



Redigiertes Wortprotokoll der 68. Sitzung

Verkehrsausschuss

Berlin, den 8. April 2024, 13:15 Uhr
10557 Berlin, Konrad-Adenauer-Straße 1
Paul-Löbe-Haus, E 800

Vorsitz: Udo Schiefner, MdB

Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

Einzigiger Tagesordnungspunkt

Seite 4

Antrag der Fraktion der CDU/CSU

**Nationale Hafenstrategie fertigstellen –
Finanzierung verbindlich zusagen**

BT-Drucksache 20/10385

Federführend:

Verkehrsausschuss

Mitberatend:

Wirtschaftsausschuss

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und
Verbraucherschutz

Ausschuss für Klimaschutz und Energie

Berichterstatter:

Abg. Uwe Schmidt [SPD]

Anlage

Seite 27

Stellungnahmen der Sachverständigen, Interessen-
vertreter und anderen Auskunftspersonen

**Mitglieder des Ausschusses**

	Ordentliche Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
SPD	Berghahn, Jürgen Cademartori, Isabel Kröber, Martin Lutze, Thomas Plobner, Jan Schiefner, Udo Schmidt, Uwe Schreider, Christian Stein, Mathias Troff-Schaffarzyk, Anja	Arlt, Johannes Hakverdi, Metin Hostert, Jasmina Martin, Dorothee Müller (Chemnitz), Detlef Rhie, Ye-One Rimkus, Andreas Ruf, Nadine Rützel, Bernd Stüwe, Ruppert
CDU/CSU	BareiB, Thomas Donth, Michael Englhardt-Kopf, Martina Geissler, Dr. Jonas Müller, Florian Ploß, 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	Riexinger, Bernd	Latendorf, Ina



Liste der Sachverständigen, Interessenvertreter und anderen Auskunftspersonen

Dr. Alexander Geisler

Zentralverband Deutscher Schiffsmakler e. V. (ZVDS), Geschäftsführer
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der FDP)

Daniel Hosseus

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

Malte Klingforth

Verdi Landesbezirksfachvorstand Maritime Wirtschaft Hamburg, Vorsitzender
(Eingeladen auf Vorschlag der Gruppe Die Linke)

Marcel Lohbeck

Bundesverband Öffentliche Binnenhäfen e. V. (BÖB), Geschäftsführer
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der SPD)

Kapitän Klaus Mewes

Dipl.-Wirtschaftsingenieur für Seeverkehr
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der AfD)

Michael de Reese

Rhenus Cuxport, Geschäftsführer; Sprecher der „Arbeitsgemeinschaft Niedersächsische Seehäfen“ (AGS)
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der CDU/CSU)

Maya Schwiegershausen-Güth

ver.di - Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft, Bundesfachgruppenleitung Luftverkehr & Maritime Wirtschaft
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der SPD)

Dipl.-Ing. Jessica Wegener

Maritimes Cluster Norddeutschland e. V. (MCN) - Zentrales Clustermanagement, Geschäftsführung
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)



Einzigster Tagesordnungspunkt

Antrag der Fraktion der CDU/CSU

Nationale Hafenstrategie fertigstellen – Finanzierung verbindlich zusagen

BT-Drucksache 20/10385

Vorsitzender: Liebe Kolleginnen und Kollegen, meine Damen und Herren, ich begrüße Sie ganz herzlich zur 68. Sitzung des Verkehrsausschusses, einer öffentlichen Anhörung zum Antrag der Fraktion der CDU/CSU „Nationale Hafenstrategie fertigstellen – Finanzierung verbindlich zusagen“, Bundestags-Drucksache 20/10385. Zu unserer Anhörung darf ich besonders herzlich die folgenden Sachverständigen und Auskunftspersonen begrüßen: Herrn Dr. Alexander Geisler, Geschäftsführer des Zentralverbands Deutscher Schiffsmakler, Herrn Daniel Hosseus, Hauptgeschäftsführer des Zentralverbands der deutschen Seehafenbetriebe, Herrn Malte Klingforth, Vorsitzender des Landesbezirks-Fachvorstandes Maritime Wirtschaft von Verdi in Hamburg, Herrn Marcel Lohbeck, Geschäftsführer des Bundesverbands Öffentliche Binnenhäfen, Herrn Kapitän Klaus Mewes, Diplom-Wirtschaftsingenieur für Seeverkehr, Herrn Michael de Reese, Geschäftsführer von Rhenus Cuxport und Sprecher der Arbeitsgemeinschaft Niedersächsische Seehäfen, Frau Maya Schwiegershausen-Güth, Bundesfachgruppenleiterin Luftverkehr und Maritime Wirtschaft in der Bundesgeschäftsstelle von Verdi und Frau Jessica Wegener, Geschäftsführung des Maritimen Clusters Norddeutschland. Frau Wegener ist uns per Videokonferenz zugeschaltet. Ihnen allen ein herzliches Willkommen! Ich möchte denjenigen von Ihnen, die schriftliche Stellungnahmen eingereicht haben, dafür herzlich danken! Diese wurden als Ausschussdrucksache 20(15)245 verteilt und sind auf der Internetseite des Bundestages abrufbar.

Die Anhörung soll nach dem folgenden Verfahren ablaufen: Es sind zwei Frage- und Antwortrunden vorgesehen. In jeder Fragerunde können die Ausschussmitglieder bis zu zwei Auskunftspersonen befragen. Richten Sie Ihre Fragen an eine Person, erhält diese acht Minuten Antwortzeit. Befragen Sie zwei, erhält jede Person vier Minuten Antwortzeit. Wie viele Fragen dabei jeweils gestellt werden, ist unerheblich. Ich bitte die Ausschussmitglieder, eine Redezeit von maximal drei Minuten für Ihren Beitrag einzuhalten. Nach der Fragerunde schließt

sich die Antwortrunde an. Ich bitte die Auskunftspersonen, sich alle an Sie gerichteten Fragen zu notieren und in der Antwortrunde dann en bloc zu beantworten. Wieviel Redezeit Ihnen dafür insgesamt zur Verfügung steht, sage ich Ihnen vor Ihrem Beitrag noch einmal an. Wenn Sie dann das Wort haben, wird Ihnen die verbleibende Redezeit auf dem Saalmonitor angezeigt. Die per Videokonferenz zugeschalteten Teilnehmer sehen die verbleibende Redezeit dann in der Kachel, in der Sie jetzt den Sitzungssaal sehen. Für die Anhörung haben wir einen Zeitrahmen bis etwa 15.15 Uhr. Die Anhörung wird live vom Parlamentsfernsehen im Internet übertragen. Und wie üblich wird auch ein Wortprotokoll von der Anhörung erstellt und im Internet veröffentlicht. 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! Liebe Expertinnen und Experten, vielen Dank, dass Sie sich die Zeit genommen haben für die Anhörung heute. Wir diskutieren ja heute über den Antrag, den die CDU/CSU eingebracht hat. Wir stellen ja jetzt fest, die Nationale Hafenstrategie liegt vor. Und viele Dinge, die auch in dem Antrag genannt werden, sind ja auch in einigen Anträgen in der Vergangenheit, in der Großen Koalition, zu den jeweiligen Beschlussverfahren zur Nationalen Maritimen Konferenz damit abgearbeitet. Deswegen würde ich gleich in die Fragen einsteigen. Der eine oder andere von Ihnen hat ja auch schon eine schriftliche Stellungnahme abgegeben, nicht nur zum Antrag, sondern auch zur Hafenstrategie in Teilen, die wir heute nicht beraten, sondern tatsächlich nur den Antrag der Union vom 20.02. dieses Jahres. Da lag das ja noch nicht vor.

Ich würde die Fragen an die Kollegin Schwiegershausen-Güth richten. Was mir aufgefallen ist: der Antrag der Union enthält keinerlei Punkte zur Beschäftigungswirkung und auch zur Transformation der Beschäftigung in den deutschen Seehäfen. Deswegen wäre meine Frage an Sie, Frau Schwiegershausen-Güth: Wie lassen sich die Arbeitsbedingungen der Hafenbeschäftigten verbessern und wie lässt sich die Beschäftigung in den Häfen sichern? Wir reden allenthalben von Fachkräftemangel etc. Auch gerade die Häfen sind massiv von Fachkräften geprägt, weil der zunehmende Umschlag, ob er nun in den letzten Jahren schwankt oder nicht, hat



immer wieder gezeigt, dass die Qualifizierungsbedarfe da sind. Da hätte ich ganz gerne von Ihnen eine Einschätzung. Wie können wir Ausbildung und Qualifizierung von Arbeitskräften fördern, um auch die hohen Sicherheits- und Qualitätsstandards zu gewährleisten, die ja durchaus an die Häfen angelegt werden müssen? Denn gerade die Entwicklung der Schiffgröße ist ja nicht ganz unerheblich in den deutschen Seehäfen. Wie können wir das eigentlich aufrechterhalten, dass wir auch die Betriebssicherheit nicht nur in den Häfen, sondern auch auf den seewärtigen Zufahrten weiterhin sichern können? Sie haben sich ja mit den Sozialpartnern darauf verständigt, dass die Zugangsberechtigung zur Hafendarbeit in Deutschland über das sogenannte Hafendarbeitskarten-Regulatorium geregelt worden ist. Also Qualifikation, Zugang und auch die Sozialstandards haben Sie an den allermeisten Standorten mit dem ZDS vereinbart. Herr Hosseus ist ja heute auch da. Denen ist das ja nicht ganz unbekannt. Das findet nicht in allen Seehäfen statt, obwohl als Grundlage das Gesamthafenbetriebsgesetz, was ja durchaus ein Bundesgesetz ist, auch noch in seiner Gültigkeit Fortbestand hat. Deswegen würde ich auch die Frage gleich noch mal ergänzen. Also gerade „Laschen ist Hafendarbeit“, aber gleichzeitig auch die Festmacherausbildung. Ich war etwas überrascht, dass wir weiterhin Schiffe von 400 m Länge, ob es nun 20-25-22.000 Container hat, egal wie breit, wie lang sie sind, bei den dementsprechenden auch an der Küste vorherrschenden Witterungsverhältnissen, wem auch immer überlassen, ohne dass es eine qualifizierte Ausbildung und eine Zugangsberechtigung in den Häfen gibt. Und meine dritte Frage wäre dann: An welchen Stellen haben die deutschen Häfen im Vergleich gerade zu den ARA-Häfen, also innereuropäischen Häfen wie Rotterdam, Antwerpen und Amsterdam, einen Kosten- oder Wettbewerbsnachteil? Das haben wir das eine oder andere Mal schon debattiert. Denn hier sitzt auch ein Kollege von Verdi vom Landesfachbereich. Ich war ja nun auch ein paar Jahre – das ist ja nicht ganz unbekannt – Mitglied der Bundestarifkommission. Und ich kenne nun auch gerade die Struktur der Tarifverträge im europäischen Ausland bei den Mitbewerbern. Die sind ja ähnlich gestrickt. Aber wo kommen eigentlich diese entscheidenden Kostenvor- und -nachteile her? Und wie ist das eigentlich dann an der Stelle geregelt, dass diese Häfen wettbewerbsfähiger sind? Und da stellt ja in Teilen auch

tatsächlich der Antrag der Union darauf ab, auch wenn Sie das etwas anders formuliert haben. Wie gehen wir da eigentlich zukünftig mit um, die Wettbewerbsfähigkeit unserer deutschen Seehäfen in Gänze sicherzustellen?

Vorsitzender: Danke! Kollege Dr. Ploß hat das Wort.

Abg. **Christoph Ploß** (CDU/CSU): Ganz herzlichen Dank! Meine Frage geht an Herrn Hosseus, dem ich auch für sein Kommen herzlich danken möchte. Wir haben ja sicherlich über viele Ziele in den vergangenen Monaten auch hier im Deutschen Bundestag gesprochen und sind uns teilweise bei den Zielen auch einig, nämlich dass mehr für die deutschen Häfen getan werden müsste. Dass leider einige deutsche Häfen an Wettbewerbsfähigkeit verlieren, weil in anderen Ländern, wie in Belgien oder den Niederlanden es ganz klar ist, dass die nationale Politik sich uneingeschränkt hinter die Häfen stellt. Und das ist etwas, was wir hier in Deutschland noch nicht erkennen können. Und das sorgt dafür, dass Häfen wie Rotterdam, wie Antwerpen doch deutlich gestärkt werden. Und deswegen haben wir als CDU/CSU-Fraktion auch immer wieder dafür geworben, dass es ein nationales Bekenntnis der Bundesregierung und auch des Deutschen Bundestages für die deutschen Seehäfen gibt und dass das Ganze aber auch finanziell untermauert wird. Denn allein mit schönen Worten kann man keine Kaimauern sanieren. Und deswegen geht meine erste Frage an Herr Hosseus. Welche Summe benötigen die deutschen Häfen Ihrer Meinung nach? Und reicht die derzeitige Summe, die die Bundesregierung und auch der Deutsche Bundestag in Aussicht gestellt hat, aus? Und dann würde mich auch interessieren, wie Ihrer Ansicht nach ein Sofortprogramm für die deutschen Seehäfen ausschauen müsste. Herzlichen Dank!

Vorsitzender: Danke! Dann hat jetzt Kollegin Menge das Wort für BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Abg. **Susanne Menge** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Danke, Herr Vorsitzender! Und danke, dass Sie sich die Zeit genommen haben für die Anhörung. Ich habe eine Frage an Frau Wegener. Frau Wegener, Sie plädieren in Ihrer schriftlichen Stellungnahme für ein stärkeres Engagement des Bundes bei der Finanzierung von Hafeninfrastruktur. Meine erste Frage: Wie soll eine Förderpolitik „mit der Gießkanne“ und mögliche Doppelförderung vermieden



werden? Und was bedeutet dies für die Kooperation der Häfen untereinander, für die künftige Rolle von Bund und Ländern in der Hafenpolitik? Und Stichwort Nachhaltigkeit. Sie begrüßen ausdrücklich, dass in der Nationalen Hafenstrategie auch die nachhaltigen Aspekte benannt werden und plädieren auch für eine Evaluierung bzw. ein Monitoring. Wo sehen Sie dennoch im europäischen Vergleich die deutschen Häfen und welche Anforderungen ergeben sich unter den Nachhaltigkeitsaspekten beim Ausbau der Häfen zu den sogenannten Knotenpunkten der Energiewende, gerade was die Bereitstellung geeigneter Flächen betrifft? Danke!

Vorsitzender: Danke! Für die AfD hat jetzt Kollege Bochmann das Wort.

Abg. **René Bochmann** (AfD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender, sehr geehrte Sachverständige, auch an Sie vielen Dank, dass Sie heute da sind und sich die Zeit nehmen! Meine Fragen gehen an Herrn Kapitän Klaus Mewes. Wie kann sich ein junger Mensch bei Interesse an der Seefahrt derzeit informieren, um die vielfältigen Aufgaben an Bord und später an Land kennenzulernen? Der Kollege Schmidt von der SPD hat das eingangs gesagt, Seeschifffahrt hat nicht zwangsläufig etwas mit der Großen Fahrt zu tun, sondern spielt sich an Land, in Häfen ab. Und es ist ein großes Problem, was wir haben, mit dem Nachwuchs. Und deshalb interessiert mich einfach mal die Sichtweise eines erfahrenen Kapitäns, wie das mit der Berufsausbildung, mit der Anwerbung und der Ausbildung vor Ort in den Reedereien aussieht. Die zweite Frage: Können Sie einschätzen, wie die zukünftigen Lotsen ohne nautische Seefahrtzeiten als Berater erfolgreiche Lotsungen durchführen sollen? Was passiert, wenn ein Großcontainerschiff in der Elbe auf Grund läuft? Und was könnten die Folgen sein? Vielen Dank!

Vorsitzender: Dann hat jetzt Kollege Kruse das Wort für die FDP-Fraktion.

Abg. **Michael Kruse** (FDP): Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender! Wir sind ja in einer kommunikativ etwas misslichen Situation, nämlich wir beraten heute zu einem Antrag der Union, der auch sinnvolle Punkte enthält, und trotzdem hat sich die Welt seitdem weitergedreht. Und sie hat sich insbesondere dahingehend weitergedreht, dass das BMDV die Nationale Hafenstrategie in die Bundes-

regierung eingebracht hat und diese auch beschlossen worden ist. Deswegen, glaube ich, macht es sehr viel Sinn, dass wir uns nicht nur isoliert mit einem Antrag zu etwas beschäftigen, der natürlich nicht zufällig kurz vor Veröffentlichung der Nationalen Hafenstrategie gekommen ist. Ich glaube, dass es deswegen auch klug ist, sich mit den Instrumenten der Nationalen Hafenstrategie auseinanderzusetzen. Als FDP-Fraktion begrüßen wir die Strategie natürlich, weil sie eine sinnvolle übergeordnete Einordnung dazu gibt, was wir in Deutschland gemeinsam zu leisten haben und jedes Dokument, jedes Instrument, was dafür nützt, die Bedeutung der deutschen Seehäfen und auch der deutschen Binnenhäfen hervorzuheben, ist ein wichtiges Dokument. Ich möchte einmal darauf hinweisen, dass es die Häfen waren, die große Teile der Abwehr gegen die letzten beiden großen Krisen dieses Landes getätigt haben. Da war zunächst von 2020 beginnend die Corona-Krise. Es waren die Häfen, die offen geblieben sind. Es waren die Häfen, die dieses Land offengehalten haben. Es waren die Häfen, die dafür gesorgt haben, dass der Import von relevanten Waren nach Deutschland schnell erfolgen konnte. Es waren die Häfen, die zu einem großen Teil diese Krise mitgemeistert haben. Und dann kam natürlich der russische Angriff auf die Ukraine, der Energiekrieg gegen Deutschland, der schon vorher begonnen hatte und damit ein zweites Mal die deutschen Häfen, die in Rekordzeit das geschafft haben, was wir hier auch als Gesetzgeber miteinander beschlossen haben, nämlich Aufbau zusätzlicher Energieinfrastruktur. Auch hier waren es die Häfen, die dafür gesorgt haben, dass unser Land nicht mit minus zehn Prozent aus dem Jahr 2022 ins Wirtschaftswachstum ging, sondern mit einem Nullwachstum und die damit einen erheblichen Schaden von der deutschen Volkswirtschaft abgewendet haben.

Die Fragen an Herrn Dr. Geisler: Wie beurteilen Sie insbesondere die Nationale Hafenstrategie, gerne auch vor dem Hintergrund, was hier im CDU/CSU-Antrag geschrieben wird, in Sachen Infrastrukturausbau, auch wenn wir nicht nur den Infrastrukturausbau in den Häfen selbst betrachten, sondern vielleicht auch etwas das Feld weiten, auch den Ausbau der Schiene in den Fokus nehmen, selbstverständlich auch den Ausbau der Straßen?

Vorsitzender: Vielen Dank! Und nun gebe ich das Wort für die Gruppe Die Linke dem Kollegen



Riexinger.

Abg. **Bernd Riexinger** (Die Linke): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Und vielen Dank auch an die Experten und Expertinnen, dass Sie heute da sind und uns Ihr Wissen zur Verfügung stellen. Ich möchte vielleicht vorab bemerken, dass die praktische Bedeutung der Schifffahrt und der Häfen auch in der Debatte hier im Verkehrsausschuss im Bundestag gestiegen ist. Das ist erstmal zu begrüßen. Es ist auch zu begrüßen, dass jetzt endlich eine Nationale Hafenstrategie vorliegt, mit sehr, sehr vielen Ansprüchen. Anders kann man es nicht formulieren. Ich glaube auch, dass die Häfen und die Schifffahrt eine große Bedeutung haben bei der sozial-ökologischen Transformation. Wir brauchen dieses Verkehrsmittel, weil es per se mit am umweltfreundlichsten ist. Es muss darum gehen, möglichst viel Verkehr praktisch von der Straße wegzukriegen und auf die Wasserstraßen, auch auf die Schiene usw., zu bringen. Diese Ansprüche stoßen auf eine Infrastruktur, die sehr veraltet ist, wo es einen großen Bedarf an Erneuerung gibt. Viele Anlagen sind veraltet. Viele Wehre sind noch aus den Fünfzigerjahren oder noch früher. Wir haben einen riesengroßen Investitionsbedarf. Darum geht es mir aber heute gar nicht. Aber das wird natürlich die zentrale Debatte sein. Der Kollege von der CDU/CSU hat es ja mitangesprochen, was ist praktisch die finanzielle Ausstattung. Ob die 400 Millionen der CDU/CSU da wirklich ausreichend sind, mag ich wirklich etwas bezweifeln.

Mir geht es aber auch in erster Linie um die Beschäftigung heute und deswegen meine Fragen an den Kollegen Malte Klingforth. Ich meine, die Hafenstrategie der Bundesregierung hat zumindest erkannt, dass es Maßnahmen braucht, um Ausbildung und Beschäftigung zu sichern und zukunftsfähig zu gestalten, vielleicht sogar mehr zukunftsfähig zu gestalten, damit man auch genügend Personal bekommt. Beim Antrag ist uns auch aufgefallen, Kollege Schmidt, bei der CDU/CSU kommen die Beschäftigten eigentlich kaum vor – sehr begrenzt. Aber die Frage der Arbeitsbedingungen, der Ausbildung, Tarifbindung und so weiter wird eine große Bedeutung haben. Was ist aus Ihrer Sicht von Seiten der Beschäftigten aus zu machen und auch aus der Sicht Ihrer Gewerkschaft, was Tarifbindung und andere Dinge betrifft? Vielen Dank!

Vorsitzender: Dann steigen wir jetzt in die Antwortrunde ein. Zunächst noch die eben erwähnte

Nationale Hafenstrategie der Bundesregierung für die See- und Binnenhäfen trägt die Drucksachennummer 20/10900. Also diejenigen, die das nachlesen wollen, können das unter der genannten Drucksache einsehen. Wir gehen jetzt alphabetisch vor. Dann hat zunächst für maximal acht Minuten Herr Dr. Geisler das Wort.

Dr. Alexander Geisler (ZVDS): Vielen Dank! Wir sind gefragt worden, wie denn unsere Ansichten hinsichtlich der Ausbauziele sind. Und in der Tat: Ja, es ist auch von den Kollegen in den Stellungnahmen genannt worden, es ist sehr bedauerlich, dass wir natürlich hier bisher keine verbindlichen Zusagen des Bundes haben, dass der Ansatz war, erst machen wir die Ziele, dann planen wir die Finanzen. Das ist aber in Anbetracht der Tatsachen, der Diskussion, die wir geführt haben, vielleicht gar nicht schlecht gewesen. Denn wir haben auch hier einen Maßnahmenkatalog vorgelegt, mit 140 Maßnahmen, die abzuarbeiten sind. In der Tat haben wir ein riesengroßes, gewaltiges Investitionsvolumen zu stemmen. Wir müssen uns immer wieder vergegenwärtigen, dass die Schiffe, die eingesetzt werden, größer werden. Das hat auch unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten durchaus Vorteile. In den letzten zehn Jahren ist über die Hälfte der in der Schifffahrt erzielten Einsparungen bei Emissionen erzielt worden durch den Einsatz größerer Einheiten mit moderneren Designs. Das würde auch nicht aufhören, wenn wir aufhören würden, die Vertiefung und Anpassung der Infrastruktur vorzunehmen. Und wir müssen uns auch vergegenwärtigen, dass wir in Deutschland keinen natürlichen Tiefseehafen haben. Wir müssen überall baggern und ausbauen. Über die genaue Summe werden wir uns sicherlich hier in den nächsten Minuten noch weiter austauschen. Da würde ich mich ungern festlegen wollen. Es soll jetzt hier kein Präjudiz gesetzt werden. Je höher die Summe ist, umso besser sollte es sein. Wenn wir mal über den Atlantik schauen – und dieser Tage ist das ja ganz interessant, über den Atlantik zu schauen, nicht nur am Beispiel des Hafens von Baltimore, der alleine mehr Güter umschlägt als alle niedersächsischen Häfen zusammen, der eine enorme Bedeutung hat auch für den Fahrzeugaustausch zum Beispiel mit Bremerhaven, also auch das wesentliche Terminal ist. Die Biden-Administration hat jetzt allein drei Milliarden Dollar nur für den sogenannten Clean Ports Act bereitgestellt, wo neue Kai-Umschlagsan-



lagen oder vielmehr Umschlagsequipment zur Verfügung gestellt wird, neue Kai-Einlagen. Und auch die Brücke, die die Biden-Administration jetzt schnell zu bauen in Aussicht gestellt hat, wird eher in den Bereich ein bis zwei Milliarden Dollar gehen – wird auch gleich erhöht. Man ist gerade auch mit den durch die COVID-Zeit gemachten Erfahrungen in den USA rangegangen, Brücken zu erhöhen, die Infrastruktur insgesamt zu ertüchtigen, um – und ich glaube, das ist ein Punkt, den ich leider auch viel zu wenig in der Nationalen Hafenstrategie diskutiert gesehen habe – die Erfahrungen, die gemacht worden sind, die 24/7-Notwendigkeit des Arbeitens im Hafen und im Hinterland auch umsetzen zu können. Die Häfen arbeiten 24/7, der Zoll arbeitet 24/7, die Infrastruktur wird aber nicht 24/7 genutzt. Dafür muss es Incentives geben, um das zu machen. Und die Hinterlandanbindungen müssen auch 24/7 geöffnet sein. Es macht keinen Sinn, über eine gerechte Verteilung von Straßenverkehr und auch Schienenverkehr und anderen Lasten zu sprechen, wenn Lkw-Fahrer, die Bahn oder auch Binnenschiffe nicht abgearbeitet werden können, weil z. B. Warenhäuser am Freitag 13.00 Uhr geschlossen werden. Das funktioniert nicht! Und wenn Schiffsführer samstags um 10.00 Uhr irgendwo ankommen und nicht arbeiten können, weil durch die heranrückende Wohnbebauung Befriedung und Ruhezeiten ausgehandelt wurden, dann brauchen wir uns über Beschleunigung von Abläufen nicht zu unterhalten. Wünschenswert wäre natürlich, ein ähnlich hohes Engagement des Bundes gegenüber den Ländern, wo viele Haushalte in einer miserablen Lage stecken, zu unterstützen. Es sind sicherlich Milliardenbeträge, über die wir in der nächsten Zeit reden werden. Ohne diese Maßnahmenunterstützung des Bundes werden die Länder vielfach nicht in der Lage sein, Maßnahmen durchzusetzen oder nur sehr viel verspätet, womit wir weiter ins Hintertreffen geraten, gerade wenn es darum geht, hier reibungslos arbeiten zu können. Man muss aber auch anerkennen, dass vieles seit Verabschiedung passiert ist. Cuxhaven hat gerade 100 Millionen zugesagt bekommen. In der Schiene ist etwas angekommen. Wir haben einen Investitionsmittelaufwuchs im Haushalt des Verkehrsministeriums gesehen. Gleichwohl gilt es jetzt, die Verwaltung in die Lage zu versetzen, dies auch zu verbauen. Wir werden sicherlich noch darüber sprechen, wie die Situa-

tion insbesondere bei der WSV ist. Wir haben darüber regelmäßig Diskussionen. Muss man diese ausnehmen von möglichen Personalstreichungen? Wir glauben, ja! Wir müssen die Evaluierung abwarten, die gerade läuft, die haben wir noch nicht gesehen. Wir haben immer noch keine kritische Aufgabenkontrolle gesehen. Vielleicht kann man auch die Verwaltung von bisherigen anderen Aufgaben entlasten, um sie weiter zu konzentrieren. Jedenfalls wird da sehr viel auch schon angesetzt, gerade in vielen Projekten im Norden, um unter schwierigsten Umständen vieles umzusetzen. Wir sehen gerade die Herstellung der Fahrtiefe auf der Elbe, die angegangen wird, wo leider Schwierigkeiten in der Elbmündung sind, die die Verwaltung definitiv nicht zu vertreten hat. Wir sehen die unermüdliche Arbeit an den Schleusen, am NOK und anderen Bereichen. Dies muss weitergehen. Deswegen gehört zu der Frage, wie viele Mittel man zur Verfügung stellt, auch die Frage, wie man dann einen effizienten Prozess organisiert bzw. eine Struktur, eine Verwaltung, um dies verarbeiteten zu können. Was wir uns wünschen würden – und da hat die Hafenstrategie leider auch noch nicht die Antworten gegeben, wie wir uns das gewünscht haben –, ist eine engere Vernetzung zwischen Bundes- und Länderbehörden. Es nutzt nichts, wenn der Bund sehr forsich vorangeht, vielleicht auch mit viel Geld etc. und dann die Vernetzung in den Landesbehörden nicht immer so klappt, wie das wünschenswert ist. Da würden wir uns eine viel engere Verzahnung vorstellen.

Vorsitzende: Dann darf ich jetzt Herrn Hosseus das Wort geben, auch maximal acht Minuten.

Daniel Hosseus (ZDS): Ganz herzlichen Dank, Herr Vorsitzender! Vielen Dank an die Herren und Damen Abgeordneten für die Gelegenheit, hier zu Ihnen sprechen zu können. Um die Fragen, die gestellt wurden zu beantworten und vielleicht ein bisschen einzuordnen, würde ich ganz kurz auf die wirtschaftliche Lage der deutschen Seehäfen aktuell eingehen. Diese Lage ist trotz einiger Lichtblicke insgesamt äußerst schwierig. Lichtblicke gab es, weil die Passagierzahlen im vergangenen Jahr gestiegen sind, auf 28,4 Millionen Fahrgäste. Auch der Umschlag von Energieträgern ist gewachsen, allerdings aus leidlich bekannten Gründen. Hingegen ist der Güterumschlag in deutschen Seehäfen im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr um 4,1 Prozent



gesunken. Es waren nur knapp 268 Millionen Tonnen Güter. Wichtig ist, in den wichtigen Segmenten, um die es häufig geht, waren die Rückgänge noch viel, viel ausgeprägter. Der Umschlag beladener Container beispielsweise ging um etwa zehn Prozent zurück. Insbesondere bei Importen, also bei den Dingen, die Unternehmen und Verbraucher im Ausland kaufen, gab es Einbußen. Das ist ein Spiegelbild der wirtschaftlichen Lage unseres Landes. Entsprechend sind die wirtschaftlichen Ergebnisse der Hafenbetriebe ausgefallen und entsprechend ist die Investitionskraft der Unternehmen und der Infrastrukturbetreiber geschwächt. Auch mit Blick auf die Marktanteile leiden wir. Bei den Marktanteilen im Vergleich der Häfen Antwerpen, Danzig und Rotterdam mit den deutschen Seehäfen verzeichnen wir sowohl im Stückgutbereich als auch im Containerbereich seit Jahren rückläufige Marktanteile. Gleichzeitig steht die Hafenwirtschaft, steht die Hafenwelt vor riesigen Aufgaben: Investitionen in neue Geräte und Anlagen, in die Digitalisierung und insbesondere in die Energiewende. Als Hafenwirtschaft trifft uns die Energiewende besonders, mehr als andere Wirtschaftszweige. Denn wir müssen auf drei Ebenen umstellen: im Eigenbetrieb, in der Versorgung der Schifffahrt und in der Versorgung von Deutschland insgesamt. Und in allen Bereichen stellt die öffentliche Hand immer neue, teure und eilige Anforderungen an uns: „Baut mal eine LNG-Infrastruktur! Baut mal eine Wasserstoffinfrastruktur! Macht mal Offshore-Wind! Fahrt das ukrainische Getreide ab! Versorgt Europa mit Öl und Kohle!“

Und damit bin ich auch bei der Frage, warum und wie sehr sollte der Bund die deutschen Seehäfen unterstützen. Der Bund muss die Infrastrukturbetreiber in den Seehäfen mit mehr als den aktuell 38 Millionen Euro pro Jahr unterstützen. Denn es geht, neben der Wirtschaftsförderung für Regionen, um das Gelingen der Energiewende, die Versorgungssicherheit des Landes und die Verteidigungsfähigkeit unseres Staates. Bei den 38 Millionen Euro, die ich erwähnt habe, geht es um die Finanzhilfen, die im Gesetz über Finanzhilfen des Bundes nach Artikel 104a Absatz 4 des Grundgesetzes an die Länder Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen sowie Schleswig-Holstein für Seehäfen vorgesehen sind. Es geht um Mittel, die direkt im Hafen zu nutzen sind. Dieser Betrag von 38 Millionen Euro wurde seit 2001 nicht angefasst. Wie

gesagt, wir stehen vor riesigen Aufgaben und riesigen Investitionen. Wir wollen z. B. Offshore-Windkraft massiv ausbauen. Dafür hat das Bundeswirtschaftsministerium durchaus zu Recht sehr ambitionierte Zielvorgaben gemacht. Doch um diese Ziele erreichen zu können, müssen Hafenflächen erweitert werden, um die Bauteile für die Offshore-Windanlagen in die Außenwirtschaftszone zu verbringen. Allein für Niedersachsen werden hier mindestens 200 Hektar an zusätzlichen Hafenflächen gebraucht. Um das mal ein bisschen einzuordnen, 200 Hektar: Zum Vergleich der Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven hat als Hafenfläche etwa 130 Hektar und hat eine Milliarde Euro gekostet, und zwar vor 15 Jahren. Daran können Sie schon die Finanzbedarfe erkennen, die mit der Hafenwelt verbunden sind.

Herr Ploß, Sie hatten nach einem Sofortprogramm für deutsche Seehäfen gefragt. Ich will da fünf Punkte im Wesentlichen nennen. Es gibt noch viele andere, die man eigentlich sofort angehen müsste. Ich fange mit diesen hier an. Wir haben in Deutschland mit der Einfuhrumsatzsteuer ein Steuersystem im Retro-Look, sozusagen das Beste aus den Siebziger- und Achtzigerjahren: kompliziert, teuer, ein Bürokratiemonster. Diesen Donnerstag, also wirklich sofort, in der Finanzministerkonferenz steht das Thema auf der Tagesordnung. Und Bund und Länder sollten endlich die Modernisierung des Erhebungsverfahrens zur Einfuhrumsatzsteuer beschließen. Zweiter Punkt: Im Bundeshaushalt 2025, bei allen Nöten, die ja jedermann in Deutschland bekannt sind, müssen die Finanzmittel für die Energiewende, die Versorgungssicherheit, die Verteidigungsfähigkeit, für Wirtschaftswachstum eingestellt werden, und zwar über Investitionen in die deutschen Seehäfen. Drittens: Wir müssen jetzt massiv in die Verkehrsinfrastruktur des ganzen Landes investieren, deutlich mehr als bisher. Sicherheit, Infrastruktur, Bildung, Perspektive, das sind die Top-Prioritäten. Es geht nicht darum, Armut zu verwalten, sondern Wohlstand zu generieren. Alle laufenden Wirtschaftsprogramme des Bundes müssen sofort dahingehend ausgerichtet werden – das ist der vierte Punkt –, dass sie die Seehäfen ausdrücklich priorisieren. Das ist Gegenstand der Nationalen Hafenstrategie. Der Bund und alle 16 Länder räumen den deutschen Seehäfen und den deutschen Binnenhäfen höchste Priorität ein. Das muss sich auch in den Wirtschaftsprogrammen des Bundes niederschlagen. Und letzter



Punkt: Der Bund sollte bei der Europäischen Kommission umgehend die seit Jahren überfällige Nachprüfung des Beihilferahmens für Häfen und Schifffahrt einfordern, um ordnungspolitische Ungeheimheiten abzustellen und Wachstum zu fördern. Ganz herzlichen Dank!

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

Malte Klingforth (Verdi): Vielen Dank für die Frage, die Einladung und damit die Möglichkeit, hier auch aus Sicht der Hafenbeschäftigten einmal zu sprechen. Ich bin nicht nur bei Verdi als Ehrenamtlicher, sondern ich bin auch beim Gesamthafenbetrieb in Hamburg beschäftigt. Als Beschäftigte und auch als Gewerkschafter begrüßen wir natürlich ganz explizit, dass nun endlich eine Nationale Hafenstrategie vorgelegt worden ist. Seit dem letzten Nationalen Hafenkonzept ist ja einiges an Zeit vergangen. Und wir begrüßen, dass das Intervall nicht noch weiter aufgeschoben wird und nun endlich dem, was Hafenpolitik bundesweit an Bedeutung haben sollte, Rechnung getragen wird. Trotzdem haben wir natürlich auch einen besonderen Blick darauf. Ich möchte auf die Frage bezüglich Ausbildung und Qualifizierung eingehen. Das ist der gesamte Abschnitt 4 und ich möchte gedanklich einmal das Nationale Hafenkonzept von 2015 neben die nun vorgelegte Strategie legen. Und wenn wir das tun, dann werden wir feststellen, dass sich 2015 ein roter Faden durch das Papier zieht, im damaligen, ich glaube, Abschnitt 5 „Ausbildung und Qualifizierung“, der darauf abzielt, Beschäftigung im Hafen zu halten. Beide Papiere gehen richtigerweise davon aus, dass wir uns in einem Transformationsprozess der Hafearbeit befinden, dass sich Hafearbeit sehr deutlich wandelt und sich damit die Anforderungen an uns Hafearbeiter ebenfalls sehr deutlich wandeln. 2015 allerdings geht das Papier ganz grundsätzlich davon aus, dass die Beschäftigten im Hafen zu qualifizieren sind, mitzunehmen sind, fit zu machen sind für die sich wandelnden Tätigkeiten. Das ist meiner Ansicht nach ein richtiger Ansatz gewesen. Ein Ansatz, der sich, so wie wir feststellen müssen, leider in der nun vorgelegten Nationalen Hafenstrategie sehr deutlich geändert hat. Das ist zwar als Ziel im allgemeinen Teil des Abschnittes so beschrieben, wenn wir uns dann aber die Maßnahmen tatsächlich angucken, dann werden wir feststellen, dass es

dort viel weniger darum geht, bestehende Arbeit dahingehend zu qualifizieren, also die Kollegen dahingehend zu qualifizieren, weiterhin die Tätigkeiten auszuüben. Sondern es geht vor allen Dingen darum, Infrastrukturen zu schaffen, wie von außen Qualifizierung ermöglicht wird, welche neuen Lehrkräfte eingestellt werden müssen, was für Plattformen eingerichtet werden müssen usw. Was wirklich auf der Strecke bleibt – und das bedauern wir sehr –, ist der Anspruch, der 2015 noch erhoben worden ist, dass die Kollegen nach Möglichkeit an Bord bleiben. Und ich finde, deutlich kann man das an der Einzelmaßnahme 4.8 machen. Da geht es um die Einrichtung einer operativ orientierten Dialog- und Transformationsplattform für Beschäftigte in der Hafenwirtschaft. Diese Maßnahme geht ganz grundsätzlich davon aus, dass wenn die Transformation weitergeht, wir im Hafen einen Fachkräftemangel haben werden. Das heißt, bei aller Qualifizierung werden es am Ende nicht genug Leute sein, die dann noch übrig sind. Ganz grundsätzlich folgt das der Förderlogik der IHATEC-Maßnahmen, wo es nicht darum geht, Arbeitsplätze zu erhalten. Obwohl es das Förderziel gibt, Arbeitsplätze zu erhalten, geht es hier vor allen Dingen darum, neue Plätze von außen zu besetzen. Diese Transformationsplattform hat dann als Ziel tatsächlich, zu gucken, vor dem Hintergrund knapp gewordener Fachkräfte, wie kriegen die Einzelbetriebe das hin in den Häfen, die bitter benötigten Fachkräfte untereinander zur Not auszutauschen. Wir halten das insgesamt für einen ganz grundsätzlich falschen Ansatz. Wir halten den Ansatz von 2015 für deutlich überlegener, zu gucken, wie kriegen wir es hin, dort Arbeit zu erhalten. Und als Möglichkeit des Fachkräfteaustauschs zwischen den einzelnen Betrieben gibt es ja bereits ein sehr gutes Instrument, und das wären die Gesamthafenbetriebe oder generell die Poolssysteme, die es eigentlich in jedem Hafen gibt oder zumindest geben sollte. Wenn als Antwort dann kommt, naja, aber es geht ja auch um Tätigkeiten, die bislang nicht von Hafearbeitern traditionell ausgeübt werden, dann kann ich nur sagen, in Hamburg haben wir uns als Gesamthafen auf den Weg gemacht, gerade das zu beheben, auch neue Tätigkeitsfelder zu erschließen. Und das wäre meiner Ansicht nach der richtige Weg, auch hier vorzugehen und nicht zu gucken, wie können wir neue und dann mit Sicherheit auch schlechter tarifizierte Arbeitsplätze schaffen, auf Kosten derjenigen,



die momentan vorliegen. Das geschieht leider immer wieder. Ein gutes Beispiel, finde ich, ist die Neufassung der sogenannten Fachkraft für Hafenlogistik, die damals den vorherigen Seegüterkontrollleur ersetzt hat. Ich selbst bin gelernte Fachkraft für Hafenlogistik. Der Seegüterkontrollleur war damals eingruppiert in Lohngruppe 6. Die Fachkraft für Hafenlogistik, die letztendlich gar nicht großartig was anderes tut, nur halt moderner, ist eingruppiert in Lohngruppe 5, weil man irgendwie vergessen hat, das vorher vernünftig zu regeln. Das heißt, im Zuge dieser ganzen Transformierung müssen wir darauf achten, dass wir hier nicht sowohl Arbeit abschaffen, also Arbeitsplätze abschaffen, als auch die Tarifierung derselben gefährden. Das wäre unser zentrales Ziel.

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann darf ich jetzt Herrn Mewes das Wort geben, auch für ebenfalls maximal acht Minuten.

Kapitän Klaus Mewes: Ja, Mewes ist mein Name. Ich bin bis vor anderthalb Jahren noch draußen gewesen, also nicht vor dem Ofen gesessen, sondern „draußen“. Und da habe ich eine 50-jährige Veränderung in meinem Berufsleben feststellen dürfen, die nicht positiv ist. Wenn es um den Fachkräftemangel geht, habe ich in der Zeit alles, was hinter mir kam, verloren. Also ich wurde zweiter Offizier, ich wurde erster Offizier, hinter mir kam kein deutscher, zweiter oder dritter nach. Die Basis unseres Berufs wurde damit zerstört, dass man in der Mannschaftsstruktur anfing, nun vermehrt auf internationale Crews zu gucken, weil die zu Heimatlohn bezahlt wurden. Damals haben sich Leute dafür eingesetzt und die Reedereien in Deutschland fingen an, an einem Doppelpatent zu basteln, damit sie die wenigen Leute, die sie hatten, im technischen und nautischen Bereich behalten. Aus zwei mach eins. Also das wurden Spezialisten. Die sollten sowohl an der Maschine wie auch an Deck oder andersrum Offizier oder Ingenieur werden, wo das beides Offiziere sein sollen. In der Endposition wurden sie aber entweder Kapitän nach Talent und Können oder leitender Ing. Damit hatten wir mittelfristig für den Nachwuchs ein Signal gegeben – ja, man fängt ja nicht als Kapitän an, man muss ja unten anfangen. Oder sehe ich das verkehrt, trotz der Balance des Lebens und was alles kommt? Bei der Hamburg Süd bin ich gefahren, also eine sehr gute Reederei. Ich möchte sie loben, es gibt sie leider nicht mehr. Daran habe ich keine Schuld. Aber es

ist so: Die haben uns gut ausgebildet, die haben uns eine Perspektive geboten, die haben Tarif bezahlt. Und ich habe kennengelernt, wie man überhaupt als junger Mann – das war ja die Frage, wie komme ich heute als junger Mann überhaupt an so einen Job ran. Ich bin familienbedingt vorbelastet, mein Vater war bei der HHLA so ein kleiner Wirbelwind und ich durfte als Junge auf die Schuppen mitkommen und habe im HHLA-Lager gewühlt und habe natürlich auch ein Schiff besichtigt. Und da war ein norwegischer Kapitän, der mich so begeistert hat, dass ich meiner Mutter sagte, ich werde Kapitän. So viel Glück können sie heute gar nicht haben, dass sie solche Verrückten finden. Sie müssen junge Leute, meinetwegen möglichst mit Abitur – aber ich sage Ihnen auch eines, nicht die Abiturienten sind immer die Besten für sowas –, sie müssen diese Leute heute begeistern können und das konnte damals die Hamburg Süd. Ich durfte nämlich auf einem Traumschiff als Ferienfahrer fahren. Das ist eine ganz alte Methode und ich kann Ihnen nur empfehlen, weiterzumachen. Und ich weiß, Hapag-Lloyd macht es ja und auch die kleinen Reeder hinterm Deich. Einige machen das, ich spreche vom Alten Land, nicht die vom Norden – die im Norden sind immer so ein bisschen schlitzohrig, da müssen wir aufpassen. Der Verband Deutscher Reeder unterstützt das ja sogar. Wobei ich sagen muss, der Verband Deutscher Reeder hat gemeldet, 1.800 Containerschiffe, die größte Flotte Containerschiffe betreiben die Deutschen, managen sie, finanzieren sie. Leider haben wir von diesen Schiffen nur – ich sage mal, ich runde freundlich auf – 260 – ist einer weniger und das ist Stand Februar – unter deutscher Flagge und davon ist die Hälfte noch unter dem internationalen Schiffsregister, also die Billigflaggen. Es gehören nämlich auch noch Behördenfahrzeuge und Bundeswehrfahrzeuge dazu. Es ist ein Verhältnis zu 1.800. Ein bisschen wenig! Und der VDR hatte ein Problem mit der Kriegssituation Ukraine und Russland. Wir hatten nämlich mittlerweile sehr viele ausländische Kräfte durch Crew-Manager aus diesen Ländern. Die fallen jetzt immer mehr raus und immer weniger sind available, weil sie andere schreckliche Aufgaben übertragen bekommen. Und jetzt hat er gesucht, 50.000 Mann mit Zertifikaten, um diese Lücke zu stopfen. Sehen Sie, wir sind nicht in der Lage für Europa – muss ich dazu sagen – wir sind nicht in der Lage, das aus eigenen Beständen abzudecken in jedem Dienstbereich, weil wir – von so vielen Leuten träume ich



mal, das kriegen wir nie wieder hin. Aber er hat das hinbekommen, dass also zusätzliche internationale Arbeitskräfte angeworben werden konnten, die Zertifikate wurden sogar anerkannt in der Masse. Das hat ein bisschen Schwierigkeiten gemacht, sagt er, aber ich kann mit Herrn Dr. Kröger reden, mit ihm kann man auch reden. Bloß ich habe in all meiner Zeit festgestellt, man muss ihn immer wieder erinnern – das müssen wir eigentlich alle tun –, dass er auch mal sein Versprechen hält und Deutsche einstellt. Das hat schon ein Herr Prof. Huth gefordert aus Hamburg, das hat der VDKS gefordert. Ich habe so viele Sitzungen an Land in meinem nautischen Verein mitgemacht. Wir haben immer mehr Leute abgegeben und verloren, trotz Doppelpatent. Das Doppelpatent wurde wieder abgeschafft. Alle die Zukunftsperspektiven, die mal auf dem Weg waren, die das sein sollten, die das bringen sollten, sind nicht mehr da. Dann wurden Seemannsschulen abgebaut. Der nautische Nachwuchs konnte gar nicht mehr lernen. Dann wurde selbst die Seefahrtsschule in Hamburg geschlossen. Für Hamburg war das ein tolles Ding, dass sie geschlossen wurde und das war ein Signal nach außen: „Hat keinen Zweck mehr.“ Wie kriegen wir nun trotzdem – und ich meine, wenn wir Nachwuchs, nautischen und technischen Nachwuchs auf See kriegen, die Werften, die Behörden, BSU ... Mir fällt ein, German Bight Traffic wird nautisch von uns überwacht, das Havarie-Kommando. Wir haben in den Häfen, wir haben die Lotsen – dazu komme ich gleich bei Frage zwei. Da haben wir Möglichkeiten und könnten Lücken schließen, wenn wir wieder junge Leute begeistern, durch Mitfahren, durch Tage der offenen Tür, Schulvorträge, Arbeitsämter – oder wie man sie heute nennt –, dass die aufklären müssen und ran müssen nach draußen, um den Job interessant zu machen. Denn interessant ist er nach wie vor. Man muss nur die Leute auch an die Hand nehmen und guten Schiffsleitungen übergeben, damit sie vernünftig ausgebildet werden. Das kann die Hamburg Süd nun leider nicht mehr machen, aber Hapag-Lloyd tut es immer noch. Und ich sehe auch Berichte und ich habe auch Kontakt mit Kollegen. Die Schüler, die kommen, sind immer begeistert, dass es diese Möglichkeit gibt. Wie viele davon hängen bleiben? Es ist nicht mehr die Masse. Ich muss leider sagen, der Zug – oder das Schiff – ist abgefahren. Tarif muss bezahlt werden, eine Work-Life-Balance geliefert werden. Das kann man alles händeln, ich habe das

jahrelang gemacht. Man muss nur die richtige Partnerin finden, dann hält das auch. Und dann geht das.

Darf ich zu Frage zwei nur eins sagen: Lotsen ohne nautische Ausbildung! Ja, mein lieber Mann! Wenn dann die STCW-ausgebildeten Kapitäne, die Elbe und die Weser – Herr Schmidt – hochkommen und da ist einer unbedarft, so wie sie halt sind und jetzt kommt noch ein toller Lotse dazu, der das ganze Handwerk nur im Simulator gelernt hat – ich habe extra mit einem Lotsen noch darüber gesprochen. Er sagt: „Mein Gott, ich muss in die Simulation für die LNG-Tanker, Brunsbüttel und Stade“. Ich kann Ihnen sagen, im Simulator sieht alles schier und Glück aus. Wenn man nicht mal ein Schiff – ich sage jetzt Seemannssprache – „unterm Arsch hatte“ und merkt, wenn die Birne abzieht und Sie können nichts mehr machen, außer massiv eingreifen, wenn Sie dieses Gefühl für Schiff und Seemannschaft nicht in der Praxis erlebt haben, dann wird es langsam gefährlich. Sie können im Simulator tolle Übungen machen. Sie können dort Übungen machen, die auch mal auf Grund gehen, die daneben gehen, das können Sie sich merken. Aber in der Natur sehen 80 Meter anders aus, ob Sie volle Zugkraft beim Schlepper haben und so weiter. Die Lotsen sind gezwungen, eine neue Ausbildung zu machen. Aber Sie müssen sehr vorsichtig rangehen und eventuell die Ausbildungszeiten, die Praktikantenfahrzeiten verlängern, damit Gefühle und Kenntnisse, Sachkenntnisse überkommen. Ich hatte noch viel mehr, aber das gebe ich gerne schriftlich hinterher. Schönen Dank!

Vorsitzender: Dann darf ich jetzt Frau Schwiegershausen-Güth das Wort geben, maximal für acht Minuten.

Maya Schwiegershausen-Güth (Verdi): Vielen herzlichen Dank! Das waren viele Fragen. Ich werde mal gucken, dass wir das in der gegebenen Zeit abarbeiten können. Die erste Frage zielte auf die Sicherung der Beschäftigung in den Seehäfen ab und wie wir Arbeitsbedingungen verbessern können. Mir ist aufgefallen, als ich auf den Antrag geguckt habe, neben vielen anderen Dingen oder wo ich auch Schwächen sehe, ist einer der größten Schwächen, dass es einfach keinen Verweis auf Beschäftigung gibt. Menschen kommen in dem Antrag, so wie er jetzt vorliegt, nicht vor. Aber Seehäfen werden auf lange Zeit nicht ohne Menschen



funktionieren, davon ist auszugehen. Die Frage allerdings ist, wie viele Menschen es noch braucht im Hafen der Zukunft. Und das ist eine Frage, auf die es bis jetzt noch keine konkrete Antwort gibt. Fakt ist, wir haben die digitale Transformation, darauf aufbauend die Automatisierung und es gibt eine ökologische Transformation. Was wir aber wollen ist: das Ganze muss natürlich auch sozial stattfinden. Der Begriff sozial-ökologische Transformation hat Eingang gefunden in die Nationale Hafenstrategie. Das nehme ich durchaus wohlwollend zur Kenntnis. Gleichwohl, in dem vorliegenden Antrag findet sich das mit keinem Wort erwähnt. Wir müssen davon ausgehen, dass Beschäftigung in den Seehäfen, Stand heute, abgebaut werden wird. Man muss selber nicht die Situation schönreden. Es wird so sein. Bis heute kann aber noch kein Unternehmen konkretisieren, welche Berufsbilder in welchem Umfang neu entstehen werden. Auch das ist Fakt. Zumindest wir erkennen das an. Es wird ja immer gern gesagt, wir müssen immer qualifizieren und das klappt für alle. Das wird so nicht funktionieren! Unseren Schätzungen nach wird die Auswirkung der Digitalisierung und Automatisierung in den Seehäfen zu einer vergleichbaren Beschäftigungswirkung führen wie die Einführung des Containers. Es gibt durchaus Berechnungen, die in die Richtung gehen. Und das wäre eine gravierende Auswirkung, vor allen Dingen aber nicht nur im gewerblichen Bereich. Auch das muss man ehrlicherweise sagen, weil das Auswirkungen haben wird. Automatisierung: Wenn die Brücke automatisch fährt und nicht mehr gesteuert wird im Eins-zu-Eins-Verhältnis von einem Menschen, perspektivische Unternehmen planen das. Aber auch im nicht gewerblichen Bereich, also im kaufmännischen Bereich und auch im technischen Bereich, wird es Auswirkungen haben. Deswegen brauchen wir eine gemeinsame Qualifizierungsoffensive mit dem gemeinsamen Bildungsträger ma-co, um die Beschäftigungswirkung der Transformation nach Möglichkeit positiv zu gestalten. Die deutschen Seehäfen bestechen durch Zuverlässigkeit und Qualität. Ich glaube, da sind wir uns, zumindest waren wir uns einig. Sie leisten einen guten Job und das sollen sie auch in der Zukunft. Deswegen müssen wir aber tunlichst darauf achten, Billigkonkurrenz durch starke Vorschriften zu vermeiden. Was meine ich konkret damit? Morgen jährt sich das Tarifvertragsgesetz zum 75. Mal. Morgen ist 75 Jahre Tarifvertragsgesetz. Ich finde es einen guten Anlass, genau

darauf nochmal zu gucken. Denn es kann nicht sein, dass wir angesichts des Investitionsstaus versuchen, die Wettbewerbsfähigkeit auf dem Rücken der Beschäftigten auszutragen. Was meine ich damit? Wir haben hier beispielsweise den Punkt 3 im Antrag, wo es um Cuxhaven geht. Ja, die Energiewende Deutschlands muss mit qualifizierten Beschäftigten und tarifierten Arbeitsplätzen bewerkstelligt werden. Dafür braucht es unserer Meinung nach vor allen Dingen Sozialvorschriften bei der Vergabe und den Ausschreibungsverfahren. Investitionen von Steuergeldern, was Subventionen in dem Falle sind, muss auch einen Mehrwert für eben jene SteuerzahlerInnen haben. Ich meine damit konkret tariflich abgesicherte Arbeitsplätze in diesem Fall. Und ähnliches gilt auch, möchte ich anfügen, nicht nur für den Fall hier unter Punkt 3 im Antrag, sondern auch wenn ich auf Punkt 5 gucke, auf die Seeschifffahrt. Da wird darauf abgestellt, dass es eine entsprechende Förderung auch nochmal von Schifffahrtsunternehmen geben soll im Zuge einer ökologischen Transformation. Und auch da möchte ich anmerken, dass Subventionen in eine ökologische Transformation auch immer sozial sein müssen. Konkret beispielsweise – manchmal habe ich den Eindruck, wir erzählen gefühlt immer ähnliche Dinge, es bewegt sich so wenig; und das Beispiel habe ich beim letzten Mal hier auch schon gebracht – ist es völlig in Ordnung, eine ökologische Transformation auch in der Schifffahrt zu fördern, aber dann muss sie entsprechend sozial sein. Warum schreiben wir nicht beispielsweise das Fahren unter deutscher Flagge vor oder dass entsprechende Unternehmen, die gefördert werden, auch wirklich Arbeitsplätze für deutsche Seeleute schaffen, um genau dieses maritime Know-how zu sichern? Das sollte doch eine Voraussetzung für Subventionierungen von Schifffahrtsunternehmen sein. Und da stelle ich infrage, ob diese Subventionierung für manche Unternehmen wirklich notwendig ist oder nicht. Denn es gibt namhafte Reedereien ... eigentlich haben fast alle Reedereien von den letzten Jahren groß profitiert.

Wenn ich dann auf die zweite Frage gucke, da wurde ja konkret nochmal gefragt, wie können wir Ausbildung und Qualifizierung von Arbeitskräften fördern, um auch die hohen Sicherheits- und Qualitätsstandards in den Seehäfen aufrechtzuerhalten. Das knüpft auch an die erste Frage an, was müssen wir machen. Wir müssen Arbeitsplätze sichern.



Wir müssen Beschäftigungsperspektiven entwickeln. Wir müssen Menschen qualifizieren, aber auch gute Arbeitsbedingungen sichern. Und das geht, ohne redundant sein zu wollen, wieder nur mit konkreten Vorschriften, beispielsweise zur Zugangsberechtigung zum Job durch Qualifikationsstandards. Sie haben ihrerseits auf das Modell der Hafendarbeitskarten verwiesen, was wir haben und wodurch wir auch die Möglichkeit haben, Arbeitsplätze in Zahl, aber auch in Qualität abzusichern. Wir haben mit unserem gemeinsamen Bildungsträger ein bewährtes System der gemeinsamen Fortentwicklung, also ein bewährtes System zur Qualifizierung von Hafenbeschäftigten – auch darauf hat Herr Klingforth schon mal verwiesen –, was wir beispielsweise mit dem Hafen-Facharbeiter haben. Und da liegt es doch jetzt auch an uns, entsprechende Qualifikationsmaßnahmen fortzuentwickeln und Ausbildungsstandards zu definieren. Aber auch hier zeigt die Erfahrung, wir brauchen konkrete Vorschriften und eine stärkere Regulierung. Eine stärkere Regulierung und – das ist tatsächlich nochmal an dem Punkt wichtiger – eine nachhaltige Kontrolle von Vorschriften. Das Ziel muss doch sein, Arbeitsplätze zu sichern und die strategische Handlungsfähigkeit der maritimen Wirtschaft in Deutschland aufrechtzuerhalten. Jetzt hatten Sie konkrete Beispiele gebracht und ich finde, daran kann man das nochmal ganz klar machen, denn in dem Fall schafft doch Regulierung Klarheit, aber auch eine Chancengleichheit. Wir haben das Thema „Laschen ist Hafendarbeit“, auf das haben Sie abgestellt. „Laschen ist Hafendarbeit“ heißt für die, die mit dem Thema noch nicht weiter vertraut sind, Ladungssicherungsarbeiten von qualifizierten HafendarbeiterInnen ausführen zu lassen, um Seeleute zu schützen, aber auch notwendige Ruhezeiten für andere Tätigkeiten an Bord zu ermöglichen. Was wir jetzt sehen, ist, dass immer mehr Unternehmen – und nicht nur die kleinen, sondern auch die großen, beispielsweise COSCO – die Seeleute benutzen, um Ladungssicherungsarbeiten durchzuführen. Das ist ein Bruch. Das ist ein Paradigmenwechsel, denn bisher hat das auf großen Schiffen so nicht stattgefunden. Und da muss man einfach ran. Es gibt eine bestehende Beschlusslage in Hamburg, und in Bremen. Die muss endlich umgesetzt werden! Und Niedersachsen muss entsprechend nachziehen. Festmacher, das haben Sie ebenfalls thematisiert. Wir müssen auch

Standards für Festmacher in der jeweiligen Hafenverordnung vorschreiben, um Qualität zu sichern und vor allem um Billigkonkurrenz abzuwenden.

Und zu guter Letzt möchte ich noch mal auf eines meiner Herzensthemen, Schleppschiffahrt, abstellen. Auch da geht es vor allem noch mal darum, das maritime Knowhow an Bord durch Besetzungsvorschriften zumindest zu erhalten und fairen Wettbewerb und Ratenkampf zulasten der Arbeitsstandards, aber auch der Arbeitssicherheit zu vermeiden und damit letztlich die Zufahrt zu Seehäfen und die Durchgriffsmöglichkeiten in Krisenfällen zu sichern. Leider ist niemand vom BMDV heute da, aber auch da haben wir eine entsprechende Beschlusslage, die es gilt, bitte endlich umzusetzen. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Und jetzt darf ich Frau Wegener das Wort geben, auch maximal für acht Minuten.

Dipl.-Ing. Jessica Wegener (MCN): Ein herzliches Dankeschön von mir, dass ich mich virtuell dazu schalten darf. Ich wollte einmal vorweg anmerken, dass ich als Sachverständige in meiner Funktion als Geschäftsführerin des Maritim Clusters Norddeutschland hier bin. Das MCN ist kein politischer Verband, sondern wir sind ein Innovationsnetzwerk. Ich wurde unter anderem zu den Themen Nachhaltigkeit, Kooperation und Monitoring befragt und da muss ich sagen, ich begrüße die nachhaltige Ausrichtung der Nationalen Hafenstrategie sehr. Die nachhaltige Ausrichtung muss aber eben auch in der Umsetzung der Strategie zwingend berücksichtigt werden, um diese ökologischen Zielkonflikte, die oftmals entstehen, im Optimum schon frühzeitig zu vermeiden oder ihnen frühzeitig zu begegnen. Da erfordert es ein aktives Gegensteuern. Das sollte man unbedingt im Blick behalten, damit nachher auch wirklich eine nachhaltige Umsetzung erfolgt und nicht nur vorher damit geworben wurde. Im Trailer zur Nationalen Hafenstrategie wird ganz groß genannt, wir wollen im Bereich Umweltschutz vorangehen. Das finde ich sehr gut, das begrüße ich sehr. Das muss aber auch so gelebt werden und es ist natürlich ein ganz toller Punkt, der auch als Alleinstellungsmerkmal genutzt werden kann. Hier sind einige deutsche Terminals schon gut aufgestellt, bei anderen stehen eben auch noch sehr große Investitionen an und



wir können als deutsche Häfen- oder als Hafensstandort Vorreiter bei der Einführung entsprechender Techniken, Projekte und Prozesse sein. Das Thema „Nachhaltigkeit“ ist dann sicher auch für den einen oder anderen im Bereich Nachwuchs ganz spannend und zieht einfach Nachwuchskräfte an.

Das Thema „Entwicklung der Häfen zu Energy Hubs“: Da ist es sehr wichtig, dass man natürlich erstmal das Thema „Umnutzung“ priorisiert, das wird auch allen bewusst sein, bevor man Flächen neu in Anspruch nimmt, damit wir die Beanspruchung von Flächen einfach so gering wie möglich halten. Manchmal ist das natürlich nicht anders möglich, aber darauf sollte einfach ein Fokus liegen. Es ist wichtig, keine Vereinfachung der Genehmigungsverfahren zulasten der Umwelt durchzuführen. In meinen Augen sollte eher die Prozesslage beschleunigt werden, anstatt zu stark zu vereinfachen, wenn man das tendenziell so sagen kann. Ganz wichtig ist bei der Umsetzung der Hafenstrategie dann noch ein gutes Monitoring-System zu implementieren, nicht nur zur Umsetzung der Maßnahmen der Strategie, sondern eben auch, um die Umweltauswirkungen so gering wie möglich zu halten. Das haben auch schon viele angemerkt. Ich wiederhole sicher einiges von meinen Vorrednern. Aber das große Manko bei den abgebildeten Maßnahmen sowie deren Umsetzung ist natürlich das „vorbehaltlich zur Verfügung stehender Haushaltsmittel“. Da schließe ich mich absolut den Vorrednern an, dass das in dem genannten Rahmen nicht ausreichen wird. Wir haben einen großen Katalog an notwendigen Maßnahmen, um den Hafensstandort Deutschland mittel- und langfristige wettbewerbsfähig aufzustellen. Da wäre es aus meiner Sicht nötig, noch mal einen Blick darauf zu werfen, gemeinsam mit Bund und Ländern zum Thema „Priorisierung“ vorzugehen, um auch zu schauen, wo gibt es gegebenenfalls föderale Begehrlichkeiten. Dass man das einfach noch mal mit dem ganzheitlichen Blick der Bundesebene vielleicht etwas verzahnt. In diesem Sinne sollten Bund und Länder enger verzahnt miteinander arbeiten. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank. Dann steigen wir jetzt in die zweite Fragerunde ein. Bitte, Herr Kollege Stein!

Abg. **Mathias Stein** (SPD): Herzlichen Dank! Die erste Runde hat gezeigt, dass uns als Sozialdemokraten natürlich auch die Arbeitsbedingungen und

Perspektiven von Beschäftigten besonders wichtig sind und dass diese auch eng mit wirtschaftlichem Erfolg zusammenhängen. Wir können das, glaube ich, auch in der erarbeiteten Hafenstrategie sehen, die die Bundesregierung vorgelegt hat. Es ist auch für die vielen Beteiligten, von denen jetzt hier ein Teil als Sachverständige eingeladen ist, ein großer Erfolg, wenn viele Maßnahmen umgesetzt werden. Es ist natürlich auch viel Teamspiel dafür erforderlich. Und man sieht auch bei den Maßnahmen, die man durchgeht, dass dort die Länder und Gemeinden gefragt sind, dass da Hafenakteure gefragt sind. Und ich glaube, es wäre auch wichtig, dass die Union dort auch mit der Beteiligung der Länder eine konstruktive Rolle spielt. Das würde ich mir wünschen. Denn gerade in dem Infrastrukturbereich liegen natürlich viele Dinge brach, die eines wahrlichen Aufholmarathons bedürfen. Es ist ja hier kurz angeteasert worden, die Infrastruktur, ob das Brücken sind, ob das Kaianlagen sind, ob das Schleusen sind. Der Sanierungsbedarf ist sehr hoch. Die angeschobenen Baumaßnahmen dauern in der Regel relativ lange. Das ist, glaube ich, eine Problematik.

Ich würde an Herrn Lohbeck vom Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen die Frage stellen, wie er die Situation der Infrastruktur, nicht nur der wasserseitigen Infrastruktur, denn die Häfen sind ja Knotenpunkte, beurteilt. Und gibt es da hinreichende Strategien, dass man dort diesen Marathon schneller und besser und zielorientierter gewinnen kann? Was ist da im Einzelfall notwendig? Es ist ja die gute Zusammenarbeit zwischen Binnenhäfen und Seehäfen in dem Zusammenhang bemerkenswert. Da die Frage, wie die Zusammenarbeit dort weiter beurteilt wird. Gibt es da vielleicht noch Potenziale, an welcher Stelle das besser werden kann? Zum Schluss, im Antrag der Union ist ja auch erwähnt gewesen, dass hinsichtlich des Personals der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung, da haben wir ja die Situation gehabt, mit Ausnahme von einem Jahr, dass wir jetzt über viele Jahre keinen Personalabbau, sondern eher einen Aufbau hatten, aber gemerkt haben, dass die Stellen entsprechend nicht so zielorientiert besetzt worden sind, dass sie auch sehr schnell ins Machen kommen. Also ein Marathon lebt davon, dass man sich bewegt und nicht davon, dass man versucht, irgendwelche Regularien zu finden, dass man sich nicht bewegt. Deshalb auch noch mal die Frage an Herrn Lohbeck, wie er die Ansätze beurteilt, die jetzt in der



WSV sind, fitter und agiler zu werden. Und reicht da die Formulierung aus, die die Union in dem Antrag geschrieben hat?

Vorsitzender: Vielen Dank! Für die CDU/CSU-Fraktion Kollege Ferlemann.

Abg. **Enak Ferlemann** (CDU/CSU): Sehr geschätzter Herr Vorsitzender, meine sehr verehrten Damen und Herren, ich stelle zwei Fragen an Herrn de Reese. Herzlichen Dank für die Stellungnahme, die wir im Vorfeld schon bekommen haben, die sehr aussagestark zu unserem Antrag ist. Ich würde Sie bitten, vielleicht noch mal zu verdeutlichen, die Aufgabe, die die Seehäfen haben, gerade auch für die verladende Wirtschaft, insbesondere beim Thema „Energiewende“, dass Sie noch mal vielleicht ein bisschen was zu der Bedeutung ausführen, warum man mehr Bundesmittel für diese Sache braucht. Und zum Zweiten die Frage der Seehafen-Hinterlandanbindung. Warum ist es erforderlich – und wie Sie das einschätzen –, die Anbindung zu verbessern auf der Straße und der Schiene – also Themen wie Köhlbrandbrücke, A26, A20 –, wenn Sie dazu noch vielleicht ein paar Ausführungen machen können?

Vorsitzender: Vielen Dank! Frau Kollegin Menge für die Grünen.

Abg. **Susanne Menge** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Danke! Daran schließe ich auch meine Frage an, die sich allerdings an Herrn Hosseus richtet. Die deutschen Seehäfen haben im Austausch mit dem Hinterland ihre Bahnstrecken und haben mit der Hafen-Hinterlandanbindung auch einen vergleichsweise hohen Anteil an der Schiene. Um diesen weiter zu erhöhen und Verlagerungseffekte zu erzielen, ist der Aus- und Neubau von Eisenbahninfrastruktur dringend erforderlich, zumal heute bereits einzelne Strecken überlastet sind und die Überlastungseffekte ja auch ganz stark den Gütertransport betreffen und zu häufigem Stillstand und Unterbrechungen führen. Welche Investitionen in das Schienennetz halten Sie für notwendig, um insbesondere die Resilienz im Netz zu verbessern? Ich fokussiere mich auf den Punkt 9 – im CDU/CSU-Antrag ist lediglich die Schiene unkonkret beschrieben – wir setzen auf Alpha-E –, während fünf Fernstraßenprojekte benannt sind. Mich interessiert aber vorrangig Ihre Einschätzung zum Schienennetz. Danke!

Vorsitzender: Herr Bochmann bitte für die AfD!

Abg. **René Bochmann** (AfD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Meine drei Fragen richten sich nochmal an Kapitän Mewes. Wie Sie wissen, fordern die niedersächsischen Seehäfen tiefenunabhängige Vertiefungen der Außen- und Unterweser, also 13,5 Meter bzw. 12,8 Meter als Fahrrinnenanpassung. Sehen Sie die gleichen Gefahren wie bei der aus unserer Sicht misslungenen Elbvertiefung auch für die Weser? Die Schiffe auf der Elbe müssen derzeit quasi im Slalomkurs fahren, wobei Kolkungen an den Deichen entstehen. Weiterhin fordern die niedersächsischen Seehäfen den Ausbau von Offshore-Windkraftanlagen. Meinen Sie, dass gerade diese Offshore-Anlagen eine Gefahr für die Schifffahrt darstellen und die Leichtigkeit und Sicherheit gerade bei Sturmlagen von nordwestlichen Winden beeinträchtigen können? Meine dritte Frage: Haben wir für solche oder derartige Havariiefälle überhaupt entsprechend viele und leistungsstarke Schlepper zur Verfügung, um diese Havarie quasi zu beenden oder aus einem Gefahrenbereich herauszubekommen? Danke!

Vorsitzender: Herr Kollege Kruse für die FDP-Fraktion.

Abg. **Michael Kruse** (FDP): Es juckt mich natürlich als energiepolitischer Sprecher der FDP-Bundestagsfraktion auch einen Kommentar zu den Fragen meines Vorgängers zu machen. Denn die Frage, welche Seewege frei sind, ist ja insbesondere mit den Ältermännern der Lotsenbrüder und vielen anderen abgestimmt worden. Deswegen verzichte ich jetzt hier auf eine Frage, aber will doch darauf hinweisen, dass dazu umfangreiches Wissen in den Gesetzgebungsprozess, der hier stattgefunden hat, eingeflossen ist.

Deutschland steht ja vor großen Herausforderungen. Die investiven Rahmenbedingungen dieses Landes haben sich in den letzten zehn Jahren dramatisch verschlechtert. Wir waren mal auf Platz sechs der Länder der Welt. Wir sind mittlerweile auf Platz 22 abgerutscht und die damit einhergehenden Herausforderungen sind, glaube ich, allen bekannt und sind mittlerweile in der deutschen Wirtschaft, auch in der deutschen Hafenwirtschaft, spürbar. Wir sind in einer Situation, in der wir uns, glaube ich, dringend Gedanken machen sollten, wie wir die investiven Rahmenbedingungen für Unternehmen in Deutschland verbessern. Und ich glaube, auch deshalb ist es ja in der ersten Runde schon Thema gewesen, wie vielleicht auch der



Staat dazu beitragen kann, die investiven Mittel für die Häfen, die von Bundesseite seit 2001 nicht mehr angehoben worden sind, dann jetzt auch zu featuren und zu erhöhen. Die in Aussicht genommene Unterstützung auch von Bundesseite für den Hafen in Cuxhaven für den Offshore-Ausbau zeigt beispielhaft, dass es auch konkrete Projekte gibt, wo viele Mittel dann auch von Bundesseite zur Verfügung gestellt werden. Ich könnte jetzt auch mit der Absichtserklärung zur Köhlbrandbrücke, baldiges Planungsrecht zur A26 Ost usw. weitermachen, um auch zu zeigen, dass der Bund ja viele Aufgaben übernimmt, um auch die Häfen und ihre Verkehrsanschlüsse zu erhalten und auszubauen. Aber da das jetzt in der ersten Runde schon diskutiert worden ist, würde ich eigentlich gerne meine Frage mal auf den Bereich richten, der jetzt noch nicht so umfangreich beleuchtet worden ist, nämlich welche Aspekte sind eigentlich jenseits der finanziellen Ausgestaltung, die man sich immer besser wünschen kann, noch erforderlich, um die deutschen Häfen wieder fit zu machen. Meine Frage geht an Herrn Dr. Geisler. Vielen Dank!

Vorsitzender: Kollege Riexinger, bitte!

Abg. **Bernd Riexinger** (Die Linke): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Ich hätte zwei Fragen an den Herrn Klingforth. Die erste Frage wäre, was aus seiner Sicht, aus Sicht der Beschäftigten, auch an dem Papier der Bundesregierung eigentlich noch fehlt oder auch an dem CDU/CSU-Antrag. Und das Zweite ist: Wir haben ja viel gehört zur Qualifizierung der Beschäftigten, zur Qualifizierungs-Ausbildungsoffensive in erster Linie auch, dass die Beschäftigten, die da sind, entsprechend qualifiziert werden. Was ergibt sich daraus aus Ihrer Sicht, Herr Klingforth, an Anforderungen an die politischen Entscheidungsträger? Vielen Dank!

Vorsitzender: Dann können wir in die Antwortrunde einsteigen und fangen bei Herrn Dr. Geisler an, der maximal acht Minuten Zeit hat.

Dr. Alexander Geisler (ZVDS): Vielen Dank! In der Tat glaube ich – das hatte ich versucht vorhin auch schon darzustellen –, haben wir mit der vorgelegten Nationalen Hafenstrategie durchaus auch ein Maßnahmenpaket, was wir jenseits der Ausfinanzierung von Maßnahmen angehen können. Wir haben hier die ganze Thematik „Entbürokratisierung“ endlich mal aufgelistet. Es gibt eine Initiative dazu.

Aus unserer Sicht ist es nach wie vor nicht nachvollziehbar, warum die deutsche Schifffahrtsverwaltung insbesondere bei der Verkehrslenkung, aber auch bei der Umsetzung von Gesetzen, die in der Schifffahrt übliche englische Sprache überhaupt nicht verwendet, sondern eben Zeitverzögerungen entstehen, auch in der operativen, dadurch, dass man immer auf eine englische Übersetzung von Gesetzestexten wartet. Der Bund schließt internationale Übereinkommen ab mit kritischen Zeitfristen. Vielleicht zum 1. Januar eine Umsetzung, vielleicht bei Ballastwasserauffangananlagen. Die Länder haben aber eine Übersetzung erst im April und die Schiffer fragen, wie gehe ich eigentlich damit um und kassieren im Zweifel eine Strafe in Rotterdam, weil dann ein Agent selbst einen Zettel ausgefüllt hat, wo draufsteht, hier gibt es keine Auffanganlagen. Die Länder wussten überhaupt gar nichts davon, dass der Bund das unterschrieben hatte. Es gab keine Vernetzung. Diese Vernetzung muss besser werden. Wir müssen uns auch darüber Gedanken machen, dass mit dem zunehmenden Mangel an Personal, auch mit dem Fachkräftemangel, mit dem Mangel an nautischem Personal bisherige – ich nenne das mal – Hinterhöfe in einer gewissen Weise überdacht werden müssen. Muss man für jede Einheit in der Tat eine Lotsenpflicht haben? Oder könnte man zum Beispiel bei Crew-Vessel-Transferschiffen im Offshore-Bereich wie Eemshaven größere oder großzügigere Ausnahmeregelungen haben? Im Übrigen funken die Kollegen in Eemshaven jedes Schiff an und sagen: „Komm doch zu uns, bei uns hast du großzügigere Lotsenausnahmemöglichkeiten und kannst es auch auf Englisch machen.“ Das finden Leute ziemlich interessant mittlerweile in der globalisierten Welt. Nur in der deutschen Verwaltung ist es nicht möglich. Da beharrt man auf der Amtssprache Deutsch. Ich freue mich wirklich sehr darüber, dass wir auch andere Themen haben, wie den Einfluss der Organisierten Kriminalität auf die Häfen, gerade beim Drogenschmuggel. Da haben wir lange nicht drüber gesprochen. Das ist ein Thema, das wir angehen. Da freue ich mich sehr über die Initiativen, die die Länder Bremen und Hamburg auch angegangen haben, muss ich ganz ehrlich sagen. Das ist schon sehr ermutigend, dass man auch da im Zusammenschluss mit den Häfen Rotterdam und Antwerpen jetzt beherzt vorgeht. Da darf man aber auch die Kolleginnen und Kollegen bei den Justiz- und Strafvollzugs- und Polizeibehörden jetzt nicht im Regen



stehen lassen. Also wenn die 100.000 Euro zusätzliche Mittel, die INOK zur Verfügung hat, zum Ende des Jahres auslaufen – es gibt dafür keinen Ersatz – dann müsste uns dies beschämen, wenn uns das nicht gelingt.

Des Weiteren möchte ich darauf hinweisen, dass es sicherlich sehr gut wäre, wenn wir mal die Punkte angehen, die den Markt beschäftigen, insbesondere die zukünftigen Möglichkeiten des Bebunkerns in den deutschen Hafenstandorten. Alternative Bunkertreibstoffe haben eine geringe Energiedichte, das heißt, deutsche Häfen werden auch Bunkerstandorte. Ich weiß, das mögen viele nicht, weil dann LNG gebunkert werden soll, Methanol, Wasserstoff, Ammoniak vielleicht. Das findet man blöd, das muss man seiner Wählerschaft erklären. Nichtsdestotrotz müssen wir diese Probleme angehen. Ich war am Freitag in Tallinn, habe mir dort ein von einem Hamburger Unternehmen betriebenes Terminal angeguckt. Da kam dann die Meldung, dass eine Reederei zusammen mit der Port Authority Antwerpen, Riga, Helsinki und allen anderen auf dem Weg, ein Rahmenübereinkommen über Anläufe gemacht hat über die Nutzung von Methanol – nur nicht mit einem deutschen Hafen, weil wir in der Diskussion noch gar nicht so weit sind, ob wir überhaupt die Methanol-Bunkerung wollen. Zumal wir nach wie vor immer noch nicht bereit sind, über einen Multi-Fuel-Ansatz zu sprechen. Wir würden uns hier so gerne wünschen, dass wir auch in der Förderlandschaft, die sehr stark nach amerikanischem Vorbild vereinfacht werden müsste, man am besten die Förderung nicht bei Projektträgern beantragen sollte, sondern das mit seinen Steuerberaterinnen oder Steuerberatern besprechen sollte. So läuft es nämlich da drüben. Das ginge relativ schnell, dass wir dann in einen Dual-Fuel-Bereich kämen. Wir müssen sicherlich auch darüber sprechen, das ist in dem Antrag der CDU/CSU sehr nett benannt, dass wir ein Level-Playing-Field schaffen müssen. Hier sehen wir insbesondere in der EU die einheitliche Anwendung von Zollanwendungen. Da tun wir uns sehr schwer, nicht nur im Vergleich Deutschland gegenüber den Niederlanden oder Belgien, sondern auch noch im Standortvergleich Brunsbüttel gegen Hamburg oder den Freihafen Bremen, wo wir jetzt zum Beispiel auch bei der Anwendung der Sanktionsvorgaben bei stehengebliebenen russischen Waren drei unterschiedliche Aussagen hatten, wie wir überhaupt mit solchen Sachen umgehen. Das sind eigentlich

die kleinen praktischen Probleme, die dann irgendwie unheimlich viel Zeit binden, sehr anstrengend sind – für die viele Verbände, für die Unternehmen, die aber auf der großen politischen Bühne keine Rolle spielen. Es ist einfacher, drei Milliarden Euro Subventionen zu verlangen, als ein Wirtschaftsverfahren zu ändern. Wir sehen das an der Einfuhrumsatzsteuer. Und ich wünsche uns sehr, dass wir hier vorankommen, denn wenn wir uns einfach mal angucken, welche Warenhauskapazitäten in Rotterdam mittlerweile von Importeuren für die deutsche Industrie dort entstehen, haben wir nicht mehr viel Zeit. Wenn wir nämlich noch mehr Waren haben wollen, die wir hier selbst über unsere Häfen umschlagen. Insofern wünsche ich mir, dass alle hier zusammen vertretenen Parteien auch auf ihre Landesregierungen einwirken, um diese Kompromisse zu finden. Denn im Augenblick hängt das an den Landesregierungen, die diese Umstellung scheuen. Was ich leider auch sehr vermisse in der Diskussion ist, dass wir nach wie vor – und in der Tat „täglich grüßt das Murmeltier“ – in vielen Diskussionen nicht bereit sind, über bestimmte ideologische Schattenpunkte hinwegzuspringen.

Zum Thema „Laschen ist Hafenarbeit“ hatten wir in den letzten vier Jahren zwei Anhörungen auf Landesregierungsebene. Dort ist sehr deutlich geworden, dass es keine Rechtfertigung für Arbeitsverbote für bestimmte Berufsgruppen gibt. Das Laschen gehört zur seemännischen Fachausbildung. Es sind auch die Leute, die auf schwerer See oder in anderen Bereichen laschen, um die Sicherheit herzustellen. Und Herr Mewes wird das ja auch erlebt haben, er wird nämlich dann, wenn gelascht wurde, die Hafenarbeiter oder die Operativen dagehört haben und sagen: „Ich muss hier unterschreiben, dass alles richtig ist“. Und man schickt meistens seine Leute selbst noch, um zu kontrollieren. Diese Debatte erinnert mich in der Tat an die Einführung des Containers. Da hatte man sehr stark darauf gedrängt, dass der Container die Lagerhalle nicht verlässt, sondern man zum Erhalt der Arbeit dann eben diesen in den Lagerhallen lässt. Der sollte dann dort be- und entladen werden. Das ist etwas, was wir nicht machen sollten. Wir sollten auch nicht versuchen, den Kohleschipper auf der E-Lok zu behalten, sondern wir müssen dafür sorgen, dass die Transformation, die ansteht – und die werden wir alle hier im Raum nicht aufhalten – vernünftig gestaltet wird.



In diesen Zusammenhang gehört für mich eigentlich auch die Notwendigkeit, mit bestimmten Mythen aufzuräumen, die regelmäßig in den Anträgen zu finden sind, insbesondere immer der Mythos, dass mit der Tonnagesteuer ein wie auch immer unrechtmäßiger Wettbewerb für Linienreedereien verbunden sei, die dann ihrerseits insbesondere den Containerterminals das Leben schwer machen. Dass das Leben für Containerterminals in Deutschland schwer ist, ist in der Tat richtig. Da spielen aber viele andere Faktoren, die wir gerne mal bei anderer Gelegenheit noch diskutieren können, auch eine Rolle. Jedenfalls ist es nicht die Tonnagesteuer. Und für diese Behauptung, man könne in Dänemark oder in der Schweiz die Umsatzbeteiligung, Umschlagsbeteiligung, Terminbeteiligung dort bei der Tonnagesteuer gelten machen, ist nach wie vor nicht substantiiert und beweisfähig vorgebracht. Nebenbei, die Schweiz hat gerade die Einführung einer Tonnagesteuer im Bundesrat abgelehnt. Die gibt es nicht. Und ich habe bis heute, auch trotz der mehrfachen Aufforderung an die Verfasserinnen dieser Forderung, uns da vielleicht mal die dänischen Durchführungsverordnungen, Auslegungshilfen etc. vorzulegen, nichts bekommen. Und wer glaubt denn allen Ernstes, dass irgendwelche Mitarbeitende der dänischen Steuerverwaltung aus Gutdünken – und da hilft auch nicht zu sagen: „Ja, du weißt ja, wie das so läuft ...“ Nein, so läuft das nicht! Da müssen dann einfach mal konkrete Sachen auf den Tisch gelegt werden. Vielen Dank!

Vorsitzender: Danke! Dann hat jetzt Herr Hosseus das Wort. Auch maximal acht Minuten.

Daniel Hosseus (ZDS): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Ich war mit allem einverstanden, was Herr Dr. Geisler gesagt hat, bis zu dem Punkt, wo er über die Tonnagesteuer gesprochen hat. Da liegt er einfach falsch. Und die schriftlichen Dokumente kann er im State-Aid-Register der Europäischen Kommission nachschauen oder auch in einschlägigen Gutachten des Verbandes Deutscher Reeder. Aber das nur am Rande, eigentlich ging die Frage um das Stichwort Eisenbahnverkehr. Und ich bin Frau Menge sehr dankbar für die Frage, weil es „vielen Landratten“ ja erst mal komisch vorkommt, dass wir als Häfen über die Eisenbahn sprechen. Tatsächlich befinden sich die Häfen und die Eisenbahn in einer gegenseitigen Abhängigkeit. Und das, was mit dem Schienennetz passiert ist, ist genauso

wichtig wie die wasserseitigen Vertiefungen der seewertigen Zufahrten, ob das jetzt an der Ems ist oder an der Weser oder ob es wichtige Projekte sind, wie die Köhlbrandbrücke oder die Eisenbahnstrecke Hamburg-Hannover. Der Eisenbahnverkehr ist für die deutschen Seehäfen unverzichtbar. Die deutschen Seehäfen sind Europas größte Güterbahnhöfe. Und aus dieser einfachen Tatsache heraus, die einen großen Effizienzvorteil und auch einen großen ökologischen Vorteil bedeuten, ziehen wir als deutsche Seehäfen, ziehen die deutschen Seehafenbetriebe auch einen großen Wettbewerbsvorteil. Und deswegen gibt es relativ ausführliche Listen von Projekten, die wir im Schienengüterverkehrsbereich brauchen. Die sind auch hinterlegt. Ich will nur mal sagen, der Klassiker ist selbstverständlich die Strecke Hamburg-Hannover. Das, was früher als Y-Trasse oder auch als Alpha-E-Trasse verhandelt wurde, dieses Thema ist nach wie vor brisant. Diese Strecke bedient natürlich nicht nur den Hamburger Hafen, das wäre schon wichtig genug, sondern bedient den gesamten norddeutschen Raum, sowohl im Nordwesten als auch im Nordosten. Das, was da transportiert wird, geht von den deutschen Seehäfen ins tiefe Binnenland, nach Baden-Württemberg, Bayern, Österreich, in die Tschechische Republik und noch viel weiter. Das heißt, diese Eisenbahnverbindung ist eigentlich eine europäische Eisenbahnverbindung. Und insofern ist es dann auch nicht überraschend, wenn wir auf unsere Liste von Projekten schauen, die wir für erforderlich halten. Und die haben wir uns nicht einfach irgendwie ausgedacht, mit dem Finger auf der Landkarte, sondern dazu gibt es ein umfassendes Gutachten. Das ist auch bei uns auf der Internetseite www.zds-seehaefen.de hinterlegt. Und da sind dann Streckenabschnitte genannt wie Ingolstadt-München, Würzburg-Aschaffenburg, München-Landshut, Regensburg-Passau usw. Es ist eine Liste von 25 Projekten, die alle dazu dienen sollen, das deutsche Schienengüterverkehrsnetz, den Deutschlandtakt gangbar zu machen, sodass der Schienengüterverkehr buchstäblich nicht hinten runterfällt, sondern dass auch für den Güterverkehr in ausreichender Weise Platz auf der Schiene ist.

Und ich will noch einen Punkt hinzufügen, der auch in Ihren weiteren Beratungen vielleicht von Bedeutung ist. Viele Experten gehen davon aus, dass das Güterverkehrsaufkommen in Mitteleuropa weiter ansteigen wird – und zwar deutlich. Das Gü-



terverkehrsaufkommen soll sich nach den Aussagen der OECD bis 2050 verdreifachen. Ein ganz wesentlicher Faktor dafür ist das Wachstum der Weltbevölkerung von gegenwärtig rund acht Milliarden auf zukünftig ungefähr zehn Milliarden Menschen. Und diese zwei Milliarden weiteren Menschen auf dem Globus wollen sich alle versorgen, wollen essen, wollen sich kleiden, wollen vielleicht auch mal eine Miele-Waschmaschine kaufen oder sonstige deutsche Produkte anschaffen bzw. vielleicht produzieren die etwas, was wir in Deutschland brauchen und dann hierher importieren wollen. Und einfach aus diesem Mengenwachstum heraus ergibt sich ein Wachstum im Güterverkehrsaufkommen. Die deutsche Verkehrsinfrastruktur in allen Bereichen, ob es der Schienengüterverkehr ist – am wichtigsten – oder ob es die Binnenwasserstraßen oder die Autobahnen sind, das deutsche Verkehrsinfrastruktursystem muss das abbilden. Deswegen ist das so wichtig. Vielen Dank!

Vorsitzender: Danke! Dann hat jetzt Herr Klingforth auch maximal acht Minuten Zeit.

Malte Klingforth (Verdi): Ich möchte die Vorbemerkung machen, dass ich es in der Debatte generell für erforderlich halte – auch wenn jetzt hier heute keine mehr stattfindet –, dass wir uns angucken, warum sind denn eigentlich die deutschen Häfen im Vergleich zu den anderen Hafenstandorten der Nordrange in strukturellen Wettbewerbsnachteilen. Es wird gern darauf hingewiesen, dass unsere Häfen an Marktanteil verloren haben. Hamburg wird da immer gern genannt als Vergleich zu Rotterdam und vor allen Dingen auch Antwerpen. Man muss sich dann auch angucken, was sind denn die Rahmenbedingungen, die für die beiden anderen Hafenplätze gelten, die bei uns so nicht gelten. Rotterdam beispielsweise hat sich eine zusätzliche Hafenfläche aufgeschüttet, die es massiv ermöglicht hat, dort zu Mengenzuwachs zu kommen. In Hamburg liegen stattdessen Flächen brach. Ich erinnere da an den Wegfall der Fläche „Buss Hansa“. Da ist immer noch ein schöner Sandhügel und auch der ehemalige Schuppen 73 – momentan nur zum Abfertigen der Kreuzschiffahrt. Das heißt, wenn man bemängelt, dass es zu einem massiven Rückgang an Marktanteilen kommt, gleichzeitig feststellt, dass, ich sage mal, in normalguten Jahren, momentan haben wir ja eine konjunkturelle Krise, dass in normalguten Jahren Hamburg bei neun Millionen TEU im Containerumschlag rundumpelt, dann kann

man feststellen, es findet kein wirkliches Wachstum statt. Menge verliert man strukturell. Die anderen wachsen halt massiv. Aber wie gesagt, Maasvlakte Zwei ist ein Gebiet, ich meine, das ist größer als der gesamte Hamburger Hafen, das einfach mal als zusätzliche Fläche. Das ist ein Strukturvorteil, der in dieser Debatte auch mit bedacht werden muss. Und dann kann man sich auch fragen, was sind dann Unterschiede vielleicht in Antwerpen zu Hamburg.

Aber um auf die Fragen einzugehen, die gestellt wurden: Was fehlt an dem Papier aus unserer Sicht? Drei Sachen möchte ich hier erst mal nennen. Erstens, es fehlt meiner Ansicht nach ein sehr deutliches Bekenntnis zum System der Gesamthafenbetriebe auf gesetzlicher Grundlage. Unserer Ansicht nach ist das GHB-Gesetz ein exzellentes Instrument einerseits, um für die Hafenwirtschaft bitter benötigte Arbeitskräfte, wenn benötigt, zur Verfügung zu stellen. Als Pool gleichzeitig aber auch sorgt das GHB-Gesetz oder ein vorhandener GHB in einem Hafen dafür, dass die Tarife dort gehalten werden, dass sie durch Lohndumping nicht unterbunden werden können, dass andere Formen von Leiharbeit nach AÜG nicht als Dumpingmöglichkeit genutzt werden können. Das fehlt in der neuen Hafenstrategie völlig und hier ist tatsächlich Nachbesserungsbedarf.

Zweitens, und ich halte das nicht für eine rein ideologische Krücke, über die man nicht zu springen bereit ist: „Laschen ist Hafendarbeit“ ist eine Tariffrage. Das ist tariflich geklärt und man kann es drehen und wenden, wie man will, aber das Laschen durch Seeleute in den deutschen Häfen ist offener Tarifbruch, erstmalig angekündigt und durchgezogen von Unifeeder, die ja keine eigene Reederei sind. Deshalb sagen wir, sind die gar nicht tarifbeteiligt, machen aber den Vorreiter und drängen dadurch die Reeder, die sich bisher darangehalten haben, in einen Wettbewerbsnachteil. Andere ziehen jetzt nach, COSCO ist schon genannt worden. Ich finde, dass der Gesetzgeber auf Bundesebene hier die Verantwortung hat, einzugreifen, weil es nicht angehen kann, dass seit, ich glaube, mittlerweile sieben Jahren diese Verfahren zwischen der Bundes- und der Länderebene immer hin und her gespielt werden und die einzelnen Häfen auf Länderebene, die ja durchaus theoretisch bereit wären, das in ihrer eigenen Hafenverordnung einzubringen, aber das nicht können, weil der erste, der das



macht, sofort gegenüber allen anderen natürlich einen entsprechenden Nachteil hat und sich das deshalb nicht traut. Hier ist, glaube ich, die Bundesebene gefordert, das durchzusetzen. Und dass es im europäischen Raum möglich ist, beweist das gesamte europäische Ausland. Nur Deutschland meint hier irgendwie Deregulierungsvorreiter sein zu müssen. Auch hier hat der Gesetzgeber sehr deutlichen Nachholbedarf.

Und drittens: Was fehlt? Unserer Ansicht nach fehlt sehr deutlich ein Bekenntnis zu den öffentlichen Hafenerbetrieben als staatsgetragene Hafenerbetriebe. Es ist bitter erforderlich, den immer weiter fortschreitenden Einfluss der Reedereien, insbesondere auf die großen Hafenerbetriebe, zurückzuweisen. Es muss dort eine Möglichkeit geschaffen werden, zu sagen, nein, Hafenerarbeit findet maßgeblich getrennt von Reedereiaufgaben und -interessen statt. Es ist in der Hafenerstrategie mehrfach definiert worden, dass wir uns hier im Bereich kritischer Infrastruktur bewegen. Es ist genannt worden, dass die Häfen eine besondere Aufgabe und eine besondere Verantwortung in Bezug auf die Nachhaltigkeitswende, auf die Energiewende usw. haben. All das wird gefährdet, wenn wir es immer zulassen, dass hier Reedereiinteressen und damit ja private Profitinteressen „dazwischenfunken“. Wir erleben das momentan in Hamburg, wo sich der Senat aufgemacht hat, fast 50 Prozent der öffentlichen HALA an MSC übertragen zu wollen. Ein kleines Schmankehl, weil das ja immer auch persönlich ist: Derjenige, der auf MSC-Seite da entsprechend Verhandlungen führt und Zugeständnisse macht, ist dieselbe Person, die damals für Maersk zugesichert hat, dass die Marke Hamburg Süd nicht verschwinden wird. Hamburg Süd-Schiffe sucht man mittlerweile vergebens. Darauf wurde ja auch schon eingegangen. Insofern werden wir mit Sicherheit, sollte dieser Deal umgesetzt werden, alle Zusagen, die da gemacht werden – es steht zu befürchten, dass die dann, sobald es erlaubt ist, die zu brechen, dann auch gebrochen werden. Auch hier hat unserer Ansicht nach der Gesetzgeber eine entsprechende Verantwortung. Und ich möchte daran erinnern, als COSCO eine Minderheitsbeteiligung am HALA-Terminal „Tollerort“ erwerben wollte, gab es einen Riesenaufschrei auf Bundesebene bis hin zu einem Veto des Bundeswirtschaftsministers, der sich dieses Mal aber leider – müssen wir feststellen – in Schweigen hüllt. Und ich halte das für fahrlässig.

Ich glaube, dass es notwendig ist, hier nachzuliefern.

Dann auch ein letzter Satz und ein letzter Gedanke. Was wären aus unserer Sicht generell Anforderungen an den Gesetzgeber? Ich glaube, dass es erforderlich ist, Förderungen, die gefordert werden – der Unionsantrag und auch die Verbände der Hafenerbetriebe fordern im Gleichklang im Grunde die Verzehnfachung der staatlichen Mittel von 38 auf 400 Millionen Euro. Ich finde, das ist daran zu knüpfen, ob tatsächlich Arbeit erhalten wird und zwar gut tarifierte Arbeit, ob entsprechende Regularien eingehalten werden oder ob stattdessen einfach Deregulierung das Wort geredet wird und am Ende überall Schuppen 80, also „Buss Hansa“, einfach nur noch als brache Fläche, zumindest tariflich, stattfindet. Danke!

Vorsitzender: Dann darf ich jetzt Herrn Lohbeck das Wort geben, auch maximal für acht Minuten.

Marcel Lohbeck (BÖB): Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete, auch ich danke persönlich für die Möglichkeit, hier nochmal Stellung zu beziehen. Kurz vorweggeschickt, was wir sehr begrüßen, sowohl in der Nationalen Hafenerstrategie als auch in dem vorliegenden Antrag, ist, dass alle Seiten erkannt haben, dass Binnenhäfen und Seehäfen gleichrangig zu betrachten sind. Die neue Nationale Hafenerstrategie, anders als die vorhergehenden Hafenerkonzepte, ist ausdrücklich eine Hafenerstrategie für die See- und Binnenhäfen und das vielleicht auch in der Frage der Kooperation, in großer Eintracht, der gesamten maritimen oder ich darf sagen navitimen Wirtschaft, um das Hinterland noch stärker zu betonen, entstanden und trägt damit auch unsere Handschrift. Was uns besonders wichtig war – und das führt uns auch zu den Fragen, die Herr Stein mir gestellt hat –, ist, dass wir das Thema „Wettbewerbsfähigkeit der Häfen“ an die vorderste Stelle gestellt haben, und das ist auch aus meiner Sicht die richtige Priorisierung. Denn wenn wir uns vorstellen, ein Hafen ist wie ein Trichter und kann auch nur so gut performen, wie dieser Trichter auch in seiner Durchlässigkeit ausgestaltet ist – was mich zu der Infrastrukturfrage führt, die ich gerne in zwei Teile spalten möchte, einerseits in die Frage der vorgelagerten Infrastrukturen und andererseits in die der Hafenerinfrastruktur selbst, beides bedingt einander.

Ich glaube, hier einzeln auf die Situation unserer



Bundeswasserstraßeninfrastruktur im Hinterland einzugehen, an der Küste, zeichnet sich ähnlich ab wie ein Stück weit „Eulen nach Athen zu tragen“. Deswegen beschränke ich mich lediglich auf zwei Zahlen, die die Bundesanstalt für Wasserbau 2016 festgestellt hat, nämlich, dass wir einen Erneuerungsbedarf von 250 Bauwerken bis 2026 hätten. Wenn man da reinguckt, da sind viele verkehrsmäßig, aber wasserwirtschaftlich und für die Menschen relevante Bauwerke inkludiert, aber allein 50 Schleusen. Und wenn man sich überlegt, was in den letzten Jahren an Schleusen gebaut worden ist, dann reden wir von ungefähr fünf. Das zeigt ungefähr die Herausforderung, vor der wir stehen, wie stark wir beschleunigen müssten. Was brauchen wir dafür? Das eine ist sicherlich mehr Personal. Insofern war es gut, die WSV von den Stellenstreichungen auszunehmen. Wir hoffen, dass das auch die Kontinuität hat. Wir wissen, für 2023 hat das nicht geklappt. Wir brauchen aber auch eine viel, viel schnellere Stellenbesetzung. Die WSV muss ihre Sichtbarkeit erhöhen und auch als attraktiver Arbeitgeber stärker präsent sein. Ich glaube, das ist mit eine der größten Hürden gewesen, die mangelnde Sichtbarkeit. Wir haben festgestellt, vor wenigen Wochen, dass jetzt diverse Maßnahmen angestoßen worden sind, die in eine richtige Richtung gehen. Man darf sagen, reichlich spät, aber wir müssen dieses Momentum jetzt nutzen, verstetigen und hier auch noch deutlich schneller werden. Planungsbeschleunigung, auch da sage ich nur zwei Anstriche zu, weil das ein Riesenthema ist. Unser Credo kennen viele von Ihnen. Wir stehen nicht unbedingt dafür, jetzt das nächste Planungsbeschleunigungsgesetz zu fordern, sondern was wir brauchen, sind konsequente Fortschritte in der Umsetzung, Anwendung von Ermessensspielräumen, eine Kultur, die einerseits Fehler erlaubt, die aber der Verwaltung auch erlaubt, ihr Ermessen auszunutzen und hier auch mal Risiken einzugehen bzw. sich innovativ zu zeigen. Das alles ist nichts ohne eine auskömmliche Finanzierung. Wir reden hier von etwa 2,2 Milliarden Euro jährlich, die die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung auch verbauen könnte unter den aktuellen Rahmenbedingungen. Aber die müssen verlässlich jährlich zur Verfügung stehen. Wir wissen alle, dass diese Verwaltung immer nach dem Prinzip der angezogenen Handbremse hat arbeiten müssen, und auch das führt zu Frust. Zum Thema „China“ hat Kollege Hosseus sehr viel gesagt. Ich möchte nur noch zwei Punkte

hinzufügen. Wir haben in der Nationalen Hafenstrategie sicherlich viel Verbindendes, aber auch einiges Trennendes. Natürlich sind die Binnenhäfen, deren Schwerpunkt in NRW liegt, mit 22 sehr wichtigen Häfen natürlich auch westwärts orientiert. Deswegen ist auch hier natürlich die Schienenanbindung an die Westhäfen zu stärken. Dass es da Beispiele wie die Betuwe-Linie gibt, die auf niederländischer Seite fertiggestellt ist, auf unserer Seite aber noch lange auf sich warten lässt, kennen Sie alle. Auch das Thema „digitale Infrastruktur“ ist zu adressieren. Wir brauchen, wenn wir über Automatisierung im Schifffahrtsbereich oder in der Verkehrslenkung reden, verlässliche 5G-Netze an den Wasserstraßen und auch an den anderen Verkehrswegen.

Ein letzter Punkt, was die eigenen Hafeninfrastrukturen angeht. Die Nationale Hafenstrategie, aber auch der Antrag, weisen in einigen Punkten in die richtige Richtung. Was wir in der Hafenstrategie vermisst haben, ist ein klares Commitment zur Finanzierung der Hafeninfrastrukturen. Wir haben selbst ein rechtskonformes Förderinstrument entworfen für eine Bund-Länder-Förderung für Kai- und Uferanlagen, deren Gesamtvolumen sich auf zehn Jahre und auf 1,3 Milliarden Euro beläuft. Wenn man das in den einzelnen Branchen sieht, eine überschaubare Summe, die aber viel Hebelwirkung hinsichtlich der Verkehrsverlagerung haben kann. Was uns auch weh getan hat, sind die Kürzungen natürlich im Bereich des SGFFG, also der Förderung für die Hafenbahnen. Auch wenn wir in der Hafenstrategie die dringend notwendige Korrektur zum Ausbau und Neubau sowie zum vorzeitigen Beginn in Aussicht gestellt bekommen haben, aber auch hier braucht es natürlich die entsprechende finanzielle Untermauerung.

Ansonsten, wie gesagt, Kooperation ist das richtige Stichwort, auch da gucken wir neben der Kooperation zwischen den Marktakteuren auch auf die Bund-Länder-Kooperation. Für uns sind die wichtigsten Punkte hier an der Stelle tatsächlich, neben der Finanzierung, wo wir Bund und Länder brauchen, das Thema „Genehmigungsvereinfachung für Planung, Betrieb und die Errichtung von Umschlagsanlagen“. Hier liegt aus unserer Sicht aktuell der größte Wettbewerbsnachteil, insbesondere gegenüber Logistikern auf der grünen Wiese. Und das andere Thema, was hier dazugehört, ist natürlich den Föderalismus entsprechend auch zu



durchbrechen. Wir haben es nicht nur mit kommunalen Besonderheiten zu tun, sondern jeweils auch mit Besonderheiten der Länder, wo dringend eine Harmonisierung angezeigt ist. Und das letzte Thema, was uns am Herzen liegt, ist das Thema „Flächenschutz“. Die meisten Binnenhäfen sind voll, nur wenige haben Erweiterungsflächen. Diese müssen wir schützen, aber wir müssen auch die Bestandsflächen nutzen. Wir sehen sehr viele Belange der Städte, auch selbst in industriegeprägten Städten, wo es plötzlich der Hafennutzung widerstrebende Interessen gibt. Das kann mit Blick auf die Zukunftsaufgaben nicht sein und hier brauchen wir auch Ihre Mithilfe gemeinsam mit den Ländern. Danke!

Vorsitzender: Danke! Dann darf ich jetzt das Wort Herrn Mewes geben, auch für maximal acht Minuten. Bitte, Herr Mewes!

Kapitän Klaus Mewes: Ich sage schon mal schönen Dank. Ich nehme heute einiges mit. Ich habe wieder etwas gelernt. Das ist sehr positiv alles und ich habe gerade gedacht, ich ändere die Fragestellung. Ich habe drei Fragen. Die drehe ich einfach um. Ich fange mal mit der letzten an. Havarieschlepper, wie sieht das da aus? Sind wir da gut bestückt? Ich habe mit einem anderen Kollegen hier schon öfter mal das Thema besprochen, dass wir immer über Mehrzweckschiffe, Mehrzweckschlepper gesprochen haben in der Deutschen Bucht als Schutz und auch als Umweltschutz, dass man also mit solchen Einheiten auch Umweltverschmutzung bekämpfen kann. Ich will mich da nicht weiter auslassen. Das ist allgemein bekannt. Was nicht bekannt ist aus der Praxis – ich spreche ungern über Finanzen, aber wenn draußen etwas passiert, dann wird es teuer. Und ich war einer der Glücklichen, der mit Hapag-Lloyd an einer Havarie-Übung teilnehmen durfte mit dem Schlepper „Neuwerk“ und einem altgedienten Fahrzeug von Bugsier. Und ab Windstärke 7 musste die Übung abgebrochen werden. Stellen Sie sich mal vor, Windstärke 7 ist nichts. Warum musste das abgebrochen werden? Die „Neuwerk“ stand unter Wasser an den Arbeitsdecks. Die Jungs konnten da nicht mehr sicher stehen. Jetzt habe ich mit Freude zur Kenntnis genommen, dass Sie einen Schlepper, den Sie Second-Hand gekauft haben, der hat wohl 180 Tonnen Ziehmöglichkeit, und der soll heißen „Rügen“. Er wird noch grau angemalt, muss noch ein bisschen technisch überholt

werden, ist ja schließlich ein bisschen älter. Ich begrüße diese Aktion, weil ich vermute, dass das so ein Zwischendeal sein wird, dass der auch für die Deutsche Bucht angedacht ist. Ich mag mich täuschen, aber es bietet sich förmlich an. Und ich habe auch gehört, dass da noch ein zweiter kommen soll, irgendwann später. Dann sind wir eigentlich, was die Havarien angeht, draußen vor Ort besser geschützt. Das sind richtige Boxer, das sind 80 Meter lange Schiffe. Ich glaube nicht, dass die im Wilhelmshavener Hafen die Marineschiffe knicken sollen, sondern ich gehe davon aus – Herr Schmidt, Sie sind da zu Hause –, dass die praktisch in die Bucht gehen und für die Notfälle bereitstehen, wenn sie dann fertig sind. Da habe ich einfach eine Hoffnung. Denn wir haben zum Beispiel festgestellt beim Schleppversuch, dass wir nicht mal eine Leinenverbindung herkriegten und dass die Leinen damals auf der „Neuwerk“ nicht die Power hatten. Die rissen nämlich einfach. Und dann trieben wir wieder rum. Wir haben die schlechten Beispiele von der Pallas. Und ich bin der Meinung, in solch einem Gebiet muss man zusammenarbeiten, europäisch zusammenarbeiten. Und dann muss halt jeder, auch der Holländer ... der ist ja so weit weg und ist auch da wieder vorne. Und auch dort brauchen wir erfahrene Besatzungen für sowas. Unterschätzen Sie das bitte nicht, man muss nämlich raus. Und das heißt manchmal, das geht ganz schön zur Sache. Ich will das nicht übertreiben, aber wir haben es überlebt. Und gewisse junge Leute, die den Beruf lieben, die müssen auch die Natur in Kauf nehmen, wollte ich nochmal nachschieben bei der Gelegenheit. Havarien, Windkraftanlagen, German Bight Traffic, fällt mir dazu ein. Wir hatten letztes Jahr einen Vorfall, dass in diesen Windkraftfeldern ... natürlich gibt es Zwangswege, hier den Hafen zu erreichen und auszulaufen, hin und her zu touren. Trotzdem gibt es Schiffsführer, die weder am Meldeverfahren teilnehmen noch sich an irgendwelche Regeln halten und „nageln halt gerne“ in solche Türme rein – aus Versehen. Ich halte das für fahrlässig, sofern es nicht technische Ausfälle sind. Aber trotzdem haben wir an der Küste jemanden sitzen, der unsere Deutsche Bucht überwacht, und das ist German Bight Traffic, Kanal 8081. Und das sind alles Nautiker. Leute, die nicht mehr zur See fahren, aber da genau richtig sind. Ich bin der Meinung, die sollten so viel Power und Macht bekommen, dass sie den Verkehr nicht nur abnicken: „Hat sich gemeldet, hat sich angemeldet. Alles



klar! – Tiefgang, weiß ich, alles gut, haben Kaffee an Bord. Und dann mal los!“ Die müssen den Verkehr mitplotten. Das ist Fakt. Und da muss man auch einem Kapitän sagen können: „Captain, something is wrong. What is your intention?“ Das gehört dazu, wenn man Überwachung in der Deutschen Bucht hat. Auch dort setzt sich der Mangel, den wir leider in der Ausbildung haben, fort, dass eben schneidige, auch wichtige Leute da ein Instrument in der Hand haben, dass sie das auch anwenden. Das muss denen beigebracht werden. Ich sehe, Sie kräuseln ihre Stirn, aber ich habe immer versucht, Leute so auszubilden, dass wenn jemand von mir als Offizier auf Brücke ist, hat er das Kommando des Schiffes. Das darf man nicht vergessen.

So, und jetzt zur Elbe. Wir haben die Vertiefung gehabt, fertig gemeldet, ich habe mir das notiert: 24.01.22. Acht Monate später wurde die Solltiefe für jederzeit Kommen und Gehen von 13,50 runtergesetzt auf 12,80. Jetzt sollen wir vergleichen: Elbe-Weser. Ich denke, die Ankunftshäfen kann man mit den anderen nicht unbedingt vergleichen, weil wir natürlich in Hamburg – wo wir sowieso besser sind, außer dass wir nicht in der Bundesliga spielen. Es ist so, dass wir Brücken haben, Kaianlagen haben, wo man die Schiffe speziell hineinspielen muss. Das ist etwas komplizierter. Sie müssen die Schiffe zu einem bestimmten Zeitpunkt anbieten, die Hafenslots brauchen das auf eine Viertelstunde genau. Die Weser hat eine lange Pier für die Großcontainerschiffe. Das ist einfacher und das Revier ist kürzer. Aber was können wir denn vergleichen? Wir können doch vergleichen, Erfahrungen aus der Baggererei. Und wo bleiben wir mit dem Schlick? Wo sind Strömungen? Wo bilden sich erneute Sandbänke? Ich möchte das nicht weiter ausarbeiten, aber es gab bei der Weser auch ein Problem, dass ein Meeresschiff zu früh angedient wurde und dann kam die Order von den Behörden: „Dreh‘ mal noch eine Runde! Du bist zu früh, dich können wir noch nicht im Hafen gebrauchen.“ Wenn man das alles auf die Minute genau planen will und sagt: „Ich mache das digital.“, dann kommt auf einmal jemand und sagt „Da ist der Platz noch nicht frei! Nun sieh‘ mal zu, wo du bleibst!“. Und dann hat der irrtümlich, schon beraten von einem Lotsen, eine Kurve nach rechts gemacht und ist auf den „Schiethaufen“ gefahren. Dort wurde Baggergut verklappt. Vornehme Hamburger sagen, wir verbringen das. Wie auch immer, der Sand war da und das schöne Meeresschiff lief fest. Das kann uns

auf der Elbe natürlich – ohne Schadenfreude – passieren, aber sowas ist rein menschlich. Ortskenntnisse! Und dann ist die Frage, wer ist verantwortlich? Ich sehe immer den armen Kapitän. Er ist verantwortlich. Der Lotse ist Berater. Das bleibt so, es ist so. Können wir nichts ändern. Ist eigentlich kein guter Beruf. Jedenfalls die Wertschätzung ist viel zu gering für diesen Beruf, wie ich ja erzähle. Ich habe das immer vermisst, dass die Leute sich rausreden können. Als ich bei den Lotsen anfing auf der Elbe, habe ich gesagt: „Ja, aber wir beraten ja nur.“. Da war die Ausbildung geschockt. Wie können Sie das sagen? Seien Sie doch froh. Eigentlich, wenn ich ein guter Berater bin, dann übernehme ich für die Leistung, die ich liefere, auch Verantwortung. Ja, aber das wollen die auch nicht so gerne. Das ist teuer. Das wissen die ganz genau warum. Ich würde daran auch arbeiten. Und was mir auffällt, ist, wir haben hier schiffahrtspolizeiliche Anordnungen und Maßnahmen. Im Moment gibt es bei uns auf der Elbe Untiefen, durch den 2. Weltkrieg noch verschuldet, zwischen der Tonne 21, 25. Da dürfen Sie nur rüberfahren, wenn Sie einen Tiefgang von maximal 10,60 Meter haben. Ansonsten müssen Sie nördlich in den Gegenverkehr ausweichen, um da nicht auf „Schiethaufen“ zu laufen“. Was machen Sie denn mit 400-Meter-Schiffen, die hier ordentlich Tiefgang haben? 400-Meter-Schiffe, die maximale Breite darf für „jederzeit“ sowieso nur 12,40 Meter sein. Und wenn die sich in die Kurve legen – das ist Bogenmaß –, dann haben die auf einmal ein, eineinhalb Meter mehr Tiefgang an einer Seite. Das darf man aber nicht vergessen. Das ist Praxis. Das hat mit Geld nichts zu tun. Und da ist eine Gefahr, dass die doch mal irrtümlich Grund berühren. Und das war auch ein Anlass bei der „MSC Zoe“, dass die erst mal den falschen Weg gefahren ist und zweitens durch diese Schlagseiten und die Heavy Movements, dass sie den Grund berührt hat. Das darf man nicht vergessen.

Vorsitzender: Herr Mewes, Sie sind 45 Sekunden über Ihrer Zeit.

Kapitän Klaus Mewes: Ja, okay. Ich bitte den Gewerkschaften auch gerne noch mal an, dass wir noch mal Kontakt aufnehmen. Ja, wir haben voneinander gelernt. Schönen Dank!

Vorsitzender: Danke! Herr de Reese hat nun das Wort, auch maximal acht Minuten.

Michael de Reese (AGS): Herr Vorsitzender, meine



Damen und Herren Abgeordnete, vielen Dank, dass ich hier heute zu Ihnen sprechen darf und meine Sichtweise aus Sicht der niedersächsischen Seehäfen vortragen kann. Zunächst, bevor ich auf die Fragen eingehe, die allgemeine Einschätzung oder allgemeine Aussage, dass Häfen zu allen Zeiten Quellen von Wohlstand waren. Seit den Zeiten der Hanse ist das so und hoffentlich bleibt das auch so. Dazu bedarf es meiner Meinung nach zum einen einer Strategie. Von daher ist es gut, dass es sie gibt. Es braucht aber auch den strategischen Blick auf die Dinge. Und wir haben Strukturen in den Ländern, in den Hafenstandorten, die eben zum Teil auch noch aus der Zeit der Hanse stammen. So ehrlich muss man sich machen. Und da gehört, glaube ich, auch ein ehrlicher Blick auf die Dinge und ein steuerndes, koordinierendes Element des Bundes dazu, um diese Hafenstrategie auch ein Stück weit zum Erfolg zu bringen. Wir haben in den Häfen Aufgaben von nationaler Tragweite zu erfüllen, aus verschiedener Hinsicht. Einmal mit dem Blick auf die Ernährungssicherheit, wenn Sie sich den Hafen von Brake anschauen, wo über mehrere Millionen Tonnen Futtermittel jedes Jahr umgeschlagen werden und der für die deutsche Landwirtschaft eine besondere Bedeutung hat. Oder ob Sie die Wirtschaft allgemein nehmen, also den Import-Export von Gütern, das klang heute auch zum Teil schon richtigerweise an. Und dann ein Punkt, den wir jetzt nicht unendlich bewerben wollen, aber am Ende schlagen wir eben in dem einen oder anderen Hafen auch militärische Güter um. Das ist in der heutigen Zeit auch nicht ganz unwichtig, dass das möglich ist und bleibt.

Um dann auf die Frage zu kommen, welche Bedeutung die Seehäfen für die Energiewende haben: Ja, eine erhebliche Bedeutung! Zum einen, das was wir eben schon zum Import von LNG, Wasserstoff und Methanol und all diesen Dingen gehört haben, das müssen wir irgendwo leisten können. Da gibt es gute Ansätze in Wilhelmshaven und Stade, aber auch an anderer Stelle in Brunsbüttel und auch in Mecklenburg-Vorpommern, wo ja in teilweise relativ kurzer Zeit auch Hafeninfrastruktur geschaffen wurde. Aber, wenn wir nochmal auf das Thema „offshore“ kommen und wenn man sich ehrlich macht, auch das Thema „onshore“: Es wird nämlich immer ein bisschen verkürzt auf den Aufbau der sehr, sehr großen Windenergieanlagen auf See, aber wenn man sich die Ausbauziele der Bundesre-

gierung anschaut, ist „onshore“ mindestens genauso groß. Und das, was dann für die Bundesländer ist, ob nun Baden-Württemberg, Hessen oder Rheinland-Pfalz, muss über die Seehäfen importiert werden, weil wir fast keine deutsche Produktion mehr für Onshore-Windenergieanlagen haben. Um darauf hinzuweisen und den Bedarf auch nochmal darzustellen, dieses Gutachten klang hier eben schon einmal an, das haben die niedersächsischen Seehäfen im letzten Jahr publiziert. Wir brauchen bis 2030 50 Hektar zusätzlich Hafensflächen und für 2029 200 Hektar, damit das überhaupt stattfinden kann, was politisch beschlossen wurde. Nur weil es im Bundesgesetzblatt steht, baut sich ja keine Windenergieanlage auf. Da gehört noch ein bisschen mehr dazu. Und deshalb haben wir diese Initiative, die jetzt in der Beteiligung in Cuxhaven gemündet ist, gestartet. Warum konnten wir das überhaupt tun? Weil man vor sechs Jahren mal einen Planfeststellungsbeschluss erwirkt hat. Cuxhaven ist der einzige deutsche Hafen, der überhaupt losbauen kann, um in der erforderlichen Zeit Flächen zu regenerieren. Ansonsten würde das nämlich exakt gar nicht stattfinden. Auch diese Zahl haben wir gutachterlich belegt. Würde der Ausbau in Cuxhaven unterbleiben, werden 45 Prozent des beschlossenen Offshore-Ausbaus schlicht und ergreifend nicht stattfinden. Da kann man noch so oft dagegen etwas beschließen, es passiert einfach nicht, weil man keine entsprechenden Hafensflächen hat. Für den Offshore-Ausbau kommen nur wenige Häfen in Frage. Das ist Eemshaven in Holland, Esbjerg in Dänemark und Cuxhaven in Deutschland. Von daher ist es gut und richtig, immer wieder darauf hinzuweisen, dass die Häfen dort eine besondere Rolle einnehmen. Und die 200 Hektar, die Herr Hosseus uns auch schon genannt hat, die werden wir jetzt weiter vorantreiben müssen, damit es weitergehen kann, damit genau dieser Ausbau, von dem ich eben gerade sprach, stattfinden kann.

Die zweite Frage war die Seehafen-Hinterlandanbindung. Das klang hier eben auch schon an. Ich verkürze das immer so gerne auf den Satz, dass ein Hafen, der nicht erreichbar ist, den braucht irgendwann keiner mehr. Das gilt für die Wasserseite, aber eben auch schon für die Landseite, das ist angesprochen worden. Man kann über Flussvertiefungen denken, was man will, aber man muss sich diesem Thema ja irgendwie zuwenden. Dazu gehört auch ein adäquates Sedimentmanagement. Wir haben die paradoxe Situation, dass wir vor der Elbe



Unterhaltungs-Baggerei betreiben. Das ist auch mitnichten alles Schlick, es ist zum großen Teil auch einfacher Sand. Den fahren wir raus in die Nordsee. Und für den Hafenausbau in Stade und auch jetzt in Cuxhaven holen wir den an einer anderen Stelle wieder rein. Den ganzen Spaß muss dann die öffentliche Hand bezahlen. Das ist ja paradox. Da muss man doch mal rangehen und sich ein bisschen pragmatisch diesen Dingen zuwenden. Das gehört, glaube ich, dann auch mit dazu, wenn man zu dem, was ich eingangs sagte, mit dem strategischen Blick des Bundes auf diese Maßnahmen guckt. Das sollte nicht alles immer in der Hand der Länder bleiben. Die zahlreichen Verkehrsprojekte, ob es die Schiene, die Wasserstraße oder die Straße selbst ist, sind hier schon angesprochen worden. Prominente Beispiele haben wir zuhauf, ob es nun gerade die Brücke in Elsfleth ist, wodurch die Häfen in Nordenham und Brake schienenseitig momentan nicht erreichbar sind. Ob es eine weitere Brücke in Oldenburg ist, die gute 90 Jahre auf dem Buckel hat, wo die Bahn der Meinung ist, es gehe noch ein bisschen. Das sind alles Dinge, da sollte man dringend eingreifen. Und ich glaube, der Bund hat da auch die Möglichkeiten das zu tun. Der

Wettbewerbsvorteil ist angesprochen worden. Es zeichnet die deutschen Seehäfen aus, dass wir so gut schienenseitig angebunden sind. Das macht uns stark und wir müssen alles dafür tun, dass das auch am Ende so bleibt.

Erlauben Sie eine kurze Anmerkung zu den Kooperationen der Binnenhäfen. Auch das findet in hohem Maße statt. Die Binnenwasserstraße ist der einzige Verkehrsträger, der noch Ladung aufnehmen kann. Auch dort muss gebaut werden, das ist uns bekannt. Aber relativ leicht kann dort Ware aufgenommen werden und insbesondere vor dem Hinblick der sich wandelnden Sichtweisen auf Kreislaufwirtschaft, auf Recycling wird dem Verkehrsträger Binnenschiff noch eine größere Bedeutung zukommen als in der Vergangenheit. Vielen Dank!

Vorsitzender: Herzlichen Dank! Dann haben wir auch die zweite Antwortrunde beendet und ich darf die Anhörung damit schließen. Ich wünsche Ihnen noch einen angenehmen Tag und eine gute Woche.

Schluss der Sitzung: 13:09 Uhr

Udo Schiefner, MdB
Vorsitzender