

Beschlussempfehlung und Bericht des Verkehrsausschusses (15. Ausschuss)

**zu dem Antrag der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 20/5218 –**

Hafenstandort Deutschland stärken

A. Problem

Die Fraktion der CDU/CSU hat einen Antrag eingebracht, nach dem der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, verschiedene Maßnahmen auf europäischer und nationaler Ebene zu ergreifen, damit die deutschen Häfen im internationalen Wettbewerb nicht weiter zurückfallen, resiliente und effiziente Energie- und Rohstoffdrehkreuze entstehen und Abhängigkeiten von anderen Staaten reduziert werden.

B. Lösung

Ablehnung des Antrags mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD.

C. Alternativen

Annahme des Antrags.

D. Kosten

Die Kosten wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Antrag auf Drucksache 20/5218 abzulehnen.

Berlin, den 10. Mai 2023

Der Verkehrsausschuss

Udo Schiefner
Vorsitzender

Susanne Menge
Berichterstatterin

Bericht der Abgeordneten Susanne Menge

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 20/5218** in seiner 80. Sitzung am 20. Januar 2023 beraten und ihn an den Verkehrsausschuss zur federführenden Beratung sowie an den Auswärtigen Ausschuss und den Wirtschaftsausschuss zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Die antragstellende Fraktion fordert insbesondere, die Nationale Hafenstrategie bereits im Jahr 2023 fertigzustellen sowie die Hinterlandanbindungen der Häfen etwa über die Bundesautobahnen A 26 Ost, A 20, A 39 und die Köhlbrandquerung voranzutreiben. Allgemein sollten die Realisierungszeiträume verringert werden, indem eine dem LNG-Beschleunigungsgesetz vergleichbare gesetzliche Regelung bei anderen Infrastrukturprojekten zur Anwendung komme. Weiterhin sollten konkrete Maßnahmen zum Um- und Ausbau sowie zur Sanierung bestehender Wasserstraßen und Hafeninfrastrukturen umgesetzt werden. Abschließend sollten steuerrechtliche Vorschriften angepasst, europäische Initiativen ergriffen und die mögliche Verschärfung der Regelungen des Außenwirtschaftsrechts im Falle der Beteiligung ausländischer Investoren an kritischer Hafeninfrastruktur vor dem Hintergrund einer möglichen Beeinträchtigung der nationalen Sicherheit oder Ordnung geprüft werden.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Auswärtige Ausschuss** hat den Antrag auf Drucksache 20/5218 in seiner 33. Sitzung am 10. Mai 2023 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD dessen Ablehnung.

Der **Wirtschaftsausschuss** hat den Antrag auf Drucksache 20/5218 in seiner 44. Sitzung am 10. Mai 2023 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD dessen Ablehnung.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Verkehrsausschuss hat zum Antrag auf Drucksache 20/5218 in seiner 43. Sitzung am 8. Mai 2023 eine öffentliche Anhörung durchgeführt, in der den nachfolgend aufgeführten Sachverständigen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben wurde:

- Gunther Bonz, Federation of European Private Port Operators FEPORT, Brüssel/Belgien;
- Dr. Alexander Geisler, DIHLA-DAKOSY Interessengemeinschaft Hamburger Linienagenten GmbH, Hamburg;
- Daniel Hosseus, Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e. V., Hamburg;
- Jens B. Knudsen, Initiative Kiel-Canal e. V., Kiel;
- Jörn Schepull, EUROGATE Container Terminal Bremerhaven GmbH, Bremerhaven;
- Maya Schwiegershausen-Güth, Bundesgeschäftsstelle ver.di, Berlin;
- Malte Siegert, Naturschutzbund Deutschland Landesverband Hamburg e. V. (NABU Hamburg), Hamburg;
- Carsten Strähle, Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e. V., Berlin, sowie Hafen Stuttgart GmbH, Stuttgart.

Ein Schwerpunkt der öffentlichen Anhörung lag auf den Wettbewerbsnachteilen der deutschen Seehäfen im europäischen Vergleich, insbesondere mit den ZARA-Häfen. Problematisch seien etwa die Kosten, die für das Anmieten von Kaimauern anfielen. In Rotterdam würden diese Kosten nicht anfallen, weil die Kaianlagen als Hochwasserschutzanlagen zu 100 Prozent vom Nationalstaat übernommen wurden. Dass Ladung in andere Häfen abwandere und die deutschen Häfen gegenüber Rotterdam und Antwerpen Marktanteile verloren hätten, habe aber auch damit zu tun, dass dort die Produktivität höher sei, weil die Liegezeiten der Schiffe kürzer seien. Das sei etwa dem Umstand geschuldet, dass auch die Hinterlandanbindung der Häfen einen echten 24/7-Ansatz verfolge, sodass Container auch schnellstmöglich an ihre finalen Ziele gelangten. Gefordert wurde auch, die Schifffahrtsverwaltung zu straffen, die Zusammenarbeit der großen deutschen Seehäfen enger zu verzahnen, den Beitrag, den der Bund in Hafeninfrasturktur investiere, von derzeit 38 Millionen Euro mindestens zu verzehnfachen und verschiedenen andere Maßnahmen einzuführen, die anderen Häfen bereits massive Wettbewerbsvorteile brächten. Ganz allgemein und vor dem Hintergrund, welche Bedeutung die Häfen für die Versorgung der Bevölkerung mit Kohle, Öl, Benzin oder Getreide spielten, sei es nicht nachvollziehbar, dass die Bundesregierung den Investitionshaushalt für die Wasserstraßen halbiert habe. Der Strukturwandel und die Digitalisierung insbesondere im Hinblick auf den sektorspezifischen Arbeitsmarkt war ein weiterer Schwerpunkt der öffentlichen Anhörung. Vorhandene Fachkräfte müssten umgeschult, neue Ausbildungsberufe entwickelt werden. Gefordert wurde in diesem Zusammenhang ein Qualifizierungsfonds, mit dem betriebliche Qualifizierungsmaßnahmen unterstützt werden könnten. Und auch die negativen ökologischen Wirkungen durch Flächenverbrauch sowie das Fehlen einer Sedi-mentstrategie wurden thematisiert. Hier sei der Bund aufgerufen, tätig zu werden.

Der Verkehrsausschuss hat die Vorlage in seiner 44. Sitzung am 10. Mai 2023 abschließend beraten.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** führte aus, dass die Bundesregierung bereits an einer Nationalen Hafenstrategie arbeite, die bis Jahresende 2023 fertiggestellt, vom Bundeskabinett beschlossen und veröffentlicht werden solle. Diese werde in einem gesteuerten Stakeholder-Prozess mit den Bundesressorts, den Bundesländern und beteiligten Verbänden und Gewerkschaften erarbeitet. Der Antrag fordere zusätzliche Bundesmittel für den Aufbau von im nationalen Interesse liegenden Hafeninfrasturkturen, ohne dass klar werde, welche Kompetenzen der Bund in der Hafenpolitik im Gegenzug erhalten solle. Ähnliches gelte für das vorgeschlagene Bund-Länder-Förderprogramm zur Sanierung von Ufer- und Kaimauern. Weiterhin fordere der Antrag, dass die Länder die Gelder bekommen sollten, ohne dass der Bund regulierende Vorgaben für die Weiterentwicklung der Häfen machen könne. Im Hinblick auf die im Antrag aufgeführten Bundesfernstraßenvorhaben A 20 und A 26 führte die Fraktion aus, dass die A 20 als Ost-West-Spange nicht relevant sei, da bereits entsprechende Bundesfernstraßen existierten, die diese Region abdeckten, und die Güterverkehre in Nord-Süd-Richtung abflößen. Was die A 26-Ost angehe, befürworte die antragstellende Fraktion die Hafenquerspange, was gleichzeitig aber die Weiterentwicklung des Industrieareals Hohe Schaar zum ebenfalls geforderten Ausbau als Energie-Hub gefährde. Nach Ansicht der Fraktion müssten die deutschen Seehäfen sowohl zu Hubs für grüne Energieimporte, vor allem grünen Wasserstoff, als auch zu Produktionsstätten von Wasserstoff und dessen Umwandlung in Derivate, wie beispielsweise Methanol, entwickelt werden. Die Fraktion sei weiterhin der Auffassung, dass eine enge Kooperation zwischen den Häfen Wilhelmshaven, Bremerhaven und Hamburg notwendig sei. Für die Sedi-mentstrategie würden daneben Informationen im Hinblick auf das Ausbaggern der Elbe und die entsprechenden Erfahrungen benötigt.

Die **Fraktion der CDU/CSU** bezog sich auf die öffentliche Anhörung, die ein ziemlicher Offenbarungseid für die Hafenpolitik der Bundesregierung gewesen sei. Die Sachverständigen hätten sehr deutliche Worte zur Bedeutung der maritimen Themen für die Bundesregierung gefunden, etwa im Hinblick auf die fehlenden Investitionen in Wasserstraßen. Um die offensichtlich bestehenden Probleme etwa des Hamburger Hafens und der übrigen Seehäfen in Deutschland in den Griff zu bekommen, müsse politisch gehandelt werden. Da die meisten Güter über die Häfen nach Deutschland kämen, würden andernfalls die Auswirkungen auch volkswirtschaftlich insgesamt spürbar werden.

Die **Fraktion der SPD** führte aus, dass es vor allem die politischen Versäumnisse der Vergangenheit seien, die zu den im Antrag aufgeführten Problemen geführt hätten. Darüber hinaus enthalte der Antrag keine Ausführungen zu beschäftigungspolitischen Maßnahmen und Wirkungen. Es werde weder auf die Beschäftigten noch auf die Beschäftigungseffekte der deutschen Seehäfen für den Industriestandort Deutschland abgestellt. Klar sei, dass es nicht ohne den Seeverkehr und auch nicht ohne die Beschäftigten in den Seehäfen gehe. Weiterhin sei in der öffentlichen Anhörung auch thematisiert worden, dass man in Europa zu einem „level playing field“ kommen müsse, um etwa die Strukturen auf europäische Standards anzugleichen. Das sei mit der antragstellenden Fraktion

in der Vergangenheit nicht möglich gewesen. Die öffentliche Anhörung habe gezeigt, dass sich die Voraussetzungen, unter denen etwa die Häfen in Rotterdam, Antwerpen oder Zeebrügge wirtschafteten, stark von den Voraussetzungen für deutsche Häfen unterschieden. So würden etwa die Häfen in Rotterdam als Hochwasserschutzanlagen angesehen, weswegen dort keine Entgelte für die Nutzung der Kaimauern anfielen. Insofern müsse man vor dem Hintergrund der aktuellen und, im Hinblick auf die Energiepolitik, zunehmenden Bedeutung der deutschen Seehäfen entsprechende Maßnahmen ergreifen, etwa im Hinblick auf die Anwendung der Tonnagesteuer. Man sei gespannt, ob das mit der Antrag stellenden Fraktion zukünftig gelinge. In der Vergangenheit habe es von Seiten dieser Fraktion aus verschiedenen Gründen vehementen Widerstand gegeben, als es darum gegangen sei, entsprechende europarechtliche Vorgaben einzuführen. Die Bedeutung der Hafenstandorte und deren Funktionalität mache dies aber erforderlich. Da sich der Antrag nicht mit der Beschäftigungswirkung auseinandersetze und nicht auf die qualifizierten Fachkräfte, die man in den Häfen brauche, abstelle, werde die Fraktion den Antrag ablehnen.

Die **Fraktion der AfD** führte aus, dass die Corona-Krise und der Krieg in der Ukraine die Schwachstellen in der Verkehrsinfrastruktur offenbart hätten. Die Resilienz des deutschen Verkehrssektors lasse insgesamt zu wünschen übrig. Es gelte daher, den Hafenstandort Deutschland zu stärken. Die von der Antrag stellenden Fraktion vorgeschlagenen Maßnahmen seien zielführend. Ergänzend sollten die Binnenschiffahrtsstraßen wie Elbe, Rhein oder Donau sowie weitere Kanäle und Schleusen nicht vergessen, sondern ebenfalls erwähnt werden, um deren Lage nebst Liegeplätzen und Brücken zu verbessern. Weil er aber in die richtige Richtung ziele, werde die Fraktion den Antrag unterstützen.

Die **Fraktion der FDP** betonte, dass vieles von dem, was der vorliegende Antrag thematisiere, dem Grunde nach unstrittig sei und auch in der Nationalen Hafenstrategie Berücksichtigung finden werde bzw. in verschiedenen Ausbauplänen, die das Bundesministerium erarbeitet habe, bereits berücksichtigt werde. Insofern müsse die Frage gestellt werden, welchen Mehrwert der vorliegende Antrag gegenüber dem habe, was bereits im parlamentarischen Raum existiere und bearbeitet werde. Für die Hafen-, Logistik- und Importwirtschaft sei das Thema der Einfuhrumsatzsteuer sehr wichtig. Bekannt sei, dass die Konkurrenzhäfen diesbezüglich über einen Wettbewerbsvorteil verfügten. In der letzten Legislaturperiode sei damit begonnen worden, in diesem Bereich ein „level playing field“ herzustellen. Dieser Weg werde konsequent weitergegangen. Darüber hinaus habe die öffentliche Anhörung aus Sicht der Fraktion gezeigt, dass die Tonnagebesteuerung in anderen europäischen Häfen eine unzulässige Wettbewerbsbeschränkung sei. Man könne nicht so tun, als sei der Terminalbetrieb noch von der Tonnagesteuer erfasst. Das führe dazu, dass das Ausland gegenüber dem deutschen Umschlag steuerlich privilegiert werde. Das sei ein starker Nachteil für deutsche Häfen. Und die gemeinsamen Regelungen in Europa gäben das auch nicht her. Weiterhin werde erstmalig von einer Bundesregierung eine Sedimentmanagementstrategie erarbeitet. Deren ersten Erfolge seien bereits sichtbar. Das betreffe etwa das im Norden bekannte Thema der Kreislaufbaggerei. Dabei würden unterschiedliche zuständige Stellen getrennt voneinander an unterschiedlichen Orten baggern, was sehr ineffizient sei. Das werde jetzt erstmalig dadurch geändert, dass Hamburger Baggermengen etwa an Verklappungsstellen des Bundes verbracht würden. Daher sei man zuversichtlich, dass die vorhandenen Probleme sukzessive abgearbeitet würden. Der Antrag sei im Ergebnis nicht erforderlich.

Die **Fraktion DIE LINKE** stellt fest, dass die antragsstellende Fraktion ein im Kern richtiges Thema aufgegriffen habe, das viel mit Klima und Beschäftigten zu tun habe. Allerdings würden diese beiden Themenbereiche kaum erwähnt. Die Beschäftigtenfrage sei als wichtig einzustufen. Man brauche qualifizierte Beschäftigte mit guter Bezahlung. Die Berufe müssten attraktiver werden. Daher müssten auch Investitionen, die Bund und Länder in diesem Bereich tätigten, an ökologische und soziale Bedingungen geknüpft werden. Richtig sei, dass es in diesen Bereichen einen erheblichen Investitionsstau gebe. Das betreffe etwa die Vernachlässigung des Nord-Ostsee-Kanals, die Frage der Kosten in Bezug auf die Nutzung der Kaimauern, die Stellenunterbesetzung bei den Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung und die Herausforderungen beim Landstrom. In der öffentlichen Anhörung sei herausgekommen, dass die Investitionshilfen des Bundes um das zehnfache, auf rund 400 Mio. Euro angehoben werden müssten. Diese Einschätzung sei richtig und entsprechende Maßnahmen müssten ergriffen werden. Unbeantwortet sei bisher die Frage nach den Chancen von Kooperationen zwischen bestehenden Hafengesellschaften und Containerterminals. Selbst der Hafen von Antwerpen kooperiere mit anderen Hafenstandorten. Damit könne auch die große Macht der Reeder angegangen werden, etwa um zu verhindern, dass die Schiffe immer größer würden und immer tiefere Fahrrinnen benötigten.

Der **Verkehrsausschuss** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD, den Antrag auf Drucksache 20/5218 abzulehnen.

Berlin, den 10. Mai 2023

Susanne Menge
Berichterstatterin

