

Pressemitteilung

Bundeskabinett beschließt Stärkung deutscher Häfen

Nationale Hafenstrategie ohne Finanzausgabe kraftlos

Berlin, 22. März 2024 - Der DSLV Bundesverband Spedition und Logistik begrüßt die Kernbotschaften der von der Bundesregierung beschlossenen Nationalen Hafenstrategie für die See- und Binnenhäfen, sorgt sich angesichts der dramatisch unterdimensionierten Bundesmittel aber gleichzeitig um die konkrete Umsetzung.

Die Strategie des Bundes mit ihrem fünf Handlungsfelder umfassenden Maßnahmenpaket ist grundsätzlich geeignet, die deutschen See- und Binnenhäfen zukunftssicher aufzustellen und die Resilienz der Volkswirtschaft zu stärken. Was fehlt, sind finanzielle Zusagen für Investitionen in den Erhalt, den Ausbau und die Transformation der Häfen und ihrer Hinterlandinfrastrukturen.

Inhaltlich richtig ist, dass der Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Häfen und ihrer Resilienz in der Strategie eine hohe Priorität zukommt. Sie ist Grundlage für die Güter- und Energieversorgung Deutschlands sowie für die Bewältigung geopolitischer Herausforderungen und der Veränderungen im Welthandel. Zur Standortstärkung gehört auch eine Angleichung der Wettbewerbsbedingungen für die Logistikakteure. Deshalb ist die Umstellung der Verwaltungsabläufe der Finanzbehörden bei der Einfuhrumsatzsteuer hin zum Verrechnungsmodell nach dem Vorbild der Nachbarländer Deutschlands eine wichtige Maßnahme der in der Hafenstrategie aufgelisteten Ziele.

Doch zwischen Zielformulierung und Umsetzung ist noch ein sehr weiter Weg. „Der Verweis auf die Länderzuständigkeiten bei der Hafenfinanzierung mag formal richtig sein, lässt aber wenig Willen der Bundesregierung erkennen, der Hafenstrategie tatsächlich eine nationale Bedeutung zuzumessen“, bemängelt DSLV-Hauptgeschäftsführer Frank Huster.

Die Leistungsstärke der Küstenhäfen bemisst sich auch durch ihre Hinterlandanbindungen auf den Wasserstraßen, den Straßen- und Schienenwegen, für deren Erhalt und Ausbau es nicht an bürokratischen Planungs- und Genehmigungsaufgaben, dafür aber an ausreichenden Haushaltsmitteln in des Verkehrsetats beim Bund fehlt.

Pressekontakt:

Telefon: +49 (0) 30 40 50 228-12
Telefax: +49 (0) 30 40 50 228-88
E-Mail: Presse@dslv.spediteure.de

www.dslv.org
[linkedin.com/company/spediteure](https://www.linkedin.com/company/spediteure)

Dies gilt für die Fahrrinnenanpassungen von Elbe und Weser ebenso wie für die Abladeoptimierung am Mittelrhein, die Sanierung des Nord-Ostsee-Kanals und die Schienengüterinfrastruktur im Hinterland von Hamburg und Bremen. Allein für die Ertüchtigung der deutschen Wasserstraßeninfrastruktur beliefe sich das erforderliche Bundesinvestitionsvolumen auf mindestens 2,4 Milliarden Euro jährlich.

„Die wohlformulierten Ziele des Bundes müssen auch mit einem Finanzierungskonzept unterlegt werden. Mit den Mittel des Hafenlastenausgleichs von derzeit knapp 40 Millionen Euro für alle deutschen Häfen kommt der Bund seiner finanziellen Verantwortung für ein nationales Interesse jedenfalls nicht nach“, kritisiert Huster.

Download der Nationalen Hafenstrategie für die See- und Binnenhäfen:

https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/WS/hafenstrategie-24.pdf?__blob=publicationFile

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLV durch 16 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen der 3.000 führenden deutschen Speditions- und Logistikbetriebe, die mit insgesamt 610.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von 138 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind (Stand: November 2023). Die Mitgliederstruktur des DSLV reicht von global agierenden Logistikkonzernen, 4PL- und 3PL-Providern über größere, inhabergeführte Speditionshäuser (KMU) mit eigenen LKW-Flotten sowie Befrachter von Binnenschiffen und Eisenbahnen bis hin zu See-, Luftfracht-, Zoll- und Lagerspezialisten. Der DSLV ist politisches Sprachrohr sowie zentraler Ansprechpartner für die Bundesregierung, für die Institutionen von Bundestag und Bundesrat sowie für alle relevanten Bundesministerien und -behörden im Gesetzgebungs- und Gesetzumsetzungsprozess, soweit die Logistik und die Güterbeförderung betroffen sind.