



Ausschussdrucksache 20(9)424

(2. Dezember 2024)

**Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation
der Freien und Hansestadt Bremen
Staatsrat für Häfen - Kai Stührenberg
28195 Bremen**

Stellungnahme

Öffentliche Anhörung

Antrag der Fraktion der CDU/CSU

Zukunft der maritimen Wirtschaft sichern

BT-Drucksache 20/7582

am 4. Dezember 2024



Bremen, den 2.12.2024

**Zukunft der maritimen Wirtschaft sichern
Stellungnahme zur Bundestagsdrucksache 20/7582**

Die deutschen See- und Binnenhäfen sind als wesentliche Bestandteile der maritimen Wirtschaft ein unverzichtbarer Grundpfeiler der deutschen Wirtschaft und Gesellschaft. Als zentrale Umschlagplätze für internationale Warenströme in globalen Logistikketten tragen sie maßgeblich zur wirtschaftlichen Wertschöpfung und zur Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands in der Welt bei. Etwa 90 Prozent des internationalen Handels und ein Großteil des deutschen Außenhandels erfolgen über die Seehäfen. Damit sind die deutschen Seehäfen Garanten für die Versorgungssicherheit der Bevölkerung und der Industrie. Diese Rolle übernehmen und erfüllen die Häfen an 365 Tagen im Jahr zuverlässig und konstant. Das gilt auch für Krisenzeiten, selbst während der SARS-Cov2-Pandemie haben die Häfen ohne Unterbrechung ihren Beitrag zur Stabilität des gesamten Landes geleistet.

Zugleich – und in der aktuellen Situation mehr denn je – sind die Häfen von höchster strategischer Bedeutung für die Bündnis- und Landesverteidigung, denn in Krisen- aber auch in Friedenszeiten sind substanzielle Geräte- und Truppentransporte nur über die See und mithin über die Häfen möglich.

Eine ähnliche Rolle kommt den Häfen bei der Energieversorgung zu. Deutschland war, ist und bleibt als rohstoffarmes Land auf den Import von Energieträgern angewiesen. Egal ob Öl, Gas, Wasserstoff oder dessen Derivate, alle diese und auch alle anderen Energieträger gelangen über die Häfen ins Land. Und auch für das Gelingen der Energiewende haben die Häfen eine Schlüsselrolle inne, denn der Aufbau der Offshore-Windindustrie wie auch der Import von Komponenten für Onshore-Windkraftanlagen oder auch der heutigen Solartechnik setzt leistungsfähige Häfen voraus.

Die deutschen See- und Binnenhäfen sind in ihrer Systemrelevanz fester Bestandteil der Kritischen Infrastrukturen Deutschlands. Trotzdem ist Deutschland als Land in Bezug auf seine Häfen in einer Beobachter- und nicht in einer Gestalter-Rolle. Der gesamtstaatlich herausragenden Bedeutung der Häfen zum Trotz werden diese, anders als in den strategischen Wettbewerbsländern, von den jeweiligen Bundesländern oder Kommunen finanziert. Insgesamt wenden die Bundesländer und Kommunen dazu jährlich mehrere Hundert Millionen Euro auf. Der strategische Wettbewerber China hingegen setzt beispielsweise nicht allein auf den Bau von Häfen im eigenen Land, sondern tut dies auch in anderen Ländern und Kontinenten, wie zuletzt die Eröffnung des derzeit größten Hafens in Peru belegt. Und auch europäische Nachbarländer wie Belgien oder die Niederlande betrachten die Häfen des Landes als Anlagen von nationaler strategischer Bedeutung und beteiligen sich dementsprechend regelmäßig mit Milliardenbeträgen am Ausbau der Hafeninfrastrukturen.

Neben der originären Erhaltung und Infrastrukturentwicklung setzen die Bundesländer und Kommunen ihre Mittel auch ein, um die Häfen an den Grundsätzen der Digitalisierung, Automatisierung und Klimaneutralität auszurichten. Nach vielen Jahrzehnten im Einsatz gibt es in allen Deutschen Häfen einen hohen Investitionsbedarf, da die Kajanlagen in großem Umfang erneuert oder instandgesetzt werden müssen. Die Vielfalt und Dimension dieser Aufgaben wird bei einer erwarteten Investitionssumme von mindestens fünf Milliarden Euro in den nächsten zehn Jahren zunehmend größer, während gleichzeitig die finanziellen Möglichkeiten der Länder und Kommunen geringer werden. Im Ergebnis gerät die Leistungsfähigkeit der deutschen Häfen insgesamt in Gefahr. Eine Gefährdung, die nicht allein den Häfen und den Hafenstandorten, sondern ganz Deutschland schadet.

Der Antrag „Zukunft der maritimen Wirtschaft sichern“ der Fraktion der CDU/CSU (Drs. 20/7582) unterstreicht insofern zutreffend die Notwendigkeit, die maritime Wirtschaft und mithin die Häfen als deren Schlüsselemente zukunftssicher zu gestalten. Genau das ist zwingend erforderlich und dieser Anspruch muss entsprechend für die im März 2024 verabschiedete Nationale Hafenstrategie gelten. Klar ist, dass eine Nationale Hafenstrategie einhergehen muss mit Nationaler Verantwortung, auch und gerade bei der Finanzierung. Deshalb kommt es jetzt darauf an, zeitnah einen Finanzierungsplan

zu entwickeln, der die Modernisierung, den Ausbau und die nachhaltige Entwicklung der deutschen Hafeninfrastruktur in öffentlicher Hand sicherstellt.

Die Küstenländer weisen seit langem darauf hin, dass ohne eine stärkere Beteiligung des Bundes die Substanz der Häfen zunehmend in Gefahr gerät, noch mehr aber, dass ohne einen gegenüber der aktuell geringen Förderung erheblich gesteigerten Beitrag des Bundes wesentliche Zukunftsentwicklungen verpasst werden (u.a. „Bremer Erklärung“ im Vorfeld der letzten Nationalen Maritimen Konferenz). Zuletzt gewährte Förderungen für den Bau von LNG Anlegern oder einer Hafenanlage für die Windenergie sind keine Lösungen des Problems, sie können bestenfalls helfen, kurzfristige Engpässe bei einzelnen Projektentwicklungen aufzulösen.

Die Bundesregierung erwartet ebenso wie die Küstenländer, dass die Aktivitäten und Geschäfte in den Häfen weiter anwachsen. So geht beispielsweise die aktuelle Seeverkehrsprognose des Bundes für den Standort Bremerhaven bis zum Jahr 2040 von einem jährlichen Anstieg des Containerumschlags um 1,4 % p.a. aus. Dies wird aber nur erreicht werden können, wenn alle beteiligten Parteien verlässlich ihre Beiträge leisten. Die privatwirtschaftlich organisierten Terminalbetreiber sind bereit, binnen eines Jahrzehnts mehr als eine Milliarde Euro in ihre Hafentechnologie zu investieren, soweit Bund und Bremen ihrerseits die Aufgaben bei der Ertüchtigung der Kaje und dem längst überfälligen Ausbau der Fahrrinne leisten.

Die Küstenländer sehen sich nicht in der Lage, die für die Zukunftsgestaltung der deutschen Seehäfen insgesamt erforderlichen Investitionsmittel von jährlich bis zu einer Milliarde Euro aus eigener Kraft aufzubringen und fordern deshalb seit Jahren eine Erhöhung der sogenannten Hafenlasten auf mindestens 400 Mill. Euro pro Jahr. Die Landeshaushalte leisten alle ihren Beitrag, aber selbst bei einer absoluten Priorisierung der Häfen, wären die notwendigen Investitionen durch die Länder nicht zu finanzieren.

Mit einem gemeinsam getragenen Bundesrats-Antrag planen die Küstenländer dem Bund verschiedene Vorschläge zu unterbreiten, die eine angemessene Finanzierung der deutschen Seehäfen dauerhaft sicherstellen kann. Das Ziel dessen liegt ohne jeden Zweifel im gesamtstaatlichen Interesse, denn es geht um die dauerhafte Aufrecht-

erhaltung der Versorgungssicherheit und der Energiesicherheit, um die Gewährleistung der Bündnis- und Landesverteidigung sowie um das Gelingen der Energiewende. Im Kern geht es hier um die Souveränität Deutschlands. Natürlich können Transporte auch in Teilen über Häfen in den Niederlanden oder Belgien abgewickelt und genauso Teile der Energiewende über andere Länder umgesetzt werden. Das kann und darf aber nicht das Ziel deutscher Politik sein, denn dadurch würden erhebliche Wertschöpfungspotentiale für Deutschland nicht genutzt.

Zu den vorgeschlagenen Maßnahmen zählt die Umsetzung einer Hafenkomponente. Mit dieser können bedarfsgerechte Infrastrukturprojekte in den Häfen mitfinanziert werden, die überwiegend dem Erreichen der nationalen Klimaziele dienen. Die Einführung einer Hafenkomponente aus Offshore-Ausschreibungen zur Finanzierung von Hafeninfrasturktur könnte so ausgestaltet werden, dass ein Teil der Erlöse aus Offshore-Ausschreibungen für die Finanzierung und Förderung von Projekten nutzbar ist, um strukturelle Veränderungen und Innovationen in bestimmten Bereichen voranzubringen. So sollte eine „Hafenkomponente“ insbesondere verwendet werden, um die für den Ausbau der On- und Offshore-Windkraft erforderlichen Hafenflächen zu schaffen oder um strukturelle Veränderungen zu fördern, die den Hafenbetrieb effizienter, nachhaltiger und innovativer gestalten können. Eine mögliche Hafenkomponente darf dabei nicht zu einer Mittelumverteilung zu Lasten der Meeresnaturschutz- und Fischereikomponente führen.

Die Finanzierung könnte ebenfalls durch die Einführung einer neuen, mit entsprechenden Mitteln hinterlegten, Gemeinschaftsaufgabe "Häfen" gemäß Artikel 91a des Grundgesetzes gesichert werden. Obwohl das Grundgesetz Bund und Ländern grundsätzlich getrennte Aufgaben zuweist, hat der Verfassungsgesetzgeber für bestimmte Bereiche eine gemeinschaftliche Wahrnehmung und Finanzierung von Aufgaben angeordnet beziehungsweise zugelassen. Diese „Gemeinschaftsaufgaben und Kompetenzen zur Verwaltungszusammenarbeit“ sind im Grundgesetz benannt. Thematisch werden die Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur sowie die Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes erfasst. Die deutschen See- und Binnenhäfen sind zentrale Knotenpunkte des nationalen und internationalen Warenverkehrs und somit von erheblicher gesamtwirtschaftlicher Bedeutung für die Bundesrepublik Deutschland. Angesichts der zunehmenden Herausforderungen durch den globalen

Handel nehmen die See- und Binnenhäfen eine ebensolche Bedeutung im Sinne der Wahrnehmung einer nationalen Gemeinschaftsaufgabe ein und machen damit eine verfassungsrechtlich verankerte Mitwirkungspflicht des Bundes erforderlich. Der Tatbestand des Artikel 91a Absatz 1 GG ist um das Merkmal „Verbesserung der Infrastruktur der See- und Binnenhäfen“ zu ergänzen.

Die Finanzhilfekompetenz des Bundes nach Artikel 104b GG bietet dem Bund die Möglichkeit, den Ländern Finanzhilfen für besonders bedeutsame Investitionen wie bedeutende Hafenprojekte zu gewähren, die zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur und zur Förderung des wirtschaftlichen Wachstums beitragen. Dies ist besonders relevant für große Infrastrukturprojekte, die eine überregionale Bedeutung haben.