkonflikt zwischen der durch den Krieg erforderlichen Versorgungssicherheit und unseren langfristigen Zielen beim Thema „energetische Transformation“ um? Und wir wollen natürlich auch das machen, was meine Vorrednerin sagte. Wir wollen auch die sozial-ökologische Transformationen der Hafenwirtschaft hinbekommen. Wir wollen die Häfen nachhaltiger machen. Das bedeutet auch, dass wir gerade beim Flächenverbrauch in Zukunft deutlich stärker gucken, wie wir Flächenrecycling machen können. Wir können nicht immer wieder sagen: „Schön, wir gehen auf die grüne Wiese und machen da die Entwicklung weiter.“ Wir haben auch ein Flächenziel von „2050 netto null“ und wir müssen langsam damit anfangen, auch „die Bremse anzuziehen“ bei der Frage, wie wir mit unseren natürlichen Ressourcen, die noch übergeblieben sind, so vernünftig umgehen, damit auch noch eine grüne Infrastruktur neben der anderen Infrastruktur am Ende des Weges bestehen bleibt. Vielleicht ein Punkt noch.

Ich sage mal so, die Mengen, die wir für den Wasserstoff, für die Dekarbonisierung der Industrie, für die Dekarbonisierung der Schifffahrt benötigen werden, sind so gewaltig, davon macht sich noch keiner eine richtige Vorstellung. Da sprechen wir bitte nicht über das Thema „Haushalte“ und schon gar nicht über das Thema „Straßenverkehr“. Denn wer am Ende des Weges den Wasserstoff noch im Straßenverkehr verschleudert, der, glaube ich, hat noch nicht verstanden, welche Bedarfe insgesamt entstehen. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann haben wir nun Herrn Strähle. Er hat maximal vier Minuten Zeit.

Carsten Strähle (BÖB): Vielen Dank für die Möglichkeit, hier zu sprechen. Wir haben in Deutschland gut ausgebildete Arbeitskräfte. Wir haben Produkte, die überall begehrt sind. Deswegen ist es auch notwendig, dass wir die Produkte zu den Menschen bringen können, wenn wir unseren Wohlstand halten wollen. Es ist aber auch notwendig, dass wir die Rohstoffe, die wir brauchen, zu den Menschen bringen können. Daher muss die Infrastruktur sowohl in den See- als auch in den Binnenhäfen, aber auch die Infrastruktur, die die Häfen miteinander verbindet, weiter erhalten und ausgebaut werden. Dazu ist es aus unserer Sicht absolut notwendig, dass wir auch die Mittelausstattung in den einzelnen Bereichen konstant halten, denn die Zahl der Firmen und die Zahl der Mitarbeiter kann nicht permanent schwanken, sondern muss in einer definierten Zahl vorhanden sein. Insofern sehen wir die Reduzierung der Mittel für die Bundeswasserstraßen als absolut nachteilig an. Ein Wasserbauer tut sich sehr schwer, wenn er am Gleis irgendetwas arbeiten soll.

Es ist auch wichtig, die Flächen in den Häfen weiter zu schützen. Unser wirtschaftliches Optimum läge in der Tat darin, dass wir Wohnungsbau im Hafen betreiben. Wir haben aber einen öffentlichen Auftrag und sollen den Umschlag generieren. Es gibt natürlich Konflikte im Ausbau und der Instandhaltung, dass einzelne Projekte möglicherweise mit anderen Projekten konkurrieren. Insofern ist es wichtig, die Projekte voranzubringen, die möglichst schnell einen Nutzen erzeugen können. Das gilt nicht nur für die Schiene, sondern auch für die Binnenwasserstraßen. Denn eigentlich haben wir inzwischen bei der Infrastruktur, insbesondere im Umweltverbund Wasser-



straße und Schiene, einen „Vollbrand“, einen gigantischen Instandhaltungsstau auf der einen Seite. Auf der anderen Seite wollen wir sie leistungsfähiger gestalten, um zum Beispiel auch die deutschen Seehäfen besser mit dem Hinterland zu verbinden. Dazu sind die Planfeststellungsverfahren, die Planungsverfahren viel zu lang. Mir ist vollkommen unklar, warum zum Beispiel bei der Elektrifizierung von Schienenstrecken, die deren Leistungsfähigkeit deutlich erhöhen kann, die Begrenzung besteht, dass sie nur bis 15 Kilometer planfeststellungsfrei sein kann oder soll. Es wäre denkbar, diese Begrenzung aufzuheben. Einen sehr schnellen Nutzen würde bei der Eisenbahn auch das 740-Meter-Netz bringen, das tatsächlich sehr schnell mit sehr vielen dezentralen Maßnahmen umgesetzt werden kann. Hier möchte ich auch auf die Düsseldorfer Liste verweisen. Leider wurden die Binnenwasserstraßen im Genehmigungsbeschleunigungsgesetz offensichtlich vergessen. Ein wichtiges Thema ist für uns auch noch – sowohl für die See- als auch für die Binnenhäfen – die beihilferechtliche Gleichstellung von Bahnanlagen auf europäischer Ebene. Es kann nicht angehen, dass in einzelnen europäischen Ländern öffentliche Subventionen für den Erhalt und den Ausbau von Gleisanlagen unbeschränkt möglich sind, dass aber hier in Deutschland der Höchstbetrag im Moment gedeckelt ist.

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann kommen wir jetzt in die zweite Fragerunde. Hier hat wieder Kollege Schmidt für die SPD-Fraktion das Wort.

Abg. **Uwe Schmidt** (SPD): Herr Vorsitzender, vielen Dank! Wir haben schon das eine oder andere in der ersten Fragerunde gehört und haben uns ja auch schon, glaube ich, bei der einen oder anderen Bemerkung der Expertenrunde, wofür ich mich erstmal bedanken möchte, auch schon etwas verwundert angeguckt. Warum gibt es eigentlich, Herr Bonz, in anderen europäischen Staaten, wo das gleiche Beihilferecht gilt, andere Verfahrensweisen? Warum ist das dort möglich? Denn wir haben in Antwerpen eine Art Labour-Pool, was Sie eben angesprochen haben, der lediglich die Nettolohnkosten abbildet. Das heißt, die Arbeitgeber müssen nur die Nettolohnkosten tragen, wenn ich Sie richtig verstanden habe. Warum ist das eigentlich nicht bei den Gesamthafenbetrieben möglich, denn das ist ja auf der gesetzlichen Grundlage im Grunde genommen ein ähnliches System.

Warum ist es dort möglich, warum ist es in Deutschland nicht möglich? Das andere ist aber auch das föderale System. Da hat sich mir schon mehrfach die Frage gestellt – damals in der Diskussion mit dem hoch geschätzten Kollegen Ferlemann –, wir haben uns immer gewundert, warum der Bund massiv in die deutschen Flughäfen – drei Stück an der Zahl, um die mal zu benennen, BER, Franz-Josef-Strauß, aber auch Frankfurt – investieren kann, aber in die deutschen Seehäfen nicht. Wer bremst da an der Stelle? Und wie ist das eigentlich möglich? Sie haben es eben angedeutet, die Hochwasserschutzanlagen. Sie wissen ja, ich komme aus Bremerhaven, bei uns ist die Stromkaje, wo der geschätzte Kollege Schepull wohl täglich arbeitet, die erste Deichverteidigungslinie, wie wir so schön sagen. Warum ist es eigentlich bei uns in Deutschland aufgrund des Beihilferechts nicht möglich, das so zu gestalten? Und ich bin jetzt weit davon entfernt, internationalen Großreedereien irgendwelche Preisnachlässe zu gewähren oder zu organisieren. Das ist nicht unsere Aufgabe. Aber an der Stelle wurde uns die unterschiedliche Situation an den Kaien der ZARA-Häfen und der deutschen Häfen gerade vorgetragen. Das, Herr Bonz, würde mich als Erstes interessieren.

Und das Zweite: Wie gehen wir eigentlich mit den Flächen und der Umnutzung der Flächen um? Die Kollegin von ver.di hat ja ganz klar gesagt, es bedeutet eine Veränderung in der Arbeitswelt. Wie gehen wir da eigentlich rein? Wie können wir eine qualifizierte Transformation organisieren? Ich kann mich daran erinnern – und das hat eben auch der Kollege Schepull gefordert –, wir haben ja mal 4,6 Millionen Euro in den Haushalt des BMAS eingestellt für „ma-co“, die Qualifizierung. Das geht aus beihilferechtlichen Gründen nicht. Frau Schwiegershausen-Güth: Wie bewerten Sie das? Wie können wir das zukünftig gestalten und wie können wir uns als Bund zielgerichtet an der Transformation der Arbeitsplätze, aber auch der Unternehmen und der Infrastruktur beteiligen? Ich glaube, der politische Wille ist vorhanden. Daher diskutieren wir heute auch darüber.

Vorsitzender: Vielen Dank! Für die CDU/CSU-Fraktion hat Dr. Ploß das Wort.

Abg. **Dr. Christoph Ploß** (CDU/CSU): Ganz herzlichen Dank, Herr Vorsitzender! Verehrte Kolleginnen und Kollegen, wir haben ja viele Punkte



schon gehört, die wir auch als CDU/CSU-Fraktion mit unserem Antrag adressiert haben und die wir in dieser Woche nicht nur in den Ausschuss tragen, sondern auch in die Öffentlichkeit, nämlich in das Plenum des Deutschen Bundestags. Am Freitag ist ja die große Debatte dazu und wir werden da auch in Ihrem Sinne weiter Druck machen.

Es ist von vielen Seiten angesprochen worden, dass zu wenig Geld im Bundesverkehrshaushalt bereitgestellt wird, gerade für die Wasserstraßen. Das will ich jetzt alles gar nicht wiederholen, will aber nochmal auf die Wettbewerbsfähigkeit eingehen. Das haben wir auch in der ersten Runde schon etwas thematisiert. Meine erste Frage geht in dem Zusammenhang an Herrn Hosseus. Könnten Sie noch einmal deutlich machen, was aus Ihrer Sicht getan werden müsste, um die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen zu stärken, gerade auch im Hinblick auf die Hinterlandanbindung? Das ist ja im Moment noch die Stärke der deutschen Häfen, gerade auch des Hamburger Hafens. Aber was braucht es, damit diese Stärke mindestens erhalten bleibt, wenn nicht ausgebaut werden kann?

Und dann komme ich auch schon zum nächsten Punkt, nämlich, dass wir nicht nur mehr Investitionen im Bundshaushalt brauchen, sondern in Deutschland auch schneller planen und bauen müssen. Das ist ja auch ein Thema, das wir als CDU/CSU-Fraktion schon diverse Male in den Deutschen Bundestag eingebracht haben. Und wenn wir es nicht schaffen, beispielsweise Schienenverbindungen schneller als in 25 Jahren zu realisieren – das ist im Moment fast der Durchschnitt für ein neues Schienenprojekt, fast 25 Jahre –, dann werden wir große Probleme haben, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen zu erhalten. Und das gilt natürlich auch für andere Bereiche, gerade im Mobilitätssektor. Meine zweite Frage geht daher an Herrn Bonz. Was müsste aus Ihrer Sicht getan werden, damit in Deutschland Infrastrukturprojekte schneller geplant und gebaut werden können? Und können Sie bitte auch auf das Verbandsklagerecht eingehen bzw. was wäre Ihre Forderung im Hinblick auf die Umweltverbände? Herzlichen Dank!

Vorsitzender: Frau Kollegin Menge hat das Wort!

Abg. **Susanne Menge** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Danke, Herr Vorsitzender. Ich möchte zunächst

auf die Sedimentstrategie eingehen. Meine Fragen richten sich an Herrn Siegert und an Herrn Hosseus. Wie muss aus Ihrer Sicht eine zwischen Bund und Ländern abgestimmte Sedimentstrategie in Eckpunkten aussehen?

Die zweite Frage: Welche Anforderungen ergeben sich für eine nachhaltige Hafenstrategie mit Blick auf geplante Fahrrinnenanpassungen und Vertiefungen im Bereich der Ästuar- und Flussläufe? Welche Erkenntnisse liegen zur letzten Fahrrinnenvertiefung der Elbe vor und welche Konsequenzen ergeben sich aus Ihrer Sicht daraus für die Zukunft?

Eine abschließende Frage zur Hafenkooperation: Wie könnte das von Ihnen, Herr Siegert, favorisierte Modell eines Deutsche-Bucht-Hafens zur Kooperation in Grundzügen aussehen? Welche Rolle würde in diesem Modell den Ländern und welche Rolle würde dem Bund zukommen? Und welche Schwerpunkte sehen Sie vor allem in Hinblick auf den Tiefseehafen Wilhelmshaven, den einzigen Tiefseehafen, den wir in Deutschland haben? Danke!

Vorsitzender: Herr Kollege Bochmann für die AfD-Fraktion, bitte!

Abg. **René Bochmann** (AfD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Noch einmal vielen Dank an die Sachverständigen hier vor Ort. Meine erste Frage richtet sich an Herrn Carsten Strähle. Folgendes Vorwort: Die See- und Binnenhäfen, darüber sind wir uns hier in der Diskussion einig gewesen, verkörpern eine sehr wichtige wirtschaftliche Komponente in unserer gesamten Transportinfrastruktur. Es sind weitestgehend trimodale Verkehrsknotenpunkte, an denen sich Industrie und Gewerbe ansiedeln und somit auch die Versorgung der Bevölkerung sichern. Erst in der vergangenen Woche besuchte ich die Elbehäfen Aken, Riesa und Torgau und konnte mich von deren Leistungsstärke, auch im Hinblick auf Lagerung und Resilienz, überzeugen. Leider ist es so, dass sich der Antrag der CDU/CSU-Kollegen zu sehr an den Seehäfen orientiert und aus unserer Sicht die Binnenschifffahrt hier doch etwas vernachlässigt. Deshalb meine Frage an Herrn Strähle: Sehen Sie es auch kritisch, dass die Haushaltsmittel des Bundes für den Erhalt und den weiteren Ausbau der Bundeswasserstraßen drastisch gekürzt wor-



den sind? Und kann das Ziel des Masterplans Binnenschifffahrt, den Modal Split am Transportvolumen auf 12 Prozent bis zum Jahr 2030 zu erhöhen, überhaupt noch umgesetzt werden?

Die zweite Frage richtet sich an Herrn Siegert vom NABU. Hat der Naturschutzbund Deutschland, welcher erheblichen Einfluss auf den Ausbau unserer Bundeswasserstraßen hat, die Allianz für Lobbytransparenz deswegen verlassen, um Spender – so berichteten mehrere Zeitungen – von über 20.000 Euro, nicht namentlich nennen zu müssen? Allein wegen der Möglichkeit, als anonymer ausländischer Zuwendungsgeber Einfluss auf die wirtschaftliche Entwicklung der Bundesrepublik Deutschland nehmen zu können, müssten aus Sicht der AfD-Fraktion, alle Spenden öffentlich nachverfolgbar und transparent sein. Warum sperren Sie sich bei der Offenlegung Ihrer Finanzierungsquellen? Falls diese Spender keinen Einfluss auf den NABU haben, ist es doch eher unkritisch, diese zu benennen. Oder wie sehen Sie diese Situation? Vielen Dank!

Vorsitzender: Dann hat für die FDP-Fraktion Kollege Reuther das Wort!

Abg. **Bernd Reuther** (FDP): Vielen Dank, Herr Vorsitzender und vielen Dank an die Expertinnen und Experten für die umfangreichen Auskünfte! Ich habe zunächst noch eine Frage an Herrn Geisler. Wie betrachten Sie den Trend der immer größer werdenden Hochseeschiffe? Und welche Auswirkungen hat das auf Ihr Geschäft? Welche infrastrukturellen Anpassungen sind aus Ihrer Sicht kurz- und mittelfristig notwendig?

Und dann habe ich noch eine Frage an Herrn Strähle. Sie haben ja zurecht angesprochen – und der Rhein fließt mitten durch meinen Wahlkreis am Niederrhein –, dass auch die Binnenhäfen gerade bei der Erreichbarkeit per Schiene von vielen Engpässen betroffen sind. Welche Engpässe sind aus Ihrer Sicht am problematischsten und bedürftigsten am schnellsten, ich sage mal, einer Beseitigung? Vielen herzlichen Dank!

Vorsitzender: Danke! Für die Fraktion DIE LINKE. Kollege Riexinger.

Abg. **Bernd Riexinger** (DIE LINKE.): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Ich musste fast ein bisschen schmunzeln, als Herr Dr. Geisler von den Milliardärsvillen gesprochen hat, wie sich jetzt die FDP

zwischen den Interessen der Hafenbetriebe und der Millionäre entscheidet. Nur ein Spaß am Rande. Ich habe aber zwei Fragen an Frau Schwiengershausen-Güth. Da hier schon häufiger von Wettbewerb und Steuern gesprochen wurde: Was halten Sie von der Tonnagesteuer und wie sollte sie ausgestaltet werden? Und die zweite Frage, Frau Menge hat es auch schon angesprochen: Welche Bedeutung hat eine Hafenkooperation für den Hafenstandort Deutschland?

Vorsitzender: Danke! Dann können wir jetzt in die zweite Antwortrunde einsteigen. Es beginnt Herr Bonz, der maximal acht Minuten hat.

Gunther Bonz (FEPORT): Zu der Frage von Herrn Schmidt zu den anderen EU-Staaten: In den Niederlanden oder in Belgien, aber auch in Spanien, gibt es Konstruktionen, die auch in Deutschland möglich wären. Diese Konstruktionen, Beschäftigte staatlicherseits über einen Pool zu organisieren, ist eine rein nationale gesetzgeberische Aufgabe. Und soweit mir die GHB-Strukturen in Deutschland bekannt sind, werden diese zwar vom Rahmen her durch ein Gesetz vorgegeben, aber die Trägerschaft ist privatrechtlich. Das ist in Belgien anders, auch in Spanien. Man müsste das eigentlich nur umstellen. Wenn Sie die Strukturen in Spanien oder in Italien mit denen in Deutschland vergleichen, dann gab es in Spanien und Italien vor 10 bis 20 Jahren vergleichbare Strukturen. Die haben aber großer Hafenreformen durchgeführt. In Italien hat die letzte Regierung unter dem ehemaligen EZB-Präsidenten für die längste Küste Europas – Italien hat über 4.800 Kilometer Küste mit über 500 Häfen – eine Strukturreform durchgeführt. Es gibt nur noch zehn übergeordnete Port Authorities und diese sind ganz stark an die Zentralregierung mit dem entsprechenden Mittelzufluss angebunden, obwohl Italien ja – vergleichbar zu Deutschland – auch ein sehr föderal gegliederter Staat ist. Das war die große Hafenreform von vor sechs Jahren. Und dort engagiert sich der Staat auch wesentlich stärker in den regionalen Hafeninvestitionen. Ob Erweiterungen in Triest oder in La Spezia, das könnten die Kommunen dort nicht. Das wird mit Mitteln des Zentralstaates gemacht. Vergleichbar ist es in Spanien, wo auch nach einem schwierigen Stillstand der Hafentwicklung die Zentralregierung in Madrid – dort ist etwas einfacher aufgrund der Verfassung – in die Häfen investiert. Das ist dort durchaus möglich.



Und das wäre in Deutschland, Dänemark oder Schweden auch möglich, wenn man das gesetzgeberisch entsprechend ausgestalten würde.

Zu der Frage von Herrn Ploß, auch da ein Blick in unsere Nachbarstaaten und andere EU-Mitgliedstaaten: Die Beschleunigungsmöglichkeiten, die man in Dänemark, Spanien, Italien – wenn ich die auch wieder nennen darf – gewählt hat, waren, dass man die Klagebefugnisse der Umweltverbände zwar aufgrund der Charta von Kopenhagen belässt, aber bei einer gerichtlichen Überprüfung die materielle Prüfung durch das Oberste Gericht – in Italien das Kassationsgericht – auf wenige Fragen beschränkt, auf die formelle und die materielle Rechtmäßigkeit einer Genehmigung. Bei der materiellen Überprüfung es ist dort aber anders als in Deutschland. Dort wird nur geprüft, ob die entsprechenden Kläger, zumeist Verbände, ordnungsgemäß am Genehmigungsverfahren beteiligt wurden, also alle Unterlagen bekommen haben, an den Sitzungen haben teilnehmen können und so weiter, und ob gravierende Planungsfehler erfolgt sind – gravierende, also schwerwiegende. Im deutschen Recht gibt es die vollständige Überprüfung der materiellen Rechtmäßigkeit der Genehmigung, zumeist Planfeststellungsbeschlüsse, also der Verwaltungsakte, bis in jede einzelne Tiefe, natürlich mit der Möglichkeit, wenn ein Fehler festgestellt wurde, dass es eine Plankorrektur gibt. Diese langwierigen Verfahren in Deutschland bereiten uns auch auf europäischer Ebene teilweise große Sorgen, weil die Infrastrukturen Teil des Systems der Transeuropäischen Netze sind. Wir führen viele Gespräche mit den dänischen Kollegen über die Fehmarnbeltquerung. Für die Querungsgenehmigung auf der dänischen Seite waren 20 Aktenordner Unterlagen erforderlich und auf der deutschen Seite über 800, obwohl die dänische Teilstrecke zwanzigmal länger als die deutsche ist. Ein möglicher Weg zur Verfahrensbeschleunigung wären daher Vorgaben an die Kassationsgerichte, also die Obergerichte, auf welche Punkte und wie weit die materielle Rechtmäßigkeitsprüfung vorzunehmen ist.

Vorsitzender: Danke! Dann gebe ich das Wort an Herrn Dr. Geisler. Sie haben Gelegenheit, maximal vier Minuten zu antworten. Bitte!

Dr. Alexander Geisler (ZVDS): Vielen Dank! Es ist schön, wenn das Thema mit dem Begriff der Millionärswohnungen hängen bleibt. Damit war aber

gemeint, dass wir die Betriebsfähigkeit der Hafengewirtschaft 24/7 erhalten und keine Einschränkung erleben. Aber zurück zur Frage: Den Einsatz der großen Schiffe sehen wir in der Tat eher positiv. Denn nachweislich – und das ist auch in den Nachhaltigkeitsberichten der HPAs zu lesen – sind durch den Einsatz dieser Schiffstypen die Emissionen pro TEU gesunken, deutlich gesunken. Das ist ein Erfolg auch für die Umwelt- und Klimapolitik. Diese Schiffe kommen nun in den Einsatz und fahren derzeit auch aufgrund der IMO-Vorgaben weiterhin langsamer, sodass die Emissionen pro TEU weiter sinken werden. Sie tragen auch dazu bei, dass die Transportkosten an sich sinken.

Die Maßnahmen, die wir brauchen, sind eigentlich bekannt. Viele Terminalbetreiber passen sich an, investieren, um diese Schiffe abfertigen zu können. Wir haben die Infrastrukturmaßnahmen, die wir schon seit vielen Jahren geplant haben und die auch in der Tat reichen würden, mit diesen Schiffen zu operieren, wenn sie denn umgesetzt würden. Ich denke nur an die Außenweser oder letztendlich an die Herstellung der planfestgestellten Tiefen auf der Elbe. Die stockt und wir kriegen leider keine Informationen von der GDWS. Es wäre schön, wenn da an der Kommunikation gearbeitet würde, um den Markt zu informieren, wie man ab Sommer mit diesen Fragen weiter umgehen will. Aber grundsätzlich wären mit diesen Maßnahmen – mehr geht natürlich immer – die deutschen Hafenstandorte gut aufgestellt. Man sollte auch nicht vergessen, wenn wir hier über Kooperation reden, selbst wenn diese Schiffe alle nach Wilhelmshaven gehen würden, muss man festhalten, dass Wilhelmshaven ein künstlicher Tiefseewasserhafen ist. Auch dort müssen Zufahrtswege gebaggert und frei gehalten werden. Dort besteht kein natürlicher Tiefgang. Insofern kann ich das nochmal zusammenfassen, dass wir hier einen positiven Trend haben und dass jetzt einfach die Maßnahmen, die in Aussicht gestellt wurden, zeitnah umgesetzt werden müssen, um den Einsatz dieser Schiffe hier vor Ort so effektiv wie möglich zu gestalten. An anderer Stelle passiert es. Selbst die Amerikaner investieren mittlerweile sehr stark im Zuge der Investitions Offensive, um diese Schiffe vernünftig und effektiv abzuarbeiten. Und das können wir hier vor Ort auch, wenn wir die Maßnahmen bekommen, die wir verabredet haben.



Vorsitzender: Vielen Dank! Dann gebe ich jetzt für acht Minuten Herrn Hosseus das Wort.

Daniel Hosseus (ZDS): Danke, Herr Vorsitzender! Herr Dr. Ploß, Sie hatten nach der Wettbewerbsfähigkeit gefragt und was konkret zu tun wäre. Wir wollen als Hafenwirtschaft gemeinsam mit Bund und Ländern in den nächsten zehn Jahren die internationale nachhaltige Markt- und Technologieführerschaft erreichen. Dafür brauchen wir Ihre Unterstützung, die Unterstützung der öffentlichen Hand von Bund und Ländern. Wir wollen Marktführer in der Nutzbarmachung neuer Energietechnologien werden. Wir wollen, dass der Hafenstandort Deutschland, die kostengünstigsten, leistungsstärksten und effizientesten Strukturen hat, in allen Umschlagssegmenten. Das betrifft gerade auch die öffentlich gesteuerten Kostenelemente in den Logistikketten. Ob es die Trassenpreise sind, ob es die Hafententgelte sind, ob es die Lkw-Maut ist, wir wollen die günstigsten Kosten und Leistungsstrukturen. Wir wollen einen marktwirtschaftlichen Wettbewerb, der national, europäisch und international fair ausgetragen wird. Das wird er im Moment nicht, Stichwort „Tonnagesteuer“, Stichwort „Gruppenfreistellungsverordnung für Konsortien“. Wir wollen bei der Digitalisierung, Automatisierung und der technischen Innovation die Rahmenbedingungen für die deutsche Hafenwirtschaft und ihrer Geschäftsmodelle nicht nur auf dem letzten Stand der Technik und Innovation haben, sondern auch absehbare Entwicklungen berücksichtigen. Das muss alles abgebildet sein. Und wir wollen und wir brauchen Ihre Unterstützung dahingehend, dass die Unternehmen und ihre Beschäftigten den beständigen Wandel, den es nun einmal gibt, wirklich leben können und technische Innovationen vorantreiben können. Gemeinsam mit unserem Sozialpartner wollen wir das machen und dafür brauchen wir Ihre Unterstützung.

Aus gegebenem Anlass möchte ich auch noch einen weiteren Hinweis geben, was wir als Hafenwirtschaft brauchen. Es gibt in Deutschland kein sektor- und gefahrenübergreifendes Gesetz zum Schutz Kritischer Infrastrukturen. Es gibt ein IT-Sicherheitsgesetz. Aber das regelt die Anforderungen an die Sicherheit von IT-Anlagen bestimmter Unternehmen. Andere Dinge regelt es nicht. Das ist übrigens nicht unsere Einschätzung, sondern

das ist die Einschätzung des Bundesamtes für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe. Die Diskussionen, die wir in den vergangenen Monaten geführt haben, lenken komplett vom Thema ab. Man könnte auch sagen, so ein Containerterminal ist das Chlorhühnchen der deutschen Chinapolitik. Wir benötigen nachvollziehbare, schlüssige Vorgaben zum Umgang mit Systemrivalen, ob das China, die arabische Staaten oder andere sind. Für die Zeitenwende benötigen wir eine konsequent durchdachte, nachvollziehbare Außen- und Außenwirtschaftspolitik. Das sind Dinge, die wir brauchen, um die Wettbewerbsfähigkeit des Hafenstandortes Deutschland zu stärken.

Ich möchte noch auf die Frage eingehen, die sich um die Sedimentmanagementstrategie und die Fahrrinnenanpassung dreht. Sie fragten nach den Erkenntnissen. Ich glaube, eine ganz wesentliche Erkenntnis ist, wir brauchen die Fahrrinnenanpassung und wir werden weitere Fahrrinnenanpassungen benötigen. Wir werden auch die Fahrrinnenanpassung der Außenems und auch der Außenweser benötigen. Sie sind unverzichtbar. Das Güterverkehrsaufkommen in Mitteleuropa wird weiter wachsen. Das sagt nicht nur Herr Wissing in seiner Verkehrsprognose, das sagt beispielsweise auch die OECD mit ihrem Transport Outlook. Was steckt dahinter? Dahinter steckt das Weltbevölkerungswachstum. Wir sind im Moment acht Milliarden Menschen auf der Welt. Bis 2050 werden wir zehn Milliarden Menschen sein. Diese zusätzlichen zwei Milliarden Menschen wollen alle etwas einkaufen, sich kleiden, versorgen, Waschmaschinen kaufen und alles Mögliche. Daher wird das Güterverkehrsaufkommen in Mitteleuropa wachsen und deswegen brauchen wir diese Verkehrsinfrastruktur. Und schon jetzt, schon im vergangenen Jahr haben wir gesehen, welche Engpässe sich ergeben können, wenn es zu einer Stausituation kommt. Wir hatten diese massiven Lieferkettenengpässe rund um die Welt und wir konnten froh sein, dass wir ein stark aufgestelltes Hafensystem an der deutschen Küste hatten. Die Containerterminals sind bis oben hin vollgelaufen. Es war kein Platz mehr. Wir mussten rausgehen und zusätzlich Flächen außerhalb des Hafens akquirieren, um die Container überhaupt irgendwo abstellen zu können. Insofern werden wir auch zusätzliche Infrastruktur benötigen, auf der Wasserseite und eben auch auf der Landseite,



im Schienengüterverkehr, auf den Binnenwasserstraßen, auf den Autobahnen. Alles das gehört dazu und wird oft vergessen, aber insbesondere auch der Großraum- und Schwerlastverkehr. Auch der gehört dazu. Und das wird auch auf den Wasserwegen, aber auch auf dem Landwege und dem Schienenwege von und zu den Seehäfen transportiert werden. Deswegen kann es nicht sein, dass wir nicht wissen, wohin mit dem Baggergut, dass wir aus der Elbe, der Jade, der Weser und aus dem Strelasund in der Ostsee holen. Wir brauchen gute, gesicherte Verklappungsmöglichkeiten, die umwelttechnisch und in allen anderen rechtlichen Belangen geregelt sind. Das müssen wir hinkriegen. Das muss der Bund gemeinsam mit den Bundesländern hinkriegen. Wie das konkret gemacht wird, überlasse ich den Verwaltungsexperten. Die Frage ist mir viel zu knifflig, aber ein nationales Sedimentmanagement muss her. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Frau Schwiegershausen-Güth hat nun für maximal zwölf Minuten das Wort.

Maya Schwiegershausen-Güth (ver.di): Mir wurden Fragen zu drei Themenfeldern gestellt. Ich würde gerne mit dem Bereich Tonnagesteuer anfangen, eines meiner Lieblingsthemen. Die Tonnagesteuer ist ursprünglich mit hehren Zielen gestartet und wird unsererseits als komplett verfehlt bewertet. Wenn ich auf die Zahlen im deutschen Register gucke, dann ist es mitnichten so, dass die Zahlen massiv gestiegen sein sollen, sondern sie sind im Sinkflug. Wir haben jetzt, glaube ich, zum letzten Vormonat nochmal drei Schiffe dazu bekommen, aber wenn ich mir die Tendenz seit dem letzten Jahr angucke, sehe ich keine Trendumkehr, sondern es ist nach wie vor kritisch. Wir verlieren Schiffe im deutschen Register! Wir verlieren vor allem auch Schiffe mit deutscher Flagge. Und noch viel schlimmer ist eigentlich, wir verlieren massiv deutsche Seeleute und wir kriegen sie nicht wieder gewonnen. Immer weniger Leute interessieren sich für eine Zukunft in der Seeschifffahrt. Jetzt kann man sagen: „Na ja, gut. Da gibt es noch andere Seeleute auf der Welt, die daran Interesse haben.“ Wie gut das klappt, haben wir gesehen, zunächst in der Pandemie, als man auf einmal nicht mehr so einfach philippinische Seeleute wegen Visabeschränkungen, Impfen

und dergleichen an Bord bekam. Da ist man umgeschwenkt auf osteuropäische Seeleute. Dann kam der Krieg und man hat die auch nicht mehr bekommen. Auf einmal stand die deutsche Seeschifffahrt da und sagte: „Ich bekomme meine russischen und ukrainischen Seeleute nicht mehr an Bord.“ Beide Nationen sind am meisten an Bord deutscher Schiffe vertreten. „Und ich brauche Ausnahmegenehmigungen von den Flaggenstaaten, weil ich mein Minimum Safe Manning nicht mehr erfüllen kann.“ Heute Morgen hatte ich erst ein Gespräch mit der Behörde, wo es darum ging, dass wir Gefahr laufen, als deutsche Flagge aus der white list zu fliegen, weil wir mittlerweile so viele deficiencies an Bord unserer Schiffe haben. Das fand ich ganz spannend. Darauf müssen wir unseren Blick richten. Und die Entwicklung ist durchaus kritisch. Was wollen wir? Wenn ich jetzt in den europäischen Raum gucke, ist die Tonnagesteuer ein legitimes Förderinstrument. Wir als ver.di haben gar kein Problem mit der Tonnagesteuer als solcher. Wir haben ein Problem damit, dass sie einfach so vergeben wird, ohne etwas zu fordern. Man vergibt Steuervorteile, ohne direkt etwas im Gegenzug zu erhalten. Was wir wollen, ist ganz klar eine Bindung an die Flagge. Und wenn das nicht möglich ist, weil wir es nicht schaffen – ich kenne die Argumente zum Thema „Standortsteuer“ –, dann müssen wir aber zumindest Ausbildung und Beschäftigung vorschreiben, wenn schon mit Steuergeldern gefördert wird. Denn letztlich verzichtet der Staat an dieser Stelle auf Steuereinnahmen. Wo laufen wir momentan hin? Wir fördern beispielsweise – und das ist völlig richtig – den Neubau von LNG-Schiffen, zuletzt eine große deutsche Fähre. Die Fähre fährt aber jetzt mit zypriotischer Flagge und lettischen Beschäftigten, 60 Prozent gefördert mit deutschen Steuergeldern – zurecht. Aber warum gibt es da keine vernünftige Flaggenvorschrift? Warum gucken wir nicht, dass wir an Bord dieser Schiffe, die wir zurecht fördern, auch entsprechend Jobs für heimische Seeleute sichern? Wir haben die Polarstern II beschlossen. Ich weiß aus der Reederei, die den Auftrag bekommen hat, dass wir sie wahrscheinlich nicht ausschließlich mit deutschen Seeleuten besetzen werden können. Ein deutsches Forschungsschiff! Aber dass die Reederei jetzt Beschäftigte ausbildet, das wird nicht passieren. Was lernen wir daraus? Wenn es da keinen Druck und keine normative Pflicht gibt, auszubilden und



auch mit deutschen Seeleuten zu fahren, dann wird die Industrie das von sich aus nicht tun. Ja, Tonnagesteuer, aber bitte dann mit entsprechenden Vorschriften zum Thema „Ausbildung und Beschäftigung“. Dann können wir da auch mitgehen. Denn, wenn ich das Geld erhalte, wenn ich Förderung erhalte, habe ich damit auch eine gewisse Verantwortung. Und vor allem drehen wir uns dann ja eigentlich im Kreis, wenn wir über Kritische Infrastruktur diskutieren und sagen, dass Seehäfen wichtig sind, aber auch eine Flotte wichtig ist. Schifffahrt ist auch Teil der Kritischen Infrastruktur. Da muss ich doch aber auch sicher sein, dass ich die entsprechend besetzen kann. Das heißt, ich brauche seemännisches Know-how – und seemännisches Know-how in erster Linie an Bord, aber in zweiter Linie auch nachgelagert im maritimen Cluster, in der maritimen Industrie. Das heißt, wenn es entweder Schiffsplaner sind, Leute mit nautischem Know-how, die navigieren von Land. Wenn man mal in dem großen Cruise Control Center in Hamburg war, wo Kreuzfahrtschiffe gesteuert werden, die sie in die Häfen einlegen. Da sitzen Leute, die haben alle nautisches Know-how, die fahren nicht mehr an Bord, aber trotzdem wissen die, wie es geht. Die sind alle einmal gefahren. Da kann ich noch so sehr ein „Jahr der Ausbildung“ ausrufen, solange ich nicht die Möglichkeit schaffe, dass die Leute tatsächlich auch an Bord eine gesicherte Perspektive haben, werde ich wahrscheinlich keine Seeleute bekommen. Das Gleiche gilt im Bereich Schlepper und Lotsen. Die Lotsen haben dann ihre eigene Ausbildung gefahren, weil sie aus der großen Fahrt niemanden mehr bekommen haben. Und auch in der Schleppschifffahrt müssen wir ein Auge darauf haben.

Das kann man weiterführen zum Thema „Energie-transporte“. Auch da müssen wir sehen: Kritische Infrastruktur. Wir müssen gucken, dass wir die Grundstoffversorgung sichern. Dann müssen wir sie nicht nur mit Pipelines sichern, sondern auch mit flexiblen Trägern. Wir diskutieren über das Thema „LNG“. Das betrifft nicht nur Umschlagplätze, sondern auch die Frage, mit welchen Schiffen können wir das. Unserer Meinung nach müssen die Schiffe natürlich den nationalen Sozialstandards entsprechen. Das heißt, da muss der HTV-See gelten und nicht irgendein Vertrag. Wir können nicht Sozialdumping auf See fördern,

wenn wir sagen, das ist Teil der Kritischen Infrastruktur und so soll Deutschland zukünftig seine Energiediversität sichern. Ich könnte da jetzt weitermachen. Wir können auch über Werften reden, die sterben. Und gleichzeitig werden Schiffe aber nach China gegeben, wo es heißt, da müsst ihr aber auch den Kredit abschließen. Übrigens müsst ihr auch gleich noch die Seeleute mitbringen, die das Schiff überführen. Da könnt ihr nicht eure eigenen bringen und, und, und. Da haben wir ein großes Feld, wo wir aktiv werden müssen, finde ich, wenn wir es ernst meinen mit den Themen „Kritische Infrastrukturen“ und „Versorgungssicherheit“.

Die Bedeutung der Hafenkooperation für den Hafenstandort Deutschland: Zunächst einmal braucht es auch aus unserer Sicht definitiv eine stärkere Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen. Jetzt kann man fragen, warum das aus ver.di-Sicht kommt. Natürlich wollen unsere Mitglieder auch zukünftig noch einen Job haben. Das heißt, auch sie wollen, dass wir starke Seehäfen durch eine entsprechend zukunftsfähige maritime Politik haben. Wo haben wir das Problem, wenn ich auf den Bereich Hafenkooperation gucke? Wir beobachten, dass mit Infrastrukturentscheidungen Wettbewerbsvorteile und auch Wettbewerbsnachteile entstehen. Und da setzt genau das Thema an: Es braucht einfach eine maritime Politik aus einem Guss. Es braucht eine starke maritime Politik, die koordiniert stattfindet und die die Wettbewerbsfähigkeit aller Häfen stärkt. Und nicht, wie wir es beobachten konnten – ich habe es erlebt, es war einer meiner ersten Einsätze in Lübeck –, dass der Rostocker Hafen mit Infrastrukturmitteln gefördert wurde und dann die Aufträge abgewandert sind und Lübeck stand da und musste Leute entlassen. Das können wir nicht wollen, als deutsche Seehäfen, auch nicht als deutsche Binnenhäfen. Von daher brauchen wir eine andere maritime Politik. Wir brauchen eine andere Koordination, aber auf verschiedenen Ebenen, sowohl zwischen den Gebietskörperschaften Bund und Land, als auch zwischen den Terminalbetreibern – darauf guckt man, wenn man sagt „Hafenkooperation“ – und auch zwischen den Port Authorities. Das heißt, wir brauchen eine vertikale Kooperation – und nicht nur zwischen den Terminalbetreibern, sondern vor allem auch von der politischen Seite. Was wir nicht wollen, ist, dass es Sozialdumping gibt. Wir beobachten in den Seehäfen immer mehr



Tarifflicht. Auch das kann nicht das Ziel sein, weder, dass ein verzerrter Wettbewerb durch Infrastrukturentscheidungen geschaffen wird, noch ein verzerrter Wettbewerb durch Sozialdumping. Wir wollen mehr Tariftreue. Wir begrüßen jetzt auch – zumindest, was ich in den Medien höre – den Vorstoß zu einem neuen Tariftreuegesetz. Wir brauchen entsprechende Sozialstandards in den Seehäfen, Wir können gerne Wettbewerb auf der Grundlage von Qualität führen, aber nicht auf dem Rücken der Beschäftigten. Das können wir alle nicht wollen.

Es gab noch eine letzte Frage zum Thema „Wie können wir gemeinsam Beschäftigte qualifizieren und auf dem Weg der Zukunftsherausforderungen mitnehmen?“. Darauf wurde ja schon verschiedentlich eingegangen. Ich habe vorhin auch schon kurz etwas dazu gesagt. Wir haben uns da mit den Sozialpartnern auf den Weg gemacht, beispielsweise in einem Tarifvertrag schon einen Weg zu weisen für ein Unternehmen. Da wollen wir nicht stehen bleiben, wenn es nach uns geht. Es braucht aber nichtsdestotrotz weiterhin eine umfassende Weiterbildungs- und Qualifizierungsoffensive, um die Beschäftigten für die neuen Tätigkeiten zu qualifizieren. Es braucht entsprechende Tarifvorgaben. Aber es braucht natürlich auch – gerne mal das Beispiel von vorhin „Qualifizierungsfonds“ – entsprechende politische Unterstützung, sodass auch die Mittel vorhanden sind und die Betriebe auch unterstützt werden können, um die Anschlussfähigkeit der Beschäftigten zu sichern und sie für neue Berufstätigkeiten und Berufszweige zu qualifizieren.

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann hat jetzt Herr Siegert für maximal acht Minuten das Wort.

Malte Siegert (NABU): Herzlichen Dank! Ich fange gleich mit der Frage aus der AfD-Fraktion an. Die kann ich schlichtweg nicht beantworten, denn ich spreche hier für den NABU-Landesverband Hamburg. Dort bin ich Landesvorsitzender und kann insofern die Entscheidung meiner Kolleginnen und Kollegen vom NABU-Bundesverband nicht beurteilen. Das maße ich mir auch nicht an.

Dann kommen wir zum Thema „Fahrrinnenanpassungen“. Da kann man ganz gut sehen, was ein schwerwiegender Planungsfehler ist, weil wir genau jetzt sehen, welche erheblichen negativen Auswirkungen diese Fahrrinnenanpassung gehabt

hat. Wir stellen fest, dass die Fahrrinne, wie sie prognostiziert wurde, gar nicht hergestellt worden ist, dass sie so „zusedimentiert“ war, weil man dieses System überhaupt nicht kontrollieren kann. Das haben wir Umweltverbände auch immer gesagt. Wir haben von vornherein darauf hingewiesen. Das Gericht ist da eher den Fachbehörden des Bundes gefolgt und hat eine von 2010 stammende Modellierung, wo man zwei Wochen im Voraus modellieren konnte, für passend erachtet. Wir haben 2016 vor dem Verfahren gesagt, wir können jetzt aber Jahre in die Zukunft modellieren. Das hat dann schon im Prinzip das Ergebnis gezeigt, was jetzt eingetreten ist. Insofern ist unsere Wächterfunktion keine schlechte. Und deswegen ist es eben richtig, dass wir gucken, dass wir die erheblichen Fehler, die in solchen Planungen entstehen, auch mitbegleiten und gegebenenfalls auch beklagen. In diesem Fall hat es nichts genutzt. Was ist dabei rausgekommen? Wir haben keine Fahrrinnenanpassung, die hergestellt wurde. Wir haben eine erhebliche Zunahme an Sedimenten. Niemand weiß, wohin damit. Denn es gibt keine vernünftige zwischen den Bundesländern und dem Bund abgestimmte Strategie. Das ist ein Skandal, weil es seit Jahren der Fall ist. Und wir haben eben durch den morphologischen Nachlauf bisher noch keine Kenntnis davon, wie das in Zukunft überhaupt weitergeht. Und ich sage Ihnen, wir haben jetzt schon etwa 120 Millionen Euro Baggerkosten im Jahr für den Bund und für die Freie und Hansestadt Hamburg. Das ist im Prinzip eine Subvention. Da muss man sich auch überlegen, inwieweit man sich das überhaupt leisten will und kann. Das ist ja auch viel Geld.

Und abgesehen davon ist es ein erheblicher, dauerhafter Eingriff in die Gewässersohle, in das Gewässer selbst. Das ist trüb. Die Stinte sind aus der Elbe verschwunden. Und wenn der Stint der Beispielfisch ist, dann hängen ganz viele andere Tiere daran, auch unter anderem Schwalbenarten, die sich von so einem Fisch ernähren. Die ganzen Populationen sind alle zusammengebrochen. Und da komme ich noch zu einem weiteren Punkt. Wir haben nicht nur das Thema „Wasserrahmenrichtlinie“, also die Gewässerqualität, sondern wir haben auch eine Biodiversitätsstrategie, eine FFH-Strategie, die auch entlang der Gewässer eine Rolle spielt. Wenn wir natürlich dauernd diese ganzen Vertiefungen vornehmen, die ich aus ökonomischer Perspektive hervorragend verstehen



kann, müssen wir aber auch auf der anderen Seite genauso gucken, dass wir für die anderen Ziele, die die Bundesrepublik Deutschland und die Bundesländer verfolgen, auch die Verantwortung übernehmen, auch mit Einheiten, übrigens auch mit Rechtsvorschriften, wie die Wasserrahmenrichtlinie, die wir auch befolgen müssen. Das ist kein Spaß, die müssen wir als Land befolgen. Das tun wir aber nicht, denn unsere Gewässer sind insgesamt in einem schlechten Zustand. Und sie müssen wieder in einen guten Zustand kommen. Insofern wäre unsere Erwartung, dass da mehr passiert und eine größere Ausgewogenheit zwischen den ökonomischen, ökologischen und sozialen Interessen erfolgt. Die müssen in Einklang gebracht werden. Es kann nicht die Strategie sein, immer alles zu machen, sich aber im Prinzip wenig für den Bereich Natur zu interessieren. Wir haben schon 1999 gesehen, dass die Sedimente erheblich zugenommen haben und jetzt sind sie mit der Vertiefung von 2020 nochmal in die Höhe gegangen. Unsere Forderung an den Bund ist jetzt, dass man eine Einigung herstellt, wie man mit dem Sedimentmanagementproblem umgehen kann. Und da kann es nicht nur darum gehen, dass man sich fragt, wo wir das alles hinbringen, also an die Verbringstellen, die es schon gibt, den neuen Lichtergrund, die Tonne E3 oder Sankt Margarethen. Und ich sage mal, Hamburg möchte ja gerne nach Scharhorn verbringen, weil sie das selber entscheiden können. Und es ist schon kurios, dass eine rot-grüne Regierung in Niedersachsen in den Koalitionsvertrag reinschreibt, wir verklagen die Hamburger, wenn sie bei Scharhorn verbringen. Das finde ich, ehrlich gesagt, interessant. Und man muss an der Stelle wirklich sagen, wenn es hier keine Einigung gibt, dann ist das nicht nur schlecht für die deutsche Wirtschaft und die deutschen Seehäfen, sondern vor allem auch schlecht für die Natur. Und die Natur hätte es an der Stelle verdient, dass es eine größere Aufmerksamkeit für das Thema gibt.

Jetzt kommen wir noch zum Thema „Hafenkooperation“. Wir müssen erst einmal klären – da bitte ich Sie ganz dringend darum –, was verstehen die einzelnen Beteiligten unter dem Thema „Hafenkooperation“. Die einen sagen: „Machen wir doch schon.“ Dann legen Sie das Marketing zusammen und Hamburg Hafenmarketing vertritt dann die Seehäfen in der Welt. Oder man sagt: „Wir kooperieren, Holding obendrüber, die wird vom Bund

gesteuert“. Der Bund gibt viel Geld dafür, viel mehr Geld als heute, aber für eine vernünftig abgestimmte Hafenpolitik, die dazu führt, dass wir weniger Fläche in Anspruch nehmen, weniger in die Gewässer eingreifen müssen und dass wir auch den Ausbau der Häfen als Hubs der Energiewende – was ich vorhin schon skizziert habe – wirklich hinbekommen und dass wir das aber gemeinschaftlich organisieren, sonst funktioniert es nicht. Ich war vor einiger Zeit in Zeebrugge und habe mir mal angeguckt, warum Antwerpen und Zeebrugge fusioniert haben. Weil die auch sehen, dass sie an Grenzen stoßen und dass sie gemeinsam arbeiten müssen. Wenn wir das nicht hinkriegen, dann werden wir uns hier im Klein-Klein zwischen den Föderalstaaten so aufreiben, dass die deutschen Seehäfen vor die Wand fahren. Das kann ich Ihnen mal aus der ökonomischen Perspektive sagen. Und ökologisch hat das sowieso immer ganz furchtbare Auswirkungen am Ende. Also muss mit Blick auf die Nachbarstaaten auch dafür gesorgt werden, dass die Seehäfen gemeinsam eine Strategie entwickeln. Das scheitert aktuell an den Verwaltungen. Ich glaube, ehrlich gesagt, die Privatwirtschaft – nehme ich wahr – wäre an vielen Stellen in der Beziehung schon deutlich interessierter und weiter, sich in einem bestimmten Korridor darüber zu unterhalten, was das eigentlich heißen kann, um eben auch die von den Herren hier beschriebenen Abläufe zu harmonisieren, dass es sowohl ökonomische Vorteile hat, aber am Ende auch ökologisch zu weniger Eingriffen führt. Das muss ja eigentlich im Interesse einer tatsächlich nachhaltigen Hafenpolitik sein. Und das würde bedeuten, dass man Wege finden muss, wie man die Verwaltung so strukturiert, dass der Bund ein stärkeres Mitspracherecht hat. Der Bund soll viel Geld geben, das ist richtig. Dann muss er aber auch in eine Lage versetzt werden, stärker mitzusprechen, wohin er das Geld gibt und warum er es geben soll. Momentan möchten die Seehäfen, dass man ihnen das Geld gibt, aber sie möchten gerne machen, was sie wollen. Und ich glaube nicht, dass, wenn man aus unserer Perspektive die Natur betrachtet, die keine föderalen Grenzen kennt, man damit nachher eine Hafenpolitik hinbekommt, die tatsächlich das leisten kann, was angesichts des derzeit bestehenden Drucks auf die Biodiversität und die Ökonomie angemessen ist, all das vernünftig in Einklang zu bringen und noch dazu mit guten Jobs



und guten Gehältern zu verbinden. Und es kann eben auch sein, dass man dazu kommt, bestimmte Zweige in einem Hafen mit dem entsprechenden Personal zu stärken. Und ich möchte an der Stelle noch mal sagen, wenn alle Häfen das Gleiche machen, dann werden sie die Fachkräfte in Zukunft auch nicht mehr haben. Das heißt, man muss ja auch sehen, dass man in den Häfen unter Umständen die Stärken stärkt, aber sich von den Schwächen trennt, um auch eine Kannibalisierung zwischen den Häfen um die Beschäftigten zu vermeiden. Auch das ist ein Faktor, der uns, glaube ich, in Zukunft noch deutlich mehr beschäftigen wird als zuvor. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann haben wir jetzt den Beitrag von Herrn Strähle, der maximal acht Minuten Zeit hat.

Carsten Strähle (BÖB): Vielen Dank! In der Tat haben wir mit der Reduktion von Mitteln zusehends Schwierigkeiten, unsere Ziele für 2030 zu erreichen. Hintergrund ist, um Projekte abarbeiten zu können, brauche ich Menschen, die bei Firmen beschäftigt sind. Wenn ich die Zahl der Menschen verdoppeln will, die in der Branche arbeiten, die im Schnitt 30 Jahre bei einer Firma oder in der Branche arbeiten, bedeutet das, wenn ich die Kapazität der Ausbildung verdoppele, dass ich dann erst nach 30 Jahren wirklich auch die doppelte Mannschaft habe. Wenn ich das nach 15 Jahren erreichen will, muss ich es vervierfachen und wenn ich das nach siebeneinhalb Jahren erreichen will, muss sich es schon verachtfachen. Das heißt, wir müssen gucken, dass die Infrastrukturbereiche kontinuierlich wachsen können. Dazu ist es auch notwendig, dass die Mittel kontinuierlich anwachsen, die an Baufirmen gegeben werden können. Mit der Streichung sind wir hier auf einem absolut falschen Weg. Ich habe gerade heute Morgen mit Vertretern des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes bei uns gesprochen. Die müssen 1,5 Prozent einsparen. Das führt dazu, dass sie auf 20 Kilometern Neckar eine Rotte abbauen werden. Ich sehe mit großer Sorge, dass hier an den Füßen gespart wird. Meiner Meinung nach wäre es viel sinnvoller, am Kopf zu sparen, wenn man sparen will. In den allermeisten Firmen – und da ist es vollkommen „Wurst“, ob das öffentlicher oder privater Sektor ist – ist es so, dass je größer eine organisatorische Einheit ist, umso mehr neigen

die dazu, sich mit irgendwelchen Regeln „zuzumüllen“, die am Ende die Mitarbeiter daran hindern, ihre Arbeit sinnvoll zu machen. Ich kenne in allen Unternehmen fast ausschließlich nur motivierte Leute, die gelegentlich durch die eigene Organisation gebremst werden. Und hier würde ich mir wünschen, dass wir tatsächlich vor Ort den einzelnen Bereichen wieder mehr Freiheit einräumen. Und dass wir auch diese sinnlose Trennung zwischen Neubau- und Ausbauämtern und den Unterhaltungsämtern aufheben und das wirklich in eine Hand geben. Denn wenn ich eine Anlage erneuere, macht es üblicherweise Sinn, sie auch bei der Gelegenheit gleich mit zu verbessern.

Hier komme ich auch zur Frage der Beseitigung von Engpässen und welche mir da konkret einfallen. Ich will zwei Beispiele nennen: Es gilt ja neben den Seehäfen und den unmittelbaren Anbindungen auch die Verbindungen zwischen den Binnenhäfen weiter zu optimieren. Ein Punkt, bei dem ich mir sehr wünschen würde, dass er noch in das Genehmigungsbeschleunigungsgesetz Eingang findet, ist die Abladeoptimierung am Mittelrhein. Das ist ein Projekt, das einen NKI von 30 hat und die Schweizer Freunde haben uns gezeigt, als sie den Rhein in ihrem Bereich abladeoptimiert haben, also ein bisschen vertieft haben, dass man das auch absolut umweltfreundlich machen kann. Das, was die aus dem Rhein rausgehobelt haben, haben sie in Flachwasserzonen am Rand wieder eingebracht, um Fischen Laichraum zu bieten. Ich denke, hier ist zwischen Ökonomie und Ökologie sehr wenig Raum, den man irgendwie sieht. Aus meiner Sicht kann man beide Punkte, wenn man möchte, auch sehr gut gemeinsam voranbringen. Dass es hier immer wieder zu einem gewissen Gerangel kommt, ist okay. Das liegt an den Interessen, die jeder vertritt. Aber das Wichtige ist aus meiner Sicht, dass wir das eigentlich große Ziel nicht aus den Augen verlieren, nämlich dass wir den Umweltverbund aus Wasserstraße und Schiene fördern wollen. Deswegen müssen wir auch gucken, wie es uns gelingt, dieses große Ziel mit Projekten zu erreichen. Und ich kann es nur noch mal sagen: Abladeoptimierung Mittelrhein, ein NKI von 30. Das heißt, jeder investierte Euro bringt am Ende noch mal 30 Euro an volkswirtschaftlichem Nutzen. Das wir da seit 20 Jahren „rummachen“, ist eigentlich ein Jammer. Ein weiteres Beispiel, das ich bringen will,



ist, weil es ökologisch nahezu kaum Auswirkungen hat, die Verlängerung der Schleusen im Neckar. Hier sind jeweils 27 Standorte betroffen, nur räumlich begrenzt der jeweilige Standard. Die Schleusen werden ohnehin saniert und es wäre Wahnsinn, wenn wir die nicht in diesem Zusammenhang auch gleich 30 Meter verlängern. Das ist ein marginaler Mehraufwand. Hier müssen wir im Moment noch in Planrechtsverfahren. Aus meiner Sicht würde auch hier eine Aufnahme ins Genehmigungsbeschleunigungsgesetz sehr viel bringen. Das sind jetzt nur zwei Beispiele, die ich genannt habe. Das Gleiche gilt aber für alle Instandhaltungsmaßnahmen bei den Bundeswasserstraßen. Es macht aus meiner Sicht großen Sinn, jeweils Planung und Instandhaltung stärker zusammenzulegen. Und ich würde mir aus diesem Grund wünschen, dass auch die Schleusensanierung im westdeutschen Kanalnetz Eingang ins Genehmigungsbeschleunigungsgesetz finden würde.

Bei der Eisenbahn – das ist vielleicht ein bisschen verwunderlich – möchte ich auch für Hamburg ein Projekt in den Vordergrund stellen, das mit relativ wenig Aufwand und auch durch eine Beschleunigung der Planrechtsverfahren bzw. einer Planrechtsbefreiung sehr viel helfen würde: Das ist die Elektrifizierung der Strecke von Hof nach Regensburg. Hier können wir die Leistungsfähigkeit deutlich steigern, weil wir dann den Güter-

verkehr über die schwächer ausgelasteten Strecken in Ostdeutschland laufen lassen könnten und mit relativ wenig Aufwand eine große Leistungssteigerung im deutschen Gleisnetz erreichen.

Eine Frage bezog sich auf Nordrhein-Westfalen und alternative Güterzugstrecken zur Entlastung des Rheintals. Hier möchte ich ein zweites Projekt in den Vordergrund stellen. Es gibt zu den beiden im Rheintal liegenden Eisenbahnstrecken teilweise nur 50 Kilometer entfernt liegende Strecken, die teilweise nur eingleisig sind, teilweise nicht elektrifiziert sind, bei denen wir mit einem vergleichsweise geringen Aufwand einen großen Nutzen stiften könnten. Und auch hier ist wieder das Thema: „Verzicht auf Planfeststellung bei Elektrifizierung“. Das kann einen großen Nutzen stiften, um letztlich auch die Resilienz der gesamten Infrastruktur in Deutschland zu stärken. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann sind wir am Ende unserer beiden Runden. Ich darf mich recht herzlich bei den Sachverständigen bedanken, dass Sie heute hier teilgenommen haben. Und ich bedanke mich bei den Kolleginnen und Kollegen. Ein spannendes Thema, das uns im Ausschuss natürlich noch lange beschäftigen wird. Ich wünsche Ihnen eine gute Zeit und eine gute Woche. Ich schließe die Anhörung.

Schluss der Sitzung: 16:48 Uhr

Udo Schiefner, MdB
Vorsitzender