

Deutscher Bundestag

Verkehrsausschuss

Ausschussdrucksache

20(15)245-F

vom 12.04.2024

zur öff. Anhörung am 08.04.2024



ver.di • 10112 Berlin

An das
Sekretariat des Verkehrsausschusses
des Deutschen Bundestages

Platz der Republik 1
11011 Berlin

Bundesverwaltung

**Maya Schwiegershausen-
Güth**

*Bundesfachgruppenleitung
Luftverkehr und Maritime
Wirtschaft*

**Fachgruppe Luftverkehr und Maritime
Wirtschaft**

maya.schwiegershausen-gueth@verdi.de

Zentrale: 030 / 6956 - 0
Durchwahl: -2610

www.verdi.de

Datum 11. April 2024

Stellungnahme der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft anlässlich der öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages am 8. April 2024 zum Antrag der Fraktion der CDU/CSU „Nationale Hafenstrategie fertigstellen – Finanzierung verbindlich zusagen“ (BT-Drucksache 20/10385)

Die Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) bedankt sich für die Einladung zur öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages und die Gelegenheit zum o.g. Antrag Stellung zu nehmen.

Allgemein:

Vielfältige Ereignisse der letzten Jahre, zuletzt die Angriffe im Roten Meer, haben die Vulnerabilität unsere Lieferketten aufgezeigt und die Frage nach der Definition und den Schutz von kritischer Infrastruktur gestellt. Die Bedeutung der Maritimen Wirtschaft für den Transport und Umschlag von Waren zur Aufrechterhaltung der deutschen Volkswirtschaft sowie die Versorgung von Gesellschaft und Industrie mit notwendigen Produkten, Teil- und Halberzeugnissen ist dabei einmal mehr deutlich geworden. Mit ihrer strategischen Relevanz gehört die Maritime Wirtschaft zur kritischen Infrastruktur und ist von staatsstrategischem Interesse. Hiermit eng verknüpft ist die Forderung der Beibehaltung von Hafenbetrieben in öffentlicher Hand als auch das dringende Bekenntnis zur Beibehaltung des Landlord- Prinzips, wobei die Hafenflächen in öffentlicher Hand bleiben und zur Nutzung an Hafenbetreiber für eine entsprechende Zeit verpachtet werden, als auch der Beibehaltung von für Hafenumschlag ausgewiesenen Gebieten.

Im Zuge der Resilienzbewertung von Lieferketten muss geklärt werden, inwiefern der Aufbau alternativer Versorgungsnetze auch alternative Transportrouten bedingt, die ihrerseits einen koordinierten Auf- und Ausbau von Infrastruktur benötigen. Be-

stehende Infrastruktur muss adäquat instandgehalten und strategisch entwickelt werden. Dies umfasst neben den originären Hafenumflächen auch das Hafenhinterland und korrelierende Transportnetze.

Darüber hinaus müssen qualitative Standards gesichert und die Zuverlässigkeit der Umschlagsprozesse im Hafen durch die Vorschrift der deutschen Flagge für wasserseitige hafen- und küstennahe Dienstleistungen (Schleppschiffahrt) sowie die Vorgabe, dass Ladungs- und Sicherungsarbeiten an Bord von Schiffen in deutschen Häfen exklusiv hierfür qualifizierten und ausgerüsteten Hafearbeiter*innen vorbehalten ist, gewährleistet werden.

Es ist nach allen aktuellen Erkenntnissen davon auszugehen, dass die globale Arbeitsteilung in Ökonomie und Handel trotz der gegenwärtigen und auch noch drohenden Krisen (Kriegs- und Krisensituationen in der Ukraine, am Roten Meer und in Nahost, Piraterie vor den afrikanischen Küsten, geopolitische Situation Ostasien u.a.) in ihrem Kern weiterhin fortbestehen wird und die Maritime Wirtschaft, insbesondere die Häfen und Schifffahrt, auch unter diesen komplizierten Bedingungen die internationalen Handels- und Wirtschaftsverbindungen absichern muss, d.h. Versorgung mit Grundstoffen, Nahrungsmitteln, Energie. Angesichts der eingangs skizzierten Herausforderungen braucht es dringend eine umfassende Strategie mit Maßnahmen für eine zukunftsfeste, ökologische und soziale Maritime Wirtschaft.

Die nationale Hafenstrategie des Bundes versucht hier anzusetzen, bleibt mit den formulierten Maßnahmen aus Beschäftigungssicht aber hinter den im Strategieteil formulierten Zielen zurück. Dabei kann die mittelbare Beschäftigungswirkung der deutschen See- und Binnenhäfen für angegliederte und nachgelagerte Industrien sowie den jeweiligen regionalen Wirtschaftsraum nicht hoch genug geschätzt werden. Der digitalen Transformation zum Trotz ist davon auszugehen, dass im Hafen der Zukunft Menschen beschäftigt sein werden. Im Gegensatz zum vorliegenden Antrag erkennt die Nationale Hafenstrategie dies an und benennt Perspektiven der Beschäftigung in zwei Handlungsfeldern. So wird im Handlungsfeld 4 als strategisches Ziel klar formuliert: „[Die] Beschäftigungsbilanz des technologischen Wandels positiv gestalten und gute Arbeitsplätze für die Beschäftigten sichern. Gute tariflich abgesicherte Bedingungen müssen erhalten und weiterentwickelt werden.“ Weiter sollen „Anforderungs- und Qualifikationsstandards für die Arbeitsplätze der Zukunft [erarbeitet werden]“ und „Mitbestimmungsträger frühzeitig in die Planung und Durchführung technologischer Innovationsprozesse [einbezogen werden]“. So klar und korrekt die strategischen Ziele formuliert sind, fehlt es im konsekutiven Maßnahmenpaket an entsprechenden Umsetzungsschritten. Dies kritisieren wir deutlich. Der sich aktuell vollziehende Umbruchprozess in den Seehäfen ist funda-

mental hinsichtlich der Gestaltung von Arbeitsprozessen und Beschäftigung. Die Häfen können Vorzeigemodell für eine gelungene industrielle soziale Transformation werden. Hierfür bedarf es einer großen gemeinsamen Anstrengung aller Stakeholder und einem klaren Bekenntnis zur Maritimen Politik als Bundesaufgabe.

Die schwache nationale hafenspolitische Abstimmung bricht sich am Föderalismus: Häfen drohen von Reedereiallianzen gegeneinander ausgespielt zu werden. Infrastrukturinvestitionen gewinnen an Wettbewerbsrelevanz und es droht ein durch Steuergelder geförderter Wettbewerb der auf dem Rücken der Arbeitsbedingungen der Kolleg*innen im Hafen und an Bord ausgetragen wird. Die Förderung durch die öffentliche Hand ist wichtig und muss ausgebaut werden. Es bedarf aber einer gemeinsamen Koordination und Abstimmung der Maßnahmen, damit Synergieeffekte gehoben werden, strategisch und nachhaltig wirken können. In der Realität aber verweisen die Konzentrationsprozesse in Schifffahrt und Hafenwirtschaft sowie die wachsende geopolitische und ökonomische Relevanz von Infrastrukturen auf klare Leerstelle staatlichen Handelns. Wirkliche Änderung braucht eine konsequente staatliche Regulierung und Wiederaufnahme einer gestaltenden Rolle in der Entwicklung der maritimen Infrastrukturen, beispielsweise in Form einer „Nationalen Port Authority“.

Mit Blick auf den Antrag möchten wir dies an zwei Themenfeldern konkretisieren:

1. Finanzierung der Hafeninfrastruktur stärken, Hinterlandanbindung ausbauen, Wettbewerbsfähigkeit stärken

Der Investitionsstau in den deutschen Häfen, seeseitigen Zufahrtswegen, Bundeswasserstraßen und Hinterlandanbindungen ist immens. Die im Antrag geforderten Fördersummen werden dem Bedarf nicht gerecht. Die Nationale Hafenstrategie hat die Bedeutung der maritimen Infrastruktur erkannt und setzt Impulse. Wir haben große Sorge, dass der Umsetzung der Nationalen Hafenstrategie nicht genügend Priorität eingeräumt wird und die Finanzierung der hierin formulierten Maßnahmen ausbleibt. Dies muss unbedingt vermieden werden. See- und Binnenhäfen sind Knotenpunkte von Handelsrouten und Lebensader der Wirtschaft. Jede außenpolitische Strategie muss auch die Förderung der maritimen Wirtschaft und Infrastruktur mitdenken.

Als Teil der kritischen Infrastruktur, zur Sicherung der Durchgriffsmöglichkeiten im Krisenfall als auch aus demokratischen Grundsätzen heraus muss eine kommunale Eigentümerschaft der Hafenbetriebe angestrebt werden.

Sowohl mit Blick auf die Wettbewerbssituation der Branche als auch die geopolitischen Entwicklungen und Erkenntnisse seit der Auftaktkonferenz zur Nationalen Hafenstrategie Mitte 2022, ist ein dringendes Handeln geboten. Gleichwohl stehen alle strategischen Ziele und Maßnahmen der Nationalen Hafenstrategie unter [Zitat Nationale Hafenstrategie], „dem Vorbehalt der jeweils zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel“.

Wir fordern: Strategische Investitionen in kritische Infrastruktur und die Förderung der sozial-ökologischen Transformation der Branche dürfen nicht an der Schuldenbremse scheitern!

Die Hafenstrategie spricht von: "Resilienz stärken durch die Vermeidung von kritischen Abhängigkeiten" - aber auch durch die Gewährleistung eines reibungslosen Ablaufes aufgrund der Einhaltung von Arbeitsstandards.

Hierfür sehen wir drei Handlungsfelder als dringend geboten an:

- ❖ „Laschen ist Hafearbeit“: Ladungssicherungsarbeiten müssen von qualifizierten und dafür ausgerüsteten Hafearbeiter*innen ausgeführt werden, um Seeleute zu schützen und ihnen die notwendigen Ruhezeiten oder Zeiten für andere Arbeitsprozesse an Bord zu ermöglichen. Bestehende Beschlusslagen in Länderparlamenten sowie der 10. Nationalen Maritimen Konferenz sind sofort umzusetzen.
- ❖ „Deutsche Flagge für Schleppschiffe“, um das maritime Know-How an Bord durch Besetzungsvorschriften zumindest zu halten, unfairen Wettbewerb und Ratenkampf zu Lasten der Arbeitsstandards und -Arbeitssicherheit zu vermeiden und letztlich die Zufahrt zu den Seehäfen und Durchgriffsmöglichkeiten in Krisenfällen zu sichern. Die Beschlusslage des Haushaltsausschusses des Bundes ist sofort umzusetzen.
- ❖ Standards für Hafennahe Dienstleistungen wie beispielsweise den Schiffsfestmachen in jeweiligen Hafenverordnungen vorschreiben, um Qualität zu sichern und Sozialdumping abzuwenden.

2. Ökologische Transformation sozial gestalten: Beschäftigung sichern, Qualifizierung fördern, Tarifstandards halten

Der vorliegende Antrag verweist leider an keiner Stelle auf die Relevanz der Beschäftigten für eine erfolgreiche maritime Wirtschaft. Dies kritisieren wir aufs Schärfste.

See- und Binnenhäfen müssen ihren Beitrag zur Reduktion von klimaschädlichen Treibhausgasen leisten und in Eigenverantwortung entsprechende Maßnahmen ergreifen. Ihnen kommt eine wichtige Rolle für die Energiewende als Umschlagsort für alternative Energieträger/ Treibstoffe (LNG Terminals, grüner Wasserstoff) und Förderung regenerativer Energien, Umschlag von Teilen für Windparks etc. zu. Bei aller Notwendigkeit der Förderung einer ökologischen Transformation, muss diese auch immer an soziale Kriterien gekoppelt werden. Es braucht: Stärkung des Flächentarifvertrages und allgemeinverbindlicher Tarifstandards als relevantes Kriterium zur Etablierung eines nationalen, sozialen Level-Playing-Fieldes.

Die Energiewende Deutschlands muss mit qualifizierten Beschäftigten und tariflich abgesicherten Arbeitsplätzen bewerkstelligt werden. Hierfür braucht es u.a. zwingende Sozialvorschriften bei Vergabe- und Ausschreibungsverfahren, wie die Vorgabe von Tarifverträgen. Jede derartige Investition von Steuergeldern muss auch einen Mehrwert für eben jene Steuerzahler*innen bewirken. Hafendarbeit muss auch als Hafendarbeit anerkannt, wertgeschätzt und bezahlt werden. Im Interesse des Arbeitsschutzes, zur Wahrung des Qualitätsniveaus deutscher Seehäfen und der uneingeschränkten Funktionsfähigkeit von Lieferkettenprozessen muss unfairen Wettbewerb und Sozialdumping durch starke Schutzvorschriften vermieden werden.

Gleiches gilt für die Schifffahrt. Die im Antrag geforderten Subventionen zur Förderung der ökologischen Transformation der Schifffahrt müssen zwingend an soziale Kriterien geknüpft werden. Das Führen der deutschen Flagge, die Verpflichtung zur Nachwuchsförderung und das Fahren von deutschen Seeleuten zur Sicherung des maritimen Know-Hows muss als Voraussetzung zur Subventionierung von Schifffahrtsunternehmen gelten.

Arbeitsplätze sichern und Beschäftigungsperspektiven entwickeln, Menschen qualifizieren und attraktive Beschäftigung im Hafen für alle Beschäftigten langfristig erhalten und gestalten. Die technologische Transformation in den Hafenbetrieben nimmt auch korrelativen Einfluss auf die Beschäftigtenstruktur in den Gesamthafenbetrieben (GHB). Die hieraus resultierenden Anpassungszwänge können zu negativen Effekten für die Beschäftigten führen. Wir fordern den Erhalt und Ausbau der Gesamthafenbetriebe und ihre Stärkung zur Abdeckung von Umschlagsspitzen und der Wahrung von Flexibilität in den Hafeneinzelbetrieben mit tarifvertraglich abgesicherten und gut qualifizierten Beschäftigten, Schaffung neuer GHB.

Unterstützend sei an dieser Stelle auf die gemeinsame (Weiter-)Bildungseinrichtung der Sozialpartner ma-co verwiesen; eine etablierte Institution zur gemeinsamen

Fortentwicklung von Qualifikationsmaßnahmen und Begleitung des Transformationsprozesses der Branche.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, reading "M. Schwiegershausen-Güth". The signature is written in a cursive style with a large initial 'M'.

Maya Schwiegershausen-Güth