



Arbeitsgemeinschaft Niedersächsische Seehäfen

Deutscher Bundestag

Ausschussdrucksache

20(15)245-A

vom 03.04.2024

zur öff. Anhörung 08.04.2024

## **Öffentliche Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages am 08.04.2024**

### ***Stellungnahme der niedersächsischen Seehafenwirtschaft zum Antrag der Fraktion der CDU/CSU „Nationale Hafenstrategie fertigstellen – Finanzierung verbindlich zusagen“, BT-Drucksache 20/10385***

Die Arbeitsgemeinschaft Niedersächsische Seehäfen dankt für die Möglichkeit, im Rahmen der öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages zum Antrag der Fraktion der CDU/CSU „Nationale Hafenstrategie fertigstellen – Finanzierung verbindlich zusagen“, BT-Drucksache 20/10385, Stellung zu nehmen.

Die niedersächsische Seehafenwirtschaft begrüßt im Grundsatz die am 20.03.2024 seitens der Bundesregierung vorgelegte Nationale Hafenstrategie, mit der Bund und Länder dauerhaft höchste Priorität auf den infrastrukturellen Ausbau der deutschen Seehäfen legen wollen. Neben zahlreichen Maßnahmen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen und ihrer Hinterlandanbindungen ist die Anerkennung der Seehäfen als essenzielle Infrastruktur für die erfolgreiche Umsetzung der Energiewende ein positives Signal. Mit einem Gesamtumschlag von 50,6 Mio. Tonnen im Jahr 2023 nehmen die niedersächsischen Seehäfen als logistische Schnittstellen im internationalen Güterverkehr eine Schlüsselrolle für den Wirtschaftsstandort Deutschland ein. Sie übernehmen in vielen Seegütertermärkten eine systemrelevante Funktion für die gesamte deutsche Wirtschaft, die hochgradig in den Welthandel und weltweite Produktionsnetzwerke integriert ist. Der überwiegende Teil der Ausfuhren der deutschen Wirtschaft wird über den Seeweg exportiert.

Darüber hinaus nehmen die deutschen Seehäfen, insbesondere aber die niedersächsischen Seehäfen, eine zentrale Rolle für eine auch in Zukunft gesicherte Energieversorgung der Bundesrepublik Deutschland ein. Demnach ist der weitere Ausbau der Seehäfen zur Umsetzung der Energiewende zwingend erforderlich, insbesondere im Hinblick auf den Ausbau der Windenergie an Land und auf See, den Import grüner Energie sowie übergangsweise auch noch für den für den Import fossiler Energieträger (Flüssiggas – LNG, Erdöl und Kohle).

Ferner nehmen die Niedersächsischen Seehäfen beim Umschlag militärischer Güter und Gütern der Ernährungswirtschaft u. a. im Sinne der Versorgungssicherheit exponierte gesamtgesellschaftliche Aufgaben für den Standort Deutschland wahr. Die sich aus den zunehmenden weltweiten Krisen ergebenden Anforderungen an den Ausbau der Hafenanlagen in diesen beiden Bereichen zählen wir neben der Umsetzung der Energiewende und einer gesicherten Energieversorgung zu den Aufgaben, die als nationale Aufgabe verstanden werden müssen.



Arbeitsgemeinschaft Niedersächsische Seehäfen

Vor diesem Hintergrund treten wir dafür ein, die in der Nationalen Hafenstrategie verankerten Ansätze weiter zu schärfen, mit einer gesicherten Finanzierung zu hinterlegen und zeitnah in die koordinierte Umsetzung zu gehen. Nach Auffassung der niedersächsischen Seehafenwirtschaft muss Hafenpolitik in Zukunft stärker als nationale Aufgabe verstanden werden, indem der Bund – neben seinen originären Aufgaben des Verkehrswegeunterhalts- und -ausbaus – sich stärker in die Koordination und Finanzierung der Seehafeninfrastrukturen einbringt.

Für die Wettbewerbsfähigkeit der niedersächsischen Seehäfen von besonderer Bedeutung sind der bedarfsgerechte Ausbau sowohl der seewärtigen Zufahrten als auch der Seehafenhinterlandverkehre.

Vor diesem Hintergrund nehmen wir wie folgt Stellung zum vorliegenden Antrag.

### ***Stärkere finanzielle Unterstützung für den Ausbau und Erhalt von Seehafeninfrastruktur***

- Obwohl die Seehäfen als Teile der kritischen Infrastruktur gelten, sind für ihre Finanzierung derzeit fast ausschließlich die Bundesländer zuständig. Diese Zuordnung ist nach Auffassung der niedersächsischen Seehafenwirtschaft mit Blick auf die zentrale Bedeutung der Seehäfen für die deutsche Wirtschaft und für eine gesicherte Energieversorgung in Zukunft nicht mehr sachgerecht. Beispielsweise betrachten die Niederlande und Belgien Hafenpolitik als nationale Aufgabe und engagieren sich von staatlicher Seite entsprechend finanziell.
- Im Rahmen des Hafenlastenausgleichs leistet der Bund seit dem Jahr 2005 unverändert einen Beitrag an die Küstenländer von insgesamt 38,3 Mio. Euro jährlich zur Unterhaltung und Erneuerung von Seehafeninfrastruktur. Bei der Einführung des Hafenlastenausgleichs im Jahr 2005 entsprach dieser Betrag einem Anteil von 10 Prozent der von den Küstenländern ermittelten sog. Nettohafentlasten, also der Differenz zwischen den hafenabhängigen Ausgaben und Einnahmen. Seit 2005 ist dieser Betrag nicht angepasst worden. Daher fordern wir den Bund auf, bei der Finanzierung der Seehäfen deutlich nachzubessern und sich an den Ausgaben der Nachbarländer zu orientieren. Der Hafenlastenausgleich muss auf mindestens 400 Mio. Euro jährlich angehoben werden. In diesem Zusammenhang besteht die Notwendigkeit, auch den Verteilungsschlüssel des Hafenlastenausgleichs für die einzelnen Bundesländer neu zu regeln und dabei die strategische Bedeutung der einzelnen Seehafenstandorte stärker zu gewichten.
- Zusätzlich zum Hafenlastenausgleich müssen vom Bund weiterhin einzelne Hafenprojekte, wie beispielsweise für den Umschlag von Komponenten für die On- und Offshore-Windenergie, im Bereich Digitalisierung oder für die Errichtung von Landstromanlagen finanziert werden.



Arbeitsgemeinschaft Niedersächsische Seehäfen

- Neben zusätzlichen Mitteln der öffentlichen Hand könnte mit einer Mobilisierung privater Gelder der finanzielle Spielraum für Investitionen in die Seehafeninfrastruktur weiter erhöht werden und sollte als zusätzliche Säule der Finanzierung in eine Seehafenentwicklungsstrategie einfließen. Einerseits besteht die Möglichkeit, Anlagen bei Versicherungen und Pensionsfonds, die bislang nur bedingt für Infrastrukturprojekte genutzt werden dürfen, für Infrastrukturinvestitionen zu öffnen. Andererseits wäre die Initiierung öffentlich-privater Partnerschaften denkbar.

### ***Seehäfen als zentrale Akteure der Energiewende***

- Zur Erreichung der Ausbauziele im Bereich (Offshore-)Windenergie ist laut einer Studie der Deutschen WindGuard, die im Jahr 2023 u. a. im Auftrag der niedersächsischen Seehafenwirtschaft erstellt worden ist, eine Verdreifachung oder gar Vervierfachung der aktuell verfügbaren Flächen in den niedersächsischen Seehäfen erforderlich. Die niedersächsische Seehafenwirtschaft steht bereit, ihren Beitrag zur Energiewende und zur Erreichung der Klimaziele zu leisten. Damit die Ausbauziele im Bereich Windenergie sowohl an Land und auf See erreicht werden können, sind umfangreiche Investitionen in die Hafeninfrastruktur zu tätigen sowie die verkehrliche Anbindung der Seehäfen zu erhalten und bedarfsgerecht auszubauen. Diese Investitionen im gesamtstaatlichen Interesse können in dem erforderlichen Umfang nur mit Unterstützung des Bundes erfolgen und von den norddeutschen Ländern und der Seehafenwirtschaft nicht alleine getragen werden. In diesem Kontext begrüßt die Arbeitsgemeinschaft Niedersächsische Seehäfen ausdrücklich die Finanzierungszusage des Bundes für den Bau der Liegeplätze 5 bis 7 in Cuxhaven.
- Voraussetzungen für den Import von grünem LNG und grünem Wasserstoff schaffen: Mit den drei niedersächsischen LNG-Importterminals sind die Voraussetzungen für den Import von grünem LNG geschaffen worden. Darüber hinaus muss weiterhin daran gearbeitet werden, die Voraussetzungen für den Import und den Weitertransport von grünem Wasserstoff voranzubringen und für die Elektrolyseure ausreichend Windstrom bereitzustellen. Dabei gilt es seitens des Bundes, Mittel in ausreichender Höhe für die Planung und Investitionen in die hierfür erforderliche Hafeninfrastruktur und entsprechende Durchleitungsnetze bereitzustellen.

### ***Seehafenhinterlandanbindungen bedarfsgerecht ausbauen und erhalten***

- Eine optimale Anbindung der Seehäfen an die Wirtschaftszentren im Binnenland ist von größter volkswirtschaftlicher Bedeutung zur Schaffung von Wohlstand und Beschäftigung. Zur Bewältigung des zukünftigen Verkehrsaufkommens sind sämtliche Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße zu erhalten und bedarfsgerecht auszubauen.



Arbeitsgemeinschaft Niedersächsische Seehäfen

- Zu den vordringlichen Verkehrsprojekten des Verkehrsträgers Straße zählen für die niedersächsischen Seehäfen: A 20, A 26, A 39 und E 233.
- Zu den vordringlichen Verkehrsprojekten des Verkehrsträger Schiene zählen für die niedersächsischen Seehäfen:
  - Umsetzung des „Optimierten Alpha-E“ zwischen Hamburg/Bremen – Hannover.
  - Planungen einer Neubautrasse zwischen Hamburg und Hannover.
  - zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Strecke Oldenburg – Osnabrück, Kapazitätserweiterungen auf der Strecke Bremen-Oldenburg/Brake.
  - Ersatzneubau der Bahnbrücke über die Hunte in Elsfleth-Ohrt. Am 25.02.2024 ist durch die Kollision eines Binnenschiffes die Bahnbrücke über die Hunte in Elsfleth-Ohrt irreparabel beschädigt und für den Bahn- und Schiffsverkehr unpassierbar geworden. Die Seehäfen Brake und Nordenham sind per Bahn derzeit nicht erreichbar; der Oldenburger Hafen ist vom Seeschiffsverkehr abgehängt. Bis Ende April 2024 soll mit Hilfe einer Behelfsbrücke der Personen- und Güterverkehr in die Wesermarsch wieder aufgenommen werden. Allerdings muss zügig ein Ersatzneubau der Huntebrücke in Elsfleth-Ohrt errichtet werden, um neben dem Bahnverkehr auch den (See-)Schiffsverkehr über die Hunte für den Oldenburger Hafen wieder zu ermöglichen.
  - Ersatzneubau der Bahnbrücke über die Hunte in Oldenburg.
  - Korridorsanierung der Bahn: Die niedersächsische Seehafenwirtschaft begrüßt im Grundsatz die bevorstehende Korridorsanierung der Bahn, fordert aber zugleich, den Nordwesten mit den Seehäfen Brake, Emden, Leer, Nordenham, Papenburg, Oldenburg und Wilhelmshaven mit einzubeziehen und der Bedeutung dieser Seehäfen für die deutsche Wirtschaft im Korridorsanierungsprogramm angemessen Rechnung zu tragen.
- Kritische Infrastrukturen für den Umschlag von Militärgütern und Gütern der Ernährungswirtschaft im Kontext der Sicherstellung der Versorgung für zukünftige Anforderungen fit machen:
  - Bedarfsanalyse erstellen.
  - Maßnahmen zur Ertüchtigung / Ausbau definieren und Finanzierung sicherstellen.
  - Bürokratische Hemmnisse prüfen und ggfls. anpassen.



Arbeitsgemeinschaft Niedersächsische Seehäfen

### **Seewärtige Zufahrten**

- **Fahrrinnenanpassungen:** Der bedarfsgerechte Ausbau- und Erhalt der seewärtigen Zufahrten von Außenems sowie der Außen- und Unterweser (Nord) müssen zügig umgesetzt werden. Eine zielführende Beförderung der Maßnahmen durch die eingebundenen Ministerien auf Landesebene und deren nachgelagerter Organisationen ist zwingend notwendig. Im Zuge wachsender Schiffsgrößen, die einen umweltfreundlicheren und klimaschonenderen Transport ermöglichen, drohen den niedersächsischen Seehäfen ohne bedarfsgerechte Fahrrinnenanpassungen ihrer seewärtigen Zufahrten Wettbewerbsnachteile innerhalb Europas. Dabei ist zu beachten, dass jeder einzelne Seehafen in Niedersachsen an Weser, Ems, Jade und Elbe als Spezialhafen eine unverzichtbare Funktion in der Logistik einnimmt, und nicht durch einen anderen Seehafen zu ersetzen ist.
- Die Erreichbarkeit der Seehäfen ist für die im- und exportorientierte deutsche Wirtschaft von essenzieller Bedeutung. Neben einer bedarfsgerechten Fahrrinnenanpassung der seewärtigen Zufahrten der Seehäfen müssen in den Revieren Ems, Jade, Weser und Elbe Unterhaltungsbaggerungen vorgenommen werden, um festgelegte Solltiefen für einen havariefreien Schiffsverkehr zu gewährleisten. Die Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit im Schiffsverkehr auf den Bundeswasserstraßen ist eine hoheitliche Aufgabe des Bundes, wonach der Bund verpflichtet ist, die Bundeswasserstraßen in einem ordnungsgemäßen Zustand zu halten und die erforderlichen Tiefen und Breiten der planfestgestellten Fahrrinne sicherzustellen. Die niedersächsische Seehafenwirtschaft fordert die Bundesregierung auf, in enger Zusammenarbeit mit den norddeutschen Bundesländern ein nationales Sedimentmanagement zu implementieren, im Rahmen dessen über einen Aktionsplan zur Schlickbeseitigung die Solltiefen der Fahrrinnen langfristig sichergestellt werden können.

### **Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung**

- **Hafeninfrastrukturinvestitionen,** die der Umsetzung der Energiewende, der zukünftigen Energieversorgung, der Ernährungssicherheit und der Verteidigung dienen, müssen im Sinne des Genehmigungsbeschleunigungsgesetzes als Infrastrukturprojekte von „überragendem öffentlichen Interesse“ eingestuft werden. Für diese Projekte des dafür benötigten Ausbaus der Seehafeninfrastruktur müssen die Planungs- und Genehmigungsverfahren beschleunigt werden und dürfen nicht von anderen Ministerien oder auf anderen administrativen Ebenen ausgebremst werden. Dabei sehen wir den Bund in der Pflicht, im nationalen Interesse beim Hafeninfrastrukturausbau eine stärkere koordinierende Rolle in Abstimmung mit den norddeutschen Bundesländern zu übernehmen.
- **Sämtliche im „Vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans 2030 verankerte Projekte,** die für den Seehafenhinterlandverkehr von Relevanz sind, müssen ebenfalls als von „überragenden öffentlichen Interesse“ eingestuft und im Rahmen des Genehmigungsbeschleunigungsgesetzes umgesetzt werden. Gleiches gilt auch für den Ausbau und Erhalt der seewärtigen Zufahrten.



Arbeitsgemeinschaft Niedersächsische Seehäfen

- Planungs- und Genehmigungsverfahren werden durch eine Vielzahl von Regelungen verzögert. Zur Beschleunigung dieser Verfahren sind Verfahrenserleichterungen in sämtlichen Rechtsbereichen notwendig, wie etwa Stichtagsregelungen zur geltenden Rechtslage, ein reduzierter und eindeutiger Umfang von Planungsunterlagen, verbindliche Fristen für beteiligte Behörden, die Erleichterung des vorzeitigen Baubeginns, eine Vereinfachung der Antragsänderung oder Teilgenehmigung sowie bundesweite Standards im Umwelt- und Naturschutz. Darüber hinaus stellt die technische und personelle Ausstattung in Planungs- und Genehmigungsbehörden oftmals ein Hemmnis dieser Verfahren dar. Antragsunterlagen, Gutachten und Pläne sollten deshalb standardisiert und für die gesamte Verfahrensdauer von Antragstellern, beteiligten Behörden und im Klagefall von Gerichten durchgängig digital abgerufen und bearbeitet werden können. Die Verwaltungen sollten so ausgestattet werden, dass die Bearbeitung in den vorgesehenen Fristen möglich ist. Bund und Länder sollten deshalb verbindliche und nachvollziehbare Vereinbarungen zur Ausstattung der Planungs- und Genehmigungsbehörden und der durchschnittlichen Dauer von Genehmigungsverfahren treffen. Zudem müsste der Klageweg verkürzt werden, welcher zur Schaffung von Rechtssicherheit mit einer abschließenden und letztinstanzlichen Gerichtsentscheidung enden sollte.
- Zudem fordern wir den Bund auf, die Planungsbehörden, wie u. a. die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, mit ausreichend Personal auszustatten, damit Planungsprozesse zukünftig nicht durch Personalengpässe verzögert werden.

### ***Europaweite Vereinheitlichung der Besteuerung***

- Einfuhrumsatzsteuer: Nach Artikel 211 der EU-Mehrwertsteuer-Systemrichtlinie 2006/112/EG können die Mitgliedstaaten Erleichterungen bei der Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer dahingehend gewähren, dass die Einfuhrumsatzsteuer nicht bereits zum Zeitpunkt der Wareneinfuhr zu entrichten ist, sondern erst im Zuge der Umsatzsteuer-Voranmeldung verrechnet wird. Hiervon machen praktisch alle EU-Mitgliedstaaten Gebrauch, während solche Erleichterungen in Deutschland bisher nicht gewährt werden. Bei der Einfuhr von Gütern nach Deutschland verursacht das in Deutschland angewandte Verfahren zur Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer eine unnötige Bindung von Liquidität und damit für Importeure erhöhte Kosten, die in den EU-Nachbarstaaten nicht anfallen. Importeure nutzen daher verstärkt Seehäfen und Flughäfen in EU-Nachbarstaaten. Das wiederum führt dazu, dass Logistikzentren sowie Niederlassungen von Dienstleistern und weiterverarbeitenden Unternehmen verstärkt im EU-Ausland und nicht in Deutschland angesiedelt werden. Das Steuererhebungsverfahren führt zur Verlagerung von Arbeitsplätzen und damit verbundenen Steuereinnahmen ins Ausland und zu steueroptimierten statt verkehrseffizienten Güterströmen. Die Effekte für deutsche Unternehmen lassen sich wie folgt zusammenfassen:
  - Deutsche Unternehmen erleiden Nachteile durch Liquiditäts- und Kapitalbindung und Kreditbeschaffung.





Arbeitsgemeinschaft Niedersächsische Seehäfen

- Unnötiger Aufwand für Finanzverwaltung (Belegflüsse, Personalaufwand, Kosten).
  - Unnötiger Verwaltungsaufwand für Unternehmen aus Deutschland.
  - Verlust von Arbeitsplätzen und Steuereinnahmen (z. B. Gewerbesteuer, Lohnsteuer, Mehrwertsteuer), die durch Verlust von Wettbewerbsfähigkeit des Standortes und durch die Ansiedlung von Logistikzentren im Ausland und nicht innerhalb Deutschlands anfallen.
  - Umleitung von Verkehren durch Steuern: Umwelteffekte, Infrastrukturverschleiß.
  - Der Bund verliert zudem Zolleinnahmen (also nicht Einfuhrumsatzsteuer), die bei einer Einfuhr über deutsche Seehäfen entstanden wären.
- Tonnagesteuer: Auf Grundlage von Einzelentscheidungen der Generaldirektion Wettbewerb der Europäischen Kommission gestatten Belgien, Dänemark, Finnland, Irland, Italien, Litauen, Malta, Niederlande, Schweden, Spanien, Zypern und Norwegen die Einbeziehung von Erlösen aus dem Betrieb von Terminals in die Gewinnermittlung als sog. „Hilfsdienste für die Schifffahrt“. Die Bundesregierung sollte bei der Europäischen Union einfordern, die Anwendung der Förderinstrumente für die Seeschifffahrt in der EU im Hinblick auf die Anwendung der Tonnagesteuer in den Häfen einer Eignungsprüfung durch die Europäische Kommission zu unterziehen. Nach Ansicht der niedersächsischen Seehafenwirtschaft muss sichergestellt werden, dass die Tonnagesteuer für den Betrieb von Seehäfen in der EU einheitlich erhoben wird mit dem Ziel, ausgewogene Wettbewerbsbedingungen für alle Marktteilnehmer aus dem In- und Ausland sicherzustellen.

Oldenburg, 02.04.2024

**Michael de Reese**

Sprecher der AG Seehäfen

*Die Arbeitsgemeinschaft Niedersächsische Seehäfen ist der Zusammenschluss von neun niedersächsischen Seehäfen in Brake, Cuxhaven, Emden, Leer, Nordenham, Oldenburg, Papenburg, Stade und Wilhelmshaven. Sie vertritt die politischen Interessen der niedersächsischen Seehafenwirtschaft gegenüber Land, Bund und EU.*