

„Nachhaltig, wettbewerbsfähig, global vernetzt –
Deutsche Häfen und Schifffahrt auf Kurs für die Energie- und
Klimawende“

11. Oktober 2023

Begrüßung und Einführung

Frank Dreeke

Mitglied des DVF-Präsidiums

Vorsitzender des Vorstands der
BLG LOGISTICS GROUP AG + Co. KG

Sehr geehrter Herr Janecek,
sehr geehrte Abgeordnete des Deutschen Bundestages,
meine sehr geehrten Damen und Herren,

Umbau der Häfen zu Energie-Hubs, Umstieg auf saubere Schiffskraftstoffe,
Hafenlastenausgleich, Nationale Hafenstrategie –

für diejenigen, die täglich damit zu tun haben, ist es unnötig, die Bedeutung dieser
Stichworte zu erläutern.

Wichtig ist, dass wir diese Agenda auch nach Berlin tragen.

Wir müssen in einem breiteren Kreis erklären, welche Herausforderungen vor uns liegen und
welche Maßnahmen zur Lösung erforderlich sind.

Dafür, meine Damen und Herren, wollen wir den heutigen Abend nutzen.

Ich darf Sie zur Abendveranstaltung Häfen/Schifffahrt des Deutschen Verkehrsforums ganz
herzlich begrüßen.

„Energie“ ist ein Thema, das bei der Nationalen Maritimen Konferenz zu Recht im Fokus
stand.

Viele deutsche Häfen haben bereits in der Vergangenheit eine wichtige Funktion beim Import
und Umschlag von Energieträgern erfüllt – am deutlichsten sichtbar in Wilhelmshaven.

Einen großen Bedeutungszuwachs hat seit 15 Jahren die Logistik für die Offshore-
Windenergie gebracht – unter anderem am Standort Bremerhaven.

Mit dem Aufbau der nationalen LNG-Versorgung und der Vorbereitung auf den Wasserstoffimport wird die Relevanz der Häfen im Energiesektor in Zukunft auf ein qualitativ neues Niveau gehoben.

Allerdings müssen sämtliche Beteiligte dafür große Anstrengungen unternehmen: LNG, Wasserstoff und die Beschleunigung der Energiewende erfordern außergewöhnlich hohe Investitionen, Planungs- und Baubeschleunigung, zügige Regulierung und Koordinierung der beteiligten Akteure. Ein bedeutender Teil dieser Maßnahmen richtet sich auf die Häfen.

Die Häfen werden zu Knotenpunkten globaler Transportketten für grüne Energie – vorausgesetzt, alle Maßnahmen greifen gut ineinander und die globalen Versorgungsmärkte für neue Energieträger entwickeln sich so, wie gewünscht.

Welche Investitionen in den Häfen sind das konkret?

Wie gut funktionieren die Beschleunigungsgesetze, die der Bundestag beschlossen hat, in der Praxis?

Wie kann der Produktionshochlauf von sauberen Schiffskraftstoffen vorangetrieben werden?

Werden die Einnahmen aus der CO₂-Bepreisung in nachhaltige Kraftstoffe reinvestiert?

Noch stehen viele dieser Themen am Anfang.

Aber klar ist: Die Bedeutung der Häfen und der Schifffahrt *für den Standort Deutschland* wird durch diese Entwicklungen weiter zunehmen.

Strategische Investitionen müssen über einen langen Zeitraum konsequent durchgehalten werden – von der Schifffahrt, den Umschlagsunternehmen, den Häfen – und auch vom Bund.

Insofern ist es unausweichlich, dass wir heute Abend auch auf das Stichwort Hafenlastenausgleich zurückkommen.

Soweit meine Vorrede zu Punkt 1 – Thema „Energie“.

Wichtig zu verstehen ist, dass es Punkt 2 gibt:

Infrastruktur, Wettbewerb im Güterumschlag, seewärtige Zufahrten und Effizienz der Hinterlandanbindungen.

Diese Punkte hätten früher jedes Hafenkonzept und jeden Parlamentarischen Abend problemlos alleine gefüllt.

Die Tatsache, dass wir mit dem Energiethema eine neue fundamentale Herausforderung haben, heißt nicht, dass sich die vermeintlich „alten“ Themen erledigt haben.

Die Bremischen Häfen haben ihre Fahrrinnenanpassung noch nicht – und ich spare mir die Anmerkung, seit wie vielen Jahren das Planungsverfahren läuft.

In Hamburg ist die Elbvertiefung offiziell abgeschlossen. Aber kaum ist das gemacht, stellt sich heraus, dass der Bund die Bagger nicht hat, um die Fahrrinne freizuhalten.

Egal in welche Himmelsrichtung wir blicken – ZARA-Häfen, polnische Häfen, Mittelmeer – überall wird die Kapazität weiterentwickelt, Lücken in den Hinterlandanbindungen werden geschlossen, die Effizienz wird optimiert.

Das auszublenden und zu sagen „dieser Wettbewerb findet nicht mehr statt – es gibt kein Mengenwachstum mehr“ – das wäre fatal.

Ganz im Gegenteil: Wir müssen die klassischen Stärken der deutschen Häfen weiter pflegen und mit deutlich mehr Nachdruck an den Schwachpunkten arbeiten.

Die Planungs- und Baubeschleunigung muss endlich bei der Schiene, der Straße und Wasserstraße ankommen – und zwar „mit Wumms“, um es mit den Worten des Bundeskanzlers zu sagen.

An der Wasserstraße besteht definitiv ein „überragendes öffentliches Interesse“ – also muss das auch so ins Gesetz geschrieben werden.

Bei der Einfuhrumsatzsteuer lachen sich sämtliche Nachbarländer ins Fäustchen, weil Deutschland sein Erhebungsverfahren immer noch nicht vereinfacht hat – und wir uns so schwertun mit der Umstellung von Verwaltungsverfahren und IT.

Insofern ist es sehr gut, dass das Bundesverkehrsministerium das Stichwort „Wettbewerbsfähigkeit“ jetzt stärker in den Mittelpunkt der Nationalen Hafenstrategie rückt.

Energie und Klimaschutz kommen als Themen „on top“. – Aber der Wettbewerb im Umschlagsgeschäft, der Wettbewerb zwischen den Häfen und Transportketten bleibt zu einhundert Prozent relevant.

Somit ist das ganz logisch ein Kernpunkt, an dem wir den Erfolg der Nationalen Hafenstrategie messen werden.

Lieber Herr Janecek, liebe Podiumsteilnehmer: ganz herzlichen Dank für Ihre Bereitschaft zu diesem Austausch!

Herr Janecek wird als Maritimer Koordinator der Bundesregierung die Diskussion mit einem kurzen Impuls einleiten.

Frau Graf hilft uns, die Diskussion zeitlich und thematisch „in der Spur“ zu halten.

Ebenso herzlich möchte ich allen Gästen, die heute Abend anwesend sind, für ihr Interesse danken.

Sie können nicht nur zuhören, sondern sich auch selbst in die Debatte einschalten.

Bitte nutzen Sie dazu den Slido-Link, den Sie auf dem Flyer auf Ihrem Platz finden.

Jetzt wünsche ich uns einen spannenden und erkenntnisreichen Abend.

Herr Janecek, Sie haben das Wort.
