

ZDS und DGB: Sondervermögen Infrastruktur muss auch Seehäfen stärken

Hamburg – Der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) und der Deutsche Gewerkschaftsbund (DGB) begrüßen den Vorstoß der Bundesregierung, das Sondervermögen Infrastruktur auch für Seehäfen und Wasserstraßen zu öffnen. Damit wird ein wichtiges Signal gesetzt: Leistungsfähige Seehäfen sind von zentraler Bedeutung für die wirtschaftliche Stärke, Versorgungssicherheit und Resilienz Deutschlands.

Diesem Vorschlag müssen jetzt konkrete Maßnahmen folgen. Kurzfristig muss das Sondervermögen auch für dringend nötige Investitionen in die öffentliche Hafeninfrastruktur geöffnet werden. Der Finanzbedarf für akut umsetzbare Projekte liegt bei rund 5,5 Milliarden Euro. Langfristig braucht es eine grundlegende Reform der Hafenfinanzierung – denn der strukturelle Finanzbedarf beträgt 15 Milliarden Euro. Für beides müssen Bund und Ländern gemeinsam in die Verantwortung.

Für die Aufnahme der Seehäfen in das Sondervermögen sprechen insbesondere drei Gründe:

Erstens: Seehäfen sind kritische Infrastrukturen und zentrale Knotenpunkte für die Versorgungssicherheit Deutschlands. Sie sichern den Import von Energie, Rohstoffen und Gütern des täglichen Bedarfs und spielen eine Schlüsselrolle für Industrie, Außenhandel und Verteidigungsfähigkeit. Ohne leistungsfähige Häfen funktionieren Lieferketten und wirtschaftliche Wertschöpfung nicht.

Zweitens: Der Bund übernimmt bereits Verantwortung für andere zentrale Verkehrsinfrastrukturen wie Straßen, Schiene und Bundeswasserstraßen. Daraus ergibt sich konsequenterweise auch eine Mitverantwortung für die öffentlichen Seehafeninfrastrukturen, die integraler Bestandteil des gesamtdeutschen Logistiksystems sind.

Drittens: Die Seehäfen sichern hunderttausende gut bezahlte Arbeitsplätze – direkt in den Hafenbetrieben ebenso wie in Industrie, Logistik und den vor- und nachgelagerten Wertschöpfungsketten weit über die Küstenländer hinaus. Investitionen in Häfen sind deshalb auch Investitionen in Beschäftigung, industrielle Stärke und regionale Entwicklung.

„Deutschlands Seehäfen übernehmen gesamtstaatliche Aufgaben – für Versorgungssicherheit, Energiewende sowie Sicherheit und Verteidigungsfähigkeit. Deshalb ist es folgerichtig, dass der Bund die Hafeninfrastruktur künftig stärker unterstützt als bisher.“

Das Sondervermögen Infrastruktur muss ausdrücklich auch für Seehäfen geöffnet werden“, erklärt **Florian Keisinger, Hauptgeschäftsführer des ZDS**.

„Wer in Häfen investiert, investiert in gute Arbeit, industrielle Wertschöpfung und sichere Lieferketten in ganz Deutschland. Die Beschäftigten in den Häfen leisten jeden Tag einen unverzichtbaren Beitrag für Wirtschaft und Gesellschaft. Dafür brauchen sie eine moderne und leistungsfähige Infrastruktur“, sagt **Laura Pooth, Vorsitzende des DGB Nord**.

Dr. Ernesto Harder, Vorsitzender des DGB-Bezirks Niedersachsen – Bremen – Sachsen-Anhalt: „Die deutschen Häfen sind zentral für eine resiliente Wirtschaft. Eine zukunftsfähige Hafeninfrastruktur ist nicht nur entscheidend für die Energieversorgung unserer energieintensiven Industrien mit ihren vielen Arbeitsplätzen und der Wertschöpfung in Norddeutschland und ganz Deutschland, sondern spielt auch eine entscheidende Rolle zur Reduzierung von CO₂-Emissionen. Auch die Lieferketten funktionieren nur gut mit starken Häfen.“

ZDS und DGB betonen weiter: Mittel für Häfen stehen nicht in Konkurrenz zu Investitionen in Straße oder Schiene. Im Gegenteil: Sie sind eine entscheidende Ergänzung für ein funktionierendes Gesamtsystem. Nur mit starken Häfen können auch Schienen- und Straßennetze ihre volle Wirkung entfalten. Deutschlands Infrastruktur muss als vernetztes Gesamtsystem gedacht und modernisiert werden.

ZDS und DGB fordern daher den Bund auf, die Öffnung des Sondervermögens für Seehäfen nun zügig umzusetzen und gemeinsam mit den Ländern tragfähige Finanzierungsmodelle für Modernisierung, Sanierung und Ausbau der Hafeninfrastruktur auf den Weg zu bringen.

Klar ist aber auch: Mit dem Sondervermögen lässt sich der über Jahre und Jahrzehnte aufgelaufene Modernisierungsbedarf der Hafeninfrastruktur projektbezogen abbauen. Um die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen dauerhaft zu sichern, braucht es darüber hinaus jedoch eine grundlegende Reform der öffentlichen Finanzierungsstruktur. Der jährliche Bedarf liegt bei rund 500 Millionen Euro. Auch hierzu brauchen wir zeitnah eine Verständigung zwischen Bund und Ländern.